

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI.....	2
B. ÚDAJE O ZÁMĚRU	2
I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE.....	2
1. NÁZEV ZÁMĚRU A JEHO ZAŘAZENÍ DLE PŘÍLOHY Č. 1.....	2
2. KAPACITA (ROZSAH) ZÁMĚRU.....	2
3. UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU (KRAJ, OBEC, KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ).....	4
4. CHARAKTER ZÁMĚRU A MOŽNOST KUMULACE S JINÝMI ZÁMĚRY	6
5. ZDŮVODNĚNÍ POTŘEBY ZÁMĚRU A JEHO UMÍSTĚNÍ.....	7
6. STRUČNÝ POPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO ŘEŠENÍ	8
7. PŘEDPOKLÁDANÝ TERMÍN REALIZACE ZÁMĚRU A JEHO DOKONČENÍ	23
8. VÝČET DOTČENÝCH SAMOSPRÁVNÝCH CELKŮ	23
9. VÝČET NAVAZUJÍCÍCH ROZHODNUTÍ	23
II. ÚDAJE O VSTUPECH.....	25
1. VLIV NA ZÁBORY PŮDY	25
2. VLIV NA LESNÍ PŮDU.....	25
3. OCHRANNÁ PÁSMA V ZÁJMOVÉM ÚZEMÍ	26
4. VODA.....	27
5. OSTATNÍ SUROVINOVÉ A ENERGETICKÉ ZDROJE.....	28
6. NÁROKY NA DOPRAVNÍ A JINOU INFRASTRUKTURU	29
III. ÚDAJE O VÝSTUPECH.....	32
1. VLIV NA OVZDUŠÍ	32
2. ODPADNÍ VODY	35
3. ODPADY	36
4. RIZIKA HAVÁRIÍ VZHLEDEM K NAVRŽENÉMU POUŽITÍ A TECHNOLOGIÍ	44
5. OSTATNÍ	44
C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ.....	47
1. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ.....	47
2. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA STAVU SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ, KTERÉ BUDOU PRAVDĚPODOBNĚ VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY.....	70
D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	87
1. CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ A ODHAD JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI	87
2. ROZSAH VLIVŮ VZHLEDEM K ZASAŽENÉMU ÚZEMÍ A POPULACI	98
3. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVECH PŘESAHUJÍCÍ STÁTNÍ HRANICE	100
4. OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ	101
5. CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI SPECIFIKACI VLIVŮ.....	103
E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU (POKUD BYLY PŘEDLOŽENY).....	104
F. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE.....	105
G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU	106
H. PŘÍLOHY	109

A. ÚDAJE O OZNAMOVATELI

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

IČ: 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

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

1. NÁZEV ZÁMĚRU A JEHO ZAŘAZENÍ DLE PŘÍLOHY Č. 1

Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa

Záměr „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“ naplňuje dikci bodu 9.2 „Novostavby (záměry neuvedené v kategorii I), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních drah; novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť“, kategorie II (záměry vyžadují zjišťovací řízení), přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. V daném případě se záměr nalézá na území Ústeckého a Libereckého kraje. Na základě vyjádření MŽP čj. 10257/ENV/17 ze dne 20. dubna 2017 je příslušným úřadem k provedení zjišťovacího řízení Krajský úřad Ústeckého kraje viz příloha č.2, část H.

2. KAPACITA (ROZSAH) ZÁMĚRU

Jedná se o rekonstrukci stávající drážní infrastruktury na stávajícím drážním tělese pro dosažení vyšších kvalitativních parametrů a celkové zvýšení atraktivity železniční dopravy. Regionální trať Lovosice – Česká Lípa hl. n. je v celé délce 48,593 km jednokolejná, neelektrizovaná. Tato trať začíná v ŽST Lovosice v km 36,954 a končí v ŽST Česká Lípa hl. n. v km 85,474.

V rámci stavby budou rekonstruovány vybrané úseky tratě a vybraná zařízení, z jejichž rekonstrukce bude přínos pro dosažení cílů revitalizace největší při dodržení finančního limitu stavby.

Jedná se tedy jednoznačně o změnu dokončené a provozované liniové stavby dráhy. Z hlediska provozního konceptu je jedním z cílů stavby dosažení nového GVD v souladu s požadavky objednatele dopravy – Ústeckého a Libereckého kraje. Realizací stavby dojde ke zkrácení jízdních dob odstraněním propadů rychlosti, které povede k možnosti zavedení 1 hod taktu OS vlaků ve špičce v úseku Lovosice – Úštěk a 30 min taktu OS vlaků v úseku Lovosice – Litoměřice hor. n. po celý den.

Nezanedbatelnými přínosy z realizace stavby bude zvýšení bezpečnosti provozu a odstranění pomalých jízd z důvodu rekonstrukce přejezdových zabezpečovacích zařízení. Stavební práce spojené se stavbou Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa se z hlavní části realizují v úseku trati ŽST Žalhostice (včetně) – ŽST Liběšice (mimo). Rekonstruovány budou vybrané úseky železničního svršku, spodku, propustky, nástupiště, zabezpečovací zařízení, sdělovací a silnoproudé zařízení, železniční přejezdy a silnoproudé zařízení.

Mimo tento hlavní úsek stavby se budou v úsecích trati ŽST Lovosice (mimo) – ŽST Žalhostice (včetně) a ŽST Velké Žernoseky (včetně) – ŽST Žalhostice (včetně) realizovat práce související s navázáním technologických profesí (úpravy návěstidel, rekonstrukce kabel. tras ap.). V úseku od ŽST Liběšice až do ŽST Česká Lípa hl. n. proběhne v ŽST Liběšice navázání technologických profesí (navázání SZZ, rekonstrukce staničního rozhlasu) a rekonstrukce propustků (ev. km 60,825, 68,825, 70,679, 71,230, 71,970 a 78,732) z důvodu jejich špatného technického stavu. Pro odstranění propadů traťové rychlosti bude v tomto úseku realizováno zabezpečení vybraných přejezdů světelně signalizačním zařízením (ev. km 59,696, 62,291, 62,783, 65,725, 67,487, 74,557, 76,078, 76,540 a 77,012).

Základní údaje o kapacitě stavby:

Rekonstruované úseky

ŽST Žalhostice – ZAST Litoměřice Cihelna	km 39,990 – 42,850
ŽST Litoměřice horní nádraží – ZAST Trnovany u Litoměřic	km 44,121 – 47,791
ZAST Trnovany u Litoměřic – ŽST Liběšice	km 47,791 – 57,597

Dosažené parametry

maximální dosažená rychlost	100 km/h
traťová třída zatížení	C3
prostorová průchodnost vymezená průjezdným průřezem	Z-GC

ŽST Žalhostice

počet nástupišť	2 ks
počet nástupištních hran	2 ks
délka každé nástupištní hrany	90 m

ZAST Trnovany u Litoměřic

počet nástupišť	2 ks
počet nástupištních hran	2 ks
délka každé nástupištní hrany	90 m

Železniční svršek a spodek

výhybky S49 II. generace	5 ks
nové koleje 49E1 (S49)	15 921 m

Železniční přejezdy

rekonstrukce přejezdů	14 ks
-----------------------	-------

rozšíření přejezdu	1 ks
--------------------	------

Mosty a propustky

rekonstrukce mostů	3 ks
přestavba mostů na propustek	2 ks
rekonstrukce propustků (nová konstrukce)	16 ks
rekonstrukce propustků (sanace)	5 ks
demolice propustků	3 ks
demolice mostů	1 ks

3. UMÍSTĚNÍ ZÁMĚRU (KRAJ, OBEC, KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ)

Kraj: Ústecký
Okres: Litoměřice

Kraj: Liberecký
Okres: Česká Lípa

Kraj	Stavební úřad	Obec s pověřeným obecním úřadem	Obecní (městský) úřad, úřad městyse	Katastrální území	Číslo kat. území
Ústecký kraj	Lovosice	Lovosice	Lovosice	Lovosice	687707
	Litoměřice	Litoměřice	Žalhostice	Žalhostice	794341
	Litoměřice	Litoměřice	Píšťany	Píšťany	794333
	Litoměřice	Litoměřice	Litoměřice	Litoměřice	685429
	Litoměřice	Litoměřice	Trnovany	Trnovany u Litoměřic	768413
	Litoměřice	Litoměřice	Křešice	Zahořany u Litoměřic	789941
	Litoměřice	Litoměřice	Býčkovice	Velký Újezd u Litoměřic	616435
	Litoměřice	Litoměřice	Ploskovice	Ploskovice	721905
	Litoměřice	Litoměřice	Býčkovice	Býčkovice	616427
	Úštěk	Úštěk	Liběšice	Horní Nezly	751634
	Úštěk	Úštěk	Horní Řepčice	Horní Řepčice	644021
	Úštěk	Úštěk	Chotiněves	Chotiněves	653365
	Úštěk	Úštěk	Liběšice	Liběšice u Litoměřic	682578
	Úštěk	Úštěk	Liběšice	Dolní Chobolice	651931
	Úštěk	Úštěk	Liběšice	Trnoblany	682586
	Úštěk	Úštěk	Liběšice	Zimoř	682594
	Úštěk	Úštěk	Úštěk	Úštěk	775533
	Úštěk	Úštěk	Úštěk	Starý Týn	632775
	Úštěk	Úštěk	Úštěk	Ličenice	669172
	Úštěk	Úštěk	Úštěk	Dubičná	669156
	Úštěk	Úštěk	Úštěk	Lukov u Úštěku	775509
Liberecký kraj	Česká Lípa	Česká Lípa	Blíževedly	Blíževedly	605662
	Česká Lípa	Česká Lípa	Kravaře	Kravaře v Čechách	674184
	Česká Lípa	Česká Lípa	Stvolínky	Stvolínky	758655
	Česká Lípa	Česká Lípa	Holany	Holany	640735
	Česká Lípa	Česká Lípa	Zahrádky	Zahrádky u České Lípy	790273
	Česká Lípa	Česká Lípa	Česká Lípa	Okřešice u České Lípy	709743

Tab. 1 – Seznam území záměru

4. CHARAKTER ZÁMĚRU A MOŽNOST KUMULACE S JINÝMI ZÁMĚRY

Záměr bude realizován na stávající železniční trati. Záměr vychází z přípravné dokumentace stavby „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“ zpracované v 10/2014 ve sdružení IKP Consulting Engineers, s.r.o. - H-PRO spol. s.r.o. – Viamont DSP a.s.

Mezi přímo související investice v řešeném území patří zejména tyto **dražní stavby**:

- Rekonstrukce mostu v km 38,816 trati Lovosice - Česká Lípa hl. n, realizace dokončena
- Rekonstrukce SSZ Lovosice – ve výstavbě, dokončení stavby v roce 2017
- Rekonstrukce ŽST Litoměřice h.n., realizace dokončena v roce 2016
- Revitalizace trati Louny – Lovosice, ve fázi přípravy, zpracovává se projekt stavby, sdružení Metroprojekt Praha a.s. – Strabag Rail a.s.– KTA technika, s.r.o.
- Zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech na trati Lovosice – Louny – ve fázi přípravy, zpracovává se projekt stavby
- Rekonstrukce mostu v km 79,943 trati Lovosice - Česká Lípa, 1. Stavba, realizace v roce 2013
- Rekonstrukce mostu v km 79,943 trati Lovosice - Česká Lípa, 2. stavba realizace v roce 2013
- Modernizace ŽST Česká Lípa, PD, SUDOP PRAHA a.s., realizace dokončena

Většina výše uvedených dražních staveb byla již realizována nebo je před dokončením. U všech těchto staveb proběhla koordinace technického řešení jak v době zpracování přípravné dokumentace, tak i v průběhu zpracování této aktualizace PD.

V přímé vazbě byla stavba "Rekonstrukce ŽST Litoměřice horní nádraží", na kterou navazuje stavba revitalizace na obou stranách stanice. Rekonstrukce ŽST Litoměřice horní nádraží již byla realizována.

Cílem všech uvedených dokumentací je zajistit:

- zvýšení bezpečnosti provozu
- zvýšení bezpečnosti pohybu cestujících jednotlivých dopraven
- zajištění technického stavu dopravní infrastruktury podle požadavků platných zákonů, vyhlášek, norem
- minimalizace nákladů na zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty
- zvýšení cestovní rychlosti
- zajištění požadované kapacity dráhy

V rámci zpracování oznámení známé investiční přípravy Ústeckého kraje, se pak jedná o tyto další záměry dopravních staveb:

- II/247, přivaděč k průmyslové zóně Prosmyky – II. část – 2. etapa, DSP, 11/2010, SUDOP PRAHA a.s.
- D8-II/247, Přivaděč k průmyslové zóně Prosmyky – větev Michalovická, změna DÚR, 9/2009, SUDOP PRAHA a.s.

Stavba „D8-II/247, přivaděč k průmyslové zóně Prosmyky – větev Michalovická“ navrhuje přeložku žel. tratě SŽDC s.o. v km 42,2 – 42,9 a zastávky Litoměřice Cihelna. Vzhledem k nejasnému horizontu

realizace těchto staveb a stavu žel. dráhy, bylo investorem požadováno zde provést nezbytné úpravy v koleji pro dosažení normového stavu. Zastávka nebude rekonstruována, aby nedošlo k následnému zmaření investice.

5. ZDŮVODNĚNÍ POTŘEBY ZÁMĚRU A JEHO UMÍSTĚNÍ

Zdůvodnění potřeby záměru:

Stavba „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“ je součástí přípravy staveb SŽDC s.o., jejichž cílem je navrhnout na tratích nižšího významu – regionálních tratích takové úpravy, které povedou k jejich zatraktivnění pro zamezení trendu odlivu cestujících z železnice ve prospěch ostatních typů dopravy, především autobusové.

Cílem stavby „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“ je provést rekonstrukci vybraných úseků tratě tak, aby došlo k zajištění přínosů pro cestující (zvýšení bezpečnosti, zkrácení jízdních a cestovních dob, zvýšení komfortu), přínosům pro objednatel veřejné dopravy (atraktivní provozní koncept, upravená nástupiště pro zajištění bezbariérovosti) a přínosům pro správce infrastruktury (snížení nákladů na provoz a údržbu).

Z hlediska objednatelů veřejné dopravy tato stavba zapadá do konceptu Ústeckého kraje na zavedení upraveného provozního modelu v nejzatíženější části tratě a částečně i Libereckého kraje s dílčím zkrácením jízdních dob. Z hlediska využití tratě je nejzatíženější relace Lovosice – Litoměřice horní nádraží a dále pak Lovosice – Úštěk, kde převládá pravidelná dojíždka za prací, do škol, ať už přímo v Lovosicích tak dále směrem na Prahu nebo Ústí nad Labem.

Nejpalčivějším problémem z hlediska možnosti změny provozního konceptu je dlouhá jízdní doba a intervaly křížování, což ve svém důsledku brání přeložení křížování ze ŽST Žalhostice do ŽST Litoměřice hor. n. a také rovnoměrnému časovému rozdělení vlaků v úseku Litoměřice - Úštěk. Na těchto poměrech se nepříznivě podílí zejména celkově nízká traťová rychlost do 60 km/h, dále trvalá omezení traťové rychlosti z důvodu nízké kategorie zabezpečovacího zařízení ve stanicích a zčásti také z důvodu nevyhovujících rozhledových poměrů na železničních přejezdech (nedostatečné rozhledové poměry na přejezdech zabezpečených pouze výstražnými kříži).

Tomu odpovídá i dlouhodobá snaha Ústeckého kraje o realizaci takových úprav na trati, které umožní dosažení pravidelného 30 minutového intervalu z Lovosic do Litoměřic horní nádraží bez nutnosti křížování v Žalhosticích a zavedení pravidelného 60 minutového intervalu v úseku Lovosice – Úštěk.

Stavba dále přímo navazuje na související již dokončené stavby:

- Rekonstrukce mostu v km 38,816 trati Lovosice - Česká Lípa,
- Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení ŽST Lovosice,
- Rekonstrukce ŽST Litoměřice h.n.,

Realizací stavby „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“ bude dovršena kompletní rekonstrukce úseku Lovosice – Litoměřice – Liběšice, tj. nejzatíženější části trati a umožní zavedení požadovaného provozního konceptu na trati dle požadavku objednatel veřejné dopravy. Tyto samostatně již realizované stavby i přes dílčí zrychlení nepřinesly ve výsledku efekt zkrácení jízdních dob pro cestující v nejvytíženějších relacích, protože doposud nedošlo k odstranění křížování v ŽST Žalhostice.

Současný stav technického zařízení na trati a ve stanicích je za horizontem své životnosti a kromě zvýšené potřeby údržby nutně vykazuje i větší poruchovost a proto je nutné ho rekonstruovat. Rozsah kolejíšť stanic je pro dnešní stav dopravy nadbytečný a v rozsahu stavby bude upraven.

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 trati v řešeném rozsahu

6. STRUČNÝ POPIS TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO ŘEŠENÍ

Obsahem přípravné dokumentace je návrh revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa v souladu s potřebami stávajícího a uvažovaného budoucího provozu.

Převážná část stavebních prací se odehrává v níže uvedených částech komplexní rekonstrukce trati:

- ŽST Žalhostice (včetně) – ZAST Litoměřice Cihelna (mimo),
- ŽST Litoměřice h.n. (mimo) – ZAST Trnovany u Litoměřic (mimo),
- ZAST Trnovany u Litoměřic (včetně) – ŽST Liběšice (mimo).

V těchto úsecích proběhne:

- rekonstrukce a zřízení zabezpečovacího a sdělovacího zařízení,
- rekonstrukce žel. svršku a spodku,
- rekonstrukce nástupišť v ŽST Žalhostice,
- rekonstrukce nástupišť v zastávce Trnovany u Litoměřic
- rekonstrukce přejezdů,
- rekonstrukce vybraných mostů a propustků,
- stavební úpravy VB v ŽST Žalhostice pro umístění technologií
- rekonstrukce a zřízení energetických zařízení (EOV, přípojky, osvětlení)

Mimo tyto vybrané úseky byly do stavby zařazeny:

- vybrané propustky v úseku Liběšice – Česká Lípa, které budou v rámci stavby rekonstruovány z důvodu nevyhovujícího technického stavu
- vybrané přejezdy v úseku Liběšice – Česká Lípa, kde bude zřízeno příp. rekonstruováno světelně signalizační přejezdové zabezpečovací zařízení pro odstranění místních omezení rychlosti z důvodu nevyhovujících rozhledových poměrů a tím dosažení dílčího zrychlení,
- kabelizace TZZ v úseku Žalhostice – Velké Žernoseky, pro zajištění vazby do sousední dopravní Velké Žernoseky ze stanice DOZ (ŽST Žalhostice),
- kabelizace TZZ v úseku Žalhostice – Lovosice závod, pro umístění počítačového bodu,
- rozhlas pro cestující v ZAST Lovosice závod, pro zajištění předepsané vybavenosti v úseku trati DOZ dle TS č. 2/2006 – ZS, čl. 4.1.17

Technologická část

Železniční zabezpečovací zařízení

PS 03-01-01 ŽST Žalhostice, SZZ

PS 05-01-01 ŽST Litoměřice hor.n., úprava SZZ

PS 07-01-01 ŽST Liběšice, úprava SZZ
PS 02-01-01 Lovosice - Žalhostice, TZZ
PS 04-01-01 Žalhostice - Litoměřice hor. n., TZZ
PS 06-01-01 Litoměřice hor. n. - Liběšice, TZZ
PS 08-01-04 Žel. přejezd ev. km 59,696, PZZ
PS 10-01-09 Žel. přejezd ev. km 67,487, PZZ
PS 12-01-08 Žel. přejezd ev. km 74,557, PZZ
PS 12-01-10 Žel. přejezd ev. km 76,078, PZZ
PS 12-01-11 Žel. přejezd ev. km 76,540, PZZ
PS 12-01-12 Žel. přejezd ev. km 77,012, PZZ
PS 20-01-01 Lovosice - Česká Lípa, DOZ

Provoz na trati je řízen podle předpisu SŽDC D1 a tomu odpovídá i zabezpečovací zařízení v jednotlivých železničních stanicích Žalhostice, Litoměřice horní nádraží, Liběšice, Úštěk, Blíževedly. Rozmístění návěstidel pro hlavní trať je provedeno na zábrzdnu vzdálenost 400 m, vyjma ŽST Litoměřice horní nádraží, kde v roce 2015/2016 proběhla rekonstrukce stanice a návěstidla byla umístěna na zábrzdnu vzdálenost 700 m. V železničních stanicích Žalhostice, Liběšice, Úštěk a Blíževedly jsou výhybky ručně stavěné, zabezpečené výměnovými zámky. Boční ochranu z manipulačních kolejí tvoří ručně stavěné uzamykatelné výkolejky. V ŽST Litoměřice horní nádraží jsou výhybky opatřeny třífázovými elektromotorickými přestavníky.

- V ŽST Žalhostice je stávající mechanické zabezpečovací zařízení se světelnými návěstidly 1. kategorie.
- V ŽST Litoměřice horní nádraží bylo ve stavbě „Rekonstrukce ŽST Litoměřice h.n.“, která předcházela před touto stavbou, vybudováno nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo pro malé stanice, které bylo připraveno pro zavázání do DOZ v mezistaničním úseku Žalhostice - Litoměřice horní nádraží a Litoměřice horní nádraží - Liběšice. Zároveň bylo v ŽST Litoměřice horní nádraží umístěno stanoviště výpravčího.
- V ŽST Liběšice je stávající staniční zabezpečovací zařízení TEST 13 s izolovanými kolejnicemi - 2. kategorie.
- V ŽST Úštěk je stávající mechanické zabezpečovací zařízení s vjezdovými návěstidly - 1. kategorie.
- V ŽST Blíževedly je stávající mechanické zabezpečovací zařízení s vjezdovými návěstidly - 1. kategorie. Výhybky č. 1 a 4 jsou doplněny samovratnými přestavníky. Zabezpečovací zařízení umožňuje zavedení výluky služby dopravních zaměstnanců.

V současné době se na trati Lovosice (mimo) - Česká Lípa hl. n. (mimo) nachází 49 úrovnových křížení s pozemními komunikacemi. Pouze 20 přejezdů je zabezpečeno světelným zabezpečovacím zařízením. Na přejezdu v km 67,487 je uvažováno s rekonstrukcí světelného zabezpečovacího zařízení v rámci stavby „Rekonstrukce PZS km 67,487 trati Lovosice – Česká Lípa (Lukov)“, která byla převzata, upravena a začleněna do stavby revitalizace.

Celkové řešení úprav zabezpečovacího zařízení

Celá trať Lovosice – Česká Lípa hl. n. bude řízena dle předpisu SŽDC D1. ŽST Žalhostice bude vybavena elektronickým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu

elektronické stavědlo v návaznosti na nové kolejové řešení s kolejovou spojkou, které bude zavázáno do DOZ v mezistaničním úseku Lovosice – Žalhostice a Žalhostice - Litoměřice horní nádraží. Vjezdová návěstidla L a S budou umístěna před cestovými návěstidly na zábrzdnu vzdálenost tj. 700 m. Bude dodržena stávající zábrzdna vzdálenost 400 m od ŽST Velké Žernoseky - od vjezdového návěstidla VL k cestovým návěstidlům Lc1, Lc3 a opačně od odjezdových návěstidel S1, S3 směrem do ŽST Velké Žernoseky k vjezdovému návěstidlu ŽL. Zároveň dojde z důvodu nového kolejového řešení s kolejovou spojkou a s tím spojeným novým rozmístěním návěstidel k návěští nedostatečné zábrzdny vzdálenosti a z tohoto důvodu bude na cestových návěstidlech Lc1, Lc3 a Sc1a, Sc3a využito vedlejšího pořadí světél. Návěstidla budou nová, v potřebném rozsahu pro všechny dopravní koleje. Umístění nových návěstidel je navrženo v souladu s normou TNŽ 34 2620 a TS 4/2008-Z. V ŽST Žalhostice budou osazeny elektromotorické přestavníky v rozřezném provedení bez snímačů polohy jazyka dle Směrnice SŽDC č. 77, tabulky 2.5, platné od 1. 10. 2010. Výhybky budou přečíslovány na nový stav. Zároveň musí nové SZZ ŽST Žalhostice umožňovat aplikaci funkcionality výstrahy při nedovoleném projetí návěstidla (VNPN) a vjezdy vlaků na návěst: Jízda podle rozhledových poměrů (vlakové cesty podle rozhledových poměrů). Dále bude umožněna nouzová obsluha staničního zařízení z desky nouzových obsluh v nezbytně nutném rozsahu v ŽST Žalhostice. Deska nouzové obsluhy bude umístěna ve stole vodorovně pod uzamykatelným víkem. Pro umístění prováděcí (technologické) části nového SZZ ŽST Žalhostice budou využity stávající prostory ve VB v ŽST Žalhostice a pro umístění technologické části DOZ budou využity prostory nové stavědlové ústředny v ŽST Lovosice, které budou vybudovány v rámci související stavby „Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení žst. Lovosice“. V rámci stavby revitalizace bude provedeno zavázání ŽST Litoměřice horní nádraží do DOZ v mezistaničním úseku Žalhostice - Litoměřice horní nádraží a Litoměřice horní nádraží - Liběšice. Z důvodu zvýšení traťové rychlosti v rámci stavby „Revitalizace trati Lovosice - Česká Lípa“ v mezistaničním úseku Žalhostice - Litoměřice horní nádraží z 60 km/h na 80 km/h a Litoměřice horní nádraží - Liběšice z 60 km/h na 100 km/h bude nutné upravit spouštění stávajících staničních železničních přejezdů ŽST Litoměřice horní nádraží. Dále v ŽST Litoměřice horní nádraží dojde k doplnění výstražníků na stávajícím PZS „LT5“ v km 44,277 z důvodu výstavby nové přístupové komunikace na nástupiště u koleje č. 1.

V cílovém stavu bude v mezistaničních úsecích Žalhostice - Litoměřice horní nádraží a Litoměřice horní nádraží - Liběšice traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie s jedním traťovým oddílem, ohraničeným vjezdovými návěstidly sousedních ŽST a bude zřízena závislostní vazba odjezdových návěstidel sousedních ŽST na stavu přejezdových zabezpečovacích zařízeních ve vlakové cestě.

Pro zřízení definitivních závěrů před vjezdovými návěstidly bude využito počítačích úseků. Detekce volnosti staničních kolejí, mezistaničních úseků i přibližovacích úseků PZS bude zjišťována pomocí systému počítačů náprav. Uvažováno je s možností dálkového resetu počítačů náprav z pracoviště dispečera.

Staniční a traťové zabezpečovací zařízení mohou být integrována do jednoho celku. Výběr konkrétního typu stavědlových ústředí a jejich dodávka bude předmětem veřejné obchodní soutěže na dodávku technologie zabezpečovacího zařízení na celém úseku stavby.

Jednotlivá SZZ budou řešit vazbu se staničními PZS a též s PZS v celém úseku DOZ. Od PZS přenášené informace o bezporuchovém a bezanulačním stavu budou zapracovány jako podmínka rozsvícení povolujícího návěstního znaku pro vlakové a posunové cesty přes přejezd.

Zabezpečovací zařízení bude doplněno diagnostikou, splňující TS 2/2007-Z včetně připojení do intranetu. Diagnostika musí mít takové analytické vlastnosti, které umožní předvídat vývoj stavu zařízení a odstraňovat nedostatky ještě před vznikem poruch a především umožňovat následnou analýzu údajů. Diagnostické stanoviště bude umístěno v ŽST Lovosice. Zároveň bude doplněn diagnostický terminál PZS i do ŽST Liběšice pro možnost stahování dat a analýzu stavů.

Pro možnost přenosu diagnostických informací do diagnostického serveru budou v rámci SZZ dodány měřicí diagnostické jednotky spolu s komunikačními jednotkami. Měřeno bude napětí a izolační stav napájecích soustav, proud a napětí motorů přestavníků, chod výhybek, teplota ve stavědlové ústředně a další analogové veličiny.

Pro propojení stavědlové ústředny s venkovními prvky SZZ bude v obvodu ŽST Žalhostice provedena nová kabelizace. Páteřní kabelizace v celém traťovém úseku bude řešena v koordinaci se souvisejícími stavbami.

U stávajícího zabezpečovací zařízení, které již nebude nadále využíváno, je uvažována kompletní demontáž vnitřních částí a venkovních prvků. Veškeré demontáže budou provedeny včetně základů pod zařízením.

Přejezdová zabezpečovací zařízení (rekonstruovaná i nově budovaná) budou autonomní a budou zavázána do DOZ. V mezistaničním úseku Liběšice - Úštěk, Úštěk - Blíževedly a Blíževedly - Česká Lípa budou rekonstruovaná nebo nově budovaná PZS napojena po stávajícím traťovém kabelu DK 40 (DCKQYPBAu 1XV1,3 + 10DM0,9) na stávající zařízení REMOTE pro diagnostiku. Informace o stavu přejezdů budou přenášeny na nové pracoviště JOP do ŽST Česká Lípa, které bude nutné vybudovat. Ostatní stávající PZZ zůstanou kryty přejezdníky. Navržená PZZ budou reléového typu 3. kategorie dle ČSN 34 2650 ed. 2. březen 2010. Přejezdy budou zabezpečeny pomocí výstražníků, které budou osazeny plastovou světelnou skříní s pozitivní signalizací. U přejezdu v km 67,487 budou navíc výstražníky „A“ a „B“ osazeny závorovým stojanem s poloviční závorou.

Železniční sdělovací zařízení

- PS 03-02-01 ŽST Žalhostice, MK
- PS 03-02-02 Žalhostice - Liběšice, DOK
- PS 03-02-03 Žalhostice - Liběšice, přenosové zařízení
- PS 03-02-04 ŽST Žalhostice, sdělovací zařízení
- PS 03-02-05 ŽST Žalhostice, EZS
- PS 02-02-01 Zast. Lovosice závod, rozhlas pro cestující
- PS 03-02-06 ŽST Žalhostice, rozhlas pro cestující
- PS 03-02-07 ŽST Žalhostice, informační zařízení
- PS 03-02-08 ŽST Žalhostice, kamerový systém
- PS 04-02-01 Zast. Litoměřice Cihelna, rozhlas pro cestující
- PS 05-02-07 ŽST Litoměřice hor.n., kamerový systém
- PS 06-02-01 Zast. Trnovany, rozhlas pro cestující
- PS 06-02-02 Zast. Ploskovice, rozhlas pro cestující
- PS 06-02-03 Zast. Horní Řepčice, rozhlas pro cestující
- PS 07-02-05 ŽST Liběšice, rozhlas pro cestující
- PS 05-02-08 ŽST Litoměřice d.n., BTS
- PS 06-02-04 Zast. Trnovany, BTS
- PS 06-02-05 Zast. Horní Řepčice, BTS

Na trati Lovosice - Česká Lípa hl. n. je položen stávající traťový kabel DK 40 - DCKQYPBAu 1XV1,3 + 10DM0,9.

V mezistaničním úseku Žalhostice - Litoměřice horní nádraží je položen stávající místní kabel 35x4x0,8 a přímo v ŽST Litoměřice horní nádraží je pak položen stávající místní kabel 2,5x4x0,8 a dále v ŽST Litoměřice horní nádraží proběhla výstavba nové místní kabelizace, sdělovacího zařízení, EZS, rozhlasu pro cestující a informačního zařízení v rámci stavby „Rekonstrukce ŽST Litoměřice h.n.“. Zároveň byl mezi km 42,135 a 45,452 položen nový traťový kabel typu TCEPKPFLEY 15XN0,8 a dvě trubky HDPE 40 pro OK. V ŽST Litoměřice horní nádraží je místní radiový systém (MRS) na frekvenci 150 MHz.

V mezistaničním úseku Litoměřice horní nádraží - Liběšice je položen pouze výše uvedený traťový kabel DK 40- DCKQYPBAu 1XV1,3 + 10DM0,9.

Trať Lovosice - Česká Lípa hl. n. nemá traťový radiový systém. Stávající rádiová síť SRD (TRS) je pouze místně v České Lípě (kan. skupina 60). V Lovosicích je síť GSM-R.

Z důvodu rekonstrukce ŽST Žalhostice bude nutné vybudovat nový rozhlasový systém a zabezpečit místnosti, kde bude umístěno nové technologické zařízení. Zároveň je v rámci výstavby nového SZZ a DOZ nutné provést místní kabelizaci, GSM-R a vybudovat automatický rozhlasový systém v zastávkách, které se nacházejí v mezistaničním úseku Lovosice - Žalhostice, Žalhostice - Litoměřice horní nádraží a Litoměřice horní nádraží - Liběšice. Nový rozhlasový systém vybudován také v ŽST Liběšice.

Šíření signálu GSM-R bude zajištěno základnovými stanicemi BTS (Base Transceiver Station), které budou umístěny v zastávce Trnovany u Litoměřic a Horní Řepčice na základě výsledků výpočtů radioplánování. Součástí BTS jsou betonové, kruhové stožáry o výšce 30 m.

Silnoproudá technologie včetně DŘT

PS 03-60-01 Žalhostice - Liběšice, DDTS ŽDC

V rámci této stavby bude vybudován systém dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS ŽDC) pro účel integrace signálů, povelů a ostatních dat z jednotlivých technologických systémů (TLS) a navázání systému DDTS ŽDC do nově budovaného přenosového systému, který bude nově vybudovaný v rámci této stavby v úseku Žalhostice - Liběšice.

Technologie DDTS ŽDC bude umístěna v nových 19" rackových rozvaděčích v ŽST Žalhostice a Liběšice. Napájení systému DDTS ŽDC je navrženo ze zálohované sítě 230V AC. Adresaci v síti LAN (IP adresu integračního koncentrátoru - InK) určí odbor automatizace a elektrotechniky (O14) na základě číslovacího plánu.

Stavební část

Železniční svršek, železniční spodek, nástupiště, železniční přejezdy

SO 03-10-01 ŽST Žalhostice, železniční svršek

SO 03-11-01 ŽST Žalhostice, železniční spodek

SO 04-10-01 Žalhostice - Litoměřice hor. n., železniční svršek

SO 04-11-01 Žalhostice - Litoměřice hor. n., železniční spodek

SO 06-10-01 Litoměřice hor. n. - Liběšice, železniční svršek

SO 06-11-01 Litoměřice hor. n. - Liběšice, železniční spodek

SO 08-10-01 Liběšice - Úštěk, železniční svršek

SO 08-11-01 Liběšice - Úštěk, železniční spodek

SO 10-10-01 Úštěk - Blíževedly, železniční svršek

SO 10-11-01 Úštěk - Blíževedly, železniční spodek
SO 12-10-01 Blíževedly - Zahradky u České Lípy, železniční svršek
SO 12-11-01 Blíževedly - Zahradky u České Lípy, železniční spodek
SO 20-13-01 Lovosice - Česká Lípa, výstroj trati
SO 03-14-01 ŽST Žalhostice, nástupiště
SO 02-15-01 Žel. přejezd ev. km 40,081, úprava žel. přejezdu
SO 04-15-01 Žel. přejezd ev. km 40,800, úprava žel. přejezdu
SO 04-15-02 Žel. přejezd ev. km 41,487, úprava žel. přejezdu
SO 04-15-03 Žel. přejezd ev. km 41,715, úprava žel. přejezdu
SO 06-15-02 Žel. přejezd ev. km 44,267, úprava žel. přejezdu
SO 06-15-04 Žel. přejezd ev. km 45,442, úprava žel. přejezdu
SO 06-15-05 Žel. přejezd ev. km 46,827, úprava žel. přejezdu
SO 06-15-07 Žel. přejezd ev. km 47,949, úprava žel. přejezdu
SO 06-15-08 Žel. přejezd ev. km 48,926, úprava žel. přejezdu
SO 06-15-10 Žel. přejezd ev. km 54,358, úprava žel. přejezdu
SO 06-15-11 Žel. přejezd ev. km 55,163, úprava žel. přejezdu
SO 06-15-13 Žel. přejezd ev. km 55,751, úprava žel. přejezdu
SO 06-15-14 Žel. přejezd ev. km 56,944, úprava žel. přejezdu
SO 06-15-15 Žel. přejezd ev. km 57,226, úprava žel. přejezdu

Výchozí stav (včetně jeho zhodnocení)

ŽST Žalhostice

Ve stávajícím stavu jsou v dopravně čtyři dopravní koleje č. 1, 2, 3 a 5 o užitných délkách 283, 334, 262 a 223 m + manipulační kolej č. 4. Dopravna má 7 poměrových výhybek typu S49 první generace. Ve stanici jsou úrovněvá nástupiště s pevnou hranou u koleje u kolejí č. 1, 2 a 3 v délkách 95, 130 a 95 m.

V hlavní koleji (kolej č. 1) v ŽST Žalhostice proběhla rekonstrukce železničního svršku v roce 2004. Byl použit užitý materiál kolejnice R65 na betonových pražcích SB6. V ostatních kolejích jsou kolejnice tvaru T, S49 a R65; pražce jsou lokálně dřevěné jinak betonové. Kolejnice jsou značně výškově ojeté. Kolejové lože je silně znečištěné, příkopy jsou nebezpečné, nefunkční. Celkově je železniční svršek značně vyžilý.

Ve stávajícím stavu je odvodnění řešeno systémem příkopů zaústěných na svah v místě železničních propustků. Konstruktivní vrstvy železničního spodku byly zastiženy pouze v místě železničního přejezdu v km 40,081. Železniční stanice je vybavena nástupištěm, kde nástupištní hrany jsou zřízeny z prefabrikátů ze starých betonových pražců. Výška nástupištní hrany nad temenem koleje je proměnná s výškou do 300 mm. Nástupiště mají úrovněvý přístup. Nástupiště jsou u koleje č. 1, 2, 3 v délkách 95, 130 a 95 m. Nástupiště jsou na konci své životnosti.

Žalhostice – Litoměřice horní nádraží

Železniční svršek je z kolejnic tvaru T a S49. Pražce jsou lokálně dřevěné jinak betonové různého stáří (většinou přes 30 let). Kolejnice jsou značně výškově ojeté. V obloucích je kolej stykovaná s převážně vystřídánými styky. Kolejové lože je silně znečištěné. Příkopy jsou převážně nebezpečné částečně nefunkční. Celkově je železniční svršek značně vyžilý.

Geotechnický průzkum odhalil, že v historii tratě na některých úsecích tratě Žalhostice – Litoměřice byla zřízena sanační štěrková vrstva různé tloušťky. V některých sondách byla zastižena kamenná rovnánina. Současní správci trati nemají k sanacím žádné technické podklady. Odvodnění je řešeno systémem příkopů vyvedených na drážní svah u železničních propustků. Dnes částečně nefunkční.

Litoměřice horní nádraží - Liběšice

Železniční svršek je z kolejnic tvaru T a S49; pražce jsou dřevěné a betonové – TOS, SB 5, různého stáří (většinou přes 40 let). Kolejnice jsou značně výškově ojeté. V obloucích je kolej stykovaná, s převážně vystřídánými styky. Kolejové lože je silně znečištěné, příkopy jsou převážně nezpevněné, nefunkční. Některé násypy mají malou šířku pláně železničního spodku a z tohoto důvodu nelze dodržet šířku drážní stezky. Celkově je železniční svršek značně vyžilý.

Ve stávajícím stavu byly na trati zjištěny dle sond z geotechnického průzkumu sanační vrstvy železničního spodku z různé konstrukce s různými mocnostmi. Odvodnění je řešeno systémem příkopu vyvedených na drážní svah nebo do železničních propustků. Dnes částečně nefunkční.

Liběšice – Úštěk

Stavební objekt řeší železniční svršek v místě rekonstrukce propustku v km 60,825 a 61,051. Železniční svršek je z kolejnic tvaru T na betonových pražcích SB 5. Rok vložení do konstrukce dráhy je 1972. Kolej je stykovaná. Kolejnice jsou značně výškově ojeté. Celkově je železniční svršek značně vyžilý.

Ve stávajícím stavu nejsou zřízeny konstrukční vrstvy železničního spodku. Odvodnění je řešeno vyvedením srážkové vody z konstrukce kolejového lože na drážní svah.

Úštěk – Blíževedly

Stavební objekt řeší železniční svršek v místě rekonstrukce propustku v km 68,825. Železniční svršek je z kolejnic tvaru S49 na betonových pražcích SB 5. Rok vložení do konstrukce dráhy je 1979. Kolej je stykovaná. Kolejnice jsou značně výškově ojeté. Celkově je železniční svršek značně vyžilý.

Ve stávajícím stavu nejsou zřízeny konstrukční vrstvy železničního spodku. Odvodnění je řešeno vyvedením srážkové vody z konstrukce kolejového lože na drážní svah.

Blíževedly - Zahrádky u České Lípy

Stavební objekt řeší železniční svršek v místě rekonstrukce propustků v km 70,679; 71,230; 71,970 a 78,732. Železniční svršek v místě propustku v km 70,679; 71,230 a 71,970 je z kolejnic tvaru S49 na betonových pražcích SB 8. Rok vložení do konstrukce dráhy je 1984. Kolej je stykovaná. Železniční svršek v místě propustku v km 78,732 je z kolejnic tvaru S49 na betonových pražcích SB 5. Rok vložení do konstrukce dráhy je 1972. Kolej je stykovaná.

Ve stávajícím stavu nejsou zřízeny konstrukční vrstvy železničního spodku. Odvodnění je řešeno vyvedením srážkové vody z konstrukce kolejového lože na drážní svah.

Navržené řešení (a jeho zdůvodnění)

Navržené kolejové řešení vychází z požadavku na maximální zkrácení jízdních dob ve vybraných úsecích a realizaci peronizace ve stanici ŽST Žalhostice v upravené konfiguraci kolejiště. V případě nových a rekonstruovaných úseků je trať navržena s novým železničním svrškem z kolejnic tvaru E1 s pružným bezpodkladnicovým upevněním na betonových pražcích s délkou pražce min 2,4 m. V místě železničních přejezdů z důvodu použití celopryžové přejezdové konstrukce budou použity betonové pražce s délkou 2,6 m a s hmotností min 300 kg.

Na kolejové lože bude použito přírodní drcené kamenivo 31.5/63 mm s maximálním využitím recyklovaného materiálu. Tloušťka kolejového lože pod ložnou plochou pražce bude 350 mm.

ŽST Žalhostice

Začátek rekonstrukce: km 39,991

Konec rekonstrukce: km 40,616

Stanice je řešena s kolejovou spojkou uprostřed stanice s dvěma vnějšími nástupišti 1 a 1a. Nově zřizovaná kolejová spojka z výhybek číslo 3 a 4 umožní vykřížení vlaků, které budou vypraveny od České Lípy a od Lovosic. Byl akceptován požadavek na zjednotnění dvoukolejného železničního přejezdu P3334 v km 40,081.

V železniční stanici budou zřízeny 2 dopravní koleje (č. 1 a 3). V železniční stanici kolejové úpravy umožní vybudovat 2 nová vnější nástupiště. Nástupiště budou zřízena s nástupní hranou v délce 90 m a výškou nástupní hrany 550 mm nad spojnici temen kolejnic přilehlé koleje.

Návrhová rychlost v hlavní koleji po rekonstrukci bude v:

	V100	V130
km 36,165 – km 39,460	80 km/h	85 km/h
km 39,460 – km 40,440	85 km/h	85 km/h
km 40,440 – km 40,616	65 km/h	70 km/h

V kolejišti železniční stanice jsou navrženy nové jednoduché výhybky na betonových pražcích tvaru S49 druhé generace.

Dopravní koleje železniční stanice, které jsou předmětem stavby, budou svařeny do bezстыkové koleje. Začátek stavebních úprav železničního spodku je ze směru od Lovosic v km 39,992, od Velkých Žernosek v km 40,005. Konec stavebních úprav železničního spodku je v km 40,616, kde navazuje železniční spodek na stavební objekt SO 04-11-01 Žalhostice – Litoměřice horní nádraží, železniční spodek.

V železniční stanici v celém úseku bude zřízeno nové pražcové podloží.

Z důvodu zabezpečení kolejového řešení bude v km 40,177 – 40,259 vlevo trati zřízena zárubní gabionová zeď. V km 40,200 bude ve zdi vytvořen výklenek pro možné umístění návěstidla. V rámci rekonstrukce ŽST Žalhostice je navrženo odvodnění nových úseků koleje a výhybek. Odvodnění je navrženo systémem trativodů s vyústěním na svah u železničních umělých objektů.

Pro možnost odvedení srážkové vody z příčného žlabu na vozovce u železničního přejezdu v km 40,081 (SO 02-15-01), je v km 40,035 – 40,075 navrženo svodné potrubí.

Úsek Žalhostice - Litoměřice Cihelna

Začátek rekonstrukce: km 40,616

Konec rekonstrukce: km 42,852

V rámci rekonstruovaného úseku bude upravena GPK a železniční svršek z důvodu zvýšení maximální traťové rychlosti. Oblouky byly navrženy na vyšší rychlost V100 a V130.

Návrhová rychlost v hlavní koleji po rekonstrukci bude v:

	V100	V130
km 40,616 – km 40,835	65 km/h	70 km/h
km 40,835 - km 40,977	70 km/h	75 km/h
km 40,977 - km 42,134	75 km/h	80 km/h
km 42,134 - km 43,070	60 km/h	65 km/h
km 43,070 - km 43,113	50 km/h	55 km/h

km 43,113 – km 43,649	60 km/h	65 km/h
km 43,649 – km 44,135	55 km/h	60 km/h
km 44,135 – km 44,145	50 km/h	50 km/h
km 44,145 – km 44,709	60 km/h	60 km/h

Ve stísněných poměrech na drážních násypech s úzkou korunou je navrženo rozšíření stezky tělesa železničního spodku pomocí gabionů. Rozšířením drážní stezky gabiony nevzniká zábor mimodrážních pozemků. Minimální šířka stezky bude 0,40 m. Je navrženo odvodnění nových traťových úseků koleje. Voda je z ukloněné zemní pláně nebo z konstrukčních vrstev železničního spodku vyvedena na drážní svah, do drážních příkopů nebo do trativodů.

Úsek Litoměřice h.n. - Liběšice

Začátek rekonstrukce - konec rekonstrukce:	km 44,283 - km 44,685
	km 44,709 - km 47,121
	km 47,187 - km 47,212
	km 47,790 - km 57,598

Stavba řeší rekonstrukci koleje mezi ŽST Litoměřice h.n. (mimo) – ŽST Liběšice (mimo). Trať je navržena na stávajícím drážním tělese. Rekonstrukce železničního svršku je vynechána v místě železničního přejezdu s evidenčním kilometrem km 44,694 a to v km 44,685 – 44,709 to je 24 m.

Návrhová rychlost v hlavní koleji po rekonstrukci bude v:

	V100	V130
km 44,145 – km 44,709	60 km/h	60 km/h
km 44,709 - km 45,198	90 km/h	95 km/h
km 45,198 - km 47,121	100 km/h	100 km/h
km 47,121 - km 47,791	50 km/h	50 km/h
km 47,791 – km 48,761	80 km/h	80 km/h
km 48,761 - km 50,218	65 km/h	70 km/h
km 50,218 - km 51,287	85 km/h	90 km/h
km 51,287 - km 51,867	80 km/h	80 km/h
km 51,867 - km 52,142	70 km/h	75 km/h
km 52,142 - km 54,221	65 km/h	70 km/h
km 54,221 - km 55,316	80 km/h	90 km/h
km 55,316 - km 57,598	65 km/h	70 km/h

V mezistaničním úseku proběhne rekonstrukce kolejového lože. V místě nové koleje je uvažováno s odtěžením kolejového lože v celém profilu. Sanace železničního spodku je navržena na základě geotechnického průzkumu. V mezistaničním úseku Litoměřice horní nádraží - Liběšice bude zřízeno nové pražcové podloží. Z důvodu neúnosného podloží zemní pláně v km 54,310 – 54,545 bude neúnosná zemina drážního tělesa v km 54,310 – 54,545 to je v délce 235 m odtěžena a nahrazena únosným zemním materiálem. Rozšíření šířky drážní stezky tělesa železničního spodku je provedeno na trati Litoměřice h.n. – Liběšice na vysokých násypech s úzkou korunou. Rozšíření drážní stezky gabiony nevzniká zábor mimodrážních pozemků. Minimální šířka stezky je 0,40 m. V km 51,833 – 51,952 bude v zářezu provedena úprava na zabezpečení drážní stezky pomocí zídky z použitých betonových pražců (výzisk ze stavby). Je

navrženo odvodnění nových traťových úseků koleje. Voda je z ukloněné zemní pláně nebo z konstrukčních vrstev železničního spodku vyvedena na drážní svah do drážních příkopů nebo do trativodů.

Úsek Liběšice - Úštěk

Začátek rekonstrukce / konec rekonstrukce: km 60,813 / km 60,838.

Začátek rekonstrukce / konec rekonstrukce: km 61,051 (osa mostu) délka úpravy v nezbytné míře pro rekonstrukci mostu.

Rekonstrukce koleje umožňuje zabezpečit provedení úpravy propustku v km 60,825. V místě rekonstrukce se nachází přímá kolej. Traťová rychlost zůstává zachována 50 km/h. Stávající kolejové lože bude odtěženo a bude zřízeno kolejové lože nové.

Úsek Úštěk – Blíževedly

Začátek rekonstrukce / konec rekonstrukce je v km 68,823 / km 68,848

Rekonstrukce koleje v délce 25 m umožňuje provedení úpravy propustku v ev. km 68,825. Traťová rychlost zůstává zachována 50 km/h. Stávající kolejové lože bude odtěženo a bude zřízeno kolejové lože nové.

Úsek Blíževedly – Zahrádky u České Lípy

Rekonstrukce koleje umožňuje zabezpečit provedení stavebních úprav propustků v km 70,679; 71,230; 71,970 a 78,732. Ve všech místech zůstává zachována traťová rychlost tj. max. 60 km/h.

Začátek / konec rekonstrukce	km 70,661 / km 70,686
	km 71,225 / km 71,250
	km 71,958 / km 71,983
	km 78,687 / km 78,745

V rámci stavby bude stavebně upraveno 14 přejezdů. Jejich stavebně technický stav odpovídá jejich stáří a není u nich splněna podmínka na úplnou rozebiratelnost konstrukce.

Mosty, propustky a zdi

V rámci revitalizace jsou řešeny pouze vybrané mostní objekty. Na základě zhodnocení technického stavu a nosné konstrukce, byly do stavby zařazeny mosty s nosnou ocelovou konstrukcí ve stavu 2 a horším (SO 06-20-03, SO 06-20-05, SO 08-20-02) a mosty vhodné na přestavbu na propustek (SO 04-20-01, SO 06-20-04). Mimo úsek souvislé rekonstrukce žel. svršku a spodku byla dle požadavku investora zařazena demolice mostu v ev. km 83,475. Tento most je ve špatném technickém stavu a vzhledem ke změnám v území tento most přestal plnit svou funkci.

Do stavby byly zařazeny propustky v úsecích souvislé rekonstrukce žel. svršku a spodku, kde se zvyšuje rychlost. Mimo úsek souvislé rekonstrukce žel. svršku a spodku byly do stavby dále zařazeny propustky ve špatném technickém stavu (všechny stav 3).

V úseku Lovosice - Česká Lípa hl. n. se nachází celkem 144 propustků, z toho 24 propustků bylo zařazeno do stavby. Přestavba se týká především propustků s kamennými a betonovými deskami či troubami v nevyhovujícím stavebním stavu. Celkem 5 propustků (SO 04-21-04, SO 04-21-05, SO 06-21-10, SO 06-21-11, SO 12-21-12) je sanováno a 3 propustky (SO 06-21-04, SO 06-21-05, SO 12-21-06) jsou zrušeny bez náhrady, ostatní jsou kompletně přestavěny.

Z hlediska typu stávající nosné konstrukce je možné propustky rozdělit do několika kategorií. Propustky se železobetonovou rourou, s kamennou deskou, betonovou deskou, dřevěnou trémovou konstrukcí a kamennou klenbou.

SO 04-20-01 Železniční most v ev. km 42,604 - přestavba na propustek

SO 06-20-03 Železniční most v ev. km 50,058

SO 06-20-04 Železniční most v ev. km 50,306 - přestavba na propustek

SO 06-20-05 Železniční most v ev. km 51,311

SO 08-20-02 Železniční most v ev. km 61,051

SO 14-20-07 Demolice žel. mostu v ev. km 83,475

SO 02-21-01 Železniční propustek v ev. km 40,035

SO 03-21-01 Železniční propustek v ev. km 40,116

SO 03-21-03 Železniční propustek v ev. km 40,589

SO 04-21-01 Železniční propustek v ev. km 40,903

SO 04-21-03 Železniční propustek v ev. km 41,354

SO 04-21-04 Železniční propustek v ev. km 41,527

SO 04-21-05 Železniční propustek v ev. km 41,721

SO 04-21-06 Železniční propustek v ev. km 42,128

SO 04-21-07 Železniční propustek v ev. km 42,423

SO 06-21-04 Železniční propustek v ev. km 45,999

SO 06-21-05 Železniční propustek v ev. km 46,058

SO 06-21-07 Železniční propustek v ev. km 47,200

SO 06-21-10 Železniční propustek v ev. km 47,936

SO 06-21-11 Železniční propustek v ev. km 47,961

SO 06-21-23 Železniční propustek v ev. km 54,427

SO 06-21-28 Železniční propustek v ev. km 55,758

SO 06-21-29 Železniční propustek v ev. km 55,978

SO 06-21-34 Železniční propustek v ev. km 57,407

SO 08-21-14 Železniční propustek v ev. km 60,825

SO 10-21-28 Železniční propustek v ev. km 68,825

SO 12-21-06 Železniční propustek v ev. km 70,679

SO 12-21-09 Železniční propustek v ev. km 71,230

SO 12-21-12 Železniční propustek v ev. km 71,970

SO 12-21-35 Železniční propustek v ev. km 78,732

Ostatní inženýrské objekty

SO 20-70-01 Lovosice - Česká Lípa, úprava a ochrana sdělovacího vedení CETIN

Navržené řešení spočívá v obnovení stávajících kabelových tras v majetku České telekomunikační infrastruktury, a.s. (CETIN). V kolizních úsecích s nově pokládanou kabelovou trasou pro zabezpečovací zařízení a s navrženými stavebními úpravami. Stávající kabelové trasy v majetku České telekomunikační

infrastruktury, a.s. (CETIN) budou v kolizních úsecích ručně odkopány a založeny do dělených chrániček nebo ochráněny betonovým žlabem TK1.

SO 20-70-02 Lovosice - Česká Lípa, úprava a ochrana sdělovacího vedení TÚDC

Kolizní úseky v místě nových stavebních úprav budou před zahájením výstavby nových přístupových komunikací a nástupišť ručně odkopány a založeny do dělených chrániček. Do odkopané trasy bude přiložena rezervní chránička např. PE 110 a následně bude stávající odkopaná trasa obetonována.

SO 20-70-03 Lovosice - Česká Lípa, úprava a ochrana zabezpečovacího vedení SSZT

Kolizní úseky v místě nových stavebních úprav budou před zahájením výstavby nových přístupových komunikací a nástupišť ručně odkopány a založeny do dělených chrániček. Do odkopané trasy bude přiložena rezervní chránička např. PE 110 a následně bude stávající odkopaná trasa obetonována.

SO 20-71-01 Lovosice - Česká Lípa, úprava a ochrana silnoproudých vedení ČEZ Distribuce

Navržené řešení spočívá v obnažení stávajících kabelových tras v majetku ČEZ Distribuce, a.s. v kolizních úsecích s nově pokládanou kabelovou trasou pro zabezpečovací zařízení a s navrženými stavebními úpravami. Stávající kabelové trasy v majetku ČEZ Distribuce, a.s. budou v kolizních úsecích ručně odkopány a založeny do dělených chrániček nebo ochráněny betonovým žlabem TK1.

SO 20-71-02 Lovosice - Česká Lípa, úprava a ochrana silnoproudých vedení SČVK

Navržené řešení spočívá v obnažení stávajících kabelových tras v majetku SČVK v kolizních úsecích s nově pokládanou kabelovou trasou pro zabezpečovací zařízení a s navrženými stavebními úpravami. Stávající kabelové trasy v majetku SČVK budou v kolizních úsecích ručně odkopány a založeny do dělených chrániček nebo ochráněny betonovým žlabem TK1.

SO 20-71-03 Lovosice - Česká Lípa, úprava a ochrana silnoproudých vedení LOVOCHEMIE

V současné době se v ZAST Lovosice závod nachází stávající podzemní silové vedení NN v majetku Lovochemie. Stávající kabelová trasa v majetku Lovochemie bude v kolizním úseku ručně odkopána a založena do dělené chráničky nebo ochráněna betonovým žlabem TK1.

SO 20-73-01 Lovosice - Česká Lípa, úprava a ochrana vedení vodovodu SČVK

Vodovodní potrubí ve správě SČVK křížuje železniční trať v místech stavebních prací v řadě míst. Zásah do jeho ochranného pásma se předpokládá v následujících kilometrážích: km 40,075, 40,801, 41,229, 47,483, 54,523 a km 55,264. V průběhu výstavby se navrhuje ochrana potrubí před jeho mechanickým poškozením za pomoci chrániček, či jiných vhodných technických prostředků. Stávající potrubí zůstane zachováno. Případné dotčené povrchové znaky vodovodu budou výškově rektifikovány.

SO 20-73-02 Lovosice - Česká Lípa, úprava a ochrana vedení vodovodu LOVOCHEMIE

Vodovodní potrubí ve správě Lovochemie se dostává do blízkosti železniční trati v oblasti stavebních prací v několika místech v km 38,324 – 38,706. Jelikož se nepředpokládá zásah do ochranného pásma (jedná se většinou pouze o výstavbu kabelových tras), navrhuje se pouze kontrolní vytyčení potrubí.

SO 20-74-01 Lovosice - Česká Lípa, úprava a ochrana vedení plynovodu RWE

Plynovodní potrubí ve správě RWE křížuje železniční trať v místech stavebních prací v řadě míst. Zásah do jeho ochranného pásma se předpokládá v následujících kilometrážích: km 40,068, 41,514, 41,738, 42,387, 44,720, 45,973, 57,210 a km 83,475. V průběhu výstavby se navrhuje ochrana potrubí před jeho mechanickým poškozením za pomoci chrániček, či jiných vhodných technických prostředků. Stávající potrubí zůstane zachováno.

SO 20-74-02 Lovosice - Česká Lípa, úprava a ochrana vedení plynovodu LOVOCHEMIE

Plynovodní potrubí ve správě Lovochemie se dostává do blízkosti železniční trati v oblasti stavebních prací pouze v oblasti v km 38,418 – 38,485 třech místech. Jelikož se nepředpokládá zásah do ochranného pásma (jedná se většinou o výstavbu kabelových tras), navrhuje se pouze kontrolní vytyčení potrubí.

SO 20-75-01 Lovosice - Česká Lípa, úprava a ochrana vedení kanalizace SČVK

Kanalizační potrubí ve správě SČVK křížuje železniční trať v místech stavebních prací v řadě míst. Zásah do jeho ochranného pásma se předpokládá v následujících kilometrážích: km 40,073, 40,088, 40,803, 44,970, 45,454, 45,870. V průběhu výstavby se navrhuje ochrana potrubí před jeho mechanickým poškozením za pomoci chrániček, či jiných vhodných technických prostředků. Stávající potrubí zůstane zachováno.

SO 20-75-03 Lovosice - Česká Lípa, úprava a ochrana vedení kanalizace LOVOCHEMIE

Kanalizační potrubí ve správě Lovochemie se dostává do blízkosti železniční trati v oblasti stavebních prací v několika místech v km 38,476 – 38,714. Jelikož se nepředpokládá zásah do ochranného pásma (jedná se většinou o výstavbu kabelových tras), navrhuje se pouze kontrolní vytyčení potrubí.

SO 20-76-01 Lovosice - Česká Lípa, úprava a ochrana vedení teplovodu ENERGIE Holding

Horkovodní potrubí ve správě Energie Holding křížuje železniční trať v místech stavebních prací v km 44,289 a 44,751. Zde se předpokládá zásah do jeho ochranného pásma. V průběhu výstavby se navrhuje ochrana potrubí před jeho mechanickým poškozením za pomoci chrániček, či jiných vhodných technických prostředků.

SO 20-76-02 Lovosice - Česká Lípa, úprava a ochrana vedení horkovodu LOVOCHEMIE

Horkovod neznámého DN kříží mimoúrovňově železniční trať v km 38,483 pod mostem v areálu závodu Lovochemie. Správcem horkovodu je Lovochemie, a.s. Po mostě bude veden nový kabel zabezpečovacího zařízení, zásah do ochranného pásma se nepředpokládá.

SO 05-75-01 Žst. Litoměřice hor. n., úprava vpustí

V rámci úprav přechodů pro chodce v ulici Nerudova je nutno přesunout stávající uliční vpust. Tato vpust' bude zrušena a nahrazena kompletně novou s přípojkou do sběrné stoky v Nerudově ulici.

Pozemní komunikace

SO 05-30-01 Žst. Litoměřice hor. n., přístupový chodník k VB

Tento stavební objekt řeší přístup pro pěší k nástupištím žel. stanice a k výpravní budově směrem od východu z ul. Osvobození, Sokolovská, Husova, Nerudova v návaznosti na stavební úpravy v rámci SO 05-30-02 (úpravy nároží Nerudova – Osvobození/Sokolovská, zřízení nového přechodu pro chodce).

V rámci stavebního objektu je dále navržena demolice cca 18 m stávajícího oplocení podél ul. Osvobození a zřízení nového oplocení podél navrženého chodníku pro zabránění přecházení kolejiště chodci mimo upravený žel. přejezd ev. km 44,267.

SO 05-30-02 Žst. Litoměřice hor. n., úpravy komunikací

Náplní stavebního objektu je umožnit pěší přístup k výpravní budově a nástupištím od východu z ul. Osvobození, Sokolovská, Husova, Nerudova.

Pozemní objekty budov

SO 03-40-01 Žst. Žalhostice, stavební úprava VB

Z hlediska stavebních úprav se jedná o dispoziční změny, které umožní umístění technologie a zřízení záložního pracoviště výpravčího. Budou provedeny nové rozvody vnitřní elektroinstalace, upraven vstup kabelů do objektu, provedeny lokální opravy povrchů a nově zděných konstrukcí a položeny nové nášlapné vrstvy.

Výplně otvorů budou vyměněny za nové a opatřeny ocelovými mřížemi s doplněním o vnitřní vertikální žaluzie.

SO 03-41-01 Žst. Žalhostice, přístřešky pro cestující

V rámci revitalizace budou ve stanici vybudovány dvě vnější nástupiště u koleje č. 1. a 1a Nástupiště jsou v místě přístřešku rozšířené tak, aby umožnilo osazení přístřešku s bočními zástěnami. Šířka nástupišť mimo přístřešek je vzhledem k frekvenci cestujících minimální tj. 2,5 m.

Oba přístřešky na nástupišti 1 a 1a budou v provedení antivandal. Jedná se o ocelovou konstrukci s výplněmi v zadních a bočních stěnách a střechou z trapézového plechu s nízkou "vlnou". Nosné sloupy a podélné žlaby tvoří svařovaná ocelová konstrukce z trubek a ocelového plechu. Součástí přístřešků bude lavička s plechovými dělenými sedáky oddělenými područkami. Do výplně zadní stěny bude instalován uzamykatelný nosič jízdních řádů. Ocelová konstrukce bude provedena v odstínu RAL 5018 tyrkysová modrá.

SO 06-41-01 Zast. Trnovany u Litoměřic, přístřešky pro cestující

Stávající přístřešek bude snesen. V rámci revitalizace budou zřízené nové nástupišť. Nástupišť je v místě přístřešku rozšířené tak, aby umožnilo osazení přístřešku s bočními zástěnami. Šířka nástupišť mimo přístřešek je vzhledem k frekvenci cestujících minimální tj. 2,5 m.

Přístřešek bude v provedení antivandal. Jedná se o ocelovou konstrukci s výplněmi v zadních a bočních stěnách a střechou z trapézového plechu s nízkou "vlnou". Nosné sloupy a podélné žlaby tvoří svařovaná ocelová konstrukce z trubek a ocelového plechu. Součástí přístřešků bude lavička s plechovými dělenými sedáky oddělenými područkami. Do výplně zadní stěny bude instalován uzamykatelný nosič jízdních řádů. Ocelová konstrukce bude v provedení v odstínu RAL 5018 tyrkysová modrá.

SO 03-43-01 Žst. Žalhostice, orientační systém

V rámci revitalizace trati bude v ŽST Žalhostice zřízen nový orientační systém obsahující tabule s názvem ŽST, označením nástupišť, směry vč. názvů uzlových ŽST, označením přístupu na nástupišť, směry východů a dalšími piktogramy (zákaz vstupu, kouření,...).

SO 06-43-01 Zastávka Trnovany u Litoměřic, orientační systém

V rámci revitalizace trati bude v Zastávky Trnovany u Litoměřic bude zřízen nový orientační systém obsahující tabule s názvem zastávky, směry vč. názvů uzlových ŽST, označením přístupu na nástupišť, směry východů a dalšími piktogramy (zákaz vstupu, kouření,...).

SO 05-44-02 Žst. Litoměřice hor. n., demolice

V rámci objektu demolice bude odstraněn objekt stavědla II. v ŽST Litoměřice h.n., které po realizaci stavby revitalizace již nebude potřeba z důvodu realizace TZZ a nebude třeba kontrolovat konce vlaků výhybkáři na stavědlech. Stavědlo II. je v kolizi s novým přístupovým chodníkem od ul. Osvobození k nástupišťm.

Trakční a energetická zařízení

SO 03-61-01 ŽST Žalhostice, EOVS

SO 11-61-01 ŽST Blíževedly, EOVS

EOVS bude sloužit k odstranění sněhu a námrazy z výměn, hlavně pak k odstranění sněhu a námrazy z prostoru pohyblivých částí výměny a táhel výměny.

SO 03-63-01 ŽST Žalhostice, přípojka NN

SO 03-63-02 ŽST Žalhostice, venkovní osvětlení

SO 04-63-02 Žalhostice - Litoměřice hor. n., rekonstrukce přípojky NN pro PZZ přejezdu ev. km 41,487

SO 04-63-03 Žalhostice - Litoměřice hor. n., přípojka NN pro PZZ přejezdu ev. km 41,715

SO 05-63-02 ŽST Litoměřice hor. n., venkovní osvětlení

SO 05-63-03 ŽST Litoměřice hor. n., úpravy osvětlení

SO 06-63-04 Litoměřice hor. n. - Liběšice, přípojka NN pro PZZ přejezdu ev. km 45,422

SO 06-63-05 Litoměřice hor. n. - Liběšice, přípojka NN pro PZZ přejezdu ev. km 46,827
SO 06-63-07 Litoměřice hor. n. - Liběšice, rekonstrukce přípojky NN pro PZZ přejezdu ev. km 47,949
SO 06-63-08 Litoměřice hor. n. - Liběšice, přípojka NN pro PZZ přejezdu ev. km 48,926
SO 06-63-10 Litoměřice hor. n. - Liběšice, rekonstrukce přípojky NN pro PZZ přejezdu ev. km 54,358
SO 06-63-11 Litoměřice hor. n. - Liběšice, přípojka NN pro PZZ přejezdu ev. km 55,163
SO 06-63-13 Litoměřice hor. n. - Liběšice, rekonstrukce přípojky NN pro PZZ přejezdu ev. km 55,751
SO 06-63-14 Litoměřice hor. n. - Liběšice, přípojka NN pro PZZ přejezdu ev. km 56,944
SO 06-63-15 Litoměřice hor. n. - Liběšice, rekonstrukce přípojky NN pro PZZ přejezdu ev. km 57,226
SO 06-63-17 Zast. Trnovany u Litoměřic, venkovní osvětlení
SO 06-63-19 Zast. Ploskovice, venkovní osvětlení
SO 06-63-21 Zast. Horní Řepčice, venkovní osvětlení
SO 08-63-03 Liběšice - Úštěk, přípojka NN pro PZZ přejezdu ev. km 59,696
SO 10-63-08 Úštěk - Blíževedly, rekonstrukce přípojky NN pro PZZ přejezdu ev. km 67,487
SO 12-63-07 Blíževedly - Zahrádky u České Lípy, přípojka NN pro PZZ přejezdu ev. km 74,557
SO 12-63-09 Blíževedly - Zahrádky u České Lípy, přípojka NN pro PZZ přejezdu ev. km 76,078
SO 12-63-10 Blíževedly - Zahrádky u České Lípy, přípojka NN pro PZZ přejezdu ev. km 76,540
SO 12-63-11 Blíževedly - Zahrádky u České Lípy, přípojka NN pro PZZ přejezdu ev. km 77,012

Stávající rozvody, přístroje a zařízení NN ve stanicích jsou nevyhovující jak do budoucna uvažovaného příkonu, tak z hlediska platných norem a předpisů. Zejména nejsou provedeny úpravy rozvodů NN pro samostatný odměr elektrické energie a nejsou osazeny selektivní přepěťové ochrany. Stávající elektroinstalace není uzpůsobena na dálkové ovládání a diagnostiku (DŘT).

Ve vybraných úsecích a stanicích bude doplněno nebo vybudováno nové osvětlení nástupišť, přístupových komunikací a pracovních ploch.

7. PŘEDPOKLÁDANÝ TERMÍN REALIZACE ZÁMĚRU A JEHO DOKONČENÍ

Zahájení stavby: 02/2019
Dokončení stavby: 12/2019

8. VÝČET DOTČENÝCH SAMOSPRÁVNÝCH CELKŮ

Kraj: Ústecký, Liberecký
Obec: Lovosice, Žalhostice, Píšťany, Litoměřice, Trnovany, Křešice, Býčkovice, Ploskovice, Liběšice, Horní Řepčice, Chotiněves, Úštěk, Blíževedly, Kravaře, Stvolínky, Holany, Zahrádky
Obec s pověřeným OÚ: Lovosice, Litoměřice, Úštěk, Česká Lípa

9. VÝČET NAVAZUJÍCÍCH ROZHODNUTÍ

V první fázi povolování posuzovaného záměru bude nutné zajistit některé individuální správní akty, mezi kterými (mimo závěru zjišťovacího řízení podle ustanovení §7 zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění lze (po upřesnění) jmenovat zejména doklady uvedené v tabulce č. 2.

Název aktu	Ustanovení, právní předpis	Správní úřad
Územní rozhodnutí	§ 92, zákona č. 183/2006 Sb.	Obecný stavební úřad
V případě potřeby schválení havarijního plánu	§ 39 zákona č. 254/2001 Sb.	Vodoprávní úřad
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
Souhlas k odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu	§ 9 zákona č. 334/1992 Sb.	Orgán ochrany zemědělského půdního fondu
Souhlas ke stavbě v ochranném pásmu vodního zdroje	§ 17 zákona č. 254/2001 Sb.	Vodoprávní úřad
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
Kolaudační souhlas resp. ohlášení	§ 122 zákona č. 183/2006 Sb.	Speciální stavební úřad
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.	Krajský úřad Libereckého kraje, Ústeckého kraje, CHKO České středohoří, CHKO Kokořínsko – Máchův kraj

Tab. 2 – Výčet navazujících rozhodnutí

Nutnost získání dalších povolení identifikovaných v procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí bude respektována v navazujících řízeních.

II. ÚDAJE O VSTUPECH

1. VLIV NA ZÁBORY PŮDY

Stavba „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“, probíhá pouze ve stávající železniční trati, vyjmutí ze ZPF bude třeba pouze pro narovnání stávajícího stavu. Na stávajících pozemcích dráhy bude provedena revitalizace železniční trati, trvalý zábor tvoří výjimku, která je způsobena velmi blízkou hranicí drážního pozemku v ose koleje (3 m), nikoliv změnou polohy koleje.

p.p.č.	Katastrální území	BPEJ	Druh kultury pozemku	Celková plocha pozemku (m ²)	Plocha trvalého záboru (m ²)
867/1	Horní Nezly	2.20.04, 2.20.14	trvalý travní porost	419	26

Tab. 3 – Výměra záborů dle druhů pozemků ZPF

Celkový trvalý zábor ZPF vyvolaný stavbou je 26 m². Dočasný zábor v délce větší než 1 rok není stavbou vyvolán.

2. VLIV NA LESNÍ PŮDU

V rámci stavby se nepředpokládá trvalý ani dočasný zábor PUPFL. Stávající železniční trať je vedena i v zalesněném území, proto jsou revitalizací dotčena ochranná pásma lesních porostů (§14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů). Dočasné vynětí PUPFL není v rámci stavby navrhováno. Pro práci na pozemcích ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesa je třeba souhlasu příslušného orgánu státní správy lesů, dle § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů. Seznam pozemků, pro které je potřeba získat souhlas s činností v ochranném pásmu lesa viz tabulka č. 4.

p.p.č.	Katastrální území	Obec	Druh kultury pozemku
658	Okřešice u České Lípy	Česká Lípa	lesní pozemek
5374	Česká Lípa	Česká Lípa	lesní pozemek
534/1	Sosnová u České Lípy	Česká Lípa	lesní pozemek
534/2	Sosnová u České Lípy	Česká Lípa	lesní pozemek
400/1	Holany	Holany	lesní pozemek
402	Holany	Holany	lesní pozemek
466	Holany	Holany	lesní pozemek
511	Holany	Holany	lesní pozemek
566	Holany	Holany	lesní pozemek
563/1	Holany	Holany	lesní pozemek
563/2	Holany	Holany	lesní pozemek
136	Zahrádky u České Lípy	Zahrádky	lesní pozemek
143	Zahrádky u České Lípy	Zahrádky	lesní pozemek
439	Zahrádky u České Lípy	Zahrádky	lesní pozemek
445/1	Zahrádky u České Lípy	Zahrádky	lesní pozemek

759	Zahrádky u České Lípy	Zahrádky	lesní pozemek
761	Zahrádky u České Lípy	Zahrádky	lesní pozemek
770	Zahrádky u České Lípy	Zahrádky	lesní pozemek
1522	Kravaře v Čechách	Kravaře	lesní pozemek
1539	Kravaře v Čechách	Kravaře	lesní pozemek
1567	Kravaře v Čechách	Kravaře	lesní pozemek
350/1	Blíževedly	Blíževedly	lesní pozemek
357	Blíževedly	Blíževedly	lesní pozemek
1290	Blíževedly	Blíževedly	lesní pozemek
505	Lukov u Úštěku	Úštěk	lesní pozemek
507/1	Lukov u Úštěku	Úštěk	lesní pozemek
114/1	Dubičná	Úštěk	lesní pozemek
125	Dubičná	Úštěk	lesní pozemek
139	Dubičná	Úštěk	lesní pozemek
140/2	Dubičná	Úštěk	lesní pozemek
217/2	Trnobraný	Liběšice	lesní pozemek
230/2	Trnobraný	Liběšice	lesní pozemek
231/1	Trnobraný	Liběšice	lesní pozemek
244/1	Trnobraný	Liběšice	lesní pozemek
45/2	Horní Řepčice	Horní Řepčice	lesní pozemek

Tab. 4 – Pozemky PUPFL ve vzdálenosti do 50 m od hranic stavby

3. OCHRANNÁ PÁSMA V ZÁJMOVÉM ÚZEMÍ

Ochranné pásmo dráhy

Dle zákona č. 266/1994 Sb. ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní:

- vybudované pro rychlost do 160 km/h včetně – 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy.

Ochranná pásma vodních zdrojů

V oblasti stavby nebo její blízkosti se nacházejí ochranná pásma, která jsou popsána v části C.1.9.

Ochranná pásma pozemních komunikací

Dle zákona č. 13/1997 Sb. v platném znění jsou ochranná pásma pozemních komunikací:

- 50 m od osy vozovky pro silnice I. třídy a místní komunikace I. třídy,
- 15 m od osy vozovky pro silnice II. třídy, pro silnice III. třídy a pro místní komunikace II. třídy.

Pozn.: Místní komunikace III. třídy, místní komunikace IV. třídy a účelové komunikace silniční ochranné pásmo nemají.

Ochranná pásma inženýrských sítí

Dotčená ochranná pásma předpokládaných sítí v prostoru stavby jsou:

- a) ochranné pásmo křížujících elektrických vedení (od krajního vodiče):
 - 7 m pro venkovní vedení 1 – 35 kV

- 12 m u venkovních vedení 35 – 110 kV
- 1 m na každou stranu u podzemních kabelových vedení
- b) ochranné pásmo plynovodů stanoví zákon č. 458/2000 Sb.
 - 1 m u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek v zastavěném území obce na obě strany od osy plynovodu
 - 4 m u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek na obě strany od osy plynovodu
 - 4 m u technologických objektů na všechny strany od půdorysu
- c) ochranné pásmo vodovodů stanoví zákon č. 274/2001 Sb. a ČSN 73 6620.
 - 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí do průměru 500 mm včetně
- d) ochranné pásmo stok a kanalizací stanoví zákon č. 274/2001 Sb. a ČSN 73 6701
 - 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí do průměru 500 mm včetně
- e) ochranné pásmo sdělovacích a zabezpečovacích vedení je stanoveno zákonem č. 127/2005 Sb. ČSN 38 0820
 - 1,5 m na každou stranu od krajního vodiče.

V oblasti stavby se vyskytují inženýrské sítě ve vlastnictví mimodrážních subjektů/správce. Při realizaci kabelových tras touto stavbou dochází ke křížení nebo souběhu s těmito sítěmi. Tyto sítě budou před zahájením prací řádně vytyčeny a dále bude postupováno v souladu s ČSN 73 6005 „Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“. U většiny sítí se vzhledem k jejich předpokládaným hloubkám uložení a charakteru stavby nepředpokládá jejich přeložení či ochrana.

Stavba neprochází ochrannými pásmy MCHÚ.

4. VODA

Realizace záměru

Voda bude odebírána v prostoru zařízení stavenišť (stávající výpravní budovy) 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	5 l/os/směna
mytí	120 l/os/směna (prašný a špinavý provoz)

Spotřeba vody pro technologické účely se při výstavbě vztahuje zejména na tyto činnosti:

- Výrobu betonových směsí
- Ošetřování betonů
- Kropení

Může být upřesněna v dalších stupních projektové dokumentace po výběru dodavatele stavby, nemá však praktický význam při hodnocení stavby, neboť pro účely stavby bude betonová směs dovážena hotová a ostatní nároky jsou minimální. Celkově lze konstatovat, že výstavba nemá zásadní vliv na stávající odběr vody ve stanicích a zastávkách řešených v rámci stavby.

Provoz záměru

V rámci provozu záměru nedojde k žádné podstatné změně oproti stávajícímu stavu.

5. OSTATNÍ SUROVINOVÉ A ENERGETICKÉ 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. V rámci stavby se nepředpokládá zřízení žádných nových přípojek nn. Elektrická energie bude třeba pro některé stavební stroje a nářadí, bude pravděpodobně získávána z mobilních agregátů.

Celkové množství potřebné elektrické energie není v této fázi přípravy záměru možné blíže určit a bude specifikováno v dokumentacích navazujících řízení.

Provoz záměru

Provoz záměru neklade zvláštní nároky na spotřebu materiálů mimo potřebné údržby. V celkové spotřebě elektrické energie pro napájení železničních stanic a zastávek, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení v důsledku této stavby dojde ke změně bilance potřeby elektrické energie. Důvodem je rozšíření bezpečnostních, diagnostických, provozních a světlených systémů. Největší změna je v elektrickém ohřevu výměn.

PS 03-01-01 ŽST Žalhostice, SZZ	25 kW
PS 04-01-01 Žalhostice - Litoměřice hor. n., TZZ (2 přejezdy)	6 kW
PS 06-01-01 Litoměřice hor. n. - Liběšice, TZZ (8 přejezdů)	24 kW
PS 08-01-04 Žel. přejezd ev. km 59,696, PZZ	3 kW
PS 10-01-09 Žel. přejezd ev. km 67,487, PZZ	3 kW
PS 12-01-08 Žel. přejezd ev. km 74,557, PZZ	3 kW
PS 12-01-10 Žel. přejezd ev. km 76,078, PZZ	3 kW
PS 12-01-11 Žel. přejezd ev. km 76,540, PZZ	3 kW
PS 12-01-12 Žel. přejezd ev. km 77,012, PZZ	3 kW
SO 03-61-01 ŽST Žalhostice, EOV	32 kW
SO 11-61-01 ŽST Blíževedly, EOV	10,6 kW
SO 03-63-02 ŽST Žalhostice, venkovní osvětlení	1,5 kW
SO 05-63-02 ŽST Litoměřice hor. n., venkovní osvětlení	0,5 kW
SO 05-63-03 ŽST Litoměřice hor. n., úpravy osvětlení	0,3 kW
SO 06-63-17 Zast. Trnovany u Litoměřic, venkovní osvětlení	0,2 kW

SO 06-63-19 Zast. Ploskovice, venkovní osvětlení	0,1 kW
SO 06-63-21 Zast. Horní Řepčice, venkovní osvětlení	0,1 kW
CELKEM ODHAD	118,3 kW

Zemní plyn

Součástí stavby není žádné zřízení odběrného místa plynu, ani změny či úpravy plynových zařízení. Stavba tedy nemá vliv na spotřebu plynu.

6. NÁROKY NA DOPRAVNÍ A JINOU INFRASTRUKTURU

Doprava

Realizace záměru

Přesun hmot a materiálů pro stavbu se předpokládá dvěma hlavními způsoby – železniční a silniční dopravou. Využití železniční dopravy se předpokládá pro odvoz přebytečného, vyzískaného materiálu a dovoz materiálu nového (např. kamenivo kolejového lože, kolejový rošt atd.). Materiál bude dopravován po navazujících traťových úsecích ŽST Litoměřice h. n. – ŽST Ústí nad Labem Střekov – ŽST Ústí nad Labem západ – ŽST Ústí nad Labem hl. n.

V průběhu stavby je vzhledem k charakteru stavebních prací možnost využití železniční dopravy na řešených úsecích stavby omezena. Proto je zde alternativním způsobem dopravy, doprava silniční. V bezprostředním okolí stavby probíhají silnice I/15 (Česká Lípa – Litoměřice – Lovosice) II/261 (Ústí nad Labem – Žalhostice – Litoměřice) a II/247 (Libochovice – Litoměřice), ze všech uvedených páteřních komunikací, odbočují cesty k jednotlivým částem stavby.

Plochy zařízení staveniště 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 v km 412,540-412,740 (pro trať. úsek Velké Žernoseky – Litoměřice město) – plocha o rozloze 3 420 m². Jedná se o částečně zpevněnou a částečně zatravněnou plochu. Přístup na plochu je po komunikaci II/261 a následně místní komunikací vedoucí k stávající VB.
- ZS v km 412,235-412,750 (pro trať. úsek Velké Žernoseky – Litoměřice město) – plocha o rozloze 7 560 m². Jedná se o část kolejiště (manipulační koleje č. 3, 5 a 7). Předpokládá se pro montážní a demontážní základnu materiálu železničního svršku. Přístup je přes silnici II/261 a místní komunikaci vedoucí k výpravní budově.
- ZS v km 40,350 – 40,420 – plocha o rozloze 693 m². Zpevněná plocha a z části šterková plocha (po demontované koleji č.4) ležící v prostoru ŽST Žalhostice. Plocha ZS je umístěna podél pravé části kolejiště, mezi výpravní budovou a skladem. Přístup přes silnici II/261 a místní komunikaci vedoucí k výpravní budově. Tato plocha bude využita zejména z hlediska umístění sociálního zařízení, buňkoviště, krátkodobého odstavení mechanismů a vozidel, skladování materiálu v souvislosti s rekonstrukcí ŽST Žalhostice a přilehlých SO přejezdů a propustků.
- ZS v km 43,670 – 43,740 - plocha 800 m². Zpevněná živičná plocha ležící v prostoru ŽST Litoměřice h. n. Plocha ZS je umístěna podél levé části koleje (před vjezdem do železniční

stanice) a podél ulice Teplická. Přístup přes ulice Masarykova a Teplická. Tato plocha byla navržena z důvodu nedostatečného prostoru pro možnost umístění zařízení staveniště v místě rekonstruovaného železničního mostu v ev. km 42,604. ZS bude využito pro potřeby rekonstrukce tohoto mostu (buňkoviště, skladování materiálu).

- ZS v km 47,200 - plocha 65 m². Nezpevněná obhospodařovaná polní plocha ležící podél pravé strany koleje. Přístup od silnice I/15, přes stávající sjezd a dočasně vybudovanou provizorní přístupovou komunikaci. ZS bude využito pro potřeby rekonstrukce propustku ležícího v ev. km 47,200 (buňkoviště, skladování materiálu).
- ZS v km 47,940 - plocha 60 m². Nezpevněná zatravněná plocha ležící podél levé strany koleje, před železničním přejezdem v ev. km 47,949. Přístup přes silnici I/15, přes stávající sjezd. ZS bude využito pro potřeby rekonstrukce propustků ležících v ev. km 47,936 a 47,961 (buňkoviště, skladování materiálu).
- ZS v km 50,070 - plocha 280 m². Nezpevněná zatravněná plocha ležící podél levé strany koleje, mezi silnicí I/15 a náspem železniční trati. Přístup přes silnici I/15. ZS bude využito pro potřeby rekonstrukce mostu ležícího v ev. km 50,058 (buňkoviště, skladování materiálu).
- ZS v km 50,320 - plocha 575 m². Nezpevněná zatravněná plocha ležící podél levé strany koleje, mezi silnicí I/15 a náspem železniční trati. Přístup přes silnici I/15, přes stávající sjezd. ZS bude využito pro potřeby rekonstrukce mostu ležícího v ev. km 50,306 (buňkoviště, skladování materiálu).
- ZS v km 50,340 – 50,570 - plocha 5030 m². Z části zpevněná živičná a z části nezpevněná zatravněná plocha ležící v prostoru zast. Ploskovic. Plocha ZS je umístěna podél levé strany koleje, v prostoru od stávajícího mostu v ev. km 50,306 až k stávající výpravní budově. Přístup přes silnici I/15 a po místní komunikaci vedoucí k výpravní budově. Tato plocha bude z větší části (plocha cca 4400 m²) využita z hlediska umístění mobilní recyklační linky a s tím spojeného recyklovaného materiálu. Zbývající část plochy ZS bude možné využít k umístění sociálního zařízení, buňkoviště, krátkodobého odstavení mechanismů a vozidel a skladování materiálu.
- ZS v km 51,320 – 51,367, plocha 260 m². Nezpevněná zatravněná plocha ležící podél pravé strany koleje, podél paty drážního náspu, v prostoru od stávajícího mostu ev. km 51,311 až po propustek ležící v ev. km 51,367. Přístup přes silnice I/15, III/26010 a III/26112. ZS bude využito pro potřeby rekonstrukce mostu ležícího v ev. km 51,311 (buňkoviště, skladování materiálu, krátkodobého odstavení mechanismů a vozidel).
- ZS v km 55,200 – 55,345, plocha 1305 m². Z části zpevněná kamenitá a z části nezpevněná zatravněná plocha ležící v prostoru zast. Horní Řepčice. Plocha ZS je umístěna podél levé strany koleje, v prostoru od stávajícího přejezdu v ev. km 55,163 až k stávající výpravní budově. Přístup přes silnice I/15 a III/24067 a po místní komunikaci vedoucí k výpravní budově. Tuto plochu bude možné využít k umístění sociálního zařízení, buňkoviště, krátkodobého odstavení mechanismů a vozidel a skladování materiálu, případně pro krátkodobé uložení přebytečného materiálu.
- ZS v km 57,700 – 57,970 - plocha 4260 m². Jedná se s velké části o prostor stávajícího kolejíště v ŽST Liběšice a také o část zpevněné plochy ležící podél pravé strany koleje č.2, za boční rampou, využití za výluky žel. dopravy (mimo staveništní). Přístup přes silnice I/15 a II/240 a po místní komunikaci vedoucí k výpravní budově. Možnost využití zejména jako montážní a demontážní základnu materiálu železničního svršku a také jako plochu k umístění sociálního zařízení, buňkoviště, krátkodobého odstavení mechanismů a vozidel a skladování materiálu.

- ZS v km 69,380 - plocha 370 m². Nezpevněná zatravněná plocha ležící podél levé strany kusé manipulační koleje, u budovy skladu, v ŽST Blíževedly. Přístup přes silnice III/2605 a po místní komunikaci vedoucí k výpravní budově. ZS bude možné využít pro potřeby rekonstrukce PZZ železničního přejezdu v ev. km 67,487, případně může být využita pro potřeby SO železničního svršku a spodku v úsecích Úštěk - Blíževedly a Blíževedly – Zahrádky u České Lípy (buňkoviště, skladování materiálu).
- ZS v km 71,200 - plocha 30 m². Nezpevněná zatravněná plocha ležící podél levé strany koleje, za železničním přejezdem v ev. km 71,197. Přístup po místní komunikaci vedoucí do prostoru zast. Kravaře v Čechách a dále po nezpevněné komunikaci vedoucí přes přejezd v ev. km 71,197. ZS bude využito pro potřeby rekonstrukce propustku ležícího v ev. km 71,230 (skladování materiálu). Dále může být tato plocha využita pro potřeby SO železničního svršku a spodku v úseku Blíževedly – Zahrádky u České Lípy.
- ZS v km 73,990 - Plocha 215 m². Zpevněná živičná plocha ležící podél levé strany koleje, u výpravní budovy v zast. Stvolínky. Přístup I/15 a po místní komunikaci vedoucí z obce Stvolínky k výpravní budově. ZS bude možné využít pro potřeby rekonstrukce PZZ železničních přejezdů v ev. km 74,557, 76,078, 76,540 a 77,012, případně může být využita pro potřeby SO železničního svršku a spodku v úseku Blíževedly – Zahrádky u České Lípy (buňkoviště, skladování materiálu).
- ZS v km 79,000 – 79,150 - plocha 1820 m². Zpevněná plocha ležící v prostoru ŽST Zahrádky u České Lípy. Plocha ZS je umístěna podél levé části kolejiště (podél koleje č.5), v prostoru budovy skladu. Přístup přes silnici I/15 a místní komunikaci vedoucí k výpravní budově. ZS bude možné využít pro potřeby rekonstrukce železničního propustku v ev. km 78,732 a také může být využita pro potřeby SO železničního svršku a spodku v úseku Blíževedly - Zahrádky u České Lípy (buňkoviště, skladování materiálu).

Provoz záměru

Provoz dle záměru nemění nároky na dopravu.

III. ÚDAJE O VÝSTUPECH

1. VLIV NA 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, čištění komunikací, skrápění ploch zařízení stavenišť a komunikací v suchém období roku a při provozu recyklační linky.

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 ZAST Ploskovic, k.ú. Býčkovice.

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

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 nákladní ploše v ZAST Ploskovic. 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 m³/den vyjmenovaným zdrojem dle přílohy č. 2 zákona.

Předpokládaná kapacita recyklační linky:

- ZAST Ploskovic 60 000 t, s výkonem 150 t/h, předpoklad 50 dní

Pracovní doba je plánovaná na 8 hodin denně v době (8-16 h).

Vzdálenost od obytné zástavby:	Ploskovic, Býčkovice	cca 1000 m
	Cihelna	cca 730 m
	Velký Újezd	cca 720 m
	Trnovany	cca 1700 m
	Podviní	cca 1850 m

Pro umístění zařízení recyklační linky byla zpracována Rozptylová studie „(HakoningDHV Czech republic, s.r.o. 05/2014), vypracovaná autorizovanou osobou Ing. Bohuslavem Poppem, viz příloha č. 3 části H tohoto oznámení. V následujícím textu jsou uvedeny pouze závěry zpracované rozptylové studie.

Výpočet byl proveden v programu Symos 97. Zájmové území je voleno tak, aby obsáhlo významnější vliv posuzovaného záměru. Zaujímá rozlohu 3400 x 2200 m a je pokryto pravidelnou sítí referenčních bodů s krokem 100 m, která je v okolí recyklační linky zahuštěna na krok 50 m. Celkový počet referenčních bodů 1021.

V rámci studie je uvažováno s variantami výpočtu

Varianta 1: provoz recyklační linky (bez snižujících technologií), znečišťující látky PM₁₀, benzo(a)pyren, benzen, CO, NO₂.

Varianta 2: provoz recyklační linky (suchý materiál, mlžení), znečišťující látky PM₁₀

Varianta 3: provoz recyklační linky (vlhký materiál), znečišťující látky PM₁₀

Varianta 4: provoz recyklační linky (vlhký materiál, mlžení), znečišťující látky PM₁₀

Rozptylová studie hodnotí vliv posuzovaného záměru na kvalitu ovzduší. Hodnocen je provoz mobilní recyklační linky umístěné v prostoru ZAST Ploskovice. Výpočty imisního zatížení byly provedeny pro výšku 1,5 m nad úrovní terénu. Vypočtené hodnoty (rozsah tj. minimální a maximální hodnoty imisního zatížení vypočtené na posuzovaném území jsou uvedeny v následujících tabulkách v mikrogramech/m³ (u benzo(a)pyrenu v pikogramech/m³).

			minimum	maximum	imisní limit	% limitu minimum	% limitu maximum
Varianta 1	benzo(a)pyren	Roční průměrné imisní koncentrace	0,000	0,236	1000	0,00%	0,02%
	benzen	Roční průměrné imisní koncentrace	0,00000	0,00045	5	0,00%	0,01%
	CO	Maximální imisní osmihodinové koncentrace	1,121	75,062	10000	0,01%	0,75%
	NO ₂	Maximální imisní hodinové koncentrace	1,065	25,903	200	0,53%	12,95%
		Roční průměrné imisní koncentrace	0,001	0,194	40	0,00%	0,48%
	PM10 - suchý.	Maximální imisní 24 hodinové koncentrace	99,826	871,700	50	199,65%	1743,40%
		Roční průměrné imisní koncentrace	0,044	37,480	40	0,11%	93,70%
		Četnost výskytu koncentrací nad 50 mikrogramů/m ³	0,011	5,649	35	0,03%	16,14%
Varianta 2	PM10 - mlžení	Maximální imisní 24 hodinové koncentrace	22,904	547,317	50	45,81%	1094,63%
		Roční průměrné imisní koncentrace	0,010	8,599	40	0,03%	21,50%
		Četnost výskytu koncentrací nad 50 mikrogramů/m ³	0,000	5,593	35	0,00%	15,98%
Varianta 3	PM10 - vlhký	Maximální imisní 24 hodinové koncentrace	9,258	347,715	50	18,52%	695,43%
		Roční průměrné imisní koncentrace	0,004	3,476	40	0,01%	8,69%
		Četnost výskytu koncentrací nad 50 mikrogramů/m ³	0,000	5,476	35	0,00%	15,64%
Varianta 4	PM10 -vlhký + mlžení	Maximální imisní 24 hodinové koncentrace	4,039	165,665	50	8,08%	331,33%
		Roční průměrné imisní koncentrace	0,002	1,517	40	0,00%	3,79%
		Četnost výskytu koncentrací nad 50 mikrogramů/m ³	0,000	2,795	35	0,00%	7,99%

Tab. 5 – Vypočtené hodnoty imisního zatížení

Reálně se nebude jednat o absolutní souběh provozu všech uvažovaných vozidel a mechanismů. Vozidla a mechanismy budou v provozu dle aktuální činnosti. V rozptylové studii je uvažován předpokládaný nejhorší reálný stav tj. souběh provozu automobilů, nakladače, bagru a recyklační linky. S výjimkou znečišťující látky PM_{10} jsou vypočtené hodnoty imisního zatížení hluboko pod úrovní imisních limitů. I při souběhu pozadí a nových zdrojů nedojde u znečišťujících látek benzen, benzo(a)pyren, oxidy dusíku a oxid uhelnatý k překročení imisních limitů.

U znečišťující látky TZL resp. PM_{10} bude vliv stavby na kvalitu ovzduší výraznější. Vzhledem k charakteru zdrojů bude vliv největší v nejbližším okolí zdroje, s rostoucí vzdáleností od zdroje se bude poměrně rychle snižovat. Není vyloučeno krátkodobé překročení koncentrační hodnoty imisního limitu pro PM_{10} tj. koncentrace 50 mikrogramů/ m^3 . Vzhledem k dočasnosti zdrojů (předpokládaný provoz cca 50 dní během stavby) lze při využití vhodných opatření vliv zdrojů minimalizovat tak, aby k překročení imisního limitu nedošlo ani v tomto případě. Jedná se zejména o skrápění dočasných skládek zpracovávaných a zrecyklovaných materiálů v případě suchého a větrného počasí, zkrápění materiálů vstupujících do procesu recyklace popřípadě využití mlžení. V tomto případě bude mít vliv na nutnost opatření pro snižování emisí aktuální klimatická situace. Při suchém a větrném počasí a zpracování suchého materiálu dochází k řádovému nárůstu emisí do ovzduší oproti zpracování vlhkého materiálu.

- Imisní zatížení bude nejvyšší v okolí místa stavby tj. v okolí umístění recyklační linky
- Imisní zatížení znečišťující látkou PM_{10} bude významně ovlivněno aktuální klimasituací. Větší vliv na okolí bude v případě suchého a větrného počasí
- Příspěvky k imisnímu zatížení ve fázi výstavby mohou být nadlimitní pouze v některých místech a jen pro škodlivinami PM_{10} v případě nepříznivých povětrnostních podmínek (průměrné denní koncentrace, koncentrační část limitu s četností menší jak 35). Pro ostatní znečišťující látky jsou příspěvky k imisnímu zatížení malé, výrazně pod úrovní imisních limitů. Důležitou podmínkou výstavby je využití snižujících technologií (skrápění, mlžení, úklid ploch) – významně sníženy její emise TZL a PM_{10} .
- Emisní a následně imisní zatížení bude v průběhu výstavby lokální, časově omezené (dle postupu prací).

Z měření imisí prováděných na měřicích stanicích AIM a MIM vyplynulo, že poměr PM_{10} a $PM_{2,5}$ se mění dle umístění stanice a ročního období. Tento poměr lze odhadnout na 0,65-0,85. Z vypočtených dat imisní zátěže znečišťující látkou PM_{10} lze odvodit, že vliv změn z hlediska $PM_{2,5}$ nebude na posuzovaném území natolik významný, aby způsobil překročení imisních limitů. Podmínkou je využití snižujících technologií (mlžení, skrápění, úklid ploch).

Po skončení provozu recyklační linky dojde k plné reverzibilitě stavu ovzduší.

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_{10} . Vzhledem k tomu, že se jedná o časově omezený negativní vliv (po dobu provozu recyklační linky) a vzhledem k umístění recyklační linky v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby lze konstatovat, že negativní vliv na ovzduší, resp. zdraví obyvatel bude akceptovatelný (navíc při provozu recyklační linky v plné kapacitě nebude docházet k povolenému počtu překročení limitní koncentrace u průměrné denní koncentrace PM_{10} . Vzhledem k dočasnosti zdrojů (předpokládaný provoz cca 50 dní během stavby) lze při využití vhodných opatření vliv zdrojů minimalizovat tak, aby k překročení imisního limitu nedošlo ani v tomto případě.

Mobilní zdroje znečišťování ovzduší

Po dobu výstavby budou ovzduší ovlivňovat zejména automobily (doprava materiálu na stavbu, odvoz odpadu) a stavební mechanismy. Znečištění z dopravy se výrazně projevuje především v blízkém okolí komunikací. Přibližně 5 - 10 m od zdroje dochází k prudkému poklesu koncentrací imisí jednotlivých škodlivin. Automobilová doprava produkuje následující škodliviny: oxidy dusíku (NO_x), tuhé znečišťující látky (TZL), oxid uhelnatý (CO), v menší míře oxid siřičitý (SO₂), jiné anorganické a organické látky (zastoupené obvykle benzenem a benzo(a)pyrenem).

Četnost průjezdů vozidel a objízdné trasy nejsou v současné době známe, daný rozsah činnosti předpokládá krátkodobé ovlivnění v řádu desítek dnů a rozsah dopravy nenaplňuje dikci povinnosti zpracovávat rozptylovou studii.

2. ODPADNÍ VODY

Realizace záměru

Splaškové odpadní vody – budou vznikat během výstavby v areálech dodavatelských firem a budou řešeny v rámci těchto areálů. 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 klopení 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:

- skladbou provozu a technickým stavem vozidel a mechanismů
- způsobem odvodnění ploch
- způsobem ošetřování ploch v zimním období
- klimatickými podmínkami

Tyto vody mohou obsahovat znečištění způsobené především skladbou provozu a technickým stavem vozidel a mechanizace.

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).

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. 10 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. 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.

Druh odpadu	kat. číslo	kat.	specifikace odpadu	Množství
odpad rostlinných pletiv	02 01 03	O	smýcené stromy a keře – úpravy žel. trati	49 t
odpady jinak blíže neurčené	07 02 99	O	pryžové podložky	11,75 t
jiná organická rozpouštědla, promývací kapaliny a matečné louhy	07 03 04*	N	odpadní ředidla	0,03 t
odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	08 01 11*	N	odpadní nátěrové hmoty	0,0005 t
vyřazená zařízení neuvedená pod čísly 16 02 09 -12	16 02 14	O	likvidované sdělovací a zabezpečovací zařízení	1,58 t
olověné akumulátory	16 06 01*	N	olověné akumulátory	12 ks
beton	17 01 01	O	železniční pražce betonové, beton z demolic objektů, kůly, sloupy	5030 t
cihly	17 01 02	O	stavební a demoliční suť	39 t
dřevo	17 02 01	O	dřevo po stavebním použití, z demolic	2,7 t
sklo	17 02 02	O	sklo z interiérů rekonstruovaných objektů	0,35 t
plasty	17 02 03	O	plasty z interiérů rekonstruovaných objektů	6,51 t

sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo neb. látkami znečištěné	17 02 04*	N	železniční pražce dřevěné, dřevěné kůly sloupy	13462 ks (pražce) 132 ks (sloupy) 82 ks (mostnice)
asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	17 03 02	O	vybouraný asfaltový beton bez dehtu	166 t
uhelný dehet a výrobky z dehtu	17 03 03*	N	asfaltové stavební nátěry	0,1 t
železo a ocel	17 04 05	O	železniční pražce ocelové konstrukce, stožáry, koleje, rozvaděče kovové	1592 t
šrot neželezných kovů	17 04 07	O	šrot neželezných kovů	221,4 t
kovový odpad znečištěný nebezpečnými látkami	17 04 09*	N	výhybky znečištěné mazadly	48371 t
kabely neuvedené pod 17 04 10	17 04 11	O	zbytky kabelů a vodičů	3,96 t
zemina a kamení obsahující nebezpečné látky	17 05 03*	N	znečištěná zemina	50 t
zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	17 05 04	O	výkopová zemina – odkop, kámen z demolic	1888 t
šterk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky	17 05 07*	N	lokálně znečištěný šterk	128 t
šterk ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07	17 05 08	O	šterk z kolejiště	39 205 t
komunální odpady jinak blíže neurčené	20 03 99	O	komunální odpad	2,25 t

Tab. 6 – Odpady z realizace záměru

Část odpadů z likvidací a rekonstrukcí bude dále využitelná – železo (koleje, výhybky, apod.), nekontaminovaná stavební suť na recyklaci apod., jako druhotné suroviny.

Poznámky k uvedené tabulce a obecně k problematice recyklace šterkového lože:

Mezi významné odpady v rámci stavby bude patřit šterkové lože, stavební suť, příp. výkopová zemina (nekontaminovaná). Předpokládá se, že s přebytky bude nakládáno jako s odpadem.

V rámci projekčních prací byl proveden geotechnický průzkum pro přípravnou dokumentaci, který provedla fi 4G consite s.r.o. v 03/2014. V rámci prací byly odebrány směsné vzorky šterkového lože, a následně byly vytvořeny reprezentativní vzorky.

Posuzovaný úsek byl rozdělen na níže uvedené 3 části:

Název úseku

označení reprezentativního vzorku

ŽST Žalhostice (TÚ 1131, km 40,110 až 40,618) KL1 – LOVČL
(TÚ 1131, km 40,110 až 40,618)

ŽST Žalhostice (mimo) – ŽST Litoměřice h.n. (mimo) KL3 – LOVČL
(TÚ 1131, km 40,618 až 43,736)

ŽST Litoměřice h.n. (mimo) – ŽST Liběšice (mimo) KL4 – LOVČL
(TÚ 1131, km 44,320 až km 57,596)

Reprezentativní terénní vzorky byly podrobeny ekotoxikologickým testům podle vyhlášky č. 294/2005 Sb. Všechny testované vzorky vyhověly požadavkům vyhlášky. Zkoušky byly provedeny v laboratoři ALS Czech Republic s.r.o.

Výsledky zkoušek, ke zjištění koncentrací v předpisech stanovených ukazatelů ve vzorcích odebraných z dotčené stavby, byly porovnány s příslušnými limitními hodnotami z vyhlášek č. 294/2005 Sb. a č. 376/2001 Sb. (vyhláška platná v době zpracování vzorků).

Zeminy z úseků reprezentovaných vzorky KL1-LOVČL a KL3-LOVČL lze ukládat na skládky skupiny S-IO (inertní odpad) vzhledem ke skutečnosti, že splňují stanovená kritéria pro přijetí na uvedený typ skládky (veškeré ukazatele jsou nižší než hodnoty limitní pro třídu vyluhovatelnosti I, hodnota TOC překračující hodnotu tabulky 4.1 přílohy č. 4 k vyhl. č. 294/2005 Sb je akceptovatelná, s ohledem na stanovení DOC v koncentraci 11,6 mg/l (KL1-LOVČL) resp. 5,28 mg/l (KL3-LOVČL). Zeminy z úseku reprezentovaným vzorkem KL4-LOVČL nelze ukládat na skládky skupiny S-IO vzhledem ke skutečnosti, že nesplňují stanovená kritéria (všechny ukazatele jsou nižší než hodnoty limitní pro třídu vyluhovatelnosti I, nicméně hodnota uhlíkové frakce (C₁₀-C₄₀) v sušině překračuje limitní hodnotu tab. 4.1 přílohy č. 4 k vyhlášce č. 294/2005 Sb. Pokud se zemina a štěrkové lože stane odpadem, lze je ukládat na skládky skupiny S – ostatní odpad (podskupiny S-OO1 nebo S-OO3).

Z preventivních důvodů jsou místa z prostoru výhybek považována za vymezené části stavby. Tato místa budou přednostně odtěžena a s materiály z těchto míst bude nadále nakládáno jako s nebezpečným odpadem.

V rámci dostupných informací o úrovni znečištění stavebních materiálů umístěných v zájmové stavbě je možné s vysokou mírou pravděpodobnosti předpokládat, že při rekonstrukci stavby bude kamenivo a zeminy ze stavby, které budou považovány za odpady, zařazeny podle druhu a kategorie následujícím způsobem:

- 17 05 04 Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03
- 17 05 08 Štěrka ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07
- 17 05 07* Štěrka ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky

Materiály odnímané z rekonstruované stavby, pokud se stanou odpady, nebudou patřit mezi odpady uvedené pod písmenem A, přílohy č. 5 k vyhlášce č. 294/2005 Sb. – odpady bude možné ukládat na skládky příslušných skupin nebo využívat na povrchu terénu.

Z hlediska přibližných bilancí některých druhů odpadů lze uvést následující skutečnosti:

Před zahájením stavby budou odebrány vzorky ze štěrkového lože, zemní pláň, výkopů a demolic a posouzeny na nebezpečné látky (demolice na azbest a PCB).

ŠTĚRKOVÉ LOŽE ZE ŽELEZNIČNÍHO SVRŠKU

Materiál štěrkového lože v současnosti nevyhovuje z hlediska únosnosti, mechanických vlastností i z hlediska únosnosti, mechanických vlastností i z hlediska kvality materiálu. Tento materiál bude recyklován.

V dokumentaci je uvažován 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 zastávce Ploskovice. Zde bude štěrk vytríděn pro další použití do kolejového lože, do sanačních vrstev, násypů

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 síťového stroje. Stroje jsou napájeny z vlastního dieselagregátu. 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 zastávce Ploskovice:

Katastr nemovitostí parcela č.	Druh pozemku	Vlastník	Katastrální území
783/1	Ostatní plocha	SŽDC s.o.	Býčkovice
414/1	Ostatní plocha	SŽDC s.o.	Velký Újezd u Litoměřic
274/3	Ostatní plocha	SŽDC s.o.	Ploskovice
274/1	Ostatní plocha	SŽDC s.o.	Ploskovice

Tab. 7 – Umístění recyklační základny

Plocha určená pro recyklační základnu se předpokládá o výměře cca 5 000 m². Přeprava materiálu štěrkového lože je předpokládána po železnici a silniční dopravou v návaznosti na POV stavby.

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. Pro umístění recyklační základny byla zpracována rozptylová studie fi Royal HaskoningDHV z 10/2014, viz příloha č. 3.

Recyklovány budou pouze odpady kategorie OSTATNÍ, tj. nekontaminovaný štěrku 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.

Pro recyklování materiál budou provedeny zkoušky kontaminace v rozsahu požadovaném platnou legislativou na vstupech i výstupech. Míra kontaminace materiálu, který bude recyklován, bude doložena dodavatelem stavby výsledky chemických analýz ve fázi realizace.

pozn. Před zahájením provozu recyklační základny předloží vybraný zhotovitel, který bude provádět recyklaci štěrku z kolejového lože, investorovi souhlas Krajského úřadu Ústeckého kraje s provozováním zařízení dle § 14 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Po ukončení recyklace štěrkového lože bude plocha vyklizena a uvedena do původního stavu.

Legislativní podmínky ochrany ovzduší při recyklaci

Legislativní podmínky vycházejí ze zákona č. 201/2012 Sb. Na základě přílohy č. 2 k výše uvedenému zákonu jsou recyklační linky stavebních hmot o projektovaném výkonu vyšším než 25 m³/den uvedeny pod kódem 5.12 mezi vyjmenovanými stacionárními zdroji. Pro recyklační linku s výkonem vyšším než 25m³/den je dle § 11 odst. 9 požadována rozptylová studie, a povolení provozu dle § 11 odst. 2 písm. d, včetně provozního řádu.



Obr. 1 Umístění zařízení pro recyklaci štěrkového lože (zpevněná plocha v železniční zastávce Ploskovice)

Specifické emisní limity budou stanoveny v povolení dle § 11 odst. 2, písm. d) pro stacionární zdroj.

pozn. Vybraný zhotovitel, který bude provádět recyklaci štěrku z kolejového lože, doloží investorovi stanoviska a povolení příslušného orgánu ochrany ovzduší, které se vyžadují na základě § 17 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, případně platná rozhodnutí vydaná na základě předchozích právních předpisů o ochraně ovzduší.

PODSÍTNÉ

/kód odpadu 17 05 08 - Štěrky ze železničního svršku neuvedené 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 7841 t.

ŠTĚRKOVÉ LOŽE KONTAMINOVANÉ

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

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

Jedná se převážně o štěrky 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 m³. Štěrky 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 nástupišť, při úpravách a obnově železničního spodku, úpravou a obnovou okolí trati a hloubením odvodňovacích příkopů.

STAVEBNÍ SUŤ

/kód odpadu 17 01 02 – Cihly, kategorie O; 17 01 03 – Tašky a keramické výrobky, kategorie O/

Stavební suť bude přednostně zpracována v zařízení na recyklaci stavebních odpadů (mobilní recyklační linka v zastávce Ploskovice), případně ve stávajících zařízeních pro recyklaci 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 přednostně 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 právnickým a fyzickým osobám).

Pozn.“ V případě, že kvalitní vzrostlé stromy budou využity jako řezivo k prodeji právnickým 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 64 t), vše kategorie O/ zahrnující veškeré kovové konstrukce, kolejnice, drobné kolejivo, troleje, nosná lana, konzoly, kabely, spojovací materiál, je majetkem SŽDC. Materiál, který se již nehodí pro potřeby SŽDC (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 právnickým nebo fyzickým osobám oprávněným k podnikání, které se zabývají výkupem a následnou recyklací kovového odpadu).

Z hlediska problematiky odpadů lze doporučit respektování následujících doporučení:

- V následujících stupních PD specifikovat prostory a plochy pro shromažďování nebezpečných odpadů a případných ostatních látek škodlivých vodám. Tyto budou ukládány pouze ve vybraných a označených prostorách v souladu s legislativou v oblasti ochrany vod a odpadového hospodářství

- V prováděcích projektech upřesnit jednotlivé druhy odpadů a stanovit jejich množství a předpokládaný způsob zneškodnění.
- V rámci žádosti o kolaudaci stavby předložit specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby a doložit způsob jejich zneškodnění

Z hlediska likvidace již prezentované struktury předpokládaných odpadů vznikajících v procesu výstavby lze upozornit a doporučit respektování následujícího doporučení:

- 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 výstavby a o způsobu jejich využití nebo odstranění bude vedena odpovídající evidence
- součástí smlouvy se zhotovitelem stavby bude požadavek, že odpady vznikající v etapě výstavby budou nejprve nabídnuty k využití

Provoz záměru

Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu bude úklid železniční stanice 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. 8 jsou uvedeny předpokládané druhy produkovaných odpadů.

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
komunální odpady blíže neurčené	20 03 99	O	spalovna
čisticí tkaniny	15 02 02*	N	likvidace oprávněnou osobou

Tab. 8 – Odpady z budoucího provozu

Z hlediska problematiky odpadů z provozu bude respektováno následující:

- odpady budou shromažďovány utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií na vymezených sběrných místech 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 druhy souhlas věcně a místně příslušného orgánu státní správy

- intervaly svozu, stejně jako způsob využití a odstranění odpadu bude dohodnut s oprávněnou osobou (vytríděný využitelný odpad bude nabízen k využití, nebezpečný odpad bude předáván k odstranění a odpad podobný komunálním odpadům bude spalován ve spalovně komunálního odpadu, případně odstraňován uložením na příslušné skládce odpadů)

4. RIZIKA HAVÁRIÍ VZHLEDEM K NAVRŽENÉMU POUŽITÍ A TECHNOLOGIÍ

Železniční stavby patří mezi aktivity s poměrně jednoznačnými a dobře známými riziky bezpečnosti provozu.

Při výstavbě nelze vyloučit možnost úniku ropných látek z mechanismů používaných při zemních pracích. Míru rizika je třeba snižovat důsledným dodržováním zásad organizace výstavby, technologickou kázní a pravidelnými kontrolami staveniště. V případě úniku ropných látek postupovat v souladu s havarijním plánem, který bude zpracován v dalším stupni projektové dokumentace – projektu stavby a pravidelně aktualizován zhotovitelem. Zamezit šíření ropného znečištění v povrchových vodách a zajistit odpovídající dekontaminaci zasažené půdy, podzemní vody a geologického podloží.

Při provozu na železnici nelze vyloučit riziko havárie s možností úniku pohonných hmot (ropných látek). Kritická by mohla být havárie vlaku převážejícího určité nebezpečné látky (ropné látky, některé chemikálie, odpady, radioaktivní látky). Vylití těchto látek a následná kontaminace povrchových a podzemních vod může ohrozit zdroje pitné vody, biotu a ekologickou stabilitu vodních ekosystémů. Při přepravě nebezpečných látek je nutné dodržovat Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID).

Výše uvedená rizika provozu posuzovaného záměru v lokalitě již existují v současnosti. Realizací záměru se nezmění. Při dodržení veškerých závazných předpisů je jakékoliv riziko havárie minimální.

5. OSTATNÍ

Hluk

Popis zdroje a návrh omezení jeho účinků

Na řešené železniční trati č. 087 Lovosice - Česká Lípa je dominantní osobní doprava. Pro stanovení a hodnocení současného a výhledového hluku z provozu byla zpracována Hluková studie (HaskoningDHV Czech Republic s.r.o. 10/2014), viz příloha č. 2. Cílem studie bylo posoudit splnění hlukových limitů po revitalizaci a s výhledovými intenzitami drážní dopravy na akustickou situaci v obcích Žalhostice, Pišťany, Litoměřice, Trnovany, Křešice, Býčkovice, Ploskovice, Liběšice, Horní Řepčice, Chotiněves, Liběšice, Zahrádky. Pro modelaci hlukové zátěže byl použit program Hluk+ ve verzi 10 s modulem pro výpočet velkého území. Tento software matematickým výpočtovým algoritmem vypočte v bodech hladinu akustického tlaku $A_{L_{Aeq,T}}$. Výstupem jsou konkrétní čísla v referenčních bodech a hlukové mapy (izofony a izopásma). Pro program HLUK+ se nejistoty výsledků výpočtů rovněž pohybují nejvýše do +/- 2dB (průměrná +/- 1,5 dB) od konvenčně správné hodnoty L_{Aeq} pro posuzované situace, což je hodnota, která koreluje s nejistotami výsledků terénních měření dopravního hluku.

Výchozím krokem před simulací zdrojů hluku je modelace reliéfu a pokryvu krajiny, výchozí terén je modelován jako pohlitvý. Tento digitální model povrchu byl vytvořen z digitálního modelu terénu (vrstevnice ZABAGED – vč. násypů, zářezů a valů), vegetačního pokryvu (skutečný lesní porost dle ortofotomap) a

budov (budovy RUIAN) doplněných o jejich výšku. Nakonec byla krajina doplněna o existující hlukové bariéry, tj. objekty (domy) a protihlukové stěny. Hluková studie je přílohou č. 2 tohoto oznámení.

Realizace záměru

Součástí zpracované hlukové studie je vyhodnocení hluku z provádění stavby. 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, hutní 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.

V rámci zpracované hlukové studie bylo u dvou objektů zjištěno možné překročení hlukových limitů při realizaci stavby.

Pokud budou dodrženy podmínky navržených opatření (viz tabulka č. 9), lze dosáhnout snížení hlučnosti u některých strojů (především stacionárních – okružní pila, kompresor) až o 12- 20 dB (A). Jednoznačně však tyto hodnoty nelze garantovat, neboť závisí na mnoha dalších faktorech. U mobilních strojů je omezení jejich hlučnosti technickými opatřeními velmi obtížné (např. nákladní automobily, bagry, jeřáby apod.). 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.

lokalizace CHVePS	překročení hlukových limitů	návrh opatření
Trnovany č.p. 5 bývalý drážní objekt objekt pro bydlení severní fasáda (přiléhá k trati) referenční bod 38	hluk 2015+ DEN 71,2 dB překročeno o 6,1 dB	Práce, prováděné blíže objektu než 20m, budou provozovány nejvýše 4 hodiny denně. To umožní redukcí -6 dB výkonu zdroje a váženou hladinu hluku snížit pod hlukový limit. Na základě organizačního opatření je výsledná hluková zátěž $L_{Aeq,16h} = 63,7 \text{ dB} < \text{limit} = 65 \text{ dB}$
Horní Řepčice č.p. 57 rodinný dům jihovýchodní fasáda referenční body 58, 59	hluk 2015+ DEN 66,3 dB překročeno o 1,3 dB	Práce, prováděné blíže objektu než 20m, budou provozovány nejvýše 8 hodin denně. To umožní redukcí -3 dB výkonu zdroje a váženou hladinu hluku snížit pod hlukový limit. Na základě organizačního opatření je výsledná hluková zátěž $L_{Aeq,16h} = 62,8 \text{ dB} < \text{limit} = 65 \text{ dB}$

Tab. 9 – Lokalizace míst s překročením limitů pro hluk při provádění stavby

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. Nad rámec organizačních opatření tj. časového omezení rozsahu prací, je nutno postupovat u objektů (viz tabulka č. 9).

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 na železniční trati zahrnuto území, ve kterém se obytná zástavba nachází v blízkosti revitalizované části železniční trati. Pro tvorbu modelu byly použity veškeré dostupné podklady.

Závěry akustické studie:

Podle ustanovení nařízení vlády č. 272/2011 Sb. v aktuálním znění se hygienický limit hluku v ekvivalentní hladině akustického tlaku A stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku $A_{L_{Aeq,T}}$ (rovná se 50 dB) a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době.

Na základě analýzy dostupných podkladů společností HaskoningDHV CZ, s.r.o. a na základě z nich modelované akustické situace pro stav roku 2013 a výhled 2015+ vždy pro den a noc. Ze studie nevzešlo žádné překročení hlukových limitů u chráněných prostorů venkovních staveb pro realizaci stavby. Ve studii nebyla zohledněna stará hluková zátěž, vzhledem k tomu, že výpočtové body splňují požadavky na základní limit DEN 60/55 resp. NOC 55/50.

Potvrzení nebo vyvrácení zjištění, že nedojde po realizaci záměru k překročení limitů ve vnitřním a vnějším, chráněném prostoru staveb bude po realizaci ověřeno terénním měřením ke kolaudaci.

DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

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.

Dle odvozené mapy radonového rizika ČR leží tato lokalita v území, které je řazeno do kategorie s nízkým až středním radonovým rizikem.

C. ÚDAJE O STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

Zájmové území železniční trati Lovosice – Česká Lípa se nachází na území dvou krajů – Ústeckého a Libereckého kraje, v okresech Litoměřice a Česká Lípa. V části H v příloze č. 1 je přehledná situace oblasti stavby znázorněna v mapě měřítka 1: 10 000.

1. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ

C.1.1 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.

Regionální a nadregionální ÚSES

V blízkosti stavby se vyskytují tyto prvky ÚSES:

NRBK 1 (Labe) „Stříbrný roh – Polabský luh“, vedený v trase vodního toku (osa vodní) a v nivě Labe (osa nivní).

RBK 1277 „Píšťany“ - stavba je v kontaktu s biokoridorem v místě křížení železniční trati s vodním tokem Labe. V tomto úseku trati dojde pouze ke zřízení kabelových tras spojených s rekonstrukcí traťového zabezpečovacího zařízení. Kabelové trasy jsou vedeny na stávajícím železničním tělese. Zákres viz obr. č.2.

RBK 603 Binov – Holanské rybníky, L-BO, DB. Biokoridor přechází železniční trať v úseku cca v km 66,5 – 66,9. Tento biokoridor je situován severně od obce Stvolínky, prochází územím Stvolínské rokle a jsou do něj zahrnuty oblasti Koňského a Nebeského rybníka. Na jižní hranici tohoto biokoridoru přímo navazuje regionální biocentrum Holanské rybníky. V tomto úseku trati nejsou prováděny žádné práce a stavební úpravy. Zákres viz obr. č. 4.

RBC 1304 „Holanské rybníky“ Toto biocentrum je umístěno jihovýchodně od Stvolínek a do jeho území zapadají oblasti rybníků Dolanský a Hrázský. Severní hranice tohoto území je vzdálena cca 70 m od železniční tratě. V tomto úseku trati nejsou prováděny žádné práce. Zákres viz obr. č. 4.

RBK 600 Sedlo – Býčkovice (Holý vrch), R (přirozený ekosystém rašeliništní), L (společenstvo lesní) 2 (částečně vyhovující, přírodě blízká společenstva) A (polní). Biokoridor je vlevo trati, v km cca 51,4, jižně od obce Býčkovice. Jeho jižní hranice se nachází cca 50 m od železniční tratě. V rámci provádění prací nedochází k žádnému dotyku stavby s biokoridorem, viz obr. č. 3

RBK 615 Horidla – Býčkovice (RBK 600), R, L,V,A. Biokoridor se nachází mezi Velkým Újezdem a Horními Řepčicemi, podél pravé strany trati (v km 52,0 – 54,0), ve vzdálenosti 40-150 m. V rámci provádění prací nedochází k žádnému dotyku stavby s biokoridorem.

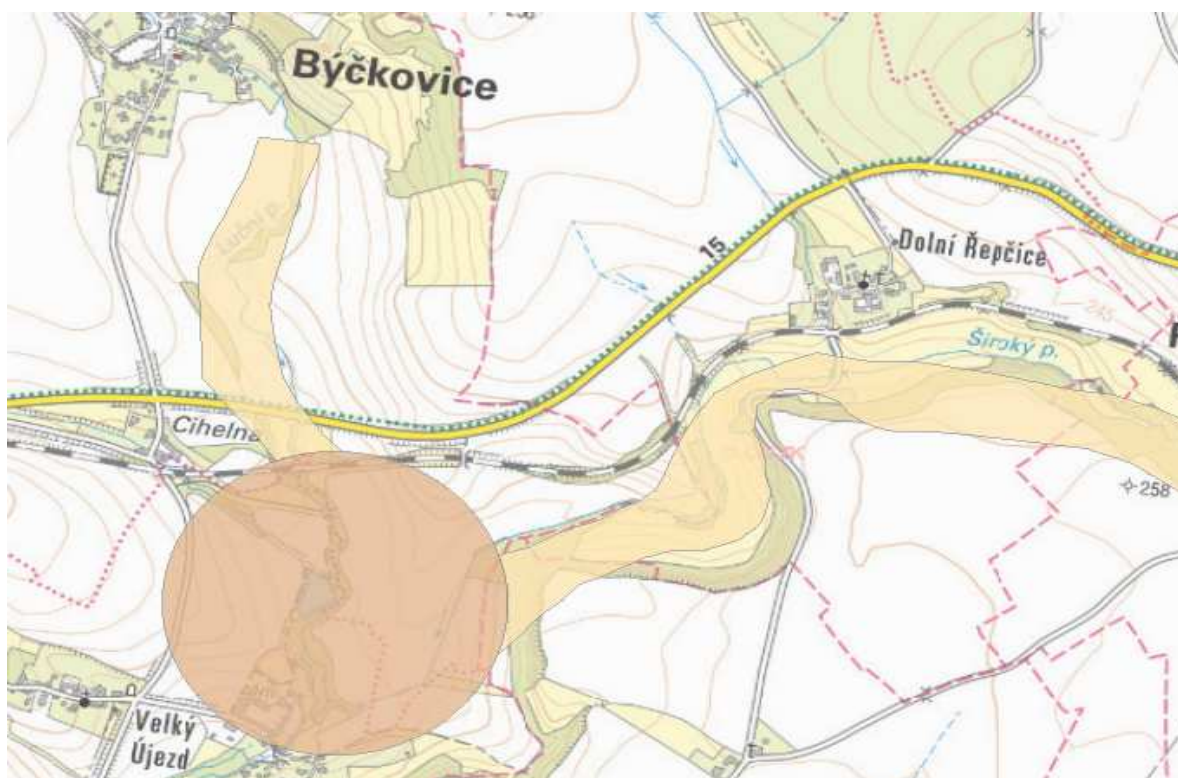
RBC 1796 Býčkovice – biocentrum se nalézá na soutoku Lučního, Ploskovického a Širokého potoka, severně od Velkého Újezdu. V km cca 51,3-51,70 prochází železniční trať severní částí biocentra. V tomto úseku trati je navržena úprava železničního svršku a spodku, viz obr. č. 3.

Pro stavbu bylo vydáno vyjádření Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství č.j. 2943/ZPZ/2014/V-2118 ze dne 27.8.2014 se závěrem, že s ohledem na charakter záměru nemůže rekonstrukce stávající trati prvky regionálního ÚSES plošně omezit nebo snížit jejich funkci.



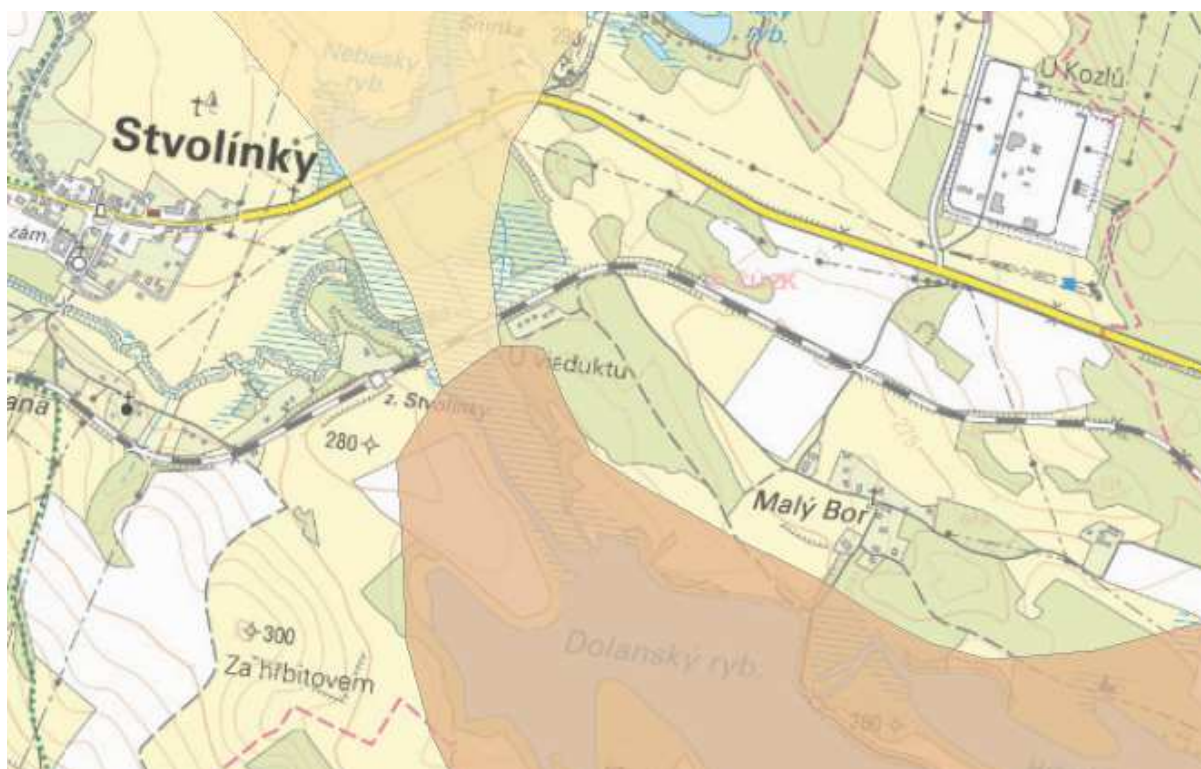
Obr. 2 ÚSES - RBK „Píšťany“

(zdroj: <http://mapy.nature.cz/>)



Obr. 3 ÚSES - RBC „Býčkovice“, RBK „Sedlo-Býčkovice“

(zdroj: <http://mapy.nature.cz/>)



Obr. 4 ÚSES - RBC „Holanské rybníky“, RBK „Binov-Holanské rybníky“ (zdroj: <http://mapy.nature.cz/>)

Dle dostupných informací o návrhu způsobu provádění stavby a jejím rozsahu nelze předpokládat ovlivnění prvků regionálního a nadregionálního ÚSES.

C.1.2 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)

V zájmovém území se nenachází žádný NP.

Chráněné krajinné oblasti (CHKO)

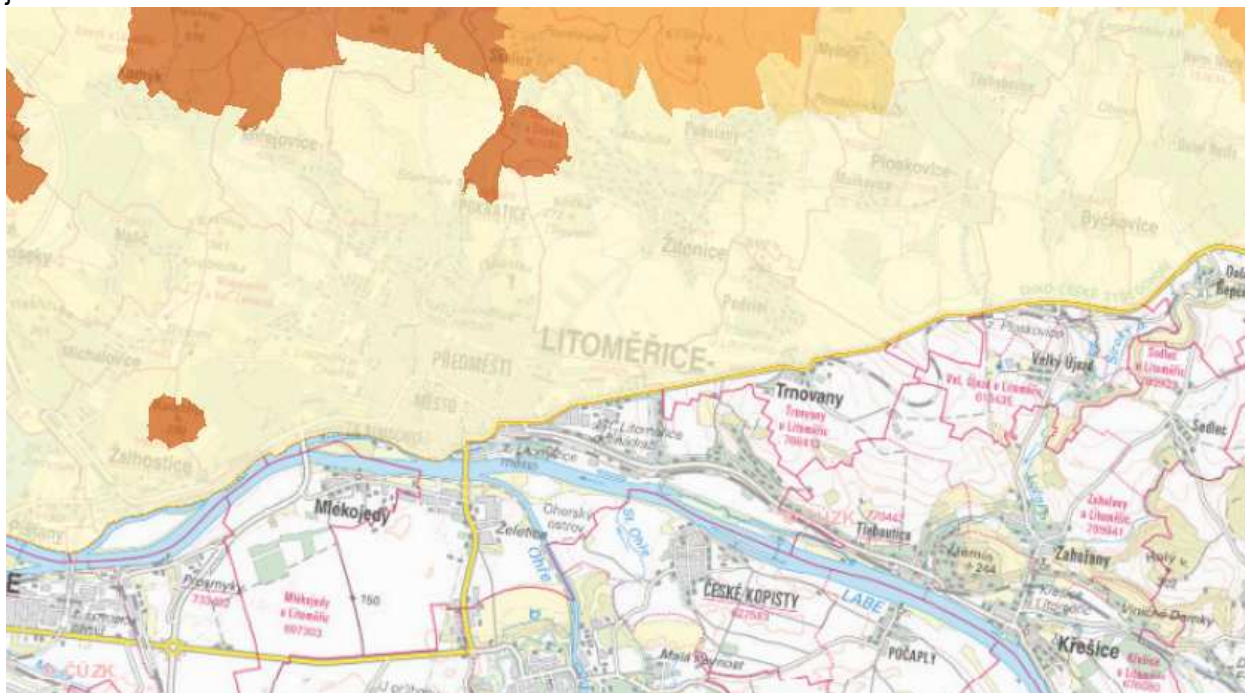
Trať prochází přes území CHKO České Středohoří a od Blíževedel po Stvolínky vytváří přirozenou hranici CHKO Kokořínsko.

CHKO České středohoří

CHKO České středohoří prochází stávající trať v několika úsecích. Konkrétně se jedná o 2 úseky trati. Prvním je úsek (viz obr. č. 5) od zastávky Lovosice-závod po zastávku Trnovany u Litoměřic, kde železnice CHKO opouští. Dále se do CHKO České Středohoří železniční trať navrácí za zastávkou Horní Řepčice (začátek druhého úseku) viz obrázek č. 6. CHKO pak následně opouští před železniční stanicí Blíževedly. Chráněná krajinná oblast České středohoří byla vyhlášena v roce 1976, její rozloha je 1063 km² a rozkládá se mezi Louny a Českou Lípou. Zaujímá části území sedmi okresů (Česká Lípa, Děčín, Litoměřice, Louny, Most, Teplice a Ústí nad Labem). Přirozeně ji dělí řeka Labe. Nejvyšším

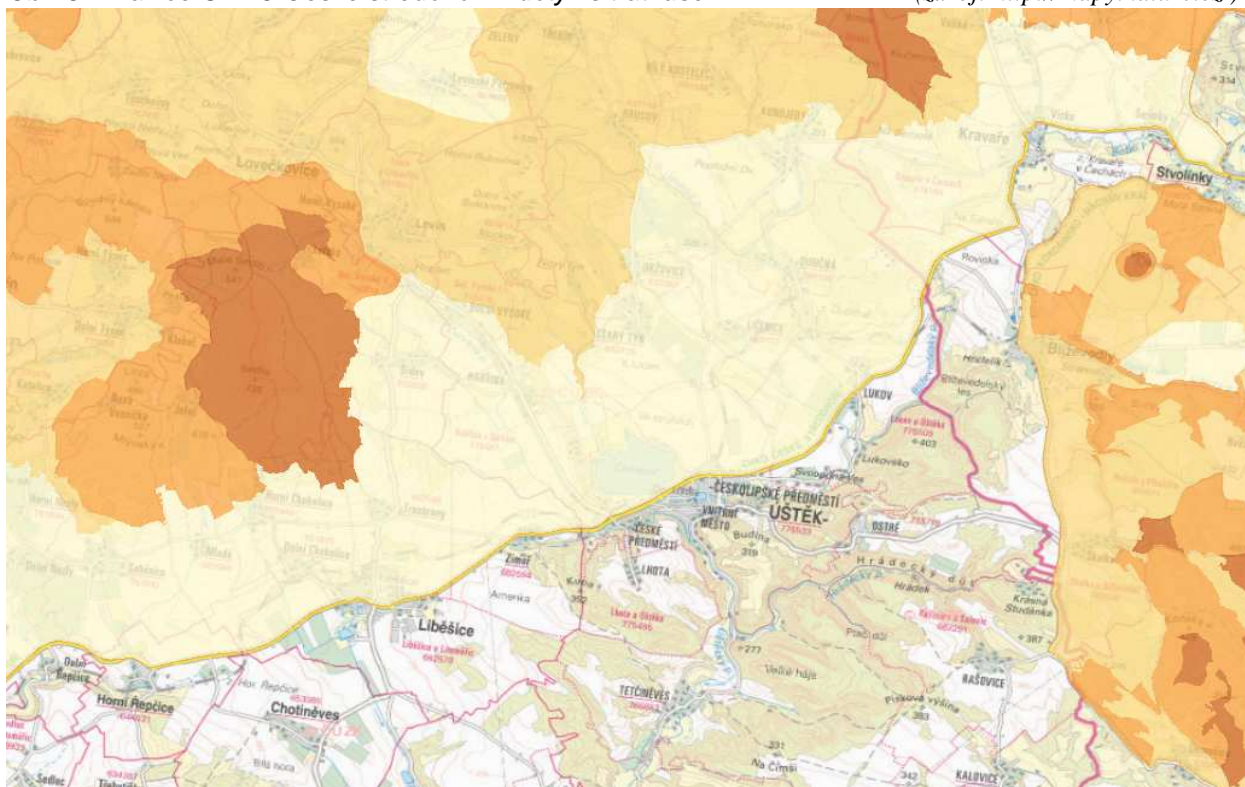
bodem je vrchol Milešovky (836,5 m.n.m), naopak nejnižším bodem je hladina Labe v Děčíně (121,9 m.n.m).

Mezi hlavní důvody, které vedly k vyhlášení CHKO, patří středoevropská jedinečnost krajinného reliéfu mladotřetihorního vulkanického pohoří, pestrost geologické stavby, druhové bohatství rostlinstva a odpovídající oživení krajiny charakteristickou faunou. Genové lesní základny v CHKO jsou zaměřeny především na buk, avšak je tu dále udržován a reprodukován genetický materiál jilmu, javoru, lípy, jedle a jeřábu.



Obr. 5 Hranice CHKO České středohoří – dotyk s tratí úsek 1

(zdroj: <http://mapy.nature.cz/>)



Obr. 6 Hranice CHKO České středohoří – dotyk s tratí úsek 2

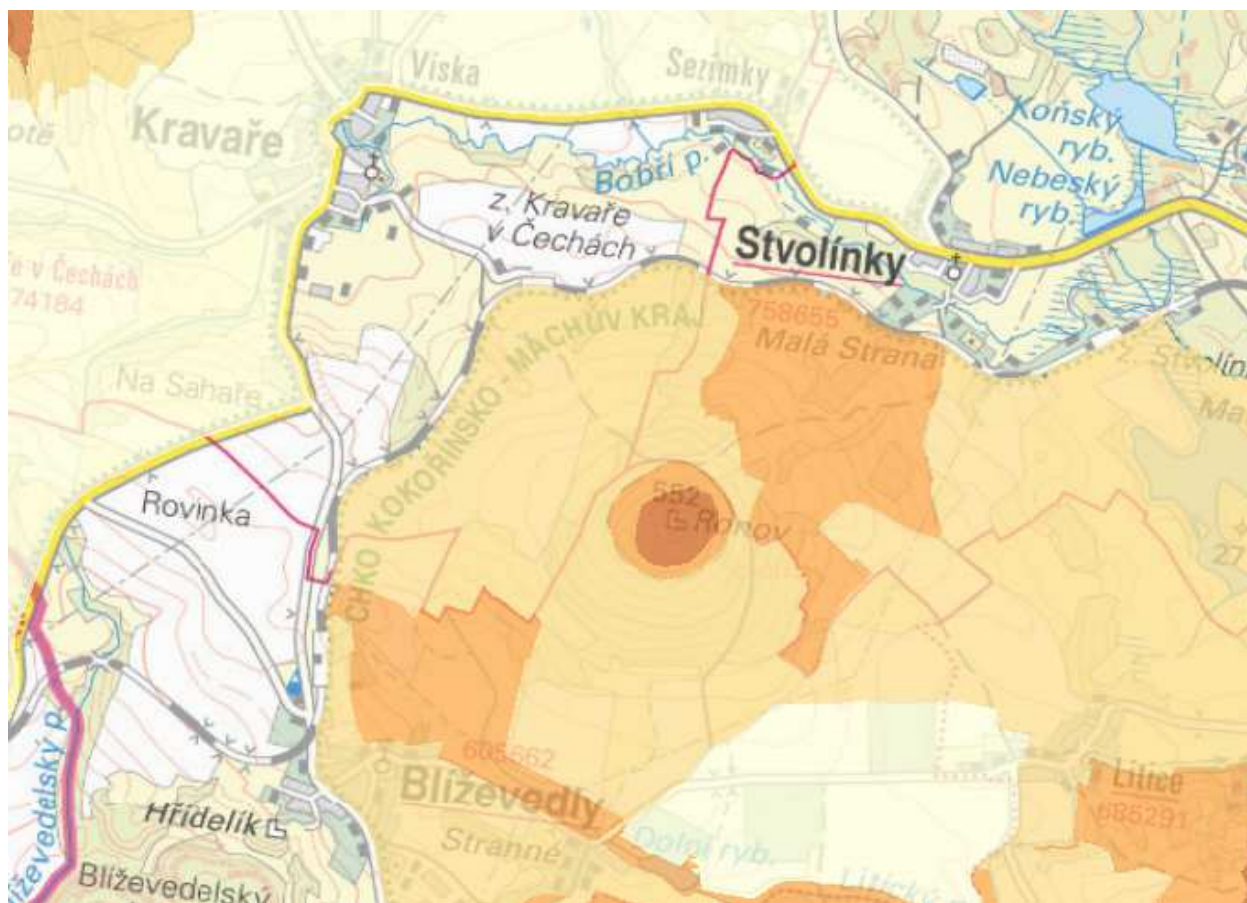
(zdroj: <http://mapy.nature.cz/>)

Řešený záměr je umístěn ve IV. zóně CHKO, částečně v zastavěných územích sídel, částečně ve volné krajině. Zvláštní zájmy ochrany přírody (maloplošná chráněná území, památné stromy, populace cenných či zvláště chráněných organismů, evropsky významné lokality) nejsou stavbou dotčeny. Povaha stavby (stavby neuplatňující se na povrchu, případně stavby umisťované do zastavěného území v souladu s charakterem tohoto území) neovlivňuje krajinný ráz místa. Vyjádření CHKO České středohoří je v příloze č.3, části H tohoto oznámení (Závazné stanovisko správy CHKO České středohoří dle ust. § 44 odst.1 zákona (č.j. SR/1413/CS/2014-2 ze dne 11.8.2014). Na základě vyjádření CHKO České středohoří k předmětné stavbě, lze říci, že stavba není v rozporu s posláním CHKO ve smyslu § 25 zákona, základními ochrannými podmínkami dle § 26 zákona a § 1 zřizovacího předpisu CHKO České středohoří (MK ČSR č. 6883/76 /76).

CHKO Kokořínsko – Máchův kraj

Chráněná krajinná oblast Kokořínsko – Máchův kraj byla vyhlášena nařízením vlády ze dne 9. dubna 2014 s účinností od 1. září 2014. Skládá se ze dvou nespojitých územních celků – část Kokořínsko (274 km², původní část, tak jak byla vyhlášena v roce 1976, s rozšířením u Dolanského rybníka) a část Máchův kraj (136 km², zcela nově vymezené dosud nechráněné území Dokeska).

Posláním chráněné krajinné oblasti je uchování a obnova jejího přírodního prostředí, zejména ekosystémů volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin, zachování a obnova ekologických funkcí území a zachování typického charakteru krajiny za současného rozvíjení ekologicky optimálního systému využívání krajiny a jejích přírodních zdrojů.



Obr. 7 Hranice CHKO Kokořínsko – Máchův kraj

(zdroj: <http://mapy.nature.cz/>)

Předmětem ochrany chráněné krajinné oblasti je unikátní krajina Dubska, Mšenska, Liběchovska, Kokořínského dolu, Jestřebka, Dokeska, Podbezdězí, Ralska, Polomených hor a nivy Ploučnice, Liběchovky a Pšovky s jedinečným geomorfologickým utvářením, jako jsou ploché pánve s četnými rybníky a rašeliništi, skalní města a kaňonovitá údolí, kvádrové pískovce, neovulkanické vrchy, přirozeně meandrující tok řeky Ploučnice a údolí potoků Liběchovky a Pšovky, harmonicky utvářená krajina se zachovalými ekologickými funkcemi formovaná dlouhodobou činností člověka s významným podílem přírodě blízkých lesních, skalních, lučních, vodních a mokřadních ekosystémů a na ně vázaných vzácných a zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, s významným zastoupením dřevin rostoucích mimo les a řadou kulturních a historických památek a souborů lidové architektury, které dotváří charakteristický ráz této krajiny. Předmětem ochrany jsou také typy přírodních stanovišť a druhy, pro které byly vyhlášeny evropsky významné lokality a ptačí oblast na území chráněné krajinné oblasti.

Hranici CHKO Kokořínsko – Máchův kraj vytváří řešená železniční trať v úseku km cca 69,2 až 74,3 (Blíževedly – Bobří potok za Stvolínkami). Hranice CHKO v blízkosti železniční trati je vedena po hranici parcel přilehlých k drážním pozemkům. Na základě výše uvedeného a v souladu s vyjádřením CHKO čj. 00308/KK/17 ze dne 14.2.2017 viz příloha č.4, část H, lze konstatovat, že propustky v km 70,679, 71,230 a 71,970, které jsou součástí stavby se nalézají zcela mimo území CHKO Kokořínsko – Máchův kraj.

Národní přírodní rezervace (NPR), národní přírodní památky (NPP)

V blízkosti železniční trati za obcí Zahrádky se nalézá NPP Peklo a NPR Novozámecký rybník. NPR Novozámecký rybník je ve vzdálenosti cca 1,8 km od železniční trati. Hranice NPP Peklo je ve vzdálenosti cca 85 m od železniční trati. V daném úseku nedochází k žádným stavebním pracím v rámci předmětné stavby. NPR Peklo a NPR Novozámecký rybník nejsou záměrem ovlivněny.

Přírodní rezervace (PR), přírodní památky (PP)

Železniční stanice není v přímém kontaktu s žádnými PR a PP. V blízkém okolí stavby se vyskytují tyto přírodní rezervace PR Holý vrch (vzdušnou čarou cca 1,8 km) a PR Holý vrch u Hlinné (vzdálenost cca 4,12 km) a přírodní památky PP Radobýl, PP Plešivec, PP Hradiště, PP Stráně u Velkého Újezdu, PP Skalky u Třebutíček, PP Ronov a PP Zahrádky u České Lípy. Řazení základního popisu PP a PR je od nejbližší po nejvzdálenější v okruhu stavby.

PP Stráně u Velkého Újezdu

Katastrální území: Zahořany u Litoměřic, Velký Újezd u Litoměřic, Horní Nezly, Sedlec u Litoměřic

Výměra: 8,64 ha

Předmětem ochrany je přírodní stanoviště Polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápničitých podložích (*Festuco-Brometalia*) [T3.4 / širokolisté suché trávníky bez jalovce obecného], pro které byla vyhlášena evropsky významná lokalita Stráně u Velkého Újezdu (CZ 0420059). Dlouhodobým cílem ochrany přírodní památky je udržení přírodovědné hodnoty xerothermní stráně, jejího stepního charakteru s roztroušenými dřevinami, a zachování diversity druhů vázaných na tento biotop.

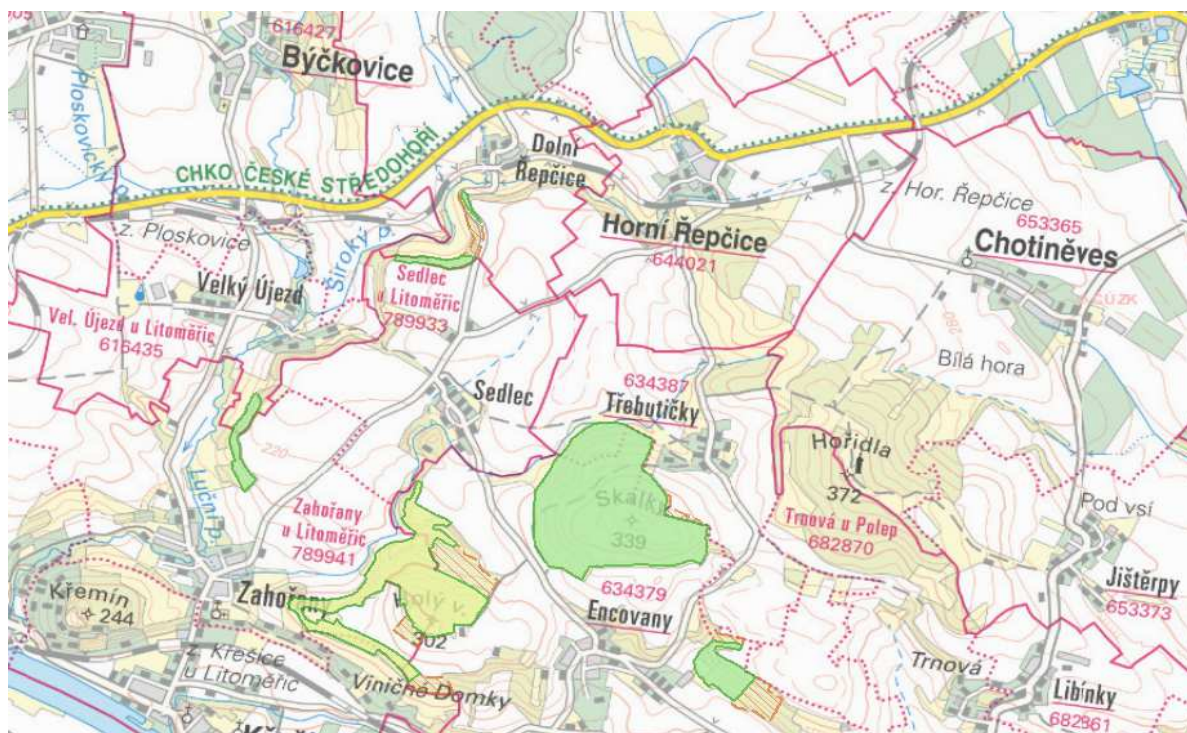
Severní hranice PP se nachází ve vzdálenosti cca 100 m od železniční trati v km cca 52,6, viz obr. č.8.

PP Zahrádky u České Lípy

Katastrální území: Zahrádky u České Lípy

Výměra: 12,52 ha

Cílem ochrany je zachování podmínek pro dlouhodobý výskyt životaschopné rozmnožující se populace páchníka hnědého *Osmoderma barnabita*. Min. vzdálenost železniční trati od hranice PP je cca 300 m viz obr. č.10.



Obr. 8 Maloplošná chráněná území - PR Holý vrch
PP Stráně u Velkého Újezdu, PP Skalky u Třebutíček

(zdroj: mapy.nature.cz)

LEGENDA

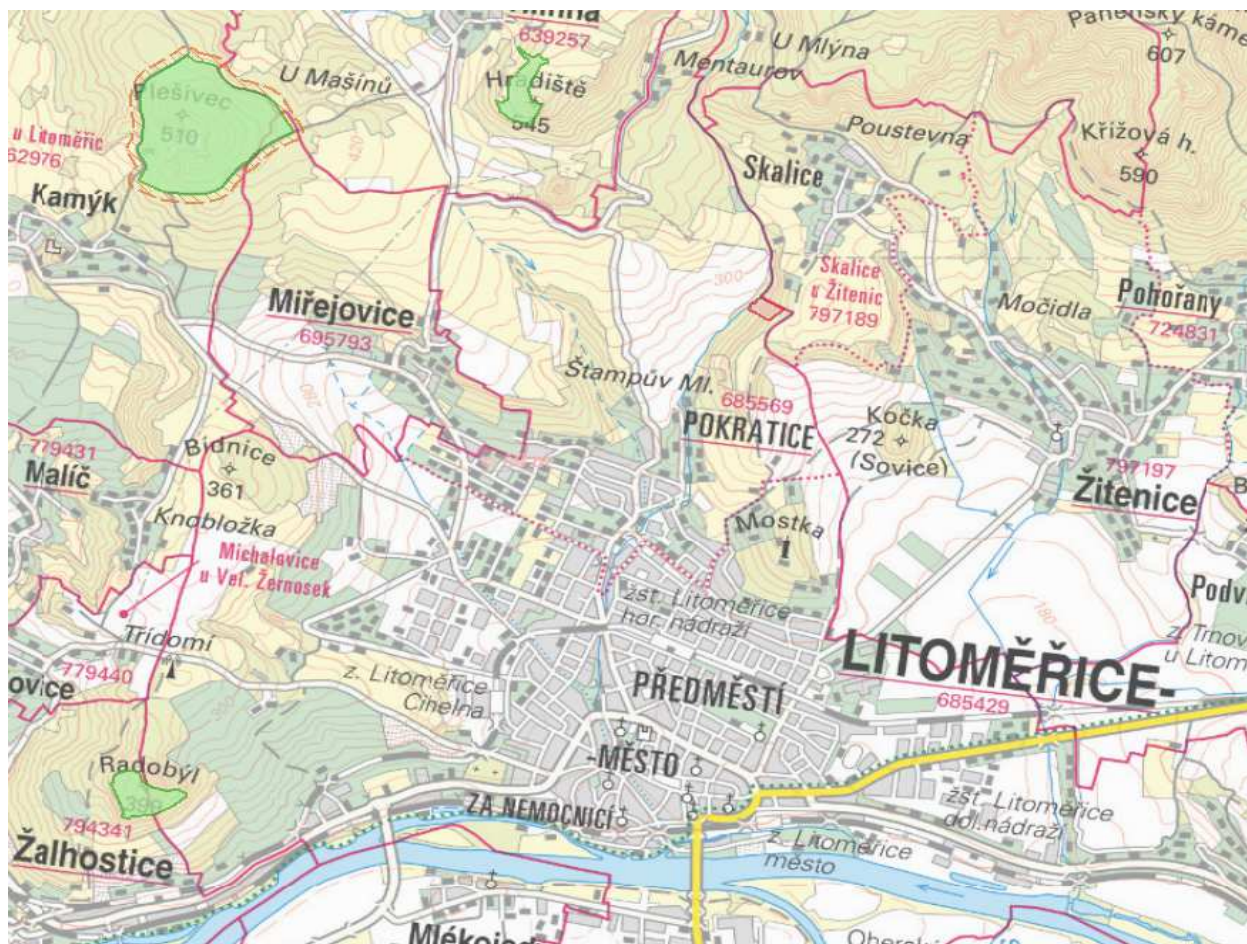
- Maloplošné zvláště chráněné území (MZCHÚ)
- národní přírodní rezervace (NPR)
 - národní přírodní památka (NPP)
 - přírodní rezervace (PR)
 - přírodní památka (PP)
 - ochranné pásmo
 - Zákonné ochranné pásmo MZCHÚ

PP Radobýl

Katastrální území: Žalhostice a Litoměřice

Výměra: 6,256 ha

Hranice PP se nalézá ve vzdálenosti cca 500 m vlevo od trati nad obcí Žalhostice viz obr. č. 9. Předmětem ochrany přírodní památky Radobýl je geomorfologicky významná krajinná dominanta neovulkanického původu s dochovanou ukázkou sloupcovité odlučnosti čedičové horniny a se společenstvy skal, skalních stepí, sutí a trávníků. Cílem ochrany je omezení či pozastavení sukcese dřevin na bílých stráních, zachování a rozšíření ekosystémů teplomilných trávníků a na ně vázaných populací živočichů a zamezení nebo zmírnění nepříznivých vlivů šířením nepůvodních dřevin v území.



Obr. 9 Maloplošná chráněná území- PP Radobýl, PP Plešivec, PP Hradiště (zdroj: mapy.nature.cz)

LEGENDA

Maloplošné zvláště chráněné území (MZCHÚ)

- národní přírodní rezervace (NPR)
- národní přírodní památka (NPP)
- přírodní rezervace (PR)
- přírodní památka (PP)
- ochranné pásmo
- Zákonné ochranné pásmo MZCHÚ

PP Ronov

Katastrální území: Blíževedly

Výměra: 8,729 ha

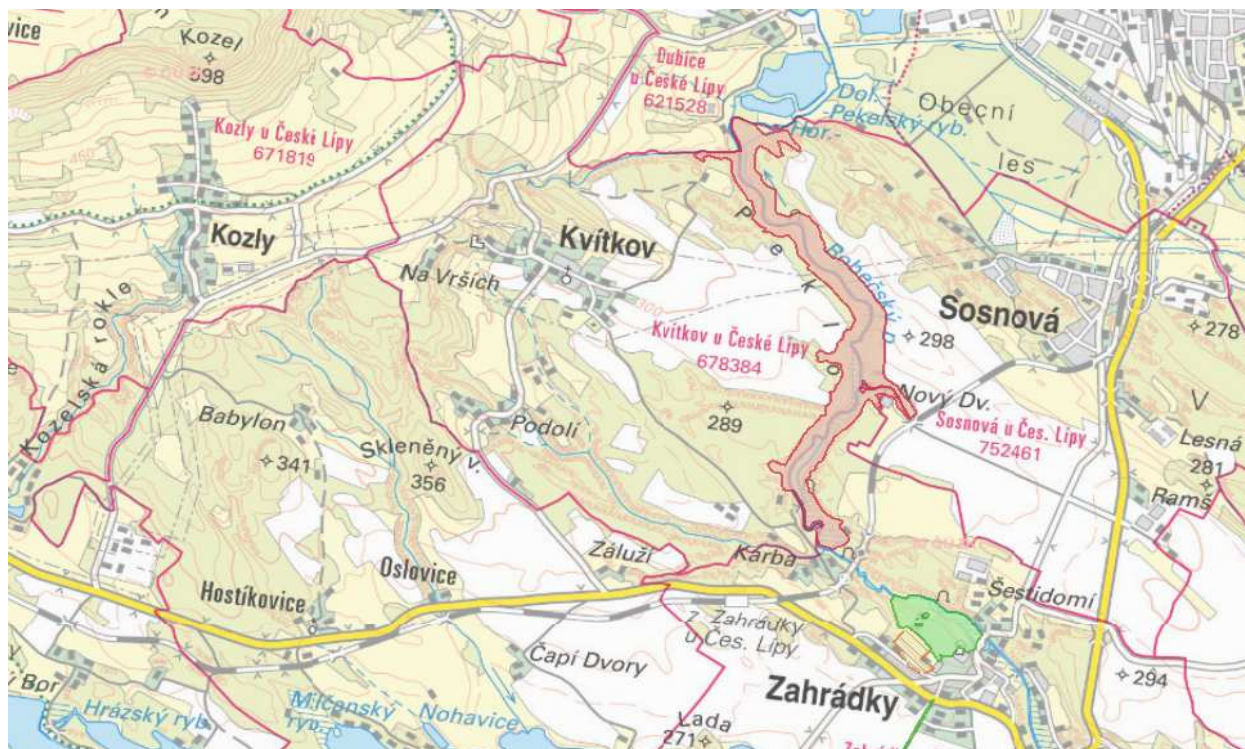
Posláním přírodní památky je ochrana zbytku zachovalého suťového lesa s rozsáhlými kamennými moři, místy téměř bez vegetace, na svazích a vrcholu Ronova (553 m.n.m.). Hranice PP je v min. vzdálenosti 940 m od železniční trati viz obr. č. 10.

PP Skalky u Třebutíček

Katastrální území: Třebutíčky, Encovany

Výměra: 64,89 ha

Nejbližší hranice PP je ve vzdálenosti cca 1,4 km od železniční trati v km cca 53,9 viz obr. č. 8. Cílem ochrany PP jsou polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích [T3.4 - Širokolisté suché trávníky bez význačného výskytu vstavačovitých a bez jalovce obecného], Dubohabřiny asociace *Galio-Carpinetum* (L3.1 Hercynské dubohabřiny), Panonské šípákové doubravy (L6.1 Perialpidské bazilní teplomilné doubravy) a Eurosibiřské stepní doubravy (L6.4 Středoevropské bazilní teplomilné doubravy), pro která byla vyhlášena evropsky významná lokalita Skalky u Třebutíček.



Obr. 10 Maloplošná chráněná území – PP Ronov, PP Zahrádky u České Lípy (zdroj: mapy.nature.cz)

LEGENDA

- Maloplošné zvláště chráněné území (MZCHÚ)
- národní přírodní rezervace (NPR)
 - národní přírodní památka (NPP)
 - přírodní rezervace (PR)
 - přírodní památka (PP)
 - ochranné pásmo
 - Zákonné ochranné pásmo MZCHÚ

PP Hradiště

Katastrální území: Hlinná

Výměra: 5,19 ha

Hranice stavby se nalézají v min. vzdálenosti cca 3 km od hranice PP Hradiště viz obr. č. 9. Cílem ochrany je uchování rostlinných a živočišných společenství suchých trávníků a skalnatých stepí, sutí, skal, zachování enklávy termofytika v litoměřické (verneřické) části CHKO České středohoří. Cílem ochrany je udržení a rozšíření těchto unikátních společenstev a stabilizace populací ohrožených živočichů a rostlin.

PP Plešivec

Katastrální území: Hlinná, Kamýk u Litoměřic, Miřejovice

Výměra: 32,65 ha

Hranice ochranného pásma PP Plešivec se nalézají ve vzdálenosti min 3,1 km vlevo od železniční trati viz obr. č. 9. Cílem ochrany je uchování otevřených sutí se systémem cirkulace vzduchu, umožňujícím funkci trvalých ledových jam. Zachování a přirozený vývoj věkově i věkově výjimečných exemplářů lip. Zachování podmínek pro výskyt zvláště chráněných a ohrožených druhů organismů, vč. pozastavením sukcesních procesů v bezlesé části PP Plešivec (bývalý lom).

PR Holý vrch

Katastrální území: Encovany, Křešice u Litoměřic, Zahořany u Litoměřic

Hranice stavby se nalézají v min. vzdálenosti cca 1,8 km od hranice PR Holý vrch viz obr. č. 8. Předmětem ochrany jsou panonské šípákové doubravy; polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnatých podložích; dubohabřiny asociace *Galio-Carpinetum*.

PR Holý vrch u Hlinné

Katastrální území: Hlinná

Hranice stavby se nalézají v min. vzdálenosti cca 4,1 km od hranice PR Holý vrch. Předmětem ochrany jsou jedinečné biotopy skal, skalních stepí, sutí a trávníků s výskytem koniklece otevřeného (*Pulsatilla patens*) a koniklece lučního českého (*Pulsatilla pratensis* subsp. *Bohemika*).

Rozsah stavby nezasahuje do těsné blízkosti PR a PP či jejich ochranných pásem. Stavební práce na řešených úsecích železniční trati neovlivňují předměty a cíle ochrany vyhlášených PP a PR.

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.

C.1.5 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 Lovosice se ve vzdálenosti do 2 km od hranic stavby nevyskytují žádné památné stromy.

Na území OOP Litoměřice se ve vzdálenosti do 2 km od hranic stavby vyskytují tyto památné stromy:

- Oskeruše pod Radobýlem (kód ÚSOP 101919), ve vzdálenosti cca 400 m od hranice stavby
- Jinany v Litoměřicích (kód ÚSOP 101921), ve vzdálenosti cca 630 m od hranice stavby
- Jírovec v Litoměřicích (kód ÚSOP 101900), ve vzdálenosti cca 600 m od hranice stavby
- Jeřáb oskeruše za obcí Horní Řepčice v polích (kód ÚSOP 105839), ve vzdálenosti cca 170 m od hranice stavby
- Lípa v Zimoři (kód ÚSOP 101881), ve vzdálenosti cca 280 m od hranice stavby

Na území OOP Česká Lípa se ve vzdálenosti do 2 km od hranic stavby vyskytují tyto památné stromy:

- Lípa v zámeckém parku ve Stvolínkách (kód ÚSOP 102176), ve vzdálenosti cca 250 m od železniční trati
- Moruše v Čapích dvorech (kód ÚSOP 102215), ve vzdálenosti 310 m od železniční trati

Všechny památné stromy se nacházejí ve vzdálenosti větší 300 m (vzdušnou čarou od hranice stavby). A nepředpokládá se jakékoliv ovlivnění stavbou.



Obr. 11 Památné stromy na území města Litoměřice

(zdroj: mapy.nature.cz)

LEGENDA

Památný strom

- ◆ jednotlivý strom
- ▲ definiční bod stromořadí
- ▲ stromořadí - zaměřený jednotlivý strom
- definiční bod skupiny stromů
- skupina stromů - zaměřený jednotlivý strom

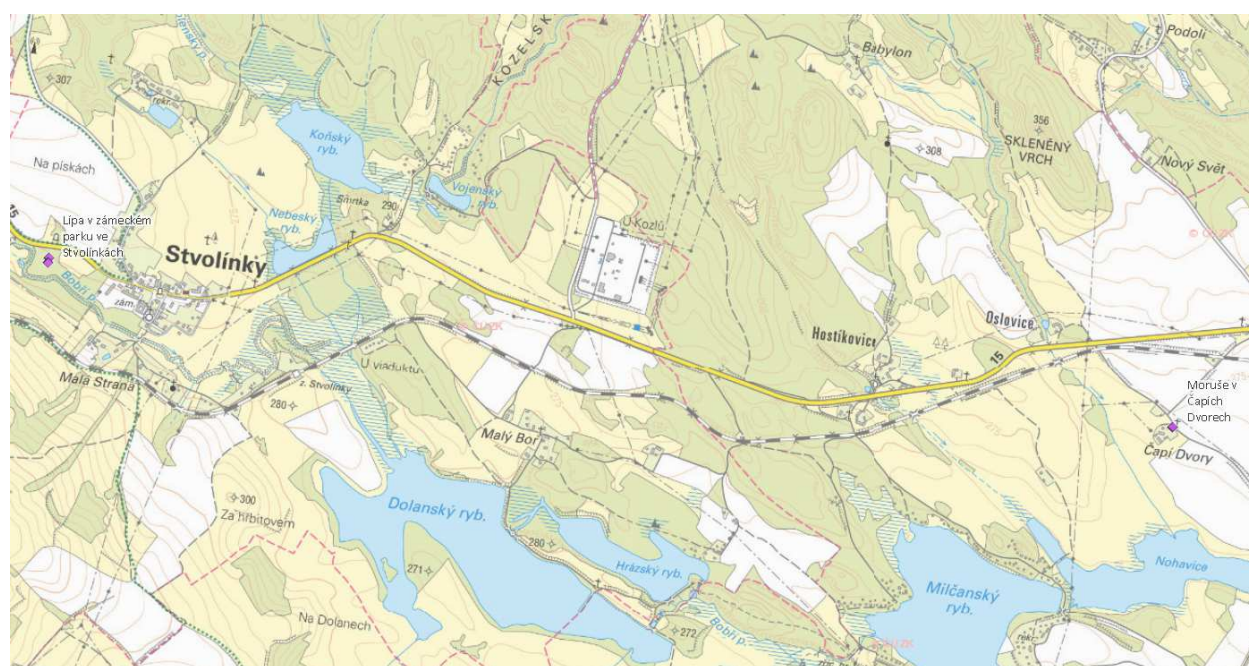
Památný strom - stromořadí, skupina stromů

- stromořadí
- skupina stromů



Obr. 12 Památné stromy na území OOP Litoměřice

(zdroj: mapy.nature.cz)



Obr. 13 Památné stromy na území OOP Česká Lípa

(zdroj: mapy.nature.cz)

C.1.6 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, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera a údolní nivy.

Dále mezi VKP může orgán ochrany přírody zaregistrovat vybrané hodnotné prvky krajiny, a to zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy, podle §6 zák. č. 114/1992 Sb.

Stavba není v kolizi ani se v její blízkosti nevyskytuje žádný VKP registrovaným dle §6 zák.č. 114/1992 Sb.

VKP – „ze zákona“

V následující tabulce č. 10 jsou uvedeny VKP „ze zákona“, které jsou v kontaktu s železniční tratí.

žkm	Dotčení stavbou	ID toku	Název toku	Správce toku
37,518	mimo rekonstrukci	102 261 72	Modla	Povodí Ohře, s.p.
38,816	mimo rekonstrukci, kabel. trasa	101 000 02	Labe	Povodí Labe, s.p.
43,158	mimo rekonstrukci	102 378 42	bezejmenný	Město Litoměřice
43,606	mimo rekonstrukci	102 840 85	Pokratický potok	Povodí Ohře, s.p.
46,021	není stavbou přímo dotčen	102 260 02	Močidla	Povodí Ohře, s.p.
47,200	SO 06-21-07, nová konstrukce	102 307 95	Trnovanský potok	Povodí Ohře, s.p.
51,367	SO 06-20-05 není stavbou přímo dotčen	102 305 33	Ploskovický potok	Povodí Ohře, s.p.
51,612	není stavbou přímo dotčen	102 840 53	Luční potok (Býčkovický)	Lesy ČR s.p.
52,592	není stavbou přímo dotčen	102 307 56	bezejmenný	Státní pozemkový úřad
52,918	není stavbou přímo dotčen	102 330 84	bezejmenný	Povodí Ohře, s.p.
54,033	není stavbou přímo dotčen	102 355 49	Široký potok	Povodí Ohře, s.p.
56,853	není stavbou přímo dotčen	102 212 92	bezejmenný	Povodí Ohře, s.p.
57,264	není stavbou přímo dotčen	102 330 85	PBP Studeného potoka	Povodí Ohře, s.p.
57,440	není stavbou přímo dotčen	102 331 27	LBP Studeného potoka	Povodí Ohře, s.p.
61,051	SO 08-20-02, nová konstrukce	102 258 06	Loubní potok	Lesy ČR s.p.
61,976	mimo rekonstrukci	102 258 93	Červený potok	Lesy ČR s.p.
62,115	mimo rekonstrukci	102 260 14		správce se neurčuje
64,549	mimo rekonstrukci	102 211 86	Ličenský potok	Povodí Ohře s.p.
65,565	mimo rekonstrukci	101 001 51	Úštěcký potok	Povodí Ohře, s.p.

67,853	mimo rekonstrukci, kabel. trasa	102 329 83	PBP Blíževedského potoka	Lesy ČR s.p.
68,067	mimo rekonstrukci, kabel. trasa	102 329 82	Blíževedlský potok	Lesy ČR s.p.
69,628	mimo rekonstrukci	102 353 04	Litický potok	Povodí Ohře, s.p.
73,486	mimo rekonstrukci	102 282 13	HOZ	Povodí Ohře, s.p.
74,252	mimo rekonstrukci, kabel. trasa	101 001 85	Bobří potok	Povodí Ohře, s.p.
74,252	mimo rekonstrukci, kabel. trasa	102 353 34	Kolenský potok	Lesy ČR s.p.
76,805	mimo rekonstrukci, kabel. trasa	102 376 34	Potok od Hostíkovice do rybníka Nohavice	Povodí Ohře, s.p.
77,452	mimo rekonstrukci, kabel. trasa	102 375 28	bezejmenný	Lesy ČR s.p.
79,943	mimo rekonstrukci	101 001 95	Robečský potok	Povodí Ohře, s.p.
82,967	mimo rekonstrukci	102 281 03	HOZ	Povodí Ohře, s.p.
83,628	mimo rekonstrukci	102 279 74	bezejmenný	Povodí Ohře, s.p.

Tab. 10 – Tabulka VKP „ze zákona“

Dalším VKP „ze zákona“ je les mezi obcemi Stvolínky – Hostíkovice. V tomto úseku proběhne pouze rekonstrukce PZZ na přejezdech v ev. km 76,078 a 76,540.

Revitalizací trati je zasahováno do stávajícího železničního propustku na vodním toku SO 06-21-07 železniční propustek v ev. km 47,200, ostatní propustky slouží pro zaústění stávajících železničních příkopů. Způsob technického řešení rekonstrukce a sanace propustku je stanoveno v SO. Stávající propustek je tvořen dvěma troubami DN 500 ukončenými betonovými čely. Trouby budou nahrazeny rámovým prefabrikátem 1,0 m x 1,0 m. Stavební úpravou propustku nedojde k omezení migrační propustnosti, v současné době nelze předpokládat, že by propustek sloužil k migraci živočichů. Případná migrační propustnost se zvýší.

Stavbou je zasahováno do stávajícího železničního mostu na vodním toku SO 08-20-02 železniční most v ev. km 61,051. Vzhledem ke stavu stávající konstrukce je navržena její kompletní demolice a náhrada novou železobetonovou rámovou konstrukcí se světlostí otvoru 8,00 m. Předpokládá se založení na plošných základech v úrovni původní konstrukce. Po provedení geologického průzkumu v dalším stupni projektové přípravy může dojít k návrhu hlubinného založení. Rámová konstrukce je navržena jako přesypaná s výškou přesypávky cca 2,50 m. Šířka nového mostu činí 12,47 m. Na rámovou konstrukci naváží železobetonová svahová křídla tvořena úhlovou zdí. Římky mostu a křídel budou doplněny ocelovým třímadlovým zábradlím.

Dále budou v rámci stavby odstraněny (zrušeny) dva stávající mosty a přestavěny na prospustek. Jedná se o SO 04-20-01 Železniční most v ev. km 42,604 a SO 06-20-04 Železniční most v ev. km 50,306. Pro oba mosty bude doloženo vyjádření OOP, že na ně nejsou kladeny požadavky jako na migrační koridory.

Železnice je stávající stavbou, která je již dnes v krajině stabilizována. Vzhledem k nižší intenzitě provozu, než je na většině silničních komunikací, nepředstavuje železnice tak fatální překážku pro průchod krajinou.

C.1.7 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 blízkosti železniční trati (území stavby a její okolí) se nachází několik evropsky významných lokalit. Lokality jsou v různé územní působnosti – Ústeckého kraje, CHKO České středohoří, CHKO Kokořínsko-Máchův kraj a Libereckého kraje.

EVL Porta Bohemica (CZ0424141)

EVL Radobýl (CZ0423225)

EVL Bílé stráně u Litoměřic (CZ0424129)

EVL Ploskovice (CZ0423224)

EVL Holý vrch u Hlinné (CZ0424038)

EVL Stráně u Velkého Újezda (CZ0420059)

EVL Skalky u Třebutíček (CZ0420041)

EVL Holý vrch (CZ0420007)

EVL Ronov – Vlhošť (CZ0514670)

EVL Binov – Bobří soutěska (CZ510441)

EVL Zahrádky (CZ0513508)

EVL Porta Bohemica

Předmět ochrany – vápnité nebo bazické skalní trávníky (*Alyso-Sedion albi*); středoevropské silikátové sutě; vápnité sutě pahorkatin a horského stupně; lesy svazu *Tilio-Acerion* na svazích, sutích a v roklich; lokalita bobra obecného a lososa obecného.

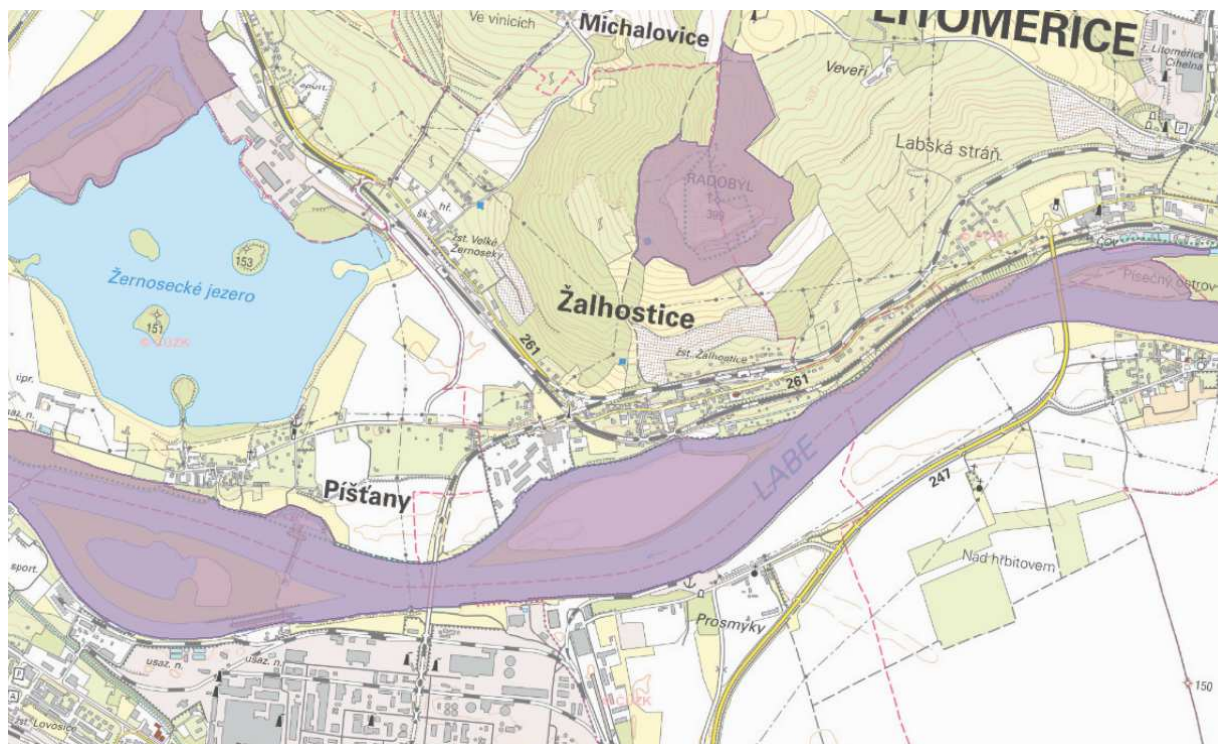
Železniční trať prochází EVL od cca km 38,65 do km cca 38,950. Železniční trať kříží EVL po stávajícím železničním mostě. V tomto úseku tratě dojde pouze k pokládce kabelové trasy zabezpečovacího zařízení, viz obr. č.14.

EVL Radobýl

Předmět ochrany – lokalita přástevníka kostivalového; polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích; chlasmoxytická vegetace silikátových skalních svahů; lokalita sarančete skalního. Hranice EVL se nachází ve vzdálenosti cca 400 m od ŽST Žalhostice.

EVL Bílé stráně u Litoměřic

Předmět ochrany - polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích, význačná naleziště vstavačovitých - prioritní stanoviště; smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy; lokalita přástevníka kostivalového; polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích; pionýrská vegetace silikátových skal; lokalita střevíčníku pantoflíčku. Hranice EVL je ve vzdálenosti cca 1,3 km od ŽST Litoměřice horní nádraží (viz obr. č. 15)



Obr. 14 EVL Porta Bohemica a EVL Radobýl

(zdroj: mapy.nature.cz)

EVL Ploskovice

Předmět ochrany – lokalita páchníka hnědého. Vzdálenost hranice EVL od železniční trati (zastávky Ploskovice) je cca 960 m, viz obr. č. 16.

EVL u Hlinné

Předmět ochrany – kontinentální opadavé křoviny, panonské skalní trávníky, polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích, extenzivní sečené louky nížin až podhůří, chasmodytická vegetace silikátových skalnatých svahů, pionýrská vegetace silikátových skal. Lokalita koniklece otevřeného. EVL se nachází ve vzdálenosti cca 4,1 m od železniční trati.

EVL Stráně u Velkého Újezdu

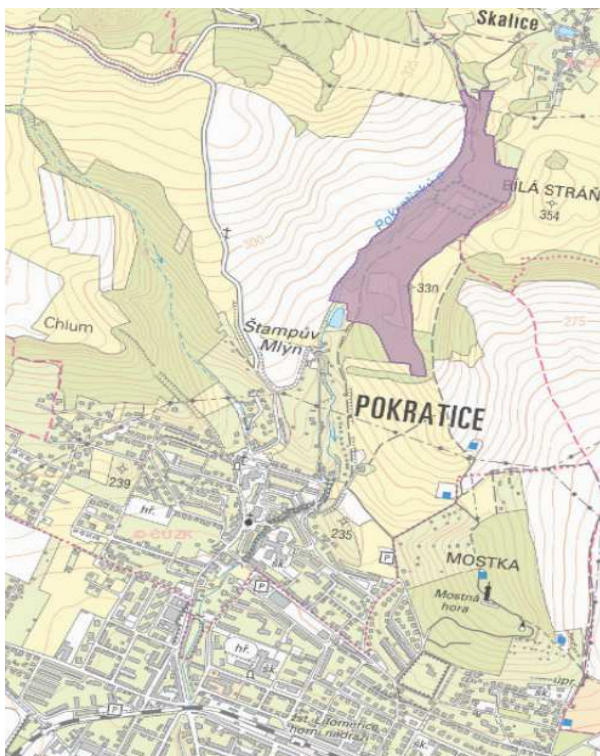
Předmět ochrany - polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích. Nejbližší hranice EVL se nachází ve vzdálenosti cca 100 m od železniční trati v km cca 52,6, viz obr. č. 16.

EVL Holý vrch

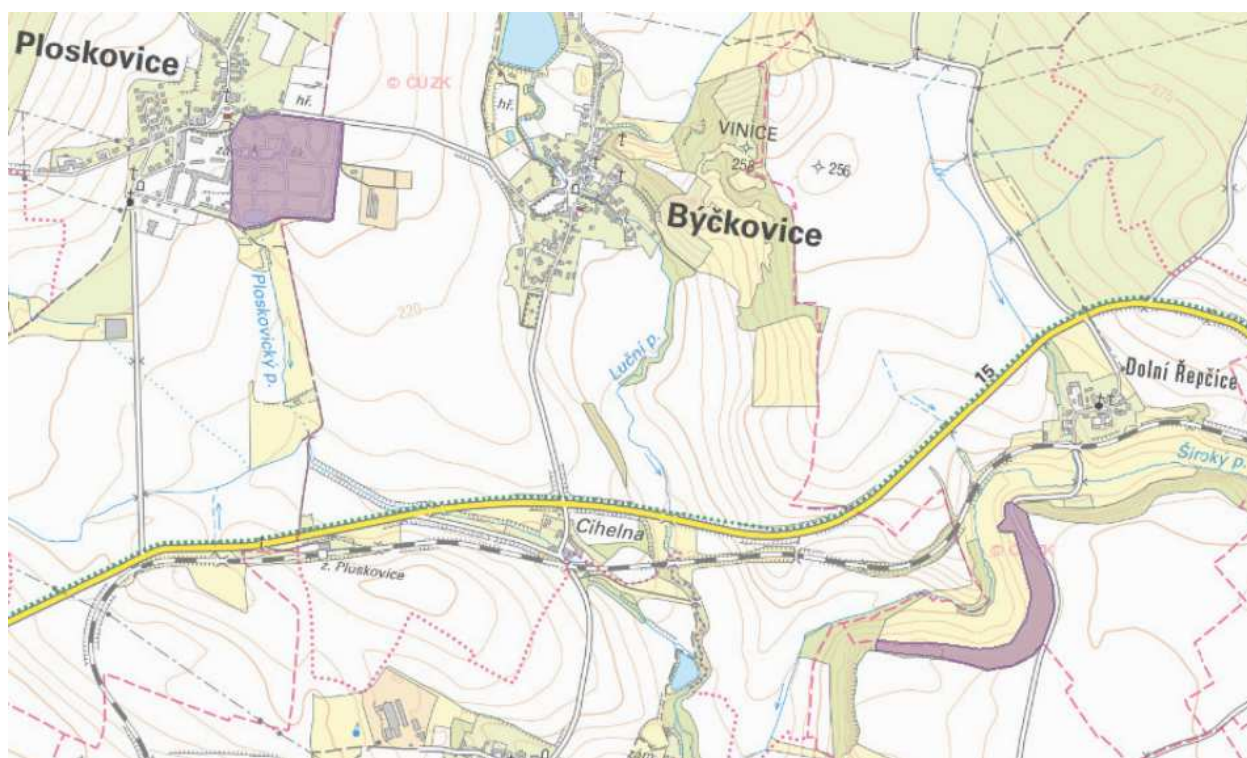
Předmět ochrany - panonské šípákové doubravy; polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích; dubohabřiny asociace *Galio-Carpinetum*. Vzdálenost hranice EVL od železniční trati je cca 1,6 km. Vymezení EVL viz obr. č. 17.

EVL Skalky u Třebutíček

Předmět ochrany - panonské šípákové doubravy; eurosibiřské stepní doubravy; dubohabřiny asociace *Galio-Carpinetum*. Vzdálenost hranice EVL od železniční trati je cca 1,4 km. Vymezení EVL viz obr. č. 17.



Obr. 15 EVL Bílé stráně u Litoměřic (zdroj: mapy.nature.cz)

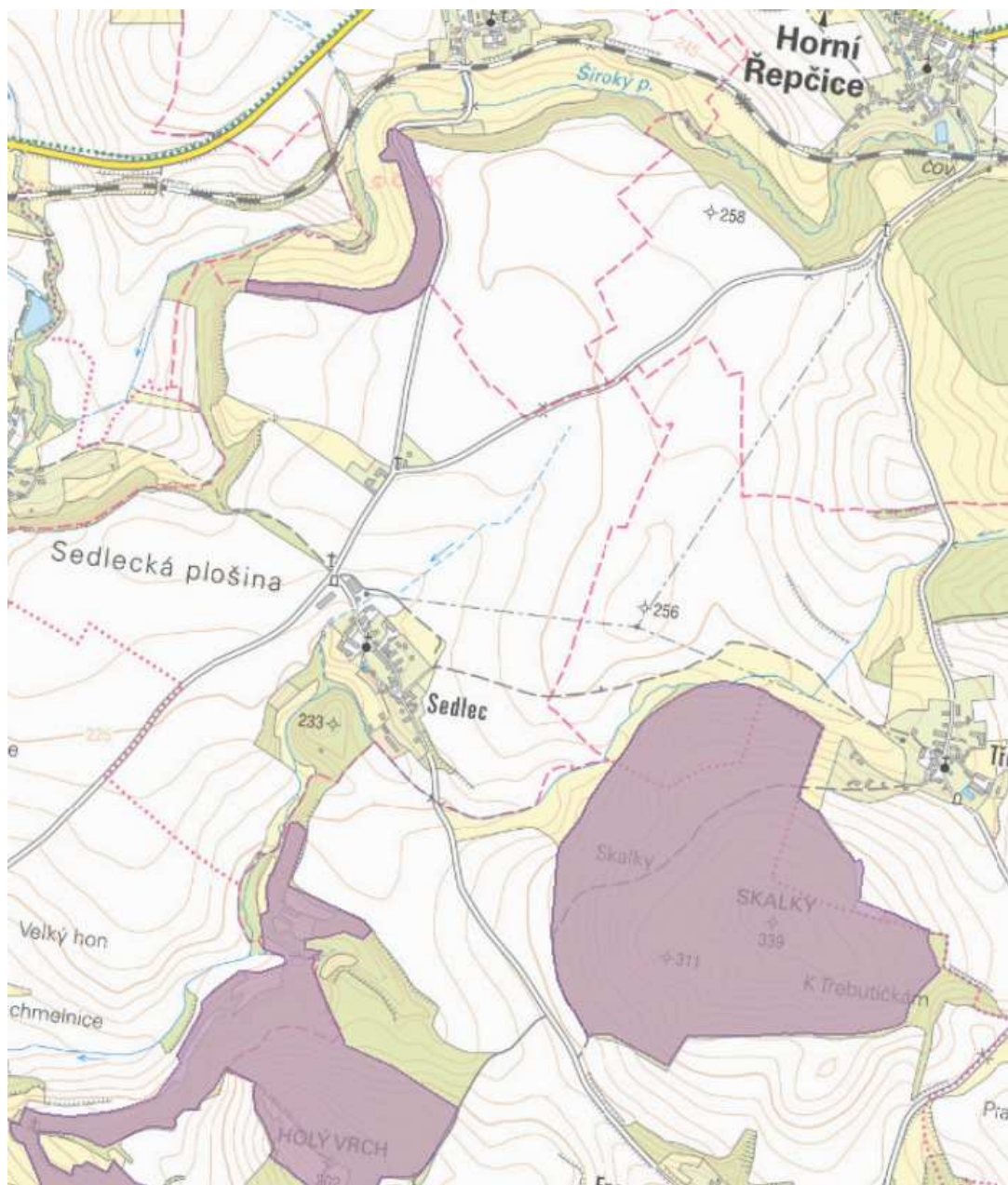


Obr. 16 EVL Ploskovice a Stráně u Velkého Újezdu (zdroj: mapy.nature.cz)

EVL Ronov – Vlhošť (CZ0514670)

Předmět ochrany - přirozené eutrofní vodní nádrže s vegetací typu *Magnopotamion* nebo *Hydrocharition*; bezkolencové louky na vápnitých, rašelinných nebo hlinito-jílovitých půdách; extenzivní sečené louky nížin až podhůří; přechodová rašeliniště a třasoviště; chasmofytická vegetace silikátových skalnatých svahů; bučiny asociace *Asperulo-Fagetum*; dubohabřiny asociace *Galio-Carpinetum*; lesy svazu

Tilio-Acerion na svazích, sutích a v roklich; lokalita modráska bahenního, modráska očkovaného, vrkoče útlého. Zákres hranic EVL viz obrázek č. 18.

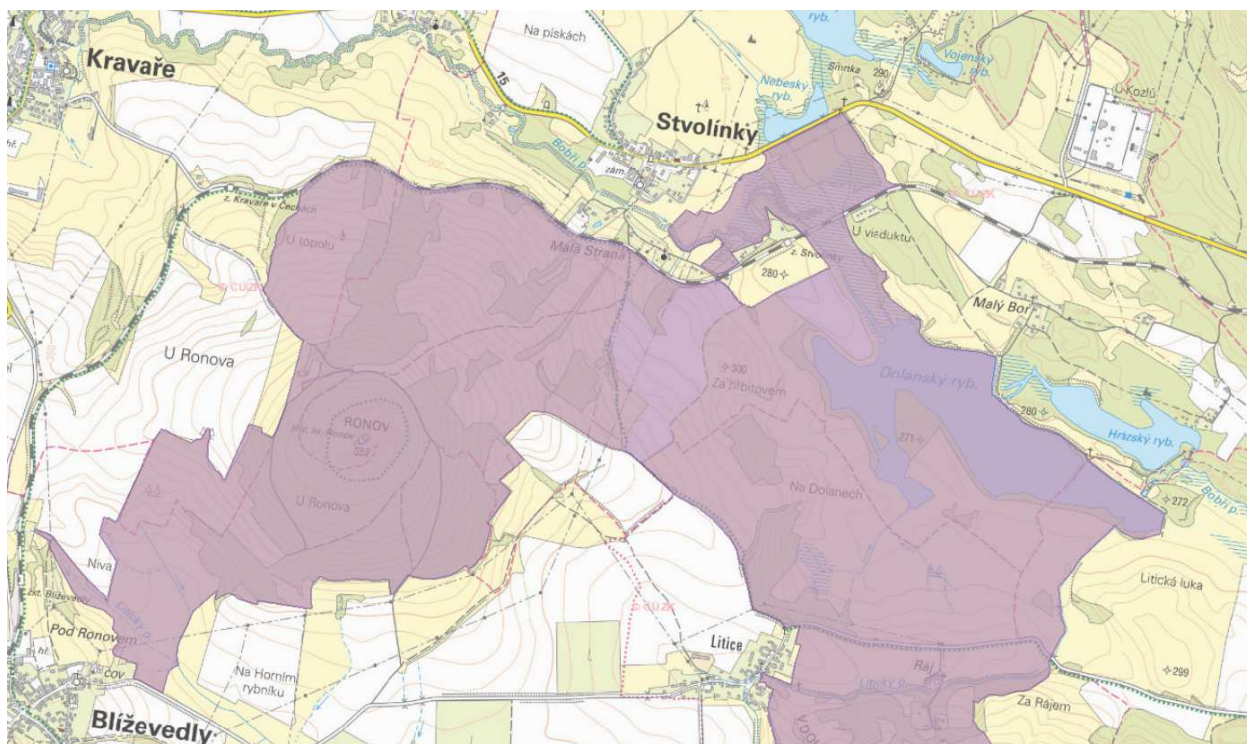


Obr. 17 EVL Skalky u Třebušic a EVL Holý vrch

(zdroj: mapy.nature.cz)

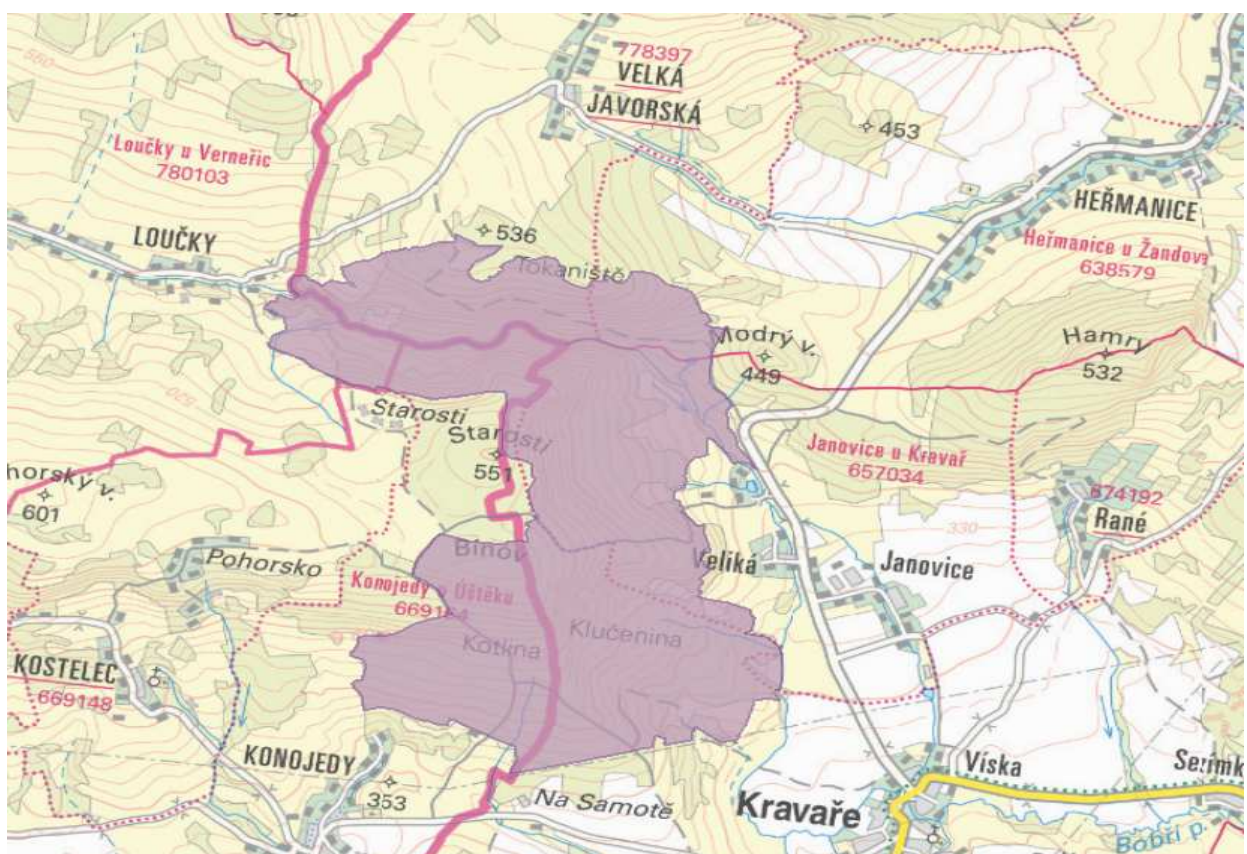
EVL Binov – Bobří soutěska

Předmět ochrany - lesy svazu *Tilio-Acerion* na svazích, sutích a v roklich; smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy; eurosibiřské stepní doubravy; extenzivní sečené louky nížin až podhůří; chasmofytická vegetace silikátových skalnatých svahů; dubohabřiny asociace *Galio-Carpinetum*. Hranice EVL viz obr. č. 19.



Obr. 18 EVL Ronov - Vlhost

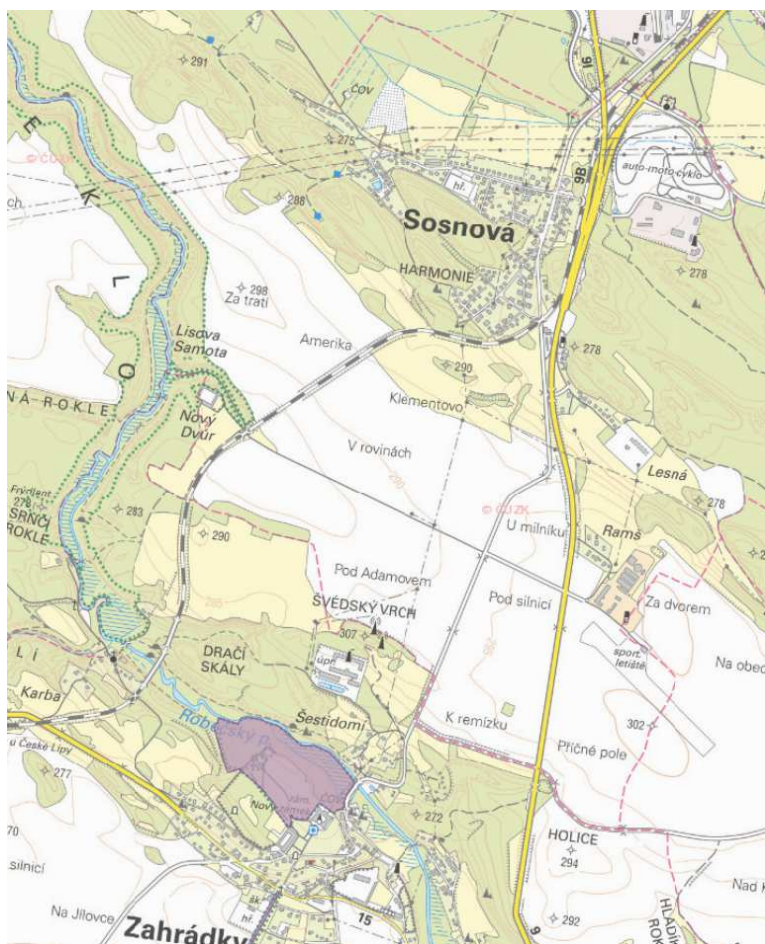
(zdroj: mapy.nature.cz)



Obr. 19 EVL Binov – Bobří soutěska (zdroj: mapy.nature.cz)

EVL Zahradky

Předmět ochrany - lokalita páchníka hnědého. Vzdálenost od hranic stavby je větší 500 m.



Obr. 20 EVL Zahrádky (zdroj: mapy.nature.cz)

Ptačí oblasti (PO)

V blízkosti železniční trati Lovosice – Česká Lípa (území stavby a její okolí) se nenachází žádná ptačí oblast.

Dne 27.2.2017 bylo získáno stanovisko k záměru „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“ krajského úřadu Ústeckého kraje, se závěrem že lze vyloučit významný vliv předloženého záměru na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropských významných lokalit nebo ptačích oblastí na část stavby která se nachází na území Ústeckého kraje mimo území CHKO České středohoří (KÚ ÚK č.j. 867/ZPZ/2017/N-2630) viz část H, příloha č. 5.

Dále bylo získáno stanovisko AOPK ČR, RP Ústecko ze dne 10.4.2017 č.j. SR/0601/UL/2017-5, že lze vyloučit, že uvedený záměr může mít významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti v územní působnosti AOPK ČR, RP Ústecko a to na území CHKO Českého středohoří viz část H, příloha č. 6.

V zájmovém území v působnosti Libereckého kraje se nachází, EVL Binov –Bobří soutěska a EVL Zahrádky. V tomto úseku trati nebude prováděna revitalizace. Dojde zde pouze k úpravě zabezpečení přejezdů (zabezpečení přejezdu výstražnými kříži a světelně signalizačním zařízením) u stávajících přejezdů. KÚ LK vyloučil významný vliv záměru na EVL a ptačí oblasti svým stanoviskem ze dne 15.4.2014 č.j. KULK 24815/2014 viz část H, příloha č. 7.

V zájmovém území v působnosti CHKO Kokořínsko – Máchův kraj se nachází, EVL Ronov - Vlhošť. V tomto úseku trati nebude prováděna revitalizace. Dojde zde pouze k úpravě zabezpečení přejezdů (zabezpečení přejezdu výstražnými kříži a světelně signalizačním zařízením) u stávajících přejezdů. Správa CHKO Kokořínsko-Máchův kraj byla požádána o stanovisko dle §45i zákona č. 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

C.1.8 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 činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umisťování 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 umisťování 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.

Železnice je stavbou, která je již dnes v krajině stabilizována. V rámci akce nedochází k výstavbě nových budov, mostů. Z převážné části se provádí obnova dožilého a zastaralého technického vybavení a úprava umělých staveb na dráze, které svým charakterem a provedením již neodpovídají stávajícím předpisům či neumožňují dostatečný komfort cestování. Vliv stavby na stávající krajinný ráz z výše uvedených důvodů nelze předpokládat.

C.1.9 Hydrologické poměry

Jako vstupní podklady byly využity informace a mapové podklady poskytnuté investorem. Informace o stavu přírody a krajiny byly získány zejména z internetových stránek Agentury ochrany přírody a krajiny ČR (<http://www.nature.cz>), Ústeckého kraje a mapového informačního systému Výzkumného ústavu vodohospodářského (<http://heis.vuv.cz/data/webmap>).

Vodní toky

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 Vltavy po Ohři (čhp:1-12-03) a Ploučnice (čhp:1-14-03). Níže v tabulce č.11 jsou uvedena povodí 4.řádu v prostoru stavby.

hydrologické povodí 4. řádu	recipient	Povodí III. řádu
1-13-05-0030-0-00	Labe	Labe od Ohře po Bílinu
1-13-05-0020-0-00	Labe	Labe od Ohře po Bílinu
1-12-03-0860-0-00	Labe	Labe od Vltavy po Ohři
1-12-03-0810-0-00	Labe	Labe od Vltavy po Ohři
1-12-03-0800-0-00	Labe	Labe od Vltavy po Ohři
1-12-03-0830-0-00	Labe	Labe od Vltavy po Ohři
1-12-03-0550-0-00	Labe	Labe od Vltavy po Ohři

1-12-03-0510-0-00	Labe	Labe od Vltavy po Ohři
1-12-03-0490-0-00	Labe	Labe od Vltavy po Ohři
1-12-03-0480-0-00	Labe	Labe od Vltavy po Ohři
1-12-03-0460-0-00	Labe	Labe od Vltavy po Ohři
1-12-03-0470-0-00	Labe	Labe od Vltavy po Ohři
1-14-03-0730-0-00	Ploučnice	Ploučnice
1-14-03-0700-0-00	Ploučnice	Ploučnice
1-14-03-0720-0-00	Ploučnice	Ploučnice
1-14-03-0740-0-00	Ploučnice	Ploučnice
1-14-03-0810-0-00	Ploučnice	Ploučnice

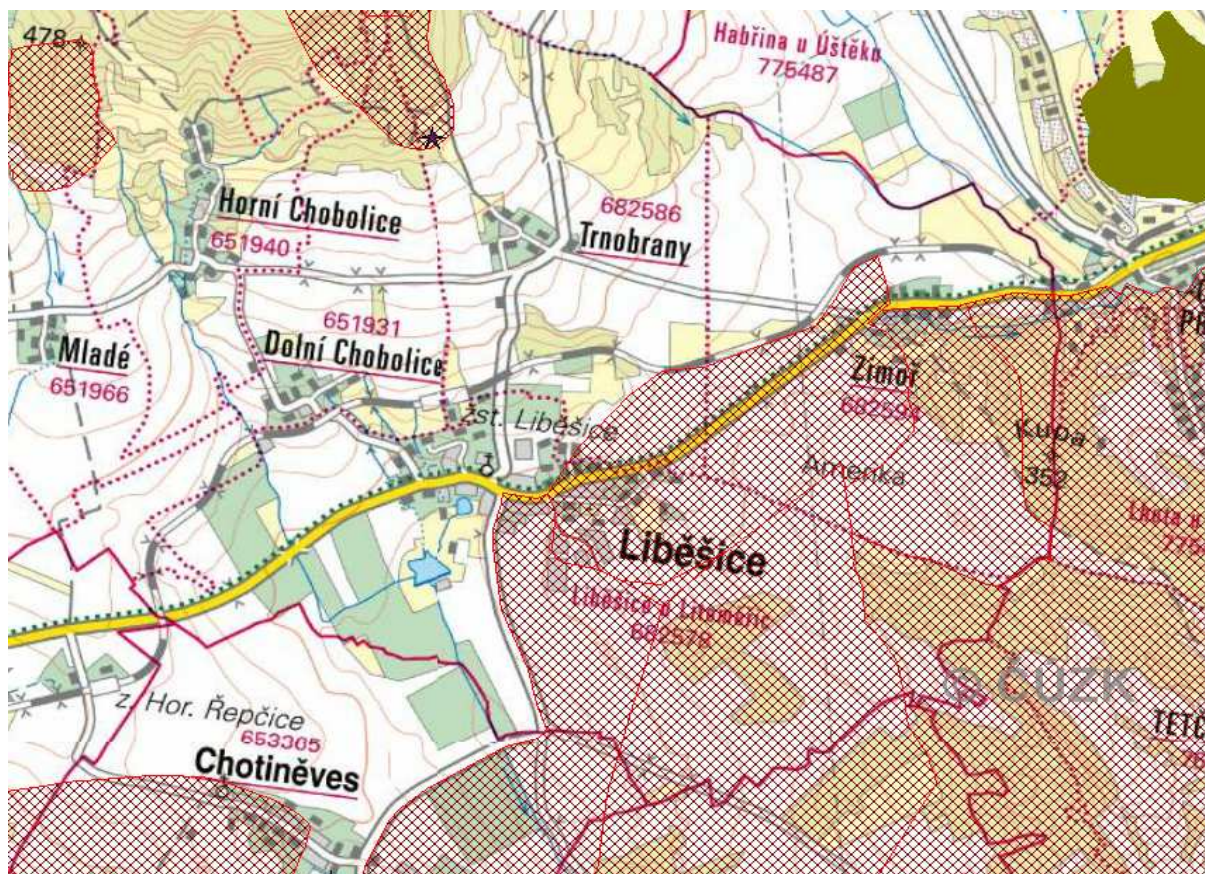
Tab. 11 – Přehled povodí 4. řádu

Ochranná pásma vodních zdrojů

Ochrana jednotlivých vodních zdrojů je zajištěna stanovením jejich ochranných pásem.

V blízkosti stávající železniční trati se vyskytují ochranná pásma těchto vodních zdrojů

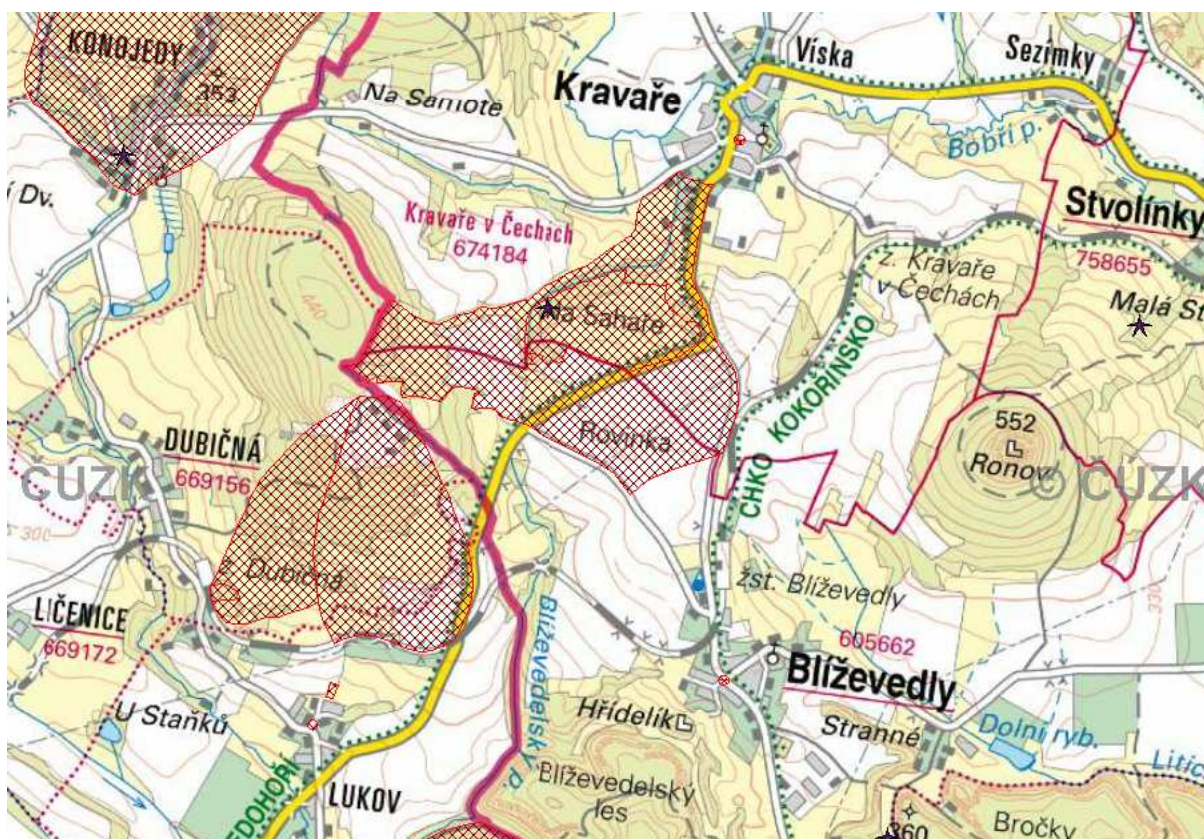
- Liběšice vrt – rozhodnutí čj. Vod 2/7/1983 ze dne 28.04.1984. Hranice ochranného pásma II. stupně je vedena vpravo souběžně s náspem železniční trati od km cca 58,8 do km cca 60,2 viz obrázek č. 21.
- Lukov a Lukov zářez – rozhodnutí čj. Vod 2/7/1983 ze dne 15.5.1985. Hranice ochranného pásma II. stupně jde vlevo souběžně nebo v těsné blízkosti železniční trati od km cca 66,0 do km cca 67,5 viz obrázek č. 22.
- Ochranné pásmo II. stupně pro 2 pramenní jímky – vodojem a vodovod Kravaře. Hranice ochranného pásma je vedena v blízkosti železniční trati od km cca 70,2 do km cca 70,4 viz obrázek č. 22.



Obr. 21 Ochranná pásma vodních zdrojů – Lukov a vodovod Kravaře

(zdroj: heis.vuv.cz)

V úseku Úštěk – Česká Lípa jsou stavbou řešeny pouze čtyři železniční přejezdy, u kterých dojde pouze k výměně PZZ – výstražného kříže a kabeláže. Vodoprávní úřad bude požádán o souhlas s činností v ochranném pásmu vodního zdroje v rámci prací na navazujícím stupni projektové dokumentace (zajistí projektant před vydáním stavebního povolení pro stavbu). Podmínky stanovené v souhlasu budou zapracovány do dokumentace ve stupni Projekt (P).



Obr. 22 Ochranná pásma vodních zdrojů – Lukov a vodovod Kravaře

(zdroj: heis.vuv.cz)

Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV)

Celé území stávající železniční trati v CHOPAV Severočeská křída.

Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod

V zájmovém území stavby neleží žádná ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod (dále jen „ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů“).

x) Záplavová území

Stávající železniční trať je vedena přes vodní toky, kdy na některých z nich (Labe a Úštěcký potok) jsou 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 Úštěckého potoka je stanoveno rozhodnutím č.j. 27492-20006/ZPZ/Úštěcký/07/Koch ze dne 3.2.2007. Záplavové území vodního toku Úštěcký potok je vymezené záplavovou čarou Q5, Q20 a Q100.

2. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA STAVU SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ, KTERÉ BUDOU PRAVDĚPODOBNĚ VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY

C.II.1 Ovzduší a klima

České středohoří spadá do mírně teplé oblasti (MT). Centrální část horopisného okrsku Litoměřického středohoří spadá do klimatického okrsku mírně vlhkého, vrchovinnového. Průměrné roční teploty se ve Středohoří pohybují mezi 9°C (Ústí nad Labem) a 5°,1 °C (vrchol Milešovky). Litoměřice mají roční průměr 8,5°C. Nejteplejším měsícem je červenec (Ústí nad Labem 18,8°C) Litoměřice 18,3°C). Průměrné lednové teploty se na většině míst pohybují mezi -1°C až -2°C. Průměrné roční množství srážek v Českém středohoří vykazuje výrazný gradient od jihozápadu k severovýchodu, od 450 mm do více než 800 mm. Kromě nadmořské výšky má na množství srážek vliv utváření a členitost terénu a expozice svahů ke světovým stranám (návětnost, závětnost). Srážkově nejbohatším měsícem je červenec, kdy spadne nejvíce vody v bouřkových lijácích. Nejživější bouřková činnost je na Milešovce (ročně více než 30 dní s bouřkou, asi 75 bouřkových hodin). Doba trvání slunečního svitu se měří na Milešovce, kde slunce svítí průměrně 1753 hodin v roce, což je 39% astronomicky možného slunečního svitu.

Proudění vzduchu se dá charakterizovat převahou větrů ze západní poloviny horizontu. Z hlediska znečištění ovzduší jsou tedy větrné poměry pro Středohoří krajně nepříznivé. Průměrný počet dní se sněhovou pokrývkou na území se pohybuje kolem 40- 60. Průměrná výška sněhové pokrývky činí 10-40 cm.

Průměrné měsíční a roční teploty vzduchu v Ústeckém kraji jsou uvedeny v tab. č. 12.

Srážkové poměry jsou uvedeny v tabulce č. 13:

měsíc	I	II	III	IV	V	VI	VI	VIII	IX	X	XI	XII	rok
°C	-2,4	-0,9	2,8	7,5	12,4	15,8	17,2	16,6	12,9	8,1	2,9	-0,6	7,7

Tab. 12 – Průměrné měsíční a roční teploty vzduchu v roce 2016 Ústeckém kraji

Ve vegetačním období, tedy v období od dubna do září se pohybuje průměrná teplota okolo 13,8 ° C, od října do března je pak 1,7 ° C.

měsíc	I	II	III	IV	V	VI	VI	VIII	IX	X	XI	XII	rok
mm	42	36	38	44	61	68	68	70	50	39	47	49	612

Tab. 13 – Průměrné množství srážek na stanici v roce 2016 Ústeckém kraji

C.II.2 Vody

Zájmové území patří do hydrogeologického rajónu 4523 – Křída Obrtky a Úštěckého potoka. Podle archivní hydrogeologické dokumentace v okolí lokality lze předpokládat, že v zájmovém území budou vyvinuty 2 pod sebou následující zvodnělé horizonty.

První zvodnělý horizont je využíván pro individuální odběr podzemní vody z mělkého kvartérního kolektoru, vázaného na bazální polohy tj. štěrky a zónu podpovrchového rozpojení hornin. Jedná se o zvodeň charakterizovanou průlinovou propustností. Hladina podzemní vody je volná, charakterizovaná průměrnou hodnotou koeficientu transmisivity T v rozmezí řádu $1 \cdot 10^{-5} - 1 \cdot 10^{-6} \text{ m}^2 \cdot \text{s}^{-1}$. Vydutnost mělké zvodně se pohybuje v řádu 0,1 až 1,0 l.s⁻¹. Svrchní polohy kvartérních uloženin zastoupené sprašemi, jílovitými diluviálními zeminami a rozloženými slínovci charakteru jílu vytváří izolátor zvodnělých poloh.

Podzemní voda je dotována vlivem jílovitého relativně nepropustného pokryvu pouze omezeně a to atmosférickými srážkami a je ovlivňována četností srážek v průběhu roku. Lokální mělké kvartérní zvodně situované v blízkosti vodotečí jsou závislé na srážkách a případně na dotaci vodou z přilehlých vodotečí.

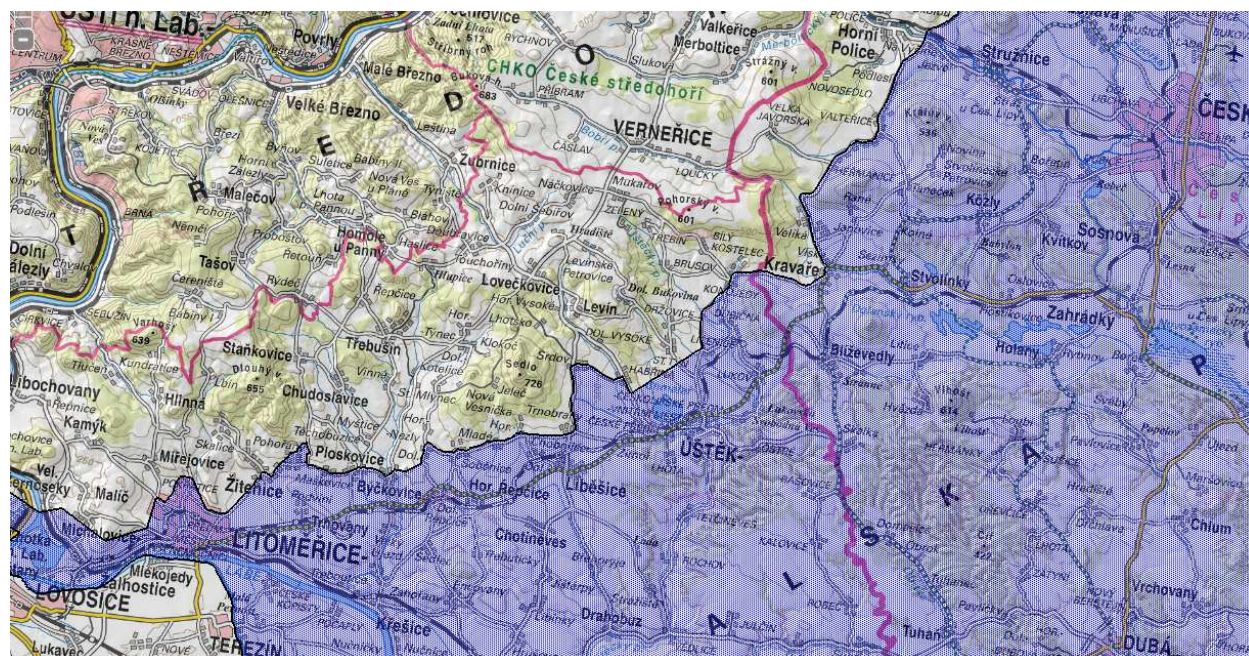
Druhý zvodnělý horizont – horizont skalního podloží je jako celek relativně nepropustný. Tento kolektor vytváří nespojitě zvodnění v puklinovém systému skalního podloží a v pískovcových klínech v turonských sedimentech. Vydatnost zvodně je závislá na četnosti diskontinuit, stupni rozpukání a typu výplně. Koeficient transmisivity T se pohybuje v rozmezí řádu $1 \cdot 10^{-6} - 1 \cdot 10^{-7} \text{ m}^2 \cdot \text{s}^{-1}$.

Hladinu podzemní vody lze v zájmové oblasti očekávat v hloubce 8 - 10 m pod stávajícím terénem, v závislosti na mocnosti kvartérních sedimentů. Pouze v těsném okolí vodotečí bude velmi mělce pod terénem.

Generální směr proudění podzemní vody je k jihu, k erozní bázi tvořené korytem řeky Labe, lokálně směřuje k místním erozním bázím tvořeným menšími vodotečemi (Ploskovický, Luční, Široký potok aj.).

Vzhledem k rozsahu prací je výše popsáno území, na kterém se v převážné většině odehrávají stavební práce a to železniční trať v úseku ŽST Žalhostice - ŽST Liběšice.

Celé území železniční trati je v CHOPAV Severočeská křída (viz obrázek. č. 23).



Obr. 23 Hranice CHOPAV Severočeská křída

(zdroj: <http://heis.vuv.cz/data/webmap>)

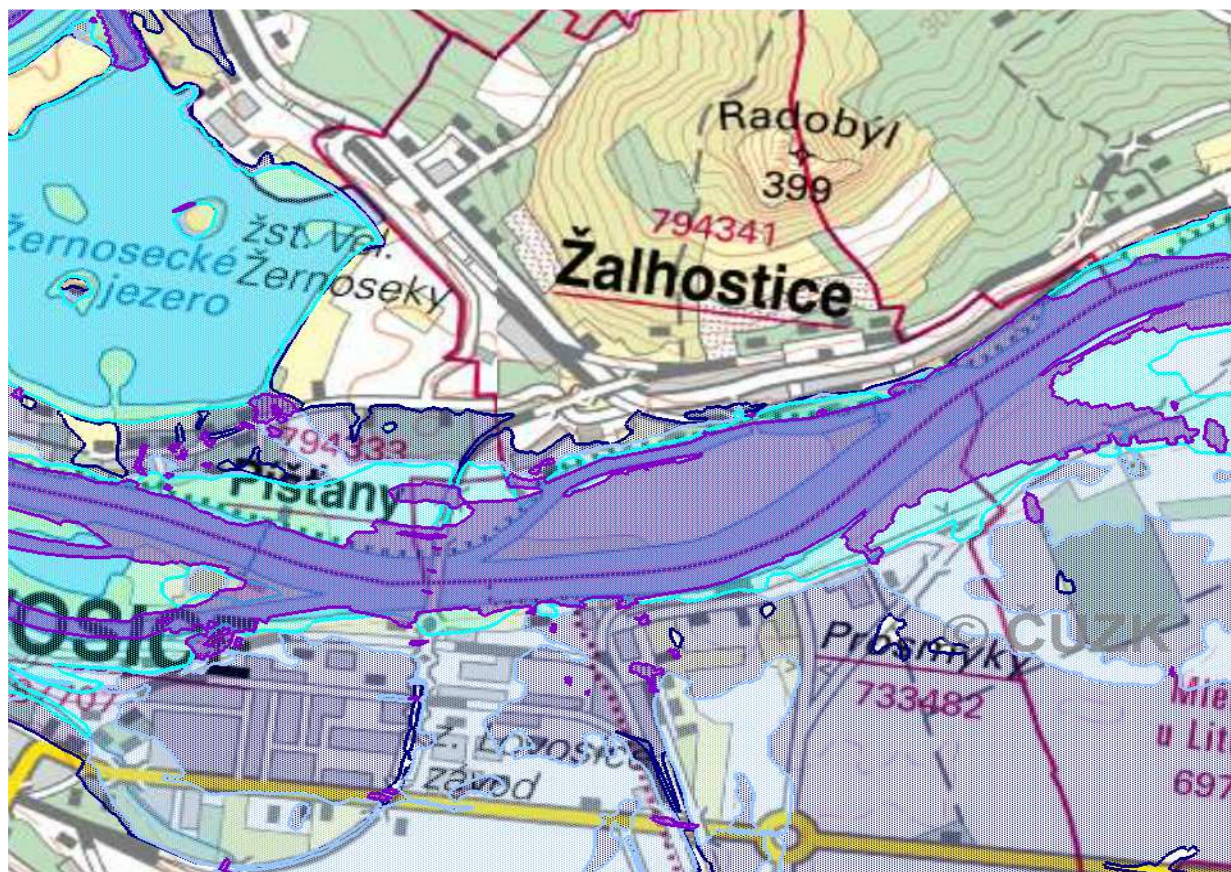
Záplavová území, aktivní zóny, protipovodňová opatření

Stávající železniční trať je vedena přes vodní toky, kdy na některých z nich (Labe a Ústřední potok) jsou stanovena záplavová území.

Záplavové území řeky Labe (viz obr. č. 24) je omezeno záplavovými čarami průtoku vody při Q_5 , Q_{20} a Q_{100} včetně aktivní zóny záplavového území a je stanoveno rozhodnutím č.j. 3282/03/ZPZ/Ko ze dne 18.3.2004.

Záplavové území Ústředního potoka (viz obr. č. 25) je stanoveno rozhodnutím č.j. 27492-20006/ZPZ/Ústřední/07/Koch ze dne 3.2.2007. Záplavové území vodního toku Ústřední potok je vymezené záplavovou čarou Q_5 , Q_{20} a Q_{100} .

x)



Obr. 24 Hranice záplavového území řeky Labe

(zdroj: <http://heis.vuv.cz/data/webmap>)



Obr. 25 Hranice záplavového území na Úštěckém potoce

(zdroj: <http://heis.vuv.cz/data/webmap>)

C.II.3 Půda**Zemědělský půdní fond (ZPF)**

Z agronomicko-ekonomického hlediska jsou zemědělské půdy řazeny do tzv. bonitačně půdně ekologických jednotek (BPEJ), jež charakterizují půdní jednotky. Jako účelové agregace BPEJ byly vytvořeny třídy ochrany zemědělských půd a soustava stupňů přednosti v ochraně.

Odnímané plochy se nacházejí na následujících BPEJ, v následující tabulce jsou řazeny podle třídy ochrany:

č.	Popis třída ochrany	BPEJ
I	Bonitně nejcennější půdy v jednotlivých klimatických regionech, převážně v plochách rovinných nebo jen mírně sklonitých, které je možno odejmout ze ZPF pouze výjimečně a to v převážně na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu.	
II	Půdy, které mají v rámci jednotlivých klimatických regionů nadprůměrnou produkční schopnost. Ve vztahu k ochraně ZPF jde o půdy vysoce chráněné, jen podmíněně odnímatelné a s ohledem na územní plánování také jen podmíněně zastavitelné	
III	Půdy v jednotlivých klimatických regionech s průměrnou produkční schopností a středním stupněm ochrany, které je možné v územním plánování použít pro eventuální výstavbu	
IV	Půdy s převážně podprůměrnou produkční schopností v rámci jednotlivých klimatických regionů s jen omezenou ochrannou, využitelné pro výstavbu	2.20.04
V	Zbývající BPEJ, které představují zejména půdy s velmi nízkou produkční schopností včetně půd mělkých, velmi svažitých, hydromorfních, šterkovitých až kamenitých a erozně nejvíce ohrožených. Většinou jde o zemědělské půdy pro zemědělské účely postradatelné. U těchto půd lze předpokládat efektivnější nezemědělské využití.	

Tab. 14 – Třídy ochrany půdy

Charakteristika pozemků dle BPEJ

2.20.04 – spadá do IV. třídy ochrany ZPF, klimatický region 2. – teplý, mírně suchý, reliéf rovinné až pahorkatinné terény se středním sklonem, zrnitost – velmi těžká, těžká

2.20.14 – spadá do IV. třídy ochrany ZPF, klimatický region 2. – teplý, mírně suchý, reliéf rovinné až pahorkatinné terény se středním sklonem, zrnitost – velmi těžká, těžká

HPJ 20 – prelozemě modální, vyluhované a melanické, regozemě pelické, kambizemě pelické i pararendziny pelické, vždy na velmi těžkých substrátech, jílech, slínech, flyši, terciérních sedimentech a podobně, půdy s malou vodopropustností, převážně bez skeletu, ale i středně skeletovité, často i slabě oglejené.

Pozn. Charakteristika HPJ je uvedena dle vyhlášky č. 546/2002 Sb., kterou se mění vyhláška 327/1998 Sb., kterou se stanoví charakteristika BPEJ a postup pro jejich vedení a aktualizaci.

Pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL)

Stavbou nedochází k dočasnému ani k trvalému záboru pozemků určených k plnění funkce lesa. Ochranná pásma lesních porostů (§14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů) jsou dotčena polohou stavby viz tabulka č. 15. Pro práci na pozemcích ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesa je třeba souhlasu příslušného orgánu státní správy lesů, dle § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů.

p.p.č.	Katastrální území	Obec	Druh kultury pozemku
658	Okřešice u České Lípy	Česká Lípa	lesní pozemek
5374	Česká Lípa	Česká Lípa	lesní pozemek
534/1	Sosnová u České Lípy	Česká Lípa	lesní pozemek
534/2	Sosnová u České Lípy	Česká Lípa	lesní pozemek
400/1	Holany	Holany	lesní pozemek
402	Holany	Holany	lesní pozemek
466	Holany	Holany	lesní pozemek
511	Holany	Holany	lesní pozemek
566	Holany	Holany	lesní pozemek
563/1	Holany	Holany	lesní pozemek
563/2	Holany	Holany	lesní pozemek
136	Zahrádky u České Lípy	Zahrádky	lesní pozemek
143	Zahrádky u České Lípy	Zahrádky	lesní pozemek
439	Zahrádky u České Lípy	Zahrádky	lesní pozemek
445/1	Zahrádky u České Lípy	Zahrádky	lesní pozemek
759	Zahrádky u České Lípy	Zahrádky	lesní pozemek
761	Zahrádky u České Lípy	Zahrádky	lesní pozemek
770	Zahrádky u České Lípy	Zahrádky	lesní pozemek
1522	Kravaře v Čechách	Kravaře	lesní pozemek
1539	Kravaře v Čechách	Kravaře	lesní pozemek
1567	Kravaře v Čechách	Kravaře	lesní pozemek
350/1	Blíževedly	Blíževedly	lesní pozemek
357	Blíževedly	Blíževedly	lesní pozemek
1290	Blíževedly	Blíževedly	lesní pozemek
505	Lukov u Úštěku	Úštěk	lesní pozemek
507/1	Lukov u Úštěku	Úštěk	lesní pozemek
114/1	Dubičná	Úštěk	lesní pozemek
125	Dubičná	Úštěk	lesní pozemek
139	Dubičná	Úštěk	lesní pozemek
140/2	Dubičná	Úštěk	lesní pozemek
217/2	Trnoblany	Liběšice	lesní pozemek
230/2	Trnoblany	Liběšice	lesní pozemek
231/1	Trnoblany	Liběšice	lesní pozemek
244/1	Trnoblany	Liběšice	lesní pozemek
45/2	Horní Řepčice	Horní Řepčice	lesní pozemek

Tab. 15 – Pozemky v ochranném pásmu lesa

Príslušné OOP budou požádány o souhlas s činností v ochranném pásmu lesa v rámci prací na navazujícím stupni projektové dokumentace (zajistí projektant před vydáním stavebního povolení pro stavbu). Podmínky stanovené v souhlasu budou zpracovány do dokumentace ve stupni Projekt (P).

C.II.4 Flóra a fauna

Biologický průzkum byl proveden na železniční trati Lovosice – Česká Lípa a to v úseku Žalhostice – Liběšice a s vybranými stavbami (propustky, mosty a přejezdy) v úseku Liběšice – Zahrádky u České Lípy včetně.

Průzkumy byly provedeny v polovině června 2014, tedy v plném vegetačním období a za podmínek, kdy živočichové byli již plně rozloženi ve svých biotopech, a rostliny odkvétaly nebo byly v plném květu, období bylo již déle po jarním aspektu.

Flóra

Při pochůzkách byla sledována trať zejména z pohledu vyskytujících se rostlin v prostoru tzv. širé trati mezi Žalhosticemi a Liběšicemi, případně v prostoru dalších objektů stavby k průzkumu a to dále přes Kravaře, Stvolínky a Zahrádky u České Lípy. Popis traťových úseků:

- I. Žalhostice – Litoměřice – trať v principu zbavená rostlin, místy hojně přeslička rolní (*Equisetum arvense*) na okrajích náspu ovsík vyvýšený (*Arrhenatherum elatius*)
- II. Litoměřice – Liběšice – trať ošetřena herbicidy, v západní části na vyvýšeném náspu souvislé porosty nepůvodní kustovnice cizí (*Lycium barbarum*), dále v okolí trati souvislé porosty křovin, převažují bez černý (*Sambucus nigra*) a růže šípková (*Rosa canina*). Ve východní části většinou jenom bylinná vegetace. Nejčastěji ovsík vyvýšený (*Arrhenatherum elatius*) a přeslička rolní (*Equisetum arvense*) a jednotlivé keře - bez černý (*Sambucus nigra*) a růže šípková (*Rosa canina*).
- III. Liběšice – Zahrádky u České Lípy – trať ošetřena herbicidy, v kolejišti často rozsáhlé porosty přesličky rolní (*Equisetum arvense*), na některých místech podél trati souvislejší porosty stromů a keřů – růže šípková (*Rosa canina*), bez černý (*Sambucus nigra*), třešeň ptačí (*Prunus avium*), slivoň švestka (*Prunus domestica*).

Popis byl věnován i tomu, jak vypadá okolí běžného propustku a to bylo popsáno následujícím způsobem:

- Na náspu železniční trati bylinná vegetace, převažuje ovsík vyvýšený (*Arrhenatherum elatius*) často hojně kopřiva (*Urtica dioica*), v okolí propustku keře, převážně růže šípková (*Rosa canina*) a bez černý (*Sambucus nigra*), dále ostružiník křovitý (*Rubus fruticosus* agg.) třešně (*Prunus avium*) a slivoně (*Prunus domestica*).

Latinské jméno	české jméno	lokalita
<i>Aegopodium podagraria</i>	bršlice kozí noha	12, 13
<i>Anthriscus sylvestris</i>	kerblík lesní	5, 14, 16
<i>Arrhenatherum elatius</i>	ovsík vyvýšený	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 15, 16
<i>Asplenium ruta-muraria</i>	sleziník routička	4
<i>Asplenium trichomanes</i>	sleziník červený	4
<i>Bromus erectus</i>	sveřep vzpřímený	11
<i>Bromus sterilis</i>	sveřep jalový	1, 3, 4, 8, 9
<i>Bromus tectorum</i>	sveřep střešní	1, 13
<i>Calamagrostis epigejos</i>	třtina křovištní	1

Tab. 16 - Soupis zaznamenaných druhů - byliny

Seznam lokalit:

1. Širá trať u Žalhostic
2. Lokální biokoridor u Litoměřic
3. Nadregionální biokoridor u Trnovan
4. Biokoridor u Ploskovic
5. Lokální biokoridor u Býčkovic
6. Biokoridor u Řepčic
7. Horní Řepčice
8. Dolní Chobotice – přejezd
9. Dolní Chobotice – 2. Přejezd a propustek – biokoridor
10. Zimoř – propustek v rámci oprav
11. Blíževedly – propustek v rámci oprav a rekonstrukce
12. Propustek u nádraží Kravaře
13. Trať u Kravař
14. Stvolínky – přejezd
15. Hostíkovice – přejezd, styk trati a silnice
16. Zahrádky u České Lípy – rekonstruovaný propustek

Latinské jméno	české jméno	lokalita
<i>Acer pseudoplatanus</i>	javor klen	1
<i>Aesculus hippocastanum</i>	jírovec maďal	11
<i>Cornus sanguinea</i>	svída krvavá	6
<i>Corylus avellana</i>	líška obecná	10
<i>Euonymus europaea</i>	brslen evropský	4
<i>Fraxinus excelsior</i>	jasan ztepilý	3, 5
<i>Lycium barbarum</i>	kustovnice cizí	2
<i>Malus domestica</i>	jabloň obecná	4, 5, 6
<i>Populus nigra</i>	topol černý	5
<i>Prunus avium</i>	třešeň ptačí	11, 13
<i>Prunus cerasifera</i>	slivoň myrobalán	5
<i>Prunus domestica</i>	slivoň švestka	11, 16
<i>Prunus padus</i>	střemcha obecná	5
<i>Prunus spinosa</i>	trnka obecná	4, 6
<i>Pyrus communis</i>	hrušeň obecná	4
<i>Quercus robur</i>	dub letní	14, 16
<i>Rosa canina</i>	růže šípková	1, 2, 3, 4, 5, 6, 10, 11, 12, 13, 16
<i>Rubus fruticosus</i> agg.	ostružiník křovitý	4, 11, 13
<i>Rubus idaeus</i>	ostružiník maliník	13
<i>Salix fragilis</i>	vrba křehká	5
<i>Sambucus nigra</i>	bez černý	2, 3, 4, 5, 6, 10, 11, 16
<i>Symphoricarpos albus</i>	pámelník bílý	10, 12
<i>Ulmus minor</i>	ilm habrolistý	4

Tab. 17 - Soupis zaznamenaných druhů - dřeviny

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.

Na trati Žalhostice – Liběšice a včetně dalších staveb v úseku trati do Zahrádek u České Lípy nebyly botanickým průzkumem nalezeny zvláště chráněné rostlinné druhy ve smyslu zákona o ochraně přírody a krajiny – č. 114/1992 Sb. a seznamu zvláště chráněných druhů vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb.

Fauna

V lokalitě záměru byl proveden zoologický průzkum pochůzkami a náslechem v období červen 2014. Lze konstatovat, že v lokalitě není možno očekávat vyšší zastoupení živočichů, než průzkum odhalil, protože průzkum proběhl v plném vegetačním období. Dále lze usuzovat, že vzhledem k původní dlouhodobé rušivé činnosti – vlaková doprava a údržba kolejí a trati a jejím následkům je velmi omezená přítomnost druhů v lokalitách kolejí a v jeho blízkosti.

druh	Počet, odhad početnosti a místo nálezu	Stupeň ochrany druhu v ČR dle vyhl. MŽP č. 395/1992 Sb.	Navrhovaná ochranná opatření
Ještěrka obecná (<i>Lacerta agilis</i>)	Nalezen pouze jeden subadultní jedinec. Na náspe trati v okolí mostu u Zahrádek	SILNĚ OHROŽENÝ DRUH	I když se jedná o silně ohrožený druh živočicha, nenavrhujeme žádná konkrétní opatření pro tento druh. Biotopem tohoto druhu jsou otevřená, vegetací zapojená místa (právě jako násypy nebo valy). Negativně se může projevit další chemické ošetřování kolejí popř. násypů (Roundap atd.) jako vedlejší produkt kdy dochází ke zmenšení potravní nabídky.
Slepýš křehký (<i>Anguis fragilis</i>)	Nalezeno 6 jedinců, na 4 lokalitách, ve všech věkových kategoriích a to jak samci, tak i samice.	SILNĚ OHROŽENÝ DRUH	I když se jedná o silně ohrožený druh živočicha, nenavrhujeme žádná konkrétní opatření pro tento druh. Biotopem tohoto druhu jsou méně zarostlá stanoviště (např. paseky, louky, řídké křoviny atd.) Všichni jedinci byli nalezeni ukryti pod nějakým nepřírodním materiálem (překližka, desky atd.). Ochrana spočívá v udržování rozptýlené zeleně v krajině, na úkor zapojených lesních celků.
Káň lesní (<i>Buteo buteo</i>)	Pozorováno několik jedinců na různých místech (především pole). Hnízdění nedoloženo a ani vzhledem k hnízdnímu biotopu druhu není o hnízdění uvažováno.		žádná
Poštołka obecná (<i>Falco tinnunculus</i>)	Pozorováno několik jedinců na různých místech (především pole). Hnízdění velmi pravděpodobné a to		žádná

	bud', ve starém stračím hnízdě nebo na stožáru vysokého napětí.		
Křepelka polní (<i>Coturnix coturnix</i>)	Akusticky pozorováno několik volajících samců (Trnovany, Kravaře) vždy v poli nebo louce.	SILNĚ OHROŽENÝ DRUH	Žádná, vzhledem k tomu, že záměr nikterak nepoškozuje biotop tohoto druhu.
Bažant obecný (<i>Phasianus colchicus</i>)	Pozorováno několik jedinců, celkem 7 jedinců na třech místech. Hnízdění na lokalitě záměru nepravděpodobné.		žádná
Holub domácí (<i>Columba livia domestica</i>)	Malá hejinka pozorována na poli okolo trati (Trnovany, Žalhostice, Kravaře) a běžně v obcích.		žádná
Holub hřivnáč (<i>Columba palumbus</i>)	Pozorováno několik jedinců, celkem okolo 10 na různých místech na lokalitě. Hnízdění na lokalitě velmi pravděpodobné (doprovodná zeleň v okolí nádraží)		žádná
Hrdlička zahradní (<i>Streptopelia decaocto</i>)	Pozorována na několika lokalitách v počtu několika jedinců (většinou v obci nebo v blízkosti nádraží). Hnízdění přímo nebo poblíž trati nezjištěno, přesto je hnízdění v trase trati pravděpodobné.		žádná
Hrdlička divoká (<i>Streptopelia turtur</i>)	Akusticky pozorován pouze jeden jedinec a to nad tratí v Žalhosticích		žádná
Kukačka obecná (<i>Cuculus canorus</i>)	Akusticky pozorováno několik samců (Žalhostice, Kravaře, Zahrádky)		žádná
Rorýs obecný (<i>Apus apus</i>)	Celkem 10- 15 jedinců zaznamenáno při lovu potravy prakticky ve všech obcích. Hnízdění ovšem nezjištěno, a to ani na nádražních budovách, přesto není vyloučeno	OHROŽENÝ DRUH	V poslední době ubývající druh, který hnízdí takřka výhradně v dutinách výškových budov (např. nádražní budovy). Proto navrhujeme při zjištění hnízdního výskytu ponechat většinu skulin. Druhu lze pomoci i ochranářským opatřením a to vyvěšením speciálních budek pro tento druh na předem vytipovaných výškových nádražních budovách.
Krutihlav obecný (<i>Jynx torquilla</i>)	Akusticky zaznamenaný druh na dvou lokalitách (Žalhostice a poblíž Úštěku). Hnízdění nezjištěno a ani se nepředpokládá, že by záměr nějak negativně zasáhl do hnízdního biotopu tohoto druhu.	SILNĚ OHROŽENÝ DRUH	Ochrana tohoto druhu spočívá v ochraně starých stromů se stromovými dutinami. Proto navrhujeme ponechání většiny vzrostlých starých stromů se stromovými dutinami podél trati. Úspěšnost hnízdění lze zvýšit i rozmístěním hnízdních budek pro tento druh. Krutihlav tyto budky

			velmi rád obydluje.
Žluna zelená (<i>Picus viridis</i>)	Akusticky pozorován na několika místech prakticky po trase trati. Hnízdění tohoto druhu na lokalitě záměru nebo v její blízkosti nepravděpodobné.		žádná
Strakapoud velký (<i>Dendrocopos major</i>)	Za dobu trvání biologického průzkumu zjištěn na mnohých místech v počtu několika jedinců (až 15). Hnízdění nezjištěno a ani se nepředpokládá, že by záměr nějak negativně zasáhl do hnízdního biotopu tohoto druhu.		žádná
Strakapoud malý (<i>Dendrocopos minor</i>)	Pozorován pouze jeden jedinec v Dubičné. Hnízdění nezjištěno a ani se nepředpokládá, že by záměr nějak negativně zasáhl do hnízdního biotopu tohoto druhu.		žádná
Skřivan polní (<i>Alauda avensis</i>)	Podél trati pozorováno na polích a loučkách několik desítek jedinců. Hnízdění nezjištěno a ani se nepředpokládá, že by záměr nějak negativně zasáhl do hnízdního biotopu tohoto druhu.		žádná
Konipas horský (<i>Motacilla cinerea</i>)	Pozorován na dvou potocích (Široký a Bobří). Hnízdění nezjištěno a ani se nepředpokládá, že by záměr nějak negativně zasáhl do hnízdního biotopu tohoto druhu.		Přesto je zahnízdění tohoto druhu možné a to ve skulinách v mostních klenbách, nebo v klenbách propustků nad vodotečemi. Proto navrhuje při jejich opravách postupovat velmi obezřetně.
Konipas bílý (<i>Motacilla alba</i>)	Po celé trati pozorován na mnohých místech, především ve vesnicích a na nádraží. Na mnohých místech i hnízdí.		žádná
Vlaštovka obecná (<i>Hirundo rustica</i>)	Několik desítek jedinců hledalo potravu nad zájmovou plochou. Lokalita slouží jako potravní. K hnízdění v zájmové lokalitě nedochází.	OHROŽENÝ DRUH	Vzhledem k tomu, že se jedná pouze o potravní lokalitu, nikoliv o hnízdicí nejsou navrhována žádná opatření.
Jiříčka obecná (<i>Delichon urbica</i>)	Několik desítek jedinců hledalo potravu nad zájmovou plochou. Lokalita slouží jako potravní. K hnízdění v zájmové lokalitě nedochází.		Vzhledem k tomu, že se jedná pouze o potravní lokalitu, nikoliv o hnízdicí nejsou navrhována žádná opatření.

Skorec vodní (<i>Cinclus cinclus</i>)	Jeden pár zjištěn pouze na Bobřím potoce mimo trasu záměru.		žádná
Střízlík obecný (<i>Troglodytes troglodytes</i>)	Akusticky (pomocí nahrávky) zjištěn u většiny propustků. V Žalhosticích i v zahrádkářské kolonii. Hnízdění nezjištěno a ani se nepředpokládá, že by záměr nějak negativně zasáhl do hnízdního biotopu tohoto druhu.		žádná
Pěvuška modrá (<i>Prunella modularis</i>)	Na celé trase záměru zastižen akusticky pouze jeden pták (poblíž Kravař). Hnízdění na lokalitě záměru možné v křovinatých, popř. stromových porostech podél trati.		žádná
Červenka obecná (<i>Erithacus rubecula</i>)	Na celé trase záměru zastiženo několik jedinců tohoto druhu na několika vhodných místech. Hnízdění tohoto druhu na zájmové lokalitě velmi pravděpodobné, v křovinách lemujících trať.		žádná
Slavík obecný (<i>Luscinia megarhynchos</i>)	Na celé trase záměru zastiženo několik jedinců tohoto druhu na několika vhodných místech (vlhká místa, ale i křoví na nádražích např. Zahrádky)	OHROŽENÝ DRUH	Ochranná opatření spočívají především v ochraně křovin a vzrostlé stromové vegetace na náspech trati.
Rehek domácí (<i>Phoenicurus ochruros</i>)	Na celé trase záměru zastiženo několik jedinců tohoto druhu na několika vhodných místech. Hnízdění tohoto druhu na zájmové lokalitě velmi pravděpodobné (nádražní zařízení).		žádná
Rehek zahradní (<i>Phoenicurus phoenicurus</i>)	Pozorován pouze jeden samec v porostu na náspu vedle přejezdu v Žalhosticích. Hnízdění tohoto druhu na zájmové lokalitě velmi pravděpodobné.	OHROŽENÝ DRUH	Ochranná opatření spočívají především v ochraně křovin a vzrostlé stromové vegetace na náspech trati.
Drozd zpěvný (<i>Thurdus philomelos</i>)	Několik jedinců zastiženo v keřové a stromové vegetaci podél trati, především ve vesnicích. Hnízdění několika párů na lokalitě záměru pravděpodobné.		žádná

Kos černý (<i>Turdus merula</i>)	Několik jedinců zastiženo v keřové a stromové vegetaci podél celé trati, především ve vesnicích. Hnízdění několika párů na lokalitě záměru pravděpodobné.		žádná
Pěnice pokřovní (<i>Sylvia curruca</i>)	Akusticky pozorováno několik jedinců tohoto druhu v křovinatých pásích podél trati. Hnízdění na lokalitě záměru pravděpodobné.		žádná
Pěnice hnědokřídlá (<i>Sylvia communis</i>)	Slyšena pouze na jednom místě na náspu poblíž Blíževedel. Dá se očekávat, že bude ve vhodných biotopech po celé trati. Hnízdění na lokalitě záměru pravděpodobné.		žádná
Pěnice slavíková (<i>Sylvia borin</i>)	Ve více jedinců zastiženo v zarostlých na mnohých místech v lokalitě záměru. Hnízdění pravděpodobné.		žádná
Pěnice černohlavá (<i>Sylvia atricapilla</i>)	Ve více jedinců zastiženo v křovinách a stromořadí podél celé trati, i v osamocených křovích mezi poli. Hnízdění tohoto druhu na lokalitě záměru velmi pravděpodobné.		žádná
Budníček menší (<i>Phylloscopus collybita</i>)	Ve více jedinců zastiženo v křovinách a stromořadí podél celé trati. Hnízdění tohoto druhu na lokalitě záměru velmi pravděpodobné.		žádná
Budníček větší (<i>Phylloscopus trochilus</i>)	Pozorován pouze akusticky na dvou místech. Hnízdění tohoto druhu na lokalitě záměru velmi pravděpodobné.		žádná
Sýkora koňadra (<i>Parus major</i>)	Ve více jedinců zastiženo na více místech na lokalitě záměru, především v křovinatém popř. stromovém pásu podél celé trati. Jeden z nejpočetnějších druhů na lokalitě (po pěnici černohlavé a vrabci polním). Hnízdění na lokalitě velmi pravděpodobné.		žádná
Sýkora modřinka (<i>Parus caeruleus</i>)	Několik jedinců zastiženo v křovinách lemujících trať. Hnízdění tohoto druhu na		žádná

	lokalitě záměru pravděpodobné.		
Mlynařík dlouhoocasý (<i>Aegithalos caudatus</i>)	Zastiženo hejtno o 7 jedincích, je zde možnost, že se jednalo o pár s vyvedenými mláďaty a to v Žalhosticích. Hnízdění tohoto druhu na lokalitě záměru velmi pravděpodobné.		žádná
Brhlík lesní (<i>Sitta europea</i>)	Zastižen pouze jeden jedinec v porostu v Žalhosticích, určitě bude tento druh běžnější a to především podél vodotečí. Hnízdění tohoto druhu na lokalitě záměru velmi pravděpodobné.		žádná
Šoupálek dlouhoprstý (<i>Certhia familiaris</i>)	Zastižen na několika málo místech, většinou u vodotečí (Kravaře, Blíževedly). Hnízdění tohoto druhu na lokalitě záměru velmi pravděpodobné.		žádná
Ťuhák obecný (<i>Lanius collurio</i>)	Zastižen na dvou místech u Blíževedel. Zarůstající náspy podél trati jsou pro tento druh ideálním biotopem, a proto jeho početnost bude větší. Hnízdění tohoto druhu na lokalitě záměru velmi pravděpodobné.	OHROŽENÝ DRUH	Ochranná opatření spočívají především v ochraně rozptýlených křovin a vzrostlé stromové vegetace na náspech trati.
Straka obecná (<i>Pica pica</i>)	Zastižen v několika exemplářích takřka ve všech biotopech nacházejících se na lokalitě záměru a zároveň nalezeno několik starších hnízd tohoto druhu (především ve vesnicích a městské zeleni). Hnízdění na lokalitě záměru velmi pravděpodobné.		žádná
Sojka obecná (<i>Garrulus glandarius</i>)	Při průzkumu pozorováno několik jedinců tohoto druhu, vždy se jednalo o nehnízdící ptáky (hnízdí biotop tohoto druhu je jiný). Hnízdění na lokalitě záměru je pravděpodobné.		žádná
Krkavec velký (<i>Corvus corax</i>)	Zastižen několikrát na přeletu přes lokalitu záměru, na více místech. Největší hejno tvořilo 6 jedinců. Hnízdění na lokalitě záměru nepravděpodobné.	OHROŽENÝ DRUH	Vzhledem k tomu, že se jedná pouze ptáky, kteří na lokalitě záměru nebo v jeho těsné blízkosti nehnízdí, nejsou navrhována žádná ochranná opatření.

Špaček obecný (<i>Sturnus vulgaris</i>)	Při jedné návštěvě zaznamenáno největší hejno 50 jedinců. Což řadí tento druh mezi nejpočetnější druh pozorovaný na lokalitě záměru. Hnízdění nezjištěno, přesto velmi pravděpodobné.		žádná
Vrabec domácí (<i>Passer domesticus</i>)	Několik málo jedinců zaznamenáno v obcích nacházejících se podél trati, mimo zastavěné plochy nebyl pozorován ve společnosti s početnějším vrabcem polním. Hnízdění na lokalitě záměru pravděpodobné.		žádná
Vrabec polní (<i>Passer montanus</i>)	Jeden z nejpočetnějších ptačích druhů zaznamenaný na většině plochy lokality záměru (především tam, kde trať vede mezi poli, nebo poblíž vodotečí). Hnízdění tohoto druhu na lokalitě záměru velmi pravděpodobné.		žádná
Pěnkava obecná (<i>Fringilla coelebs</i>)	Početně pozorovaný druh na většině vhodných biotopů. Hnízdění na lokalitě záměru pravděpodobné.		žádná
Konopka obecná (<i>Carduelis cannabina</i>)	Několik málo jedinců zastiženo v korunách větších stromů (mnohdy lípy) v obcích a městech podél trati. Hnízdění na lokalitě záměru možné.		žádná
Stehlík obecný (<i>Carduelis carduelis</i>)	Několik málo jedinců zastiženo v korunách větších stromů, na rozdíl od konopky nacházen i mimo zastavěnou plochu. Hnízdění na lokalitě záměru pravděpodobné.		žádná
Zvonek zelený (<i>Carduelis chloris</i>)	Několik málo (do 10 jedinců) jedinců zastiženo v korunách větších stromů, (mnohdy lípy) v obcích a městech podél trati. Hnízdění na lokalitě záměru možné.		žádná
Zvonohlík zahradní (<i>Serinus serinus</i>)	Zastižen pouze na čtyřech lokalitách (Žalhostice, Úštěk, Kravaře a Blíževedly). Hnízdění na lokalitě záměru možné.		žádná
Strnad obecný (<i>Emberiza citrinella</i>)	Druh pozorovaný na zarůstajících náspech trati		žádná

	na mnohých lokalitách. Hnízdění velmi pravděpodobné v křovinách.		
Kuna skalní (<i>Martes foina</i>)	Výskyt kuny skalní byl zaznamenán podél celého úseku trati a to pomocí trusu.		žádná
Liška obecná (<i>Vulpes vulpes</i>)	Trus lišky nalézán pouze ojediněle mimo zastavěná území.		žádná
Zajíc obecný (<i>Lepus europaeus</i>)	Pozorováno několik jedinců.		žádná
Srnc obecný (<i>Capreolus capreolus</i>)	Dle otisků stop na okolních polích patří srnc mezi běžné druhy savců.		žádná
Prase divoké (<i>Sus scrofa</i>)	Dle otisků stop na okolních polích patří prase mezi běžné druhy savců.		žádná

Tab. 18 - Soupis zaznamenaných druhů

Obojživelníci

Železniční trať jako taková nepředstavuje biotop, který by skýtal vhodné podmínky pro výskyt či rozmnožování zástupců obojživelníků.

Plazi

Během terénních průzkumů byla zaznamenána přítomnost ještěrky obecné (*Lacerta agilis*), která je dle vyhlášky 395/1992 Sb., v platném znění, řazena mezi druhy silně ohrožené. Jedinci ještěrky i přes intenzivní provoz využívají okraje naspů zejména ke slunění a sběru potravy.

V širším okolí záměru lze dále ve vazbě na zahrady očekávat výskyt silně ohroženého slepýše křehkého (*Anguis fragilis*).

Ptáci

V trase záměru a nejbližším okolí bylo zjištěno či lze předpokládat výskyt běžných druhů ptáků. V okolí rybníka Chmelař a pak směrem k Ličenici se vyskytuje a hnízdí jeřáb popelavý.

Posuzováním 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. Z hlediska nalezených živočichů převažují ohrožené druhy ptáků, kteří při vhodném načasování stavby (podzim – zima) nebudou rekonstrukcí stavby vůbec dotčeni.

Savci

V současnosti působí většina trati jako migrační bariéra. Buď je trať umístěna do úvozu, nebo na náspu mezi poli, což pro velké druhy savců je při migraci problém. Trati prochází registrovaný dálkový migrační koridor v ČR – v km 60,825 u navrženého propustku (proto většina obratlovců (tam kde to lze) používá k přechodu trati právě zděné propustky s velkou světlostí).

Ze zoologického hlediska patří mezi nejvýznamnější biotopy na trati porosty svahů s rozptýlenými křovinami a zarůstajícími náspy.

Kácení dřevin

V rámci přípravy záměru není uvažováno s náhradní výsadbou. V případě, že ze strany DOSS bude náhradní výsadba předepsána, bude podrobně řešena v navazujících stupních projektové dokumentace.

Pro kácení dřevin, které svými parametry podléhají povolení ke kácení dřevin, požádá projektant dokumentace ve stupni projekt (pro stavební povolení) o toto povolení na příslušných obecních úřadech, vč. náležitostí stanovených vyhláškou č. 395/1992 Sb., §8.

Záměr si vyžádá kácení dřevin rostoucích mimo les. V rámci zpracování přípravné dokumentace byl proveden dendrologický průzkum (Ing. Martin Černý, Dis., 09/2014), v kterém je rozsah kácených dřevin přehledně zpracován. Dendrologický průzkum viz příloha č.5.

C.II.4 Kulturní památky

Jako vstupní podklady byly využity informace a mapové podklady poskytnuté investorem. Informace o kulturních památkách a archeologických nálezech byly získány z internetových stránek NPÚ a mapového portálu NPÚ <http://mapy.npu.cz/>.

Stavba se bude provádět na území s možností výskytu archeologických nálezů (kategorie I. a kategorie III., dle Státního archeologického seznamu):

- UAN I. – území s pozitivně prokázaným výskytem archeologických nálezů
- UAN III. - území, které mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, ale výskyt archeologických nálezů nebyl doposud pozitivně prokázán, pravděpodobnost výskytu je 50%.

V místě stavby se jedná o urbanizované území, dotčené v minulosti výstavbou a úpravami železniční trati. Výskyt jakýchkoliv archeologických nálezů se vzhledem k rozsahu stavby nepředpokládá. 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.

Pozn.odst. 2 § 22 zákonu č. 20/1987 Sb.

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. Jeli 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.

Stavba leží mimo památkovou zónu města Litoměřice. Část stavby se nalézá v ochranném pásmu MPR Litoměřice. Památková zóna byla stanovena výnosem ministerstva kultury ČR ze dne 27. října 1978 č.j. 22260/78. Historické jádro města Litoměřice bylo prohlášeno podle § 4 odst. 1 zák. č. 22/1958 Sb. o kulturních památkách za památkovou rezervaci a rozhodnutím vydaným odborem kultury ONV Litoměřice dne 20. 8. 1990 pod č.j. 1087-90 bylo zřízeno památkové ochranné pásmo městské památkové rezervace Litoměřice.

Ochranné pásmo MPR bylo vyhlášeno Okresním národním výborem Litoměřice rozhodnutím ze dne 20. 8. 1990, č.j. 1087 – 90. Toto ochranné pásmo zasahuje k tělesu revitalizované trati. Revitalizace bude projednána s Národním památkovým ústavem (NPÚ) pro území památkového ochranného pásma Městské památkové rezervace Litoměřice (územním odborném pracovišti - ÚOP v Ústí nad Labem).

V ŽST Liběšice se v blízkosti stanice nalézá areál zámku (kulturní památka). Hranice areálu přiléhá k pozemkům železniční stanice. Stávající kulturní památka není stavbou nijak ovlivněna.

Stavba leží mimo památkovou rezervaci města Úštěk vyhlášenou výnosem MK ČSR čj. 13.602/80-VI/1 ze dne 28. 7. 1980 o prohlášení historického jádra města Úštěku za památkovou rezervaci. Část stavby se nalézá v ochranném pásmu památkové rezervace stanoveném rozhodnutím ONV v Litoměřicích o zřízení ochranného pásma městské památkové rezervace Úštěk čj. 1086/90 ze dne 20. 8. 1990.

Ovlivnění kulturních památek v okolí uvažovaného záměru nelze předpokládat.

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.

D. ÚDAJE O VLIVECH ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

1. CHARAKTERISTIKA MOŽNÝCH VLIVŮ A ODHAD JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI

Vliv revitalizace je v následujících kapitolách hodnocen

1. z hlediska velikosti vlivu jako – nulový (nemá žádný vliv), malý, střední, velký, velmi velký (vliv záměru je takový, že znamená úplnou likvidaci dané složky)

2. z hlediska doby trvání vlivu jako – nulový, dočasný (vliv trvá po dobu realizace záměru, případně po určitou krátkou dobu jeho provozu) a trvalý (vliv záměru je od jeho realizace trvalý)

3. z hlediska významnosti jako – nulový, nevýznamný, málo významný, středně významný, významný, velmi významný

Vlastní stavba je hodnocena ve dvou rovinách vlivů na životní prostředí, a to:

- přímý zásah do dané složky životního prostředí v rozmezí osy trati + 2 m na každou stranu
- koridor širšího zájmového území v rozmezí 3 m od osy trati až 100 m na každou stranu.

V místech stavby, kde může dojít k poškození či ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí, jsou navržena nápravná opatření.

D.1.1 Vlivy na obyvatelstvo včetně sociálně ekonomických vlivů

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.

Hlavními faktory, které lze v dotčené lokalitě očekávat v souvislosti s výstavbou a provozem záměru, a které mohou být záměrem významněji ovlivněny, budou hluk a znečištění ovzduší, především v 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 kázní a systému kontroly, zda se podaří snížit negativní vliv stavby na bezprostřední okolí. Z důvodu výstavby jsou navrženy výluky železniční a silniční dopravy, které jsou uvedeny dále.

Železnice

- během revitalizace trati dojde k vyloučení železničního provozu v celém traťovém úseku. V tomto období bude železniční doprava řešena náhradní autobusovou dopravou. V úseku Žalhostice – Litoměřice je navržena nepřetržitá výluka 151 dní
- v úseku Úštěk - Česká Lípa výluka v délce 3 měsíce

Silnice

- uzavření železničního přejezdu v km 40,081 – 5 dní
- uzavření železničního přejezdu v km 40,800 – 5 dní
- uzavření železničního přejezdu v km 41,487 - 5 dní
- uzavření železničního přejezdu v km 41,715 – 5 dní
- uzavření železničních přejezdů v km 44,267, 44,694 59,696, 62,291, 62,783, 65,725, 67,487, 74,557, 76,078, 76,540 a 77,012 – 2 dny
- uzavření železničního přejezdu v km 45,442 – 5 dní
- uzavření železničního přejezdu v km 46,827 – 5 dní

- uzavření železničního přejezdu v km 47,949 – 3 dny
- uzavření železničního přejezdu v km 48,926 – 5 dní
- uzavření komunikace z důvodu rekonstrukce železničního mostu v km 51,311
 - o snesení stávající konstrukce – 1 den
 - o osazení nových nosníků – 2 týdny
- uzavření železničního přejezdu v km 54,358 – 5 dní
- uzavření železničního přejezdu v km 55,163 – 5 dní
- uzavření železničního přejezdu v km 55,751 – 5 dní
- uzavření železničního přejezdu v km 56,944 – 5 dní
- uzavření železničního přejezdu v km 57,226 – 5 dní

Vliv záměru na obyvatelstvo lze pro období realizace hodnotit jako relativně významný avšak z hlediska délky trvání jako dočasný vliv. Při provozu záměru budou faktory pohody výrazně zlepšeny.

D.1.2 Vliv záměru na veřejné zdraví (hluk, vibrace)

Z hlediska potenciálního ovlivnění veřejného zdraví přicházejí v rámci realizace a provozu záměru teoreticky v úvahu faktory fyzikální (hluk, vibrace), chemické (znečišťování ovzduší, vody a půdy) a psychosociální (rušení pohody aj.). Hlavním škodlivým vlivem železniční dopravy je hluk a to nejen v období provozu, ale i v období výstavby.

Vlivy na veřejné zdraví jsou dány zejména vlivem na ovzduší, na hlukovou situaci v území a možnost šíření vibrací.

Emise

Období z výstavby a provozu

Dočasným negativním působením v průběhu realizace záměru bude zvýšená prašnost v bezprostředním okolí staveniště zejména při realizaci zemních prací (výměna šterkového lože). 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, skrápění ploch zařízení stavenišť a komunikací v suchém období roku a při provozu recyklační linky.

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 ZAST Ploskovic, k.ú. Býčkovice. Přeprava materiálu k recyklaci se předpokládá silniční dopravou. Pro provoz zařízení výše uvedených zdrojů znečištění ovzduší byla zpracována Rozptylová studie (příloha č. 3) ovlivňující okolí provozu recyklační linky emisemi PM₁₀.

Vliv na imisní situaci při výstavbě lze hodnotit jako dočasný, málo významný.

Vliv provozu revitalizace trati bude mít středně významný vliv na stávající imisní zátěž (dojde k jejímu snížení) z hlediska doby trvání to bude změna trvalá.

Hluk**Při výstavbě**

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.

Před zahájením realizace záměru bude zpracována a projednána s příslušnou KHS hluková studie pro recyklační linku pro etapu výstavby včetně příslušných technických a organizačních opatření k zajištění hygienického limitu v ekvivalentní hladině akustického tlaku A pro hluk ze stavební činnosti.

Ovlivnění výstavbou bude dočasné, v místech instalace mobilní recyklační linky jako významné, ale umístěno mimo obytnou zástavbu.

Ve výhledovém stavu dojde revitalizací ke snížení hlučnosti vlivem zlepšení kolejového svršku, ale zároveň i k zhoršení vlivem předpokládaného nárůstu intenzit dopravy. Po odstranění stávajících propadů rychlosti dojde ke zvýšení maximální možné rychlosti dle následující tabulky.

Důvod omezení	V130 (km/h)	V (km/h)	V3 (km/h)	Dopravna (km)	V3 (km/h)	V (km/h)	V130 (km/h)	Důvod omezení
	(80)	(80)		ŽST Lovosice 36,367				
	90	90		36,922		80	80	obl
obl	85	80		39,165		90	90	
		85		39,460		80		obl
	70	65		40,440		85	85	obl
				ŽST Žalhostice 40,447				
obl	75	70		40,835		65	70	obl
	80	75		40,977		70	75	obl
obl	65	60		42,134		75	80	
obl	55	50		43,070		60	65	obl
obl	65	60		43,113		50	55	obl
obl	60	55		43,649			65	obl
centrální přech.	50	50		43,900				
				ŽST Litoměřice hor.n. 44,064				
				44,135		60	60	
obl	60	60		44,145		50	50	centrální přech.
obl	95	90		44,709		60	60	obl
	100	100		45,198		90	95	obl
obl	50	50		47,121		100	100	
obl	80	80		47,791		50	50	obl
obl	70	65		48,761		80	80	obl
obl	90	85		50,218		65	70	obl
obl		80		51,287		85		obl
obl	75	70		51,867		80	90	obl
obl	70	65		52,142		70	75	obl

obl	90	80		54,221		65	70	obl
obl	70	65		55,316		80	90	obl
obl	60	60		57,597		65	70	obl
				ŽST Liběšice 57,745				
přev	50	50		59,710		60	60	
v bez z	40	40		61,415		50	50	přev
				ŽST Úštěk 61,915				
	60	60		62,280		40	40	v bez z
přev	50	50		63,900		60	60	
v bez z	40	40		69,190		50	50	přev
				ŽST Blíževedly 69,468				
přev	50	50		69,620		40	40	v bez z
	60	60		73,737		50	50	přev
	70	70		84,529		60	60	
	65	65		85,053		70	70	
				ŽST Česká Lípa 85,203		(65)	(65)	

Tab. 19 - Omezení nejvyšší traťové rychlosti (cílový stav)

80 – traťová rychlost ze související akce „Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení žst. Lovosice“

80 – traťová rychlost ze související akce „II/247 Přivaděč k průmyslové zóně Prosmyky II. část, 1. etapa větev Michalovická“

80 – traťová rychlost ze související akce „Modernizace ŽST Česká Lípa“

přev – nedostatečné nebo chybějící převýšení

obl – nevyhovující poloměr oblouku

v bez z – výhybky nezávislé na hlavních návěstidlech

V3 – rychlost pro hnací vozidla skupiny přechodnosti 3

Pro stanovení a hodnocení současného a výhledového hluku z provozu byla zpracována Hluková studie (HaskoningDHV Czech Republic s.r.o. 10/2014). Cílem studie bylo posoudit splnění hlukových limitů po revitalizaci a s výhledovými intenzitami drážní dopravy na akustickou situaci v obcích Žalhostice, Píšťany, Litoměřice, Trnovany, Křešice, Býčkovice, Ploskovice, Liběšice, Horní Řepčice, Chotiněves, Liběšice, Zahrádky. Pro modelaci hlukové zátěže byl použit program Hluk+ ve verzi 10 s modulem pro výpočet velkého území. Tento software matematickým výpočtovým algoritmem vypočte v bodech hladinu akustického tlaku $A_{L_{Aeq,T}}$. Výstupem jsou konkrétní čísla v referenčních bodech a hlukové mapy (izofony a izopásma). Pro program HLUK+ se nejistoty výsledků výpočtů rovněž pohybují nejvýše do +/- 2dB (průměrná +/- 1,5 dB) od konvenčně správné hodnoty L_{Aeq} pro posuzované situace, což je hodnota, která koreluje s nejistotami výsledků terénních měření dopravního hluku.

Výchozím krokem před simulací zdrojů hluku je modelace reliéfu a pokryvu krajiny, výchozí terén je modelován jako pohltivý. Tento digitální model povrchu byl vytvořen z digitálního modelu terénu (vrstevnice ZABAGED – vč. násypů, zářezů a valů), vegetačního pokryvu (skutečný lesní porost dle ortofotomap) a budov (budovy RUIAN) doplněných o jejich výšku. Nakonec byla krajina doplněna o existující hlukové bariéry, tj. objekty (domy) a protihlukové stěny. Hluková studie je přílohou č. 2 tohoto oznámení.

Realizace záměru

Součástí zpracované hlukové studie je vyhodnocení hluku z provádění stavby. Hlavními bodovými zdroji hluku po dobu výstavby záměru budou stavební mechanizmy nasazené v průběhu stavebních a zemních prací. Hlavním liniovým zdrojem bude stavební doprava. Předpokládá se nasazení běžných stavebních mechanismů – bagry, nakladače, nákladní auta, hutní mechanizmy 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.

V rámci zpracované hlukové studie bylo u dvou objektů zjištěno možné překročení hlukových limitů při realizaci stavby.

lokalizace CHVePS	překročení hlukových limitů	návrh opatření
Trnovany č.p. 5 bývalý drážní objekt objekt pro bydlení severní fasáda (přiléhá k trati) referenční bod 38	hluk 2015+ DEN 71,2 dB překročeno o 6,1 dB	Práce, prováděné blíže objektu než 20m, budou provozovány nejvýše 4 hodiny denně. To umožní redukcí -6 dB výkonu zdroje a váženou hladinu hluku snížit pod hlukový limit. Na základě organizačního opatření je výsledná hluková zátěž $L_{Aeq,16h} = 63,7 \text{ dB} < \text{limit} = 65 \text{ dB}$
Horní Řepčice č.p. 57 rodinný dům jihovýchodní fasáda referenční body 58, 59	hluk 2015+ DEN 66,3 dB překročeno o 1,3 dB	Práce, prováděné blíže objektu než 20m, budou provozovány nejvýše 8 hodin denně. To umožní redukcí -3 dB výkonu zdroje a váženou hladinu hluku snížit pod hlukový limit. Na základě organizačního opatření je výsledná hluková zátěž $L_{Aeq,16h} = 62,8 \text{ dB} < \text{limit} = 65 \text{ dB}$

Tab. 20 – Lokalizace míst s překročením limitů pro hluk při provádění stavby

Pokud budou dodrženy podmínky navržených opatření (viz tabulka č. 20), lze dosáhnout snížení hlučnosti u některých strojů (především stacionárních – okružní pila, kompresor) až o 12- 20 dB (A). Jednoznačně však tyto hodnoty nelze garantovat, neboť závisí na mnoha dalších faktorech. U mobilních strojů je omezení jejich hlučnosti technickými opatřeními velmi obtížné (např. nákladní automobily, bagry, jeřáby apod.). 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. Nad rámec organizačních opatření tj. časového omezení rozsahu prací, je nutno postupovat u objektů (viz tabulka č. 20).

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 na železniční trati zahrnuto území, ve kterém se obytná zástavba nachází v blízkosti revitalizované části železniční trati. Pro tvorbu modelu byly použity veškeré dostupné podklady.

Závěry akustické studie:

Podle ustanovení nařízení vlády č. 272/2011 Sb. v aktuálním znění se hygienický limit hluku v ekvivalentní hladině akustického tlaku A stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku $A_{L_{Aeq,T}}$ (rovná se 50 dB) a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době.

Na základě analýzy dostupných podkladů společností HaskoningDHV CZ, s.r.o. a na základě z nich modelované akustické situace pro stav roku 2013 a výhled 2015+ vždy pro den a noc. Ze studie nevzešlo žádné překročení hlukových limitů u chráněných prostorů venkovních staveb pro realizaci stavby. Ve studii nebyla zohledněna stará hluková zátěž, vzhledem k tomu, že výpočtové body splňují požadavky na základní limit DEN 60/55 resp. NOC 55/50.

Potvrzení nebo vyvrácení zjištění, že nedojde po realizaci záměru k překročení limitů ve vnitřním a vnějším, chráněném prostoru staveb bude po realizaci ověřeno terénním měřením.

D.1.3 Vliv záměru na ZPF a PUPFL

Vliv na ZPF

Míra vlivu na zemědělský půdní fond je dána zásahem záboru do jednotlivých tříd ochrany zemědělské půdy, které vycházejí z bonity půdy.

Třída ochrany	Celková plocha trvalého záboru v m ²
I.	0
II.	0
III.	0
IV.	26
V.	0

Tab. 21 – výměra záborů dle třídy ochrany

Stavba „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“, probíhá pouze ve stávající železniční trati, vyjmutí ze ZPF bude třeba pouze pro narovnání stávajícího stavu. Na stávajících pozemcích dráhy bude provedena revitalizace železniční trati, trvalý zábor tvoří výjimku, která je způsobena velmi blízkou hranicí drážního pozemku v ose koleje (3 m), nikoliv změnou polohy koleje. Rozsah potřebných trvalých záborů ZPF bude celkem 26 m². Trvalým zábohem ZPF budou dotčeny (dle dostupných mapových podkladů a údajů KN) následující bonitované půdně ekologické jednotky – 2.20.04 a 2.20.14, které jsou zařazeny do IV. třídy ochrany.

Vzhledem k tomu, že se jedná o pozemky navazující na stávající těleso dráhy, lze konstatovat, že vliv na půdu bude akceptovatelný.

Vlivy na PUPFL

Revitalizace trati probíhá pouze na stávajícím železničním tělese, poř. v jeho nejbližším okolí. Vyjmutí z PUPFL nebude potřeba. Vzhledem k tomu, že trasa stávající železniční trati je vedena i lesnatým územím, bude dotčeno ochranné pásmo lesa.

Vliv realizace záměru na PUPFL lze označit za nevýznamný z hlediska délky trvání za dočasný.

Vliv na znečištění půdy

Vlastní etapa výstavby představuje určité riziko ohrožení kvality půd a horninového prostředí, zejména v případě havárie. Pro minimalizaci tohoto rizika jsou navržena opatření, která již byla prezentována v předcházejících částech předkládaného oznámení. Provozem záměru nebude docházet ke znečištění půdy.

Vliv záměru na znečištění půdy je nulový.

D.1.4 Vlivy na povrchové vody a podzemní vody

Část železniční trati je ve styku s vymezeným záplavovým územím řeky Labe, jedná se o trať v km cca 38,06 – 39,5. V tomto úseku železniční trati jsou navrženy pouze úpravy stávající kabelizace, případně kabelizace nová a v zastávce Lovosice závod bude vybudován nový automatický rozhlasový systém.

Vodní toky

Při výstavbě

V době výstavby bude využit stávající systém odvodnění trati. V případě zemních prací na úpravě železničního spodku a svršku bude v místech, kde má půda sklon k erozi použito podélného odvodnění pláň, např. příkop na okraji pláň spodku s odvodem vody odolným proti erozi. Stávající odvodnění kolejíště je řešeno systémem trativodů a příkopů, případně navazujících drážních kanalizací s následným zaústěním do místních vodních toků. Při realizaci záměru bude ve vybraných úsecích trati provedena úprava stávajících trativodů, které budou napojeny do stávající drážní kanalizační sítě. V km 45,999 (SO 06-21-04), 46,058 (SO 06-21-05) 70,679 (SO 12-21-06) budou zrušeny bez náhrady stávající drážní propustky, které původně převáděly odvodňovací příkopy pod železniční trati.

K rekonstrukci nebo přestavbě je navržen 1 propustek (SO 06-21-07, Železniční propustek v km 47,200) přes vodní tok vedený v centrální evidenci vodních toků. Stavební úpravy propustku budou řešeny v souladu s metodikou „Metodika křížení komunikací a vodních toků s funkcí biokoridorů, AOPK ČR 1995“. Jedná se o Trnovanský potok ID 10230795 ve správě Povodí Ohře s.p. v km 47,200 železniční trati. Vodoteč je převedena pod železniční trati stávajícím propustkem, který je v nevyhovujícím stavu a jeho konstrukce zasahuje do obrysu nutného kolejového lože.

Záplavová území

Stávající železniční trať je vedena přes vodní toky, kdy na některých z nich (Labe a Úštěcký potok) jsou 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. V km 38,100 – 39,400 železniční trať prochází nad záplavovým územím Q100 řeky Labe. V celém tomto území je kolej vedena buď na železničním náspu, nebo prochází přes železniční most vedoucí přes řeku Labe. V tomto úseku tratě dojde pouze k pokládce kabelové trasy zabezpečovacího zařízení a k osazení reproduktorů rozhlasu v zastávce Lovosice závod.

Záplavové území Úštěckého potoka je stanoveno rozhodnutím č.j. 27492-20006/ZPZ/Úštěcký/07/Koch ze dne 3.2.2007. Záplavové území vodního toku Úštěcký potok je vymezené záplavovou čarou Q5, Q20 a Q100. V tomto úseku trati nejsou prováděny žádné práce.

Z výše uvedených důvodů se nepředpokládá zpracování Povodňového plánu ani v navazujících dokumentacích, vyjádření příslušných vodoprávních úřadů bude doloženo k žádosti o stavební povolení.

Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV)

Téměř celý úsek trati (kromě krátkého úseku u Lovosic) se nachází v území CHOPAV Severočeská křída. Záměr revitalizace trati byl projednán s odborem životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Ústeckého kraje (viz. příloha 4.7, část H), kde z hlediska ochrany vod nejsou kladeny žádné připomínky. Součástí projektové dokumentace stavby bude zpracován havarijný plán.

Ochranná pásma vodních zdrojů

V blízkosti stávající železniční trati se vyskytují ochranná pásma vodních zdrojů, do kterých není stavbou zasahováno.

- Liběšice vrt – rozhodnutí č.j. Vod 2/7/1983 ze dne 28. 04. 1984. Hranice ochranného pásma II. stupně je vedena vpravo souběžně s náspem železniční trati od km cca 58,8 do km cca 60,2 Lukov a Lukov zářez – rozhodnutí č.j. Vod 2/7/1983 ze dne 15. 5. 1985. Hranice ochranného pásma II. stupně jde vlevo souběžně nebo v těsné blízkosti železniční trati od km cca 66,0 do km cca 67,5.
- Ochranné pásmo II. stupně pro 2 pramenní jímky – vodojem a vodovod Kravaře. Hranice ochranného pásma je vedena v blízkosti železniční trati od km cca 70,2 do km cca 70,4

V úseku Úštěk – Česká Lípa jsou stavbou řešeny pouze čtyři železniční přejezdy, u kterých dojde pouze k výměně PZZ – výstražného kříže a kabeláže.

Vodoprávní úřad bude požádán o souhlas s činností v ochranném pásmu vodního zdroje. Podmínky stanovené v souhlasu budou zpracovány do dokumentace.

Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod

V zájmovém území stavby neleží žádná ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod (dále jen „ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů“), ani s nimi není v dotyku.

V době výstavby bude pitná voda na stavenišťe dovážena balená. Vodovodní přípojky pro stavenišťe záměru nebudou zřizovány. Vliv záměru na místní zdroje a zásobování pitnou vodou bude nulový.

Na stavenišťi budou pouze chemická mobilní WC. Sprchy nebo umývárny nebudou na stavenišťi zřizovány.

Ve fázi provozu

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.

Odvod dešťových vod bude zachován stávající.

Vliv záměru na produkci splaškových a dešťových vod lze hodnotit z hlediska velikosti jako nulový, z hlediska doby trvání jako nulový a z hlediska významnosti jako nulový.

D.1.5 Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Významnější vliv z hlediska horninového prostředí lze očekávat pouze v případě havárií a úniku látek škodlivých vodám. Při běžném provozu nejsou havarijní situace očekávány. Z hlediska rozsahu stavby a její lokalizace však lze vliv v případě jakéhokoliv úniku látek škodlivých vodám označit za významný a velký negativní vliv; na významu proto nabývá respektování veškerých doporučení, která by v oblasti prevence mohla toto riziko minimalizovat.

V zájmovém území se na území města Litoměřice nalézá chráněné ložiskové území Litoměřice I-GTE ID 40028000.

Dále trať prochází v úseku Úštěk předměstí – Dubičná schváleným prognózním zdrojem vyhrazených nerostů plocha Úštěk-Litoměřické zlom. pásmo, Radioaktivní suroviny.



Obr. 26 Svahová nestabilita u Žalhostic

(zdroj: http://mapy.geology.cz/svahove_nestability)

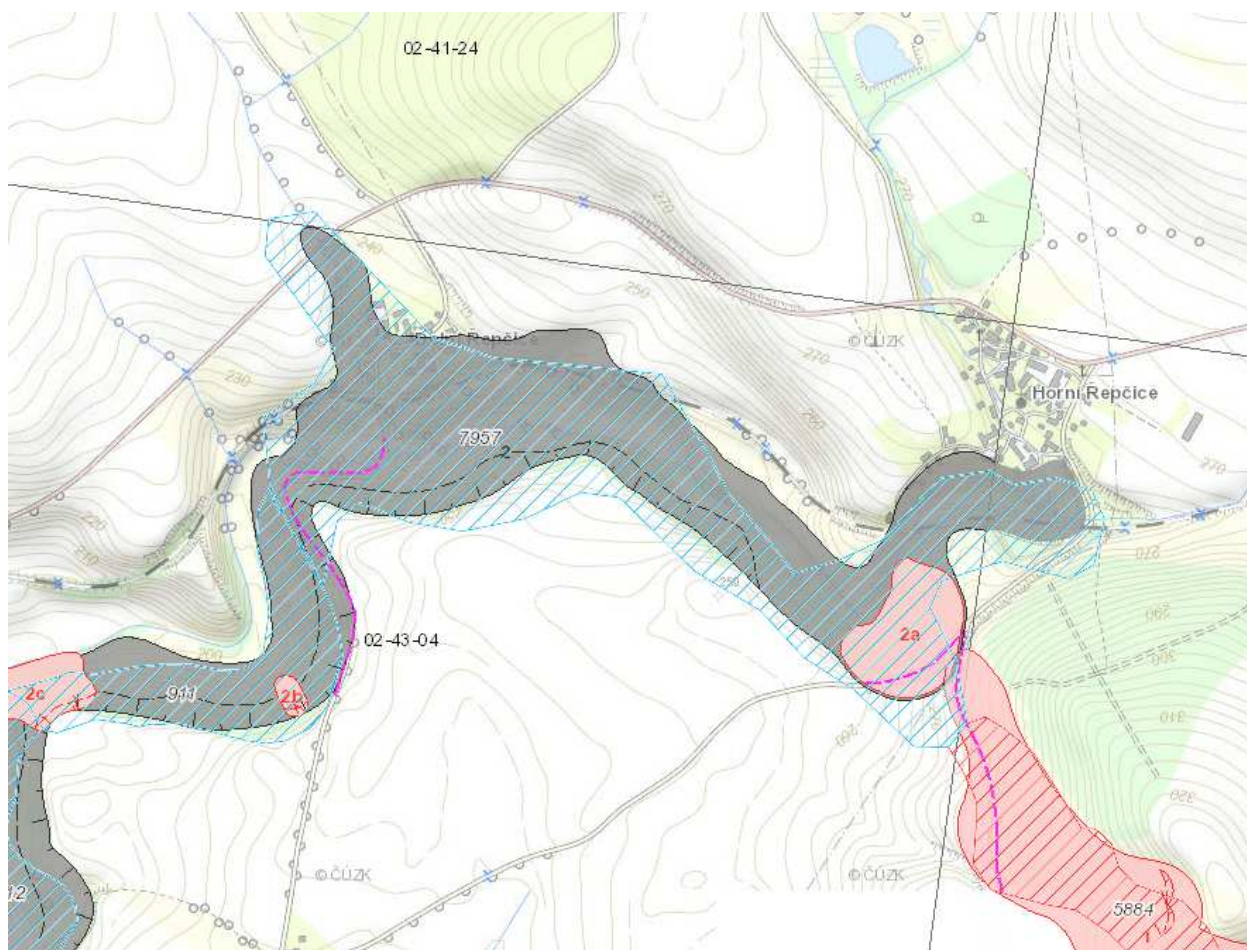
V zájmovém území se nenalézají poddolovaná území (dle archivu Geofondu Praha).

V úseku trati mezi ŽST Žalhostice a ŽST Litoměřice h. n. km 39,800 – 42,600 (viz. obrázek č. 26) a v oblasti Dolních Řepčic a Horních Řepčic v km cca 52,800 – 54,300 (viz. obrázek č. 27) jsou dle České geologické služby - Geofondu ČR evidovány plochy svahové nestability. Červené šrafy značí aktivní plochy sesuvu. Modré šrafy značí pasivní plochu sesuvu a šedivě jsou vyznačeny dočasně uklidněné plochy sesuvu.

Hranice stavby zasahuje do území se zájmy chráněnými zák. č. 44/1988Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), v platném znění. V rámci projednání PD bude podána žádost o souhlas se stavbou na Báňský úřad.

Obr. 12 Svahová nestabilita u Žalhostic

(zdroj: http://mapy.geology.cz/svahove_nestability)



Obr. 27 Svahová nestabilita u Řepčice

(zdroj: http://mapy.geology.cz/svahove_nestability)

D.1.6 Vliv záměru na produkci odpadů

Při výstavbě záměru budou vznikat odpady. Přehled druhů odpadů, jejichž vznik je očekáván při výstavbě záměru, je uveden v příslušné kapitole oznámení. S odpady bude nakládáno podle skutečných vlastností a v souladu s platnými předpisy v oblasti nakládání s odpady. Odpady budou v max. míře dále využity. Zvýšení produkce odpadů v místě bude časově omezeno.

Vliv záměru na produkci lze označit za malý, negativní, z hlediska doby trvání jde o jev dočasný.

Při provozu záměru nebudou kromě odpadů z běžné údržby zeleně a produkce běžných odpadů vznikat žádné odpady ve srovnání se stávajícím stavem.

Vliv provozu záměru lze tedy označit za nulový.

D.1.7 Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

Pro záměr byl zpracován Biologický průzkum (HaskoningDHV Czech republic, s.r.o., 06/2014), na základě terénních šetření provedených pro letní aspekt. Součástí výsledkové zprávy Biologického průzkumu je návrh kompenzačních opatření a vybraných opatření v oblasti ochrany přírody a krajiny.

V rámci provedeného průzkumu nebyly zaznamenány zvláště chráněné rostlinné druhy dle Vyhlášky Ministerstva životního prostředí České republiky č. 395/1992 Sb., v platném znění.

V rámci zoologické části Botanického průzkumu byla prokázána přítomnost silně ohroženého druhu ještěrky obecné (*Lacerta agilis*), silně ohroženého druhu slepýše křehkého (*Anguis fragilis*), křepelky polní (*Coturnix coturnix*), krutihlava obecného (*Jynx torquilla*) a ohrožených druhů krkavec velký (*Corvus corax*), ůhýk obecný (*Lanius collurio*), rehek zahradní (*Phoenicurus phoenicurus*), slavík obecný (*Luscinia megarhynchos*), vlaštovka obecná (*Hirundo rustica*), rorýs obecný (*Apus apus*). Pro tyto druhy bude podána žádost o výjimku ze zásahu do biotopu zvláště chráněných druhů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění. Žádost bude podána zpracovatelem dokumentace stupně projekt.

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.

Z důvodu prostorové kolize s úpravou přejezdů, zařízení staveniště a zajištění průjezdného profilu na trati je navrženo kácení mimolesní zeleně. Nezbytně nutný rozsah kácení je řešen v Dendrologickém průzkumu (Ing. Martin Černý Dis., 05 a 06/2014) 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 Na základě dendrologického průzkumu lze konstatovat, že nedojde ke kácení VKP (dle §3 zákona č. 114/1992 Sb.).

Pro kompenzaci za nezbytně nutné kácení jsou v kapitole D. IV Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů uvedena odpovídající opatření.

Rozsah vlivu výstavby a provozu oznamovaného záměru lze hodnotit jako střední, jeho významnost jako malou, z hlediska doby trvání jako dočasný.

D.1.8 Vliv na lokality NATURA 2000

V blízkosti železniční trati (území stavby a její okolí) se nachází několik evropsky významných lokalit. Lokality jsou v různé územní působnosti – Ústeckého kraje, CHKO České středohoří a Libereckého kraje.

EVL Porta Bohemica (CZ0424141)
EVL Radobýl (CZ0423225)
EVL Bílé stráně u Litoměřic (CZ0424129)
EVL Ploskovice (CZ0423224)
EVL Holý vrch u Hlinné (CZ0424038)
EVL Stráně u Velkého Újezda (CZ0420059)
EVL Skalky u Třebutíček (CZ0420041)
EVL Holý vrch (CZ0420007)
EVL Ronov – Vlhošť (CZ0514670)
EVL Binov – Bobří soutěska (CZ510441)
EVL Zahrádky (CZ0513508)

V rámci stavby se nepředpokládá jakékoliv ovlivnění stávajících EVL a předmětů jejich ochrany. V blízkosti území stavby a její okolí se nenachází žádná ptačí oblast.

Součástí oznámení jsou stanoviska OOP k záměru z hlediska možného ovlivnění EVL a PO dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb (viz přílohy č. H5-H7).

Rozsah vlivu výstavby a provozu oznamovaného záměru lze hodnotit jako nulový, jeho významnost jako nulovou, z hlediska doby trvání jako nulový.

D.1.9 Vlivy na krajinu

V rámci revitalizace trati nedojde k zásadní úpravě kolejíště. K úpravám konfigurace kolejíště dochází v ŽST Žalhostice, zde budou vybudována 2 nová vnější nástupiště. V zastávce Trnovany u Litoměřic a v zastávce Horní Řepčice bude vždy v blízkosti stávající budovy vybudován kruhový betonový stožár o výšce 30 m, který je součástí BTS (Base Transceiver Station). Umístění BTS vychází z výsledků radioplánování. Pro akci Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa byly získány souhlasy dle §15 zákona č. 183/2006 Sb., že navrhovaná stavba je v souladu se záměry územního plánování.

Úpravou kolejíště ve stanici ŽST Žalhostice ani výstavbou stožárů BTS nedojde vzhledem k jejich rozsahu k negativnímu ovlivnění krajinného rázu. Ostatní stavební práce jsou prováděny ve stávající stopě železniční trati.

D.1.10 Vlivy na kulturní památky

Stavba leží mimo památkovou zónu města Litoměřice a Úštěk. Části se nalézají v ochranném pásmu MPR Litoměřice a MPR Úštěk. V těsné blízkosti záměru se kulturní památky nevyskytují, není zde proto ani předpoklad možných vlivů. Celé území stavby se nalézá v území s možností výskytu archeologických nálezů (kategor. I a III, dle Státního archeologického seznamu). 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.

Záměrem je revitalizace stávající železniční trati. Vzhledem k rozsahu prováděných prací nelze předpokládat ovlivnění kulturních památek v okolí uvažovaného záměru.

Rozsah vlivu výstavby a provozu oznamovaného záměru lze hodnotit jako nulový, jeho významnost jako nulovou, z hlediska doby trvání jako nulový.

2. ROZSAH VLIVŮ VZHLEDEM K ZASAŽENÉMU ÚZEMÍ A POPULACI

V následujícím textu jsou seřazeny jednotlivé vlivy záměru na životní prostředí podle jejich významu a následně jsou tyto vlivy ohodnoceny a okomentovány. Vlivy jsou seřazeny od nejvýznamnějšího po nejméně významný.

1. Vliv na akustickou zátěž
2. Vliv na ovzduší
3. Vliv na vody
4. Vliv na floru, faunu a ekosystémy
5. Vlivy na půdu
6. Vlivy na horninové prostředí
7. Vlivy na krajinu

D.2.1 Vliv na akustickou zátěž

Prováděné práce budou rozděleny do delšího časového úseku. Větší kumulaci prací lze předpokládat při dílčích sanacích železničního svršku a spodku.

Realizace záměru se nepředpokládá v nočních hodinách. Vzhledem k rozsahu prací není předpoklad překračování hygienických limitů při realizaci.

D.2.2 Vliv na ovzduší

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 imisních limitů sledovaných znečišťujících látek. S výjimkou znečišťující látky PM₁₀ jsou vypočtené hodnoty imisního zatížení hluboko pod úrovní imisních limitů. I při souběhu pozadí a nových zdrojů nedojde u znečišťujících látek benzen, benzo(a)pyren, oxidy dusíku a oxid uhelnatý k překročení imisních limitů.

U znečišťující látky TZL resp. PM₁₀ bude vliv stavby na kvalitu ovzduší výraznější. Vzhledem k charakteru zdrojů bude vliv největší v nejbližším okolí zdroje, s rostoucí vzdáleností od zdroje se bude poměrně rychle snižovat. Není vyloučeno krátkodobé překročení koncentrační hodnoty imisního limitu pro PM₁₀ tj. koncentrace 50 mikrogramů/m³. Vzhledem k dočasnosti zdrojů (předpokládaný provoz cca 50 dní během stavby) lze při využití vhodných opatření vliv zdrojů minimalizovat tak, aby k překročení imisního limitu nedošlo ani v tomto případě. Jedná se zejména o skrápění dočasných skládek zpracovávaných a zrecyklovaných materiálů v případě suchého a větrného počasí, zkrápění materiálů vstupujících do procesu recyklace popřípadě využití mlžení. V tomto případě bude mít vliv na nutnost opatření pro snižování emisí aktuální klimatická situace. Při suchém a větrném počasí a zpracování suchého materiálu dochází k řádovému nárůstu emisí do ovzduší oproti zpracování vlhkého materiálu.

- Imisní zatížení bude nejvyšší v okolí místa stavby tj. v okolí umístění recyklační linky
- Imisní zatížení znečišťující látkou PM₁₀ bude významně ovlivněno aktuální klimasituací. Větší vliv na okolí bude v případě suchého a větrného počasí
- Příspěvky k imisnímu zatížení ve fázi výstavby mohou být nadlimitní pouze v některých místech a jen pro škodlivinami PM₁₀ v případě nepříznivých povětrnostních podmínek (průměrné denní koncentrace, koncentrační část limitu s četností menší jak 35). Pro ostatní znečišťující látky jsou příspěvky k imisnímu zatížení malé, výrazně pod úrovní imisních limitů. Důležitou podmínkou výstavby je využití snižujících technologií (skrápění, mlžení, úklid ploch) – významně sníženy její emise TZL a PM₁₀.
- Emisní a následně imisní zatížení bude v průběhu výstavby lokální, časově omezené (dle postupu prací).

Z měření imisí prováděných na měřicích stanicích AIM a MIM vyplynulo, že poměr PM₁₀ a PM_{2,5} se mění dle umístění stanice a ročního období. Tento poměr lze odhadnout na 0,65-0,85. Z vypočtených dat imisní zátěže znečišťující látkou PM₁₀ lze odvodit, že vliv změn z hlediska PM_{2,5} nebude na posuzovaném území natolik významný, aby způsobil překročení imisních limitů. Podmínkou je využití snižujících technologií (mlžení, skrápění, úklid ploch).

Povolený počet překročení platné hodnoty imisního limitu pro průměrnou denní koncentraci PM₁₀ je v příloze č. 1 zákona č. 201/2012 Sb. stanoven na 35, to znamená, že při maximálním využití kapacity recyklační linky nedojde k přesáhnutí povoleného počtu překročení. Po skončení provozu recyklační linky dojde k plné reverzibilitě stavu ovzduší.

Vzhledem k tomu, že tyto stavy způsobuje výlučně recyklace a manipulace se „suchým“ štěrkovým ložem doporučujeme:

- Neprovádět recyklování štěrků v případě nepříznivých rozptylových podmínek
- Zpracovávání materiál zkrápět

Tato opatření výrazně sníží přítomnost TZL v ovzduší.

Vlastní lokalitu prací včetně zařízení staveniště lze považovat za maloplošný zdroj znečišťování ovzduší. Z hlediska dopravy materiálů budou ovlivněny liniové zdroje v okolí realizace.

D.2.3 Vliv na vody

K negativnímu ovlivnění kvality podzemních a povrchových vod může dojít v období výstavby v důsledku havárie, technické závady stavebních mechanismů či selhání lidského faktoru. Při běžném provozu se negativní ovlivnění kvality a režimu vodního hospodářství nepředpokládá.

Stavba přichází do kontaktu s vodními toky stávajícími propustky, 1 stávající propustek převádějící vodní tok je navržen k přestavbě.

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.

V blízkosti stavby se vyskytují stávající ochranná pásma vodních zdrojů. Vzhledem k rozsahu prováděných prací nebudou stávající ochranná pásma ovlivněna.

D.2.4 Vliv na faunu, floru a ekosystémy

Budou respektovány požadavky příslušných orgánů ochrany přírody. Předpokládá se úprava dotčených pozemků do odpovídajícího stavu, po provedení záměru tak, aby nedošlo k šíření ruderních druhů rostlin a alergenních plevelů. Vliv na lokality NATURA vyloučen.

D.2.5 Vliv na veřejné zdraví

Realizace záměru se nepředpokládá v nočních hodinách. Vzhledem k rozsahu prací není předpoklad překračování platných hygienických limitů při realizaci. V průběhu realizace záměru budou do jisté míry dotčeni obyvatelé nejbližších obytných objektů, které leží v blízkosti stavby. Vzhledem k rozsahu prací a délce trvání bude toto lokální ovlivnění malé a nepřesáhne únosnou míru. Reálné vlivy na zdraví nelze předpokládat.

D.2.6 Vliv na půdu

Posuzovaný záměr vyvolává trvalý zábor zemědělského půdního fondu v katastrálním území Horní Nezly – 26 m².

3. ÚDAJE O MOŽNÝCH VÝZNAMNÝCH NEPŘÍZNIVÝCH VLIVECH PŘESAHOJÍCÍ STÁTNÍ HRANICE

Jedná se o stávající železniční trať ve vnitrozemí České republiky. Přímé negativní vlivy přesahující státní hranice lze vyloučit.

4. OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ

Pro fázi přípravy

Ochrana přírody

- Projednat s orgány ochrany přírody rozsah kácení, zásahy do významných krajinných prvků
- V dalších stupních projektové dokumentace zpřesňovat rozsah kácení mimo lesní 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

•

Archeologie

- V souladu s ust. §22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči, bude záměr oznámen záměr Akademickému ústavu Akademie věd ČR

Pro fázi výstavby

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
- 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 šterků
- 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

Ochrana vod

- Bude zajištěn odvod povrchových vod z prostoru staveniště dle projektové dokumentace jednotlivých stavebních objektů
- Zachytávání úkapů při odstavení mechanismů

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 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.

Pro fázi provozu

- 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.

5. CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI SPECIFIKACI VLIVŮ

Hluk

- všechny stavební práce budou prováděny pouze v denní době, a to od 7 do 21 hodin
- zvolení strojů s garantovanou nižší hlučností
- kombinace hlukově náročných prací 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)

Oznámení bylo zpracováno na základě projekčních podkladů záměru a dalších zpracovateli dostupných podkladů. V dalších stupních projektové přípravy se mohou objevit změny, které však zásadně nemohou ovlivnit celkovou koncepci záměru a vyhodnocené vlivy na životní prostředí, mohou však již odrážet návrhy obsažené ve zpracovaném oznámení. Z hlediska vlastního záměru je možné, že budou z hlediska zabezpečení železniční trati aplikovány poněkud jiné technické prvky, nikoliv však nižší třídy, ale v souladu s vývojem techniky v předmětné oblasti.

Vzhledem k tomu, že železnice patří mezi stavby se známými, dobře popsányými vlivy na životní prostředí, pro jejichž identifikaci a pozdější kvantitativní vyhodnocení existuje dostatek odpovídajících metodických přístupů, lze vstupní podklady pro zpracování oznámení považovat za dostatečné.

Podklady použité v tomto oznámení jsou uvedeny v části F tohoto oznámení.

E. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ZÁMĚRU (POKUD BYLY PŘEDLOŽENY)

Předložený záměr byl z hlediska procesu posuzování vlivů na životní prostředí řešen jednovariantně.

Oznamovatel záměru předkládá do procesu posuzování vlivů na životní prostředí jednu variantu, kterou označuje za jediné možné řešení, šetrné pro životní prostředí, pro zajištění předloženého záměru. Z hlediska vlastního záměru je možné, že budou z hlediska zabezpečení železniční trati 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. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

F.I Mapová a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení

Oznámení dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb.

Příloha č. 2 – Hluková studie (HaskoningDHV Czech Republic s.r.o. 10/2014)

Příloha č. 3 – Rozptylová studie (HaskoningDHV Czech Republic s.r.o. 10/2014)

Příloha č. 4 – Přírodovědný průzkum (HaskoningDHV Czech Republic s.r.o. 10/2014)

Příloha č. 5 - Dendrologický průzkum (Ing. Martin Černý, Dis., 09/2014)

Mapové přílohy

Příloha č. 1 – Přehledná situace oblasti stavby M 1: 10 000

F.II Další podstatné informace oznamovatele

V rámci tohoto oznámení nebyly oznamovatelem doloženy jiné podstatné informace, než jsou informace výše uvedené.

G. VŠEOBECNĚ SROZUMITELNÉ SHRUTÍ NETECHNICKÉHO CHARAKTERU

Předmětem předkládaného oznámení je záměr:

Revitalizace trati Lovosice – česká Lípa

Předmětem zjišťovacího řízení dle §7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí je Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa.

Záměr „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“ naplňuje dikci bodu 9.2 (*novostavby (záměry neuvedené v kategorii I), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních drah; novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť*) kategorie II přílohy č. 1 k zákonu, a to ve smyslu ustanovení § 4 odst. 1 písm. c) zákona.

Příslušným orgánem v procesu posuzování vlivů na životní prostředí je Krajský úřad Ústeckého kraje.

Stavba revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa řeší rekonstrukci stávající drážní infrastruktury na stávajícím drážním tělese pro dosažení vyšších kvalitativních parametrů a celkové zvýšení atraktivity železniční dopravy. V rámci stavby budou rekonstruovány vybrané úseky tratě a vybraná zařízení. Realizací stavby dojde ke zkrácení jízdních dob odstraněním propadů rychlosti, které povede k možnosti zavedení 1 hod taktu Os vlaků ve špičce v úseku Lovosice – Úštěk a 30 min taktu OS vlaků v úseku Lovosice – Litoměřice hor. n. po celý den.

Nezanedbatelnými přínosy z realizace stavby bude zvýšení bezpečnosti provozu a odstranění pomalých jízd z důvodu rekonstrukce přejezdových zabezpečovacích zařízení. Rekonstruovány budou vybrané úseky železničního svršku, spodku, propustky, nástupiště, zabezpečovací zařízení, sdělovací a silnoproudé zařízení, železniční přejezdy a silnoproudé zařízení.

V rámci modernizace traťového zabezpečovacího budou provedeny úpravy na zajištění železničních přejezdů. Pro sdělovací zařízení budou vybudovány nové základnové převodní stanice, které zajistí pokrytí rádiovým signálem na trati. Součástí převodní stanice je i vybudování 2 stožáru (anténního nosiče) o celkové výšce 30 m. Anténní stožáry budou vybudovány v zastávce Trnovany u Litoměřic a zastávce Horní Řepčice.

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 26 m². K trvalému a dočasnému záboru PUPFL v rámci realizace stavby nedojde. Na základě stávající projektové přípravy lze soudit, že předpokládaná zařízení staveniště týkající se předmětného záměru budou realizována na drážních pozemcích.

V hlukové studii jsou doloženy hlukové mapy a výsledky výpočtu ekvivalentních hladin hluku v přílehlém okolí železniční trati. Porovnány jsou vypočtené hodnoty, které odpovídají dopravnímu zatížení v roce 2000 v současnosti a ve výhledu.

Porovnáním ekvivalentních hladin akustického tlaku od železniční dopravy pro stav z roku 2013 s výhledovým stavem po provedených stavebních úpravách je zřejmé, že nedochází k nárůstu hlukové zátěže v okolí posuzované železniční trati. Protihluková opatření nejsou navrhována.

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 imisních limitů sledovaných znečišťujících látek. S výjimkou znečišťující látky PM_{10} jsou vypočtené hodnoty imisního zatížení hluboko pod úrovní imisních limitů. U znečišťující látky TZL resp. PM_{10} bude vliv stavby na kvalitu ovzduší výraznější. Vzhledem k charakteru zdrojů bude vliv největší v nejbližším okolí zdroje, s rostoucí vzdáleností od zdroje se bude poměrně rychle snižovat. Není vyloučeno krátkodobé překročení koncentrační hodnoty imisního limitu pro PM_{10} tj. koncentrace 50 mikrogramů/ m^3 . Vzhledem k dočasnosti zdrojů (předpokládaný provoz cca 50 dní během stavby) lze při využití vhodných opatření vliv zdrojů minimalizovat tak, aby k překročení imisního limitu nedošlo ani v tomto případě. Po skončení provozu recyklační linky dojde k plné reverzibilitě stavu ovzduší.

Vzhledem k tomu, že nepříznivé stavy způsobuje výlučně recyklace a manipulace se „suchým“ šterkovým ložem doporučujeme:

- Neprovádět recyklování šterků v případě nepříznivých rozptylových podmínek
- Zpracovávaný materiál zkrápět

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 šterkového lože, kde sorbují do prachových částic mezi šterkovými zrny nebo jsou zachyceny stabilizační vrstvou železničního spodku. K dalšímu pohybu hutněným 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, 1 stávající propustek převádějící vodní tok je navržen k přestavbě.

V blízkosti stavby se vyskytují stávající ochranná pásma vodních zdrojů. Vzhledem k rozsahu prováděných prací nebudou stávající ochranná pásma ovlivněna.

V zájmovém území se na území města Litoměřice nalézá chráněné ložiskové území Litoměřice I-GTE ID 40028000.

Dále trať prochází v úseku Úštěk předměstí – Dubičná schváleným prognózním zdrojem vyhrazených nerostů plocha Úštěk-Litoměřické zlom. pásmo, Radioaktivní suroviny.

V zájmovém území se nenalézají poddolovaná území. V úseku trati mezi ŽST Žalhostice a ŽST Litoměřice h. n. a v oblasti Dolních Řepčic a Horních Řepčic jsou evidované plochy svahové nestability.

Vlivy na flóru představují kácení dřevin v místech trvalého a dočasného záboru stavby. Kácení dřevin bude provedeno v nezbytně nutném rozsahu. Případné náhradní výsadby za zeleň odstraněnou z důvodu stavby budou řešeny v rámci procesu povolení ke kácení zeleně. Pro náhradní výsadbu se nedoporučují plochy v obvodu dráhy nebo v těsné blízkosti provozované trati.

Z botanického hlediska nehrozí při výstavbě a provozu železničního koridoru žádný závažný střet. V oblasti vlastní stavby nebyly zaznamenány zvláště chráněné druhy rostlin dle vyhlášky MŽP ČR č. 395/1992 Sb.

V rámci zoologického části Botanického průzkumu byla prokázána přítomnost silně ohrožené ještěrky obecné (*Lacerta agilis*), silně ohroženého slepýše křehkého (*Anguis fragilis*), křepelky polní (*Coturnix coturnix*), krutihlava obecného (*Jynx torquilla*) a ohrožených druhů krkavec velký (*Corvus corax*), tuhýk obecný (*Lanius collurio*), rehek zahradní (*Phoenicurus phoenicurus*), slavík obecný (*Luscinia megarhynchos*), vlaštovka obecná (*Hirundo rustica*), rorýs obecný (*Apus apus*). Pro tyto druhy bude podána žádost o výjimku ze zásahu do biotopu zvláště chráněných druhů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění.

Negativní vliv železničních tratí a provozu železnice je již stávající. Tlak na živočichy bude výstavbou zvýšen a následně se vrátí do současné úrovně kromě opětovné sukcese.

Posuzovaný záměr je v přímém kontaktu sestávajícím prvkem ÚSES, jedná se RBC 1796 Býčkovice, kde železniční trať v délce cca 400 m prochází stávajícím severní částí biocentra. Vzdálenost ostatních prvků ÚSES od nejbližší části stavby je min. 40 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. Stavba kříží VKP dle §6 zák.č. 114/1992 Sb. V rámci stavby bude upravován 1 stávající propustek. Jeho úpravy si vyžádají zásah do VKP. Pro zásah do VKP bude podána žádost o závazné stanovisko k zásahu do VKP.

Trať prochází přes území CHKO České Středohoří. Řešený záměr je umístěn ve IV. zóně CHKO České středohoří, částečně v zastavěných územích sídel, částečně ve volné krajině. Zvláštní zájmy ochrany přírody (maloplošná chráněná území, památné stromy, populace cenných či zvláště chráněných organismů, evropsky významné lokality) nejsou stavbou dotčeny. Povaha stavby (stavby neuplatňující se na povrchu, případně stavby umísťované do zastavěného území v souladu s charakterem tohoto území) neovlivňuje krajinný ráz místa. V úseku od Blíževedel po Stvolínky vytváří hranici CHKO Kokořínsko.

Rozsah stavby není v přímém kontaktu s žádným PR a PP.

Posuzovaný záměr nezasahuje do památných stromů.

V blízkosti stavby se nenalézá žádná ptačí oblast. EVL nalézající se v okolí stavby nebudou stavbou ovlivněny.

Dle stanoviska Krajského úřadu Ústeckého kraje – Odbor životního prostředí a zemědělství dle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny č.j. 867/ZPZ/2017/N-2630 ze dne 27.2.2017, stanoviska AOPK ČR, RP Ústecko č.j. SR/0601/UL/2017-5 ze dne 10.4.2017 a Krajského úřadu Libereckého kraje č.j. 24815/2014 ze dne 15.4.2017 nemůže mít stavba „Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa“ samostatně ani ve spojení s jinými záměry významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.

Nejsou známy vlivy, které by posuzovaný záměr mohl mít na kulturní památky.

V zájmovém území se na území města Litoměřice nalézá chráněné ložiskové území Litoměřice I-GTE ID 40028000. Protože hranice stavby zasahuje do území se zájmy chráněnými zák. č. 44/1988Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), v platném znění. Bude podána žádost o souhlas se stavbou na Báňský úřad.

Na základě údajů uvedených v předchozích kapitolách oznámení lze navržený záměr označit pro dané území za akceptovatelný.

H. PŘÍLOHY

- H.1 1. Vyjádření Městského úřadu Česká Lípa – stavební úřad (č.j. MUCL/18988/2017/Pro ze dne 27.02.2017)
2. Vyjádření Městského úřadu Ústěk, odboru výstavby a ŽP (č.j. SU/01170/2017/Ha ze dne 20.3.2017)
3. Souhlas Městského úřadu Litoměřice – stavební úřad (č.j. MULTM/0017734/17/SÚ/Lbe ze dne 16.3.2017)
- H.2 Vyjádření ústředního správního úřadu z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (č.j. 10257/ENV/17 ze dne 20.4.2017)
- H.3 Závazné stanovisko správy CHKO České středohoří dle ust. § 44 odst. 1 zákona (č.j. SR/1413/CS/2014-2 ze dne 11.8.2014)
- H.4 Sdělení k žádosti o vyjádření CHKO Kokořínsko- Máchův kraj (č.j. 00308/KK/17 ze dne 14.2.2017)
- H.5 Stanovisko Krajského úřadu Ústeckého kraje – OŽP dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb.
- H.6 Stanovisko AOPK ČR, RP Ústecko dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb.
- H.7 Stanovisko Krajského úřadu Libereckého kraje dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb.

Samostatné přílohy:

Na konci oznámení jsou jako přílohy uvedeny následující mapové a jiné dokumentace týkající se údajů v oznámení (jen v tištěné podobě):

Příloha č. 1 – Přehledná situace oblasti stavby 1:10000

Příloha č. 2 – Hluková studie (HaskoningDHV Czech Republic s.r.o. 10/2014)

Příloha č. 3 – Rozptylová studie (HaskoningDHV Czech Republic s.r.o. 10/2014)

Příloha č. 4 – Přírodovědný průzkum (HaskoningDHV Czech Republic s.r.o. 10/2014)

Příloha č. 5 - Dendrologický průzkum (Ing. Martin Černý, Dis., 09/2014)

Datum zpracování oznámení: 19. 7. 2017

Jméno, příjmení, pracoviště a telefon zpracovatele oznámení a osob, které se podílely na zpracování oznámení:

Ing. Jana PTÁČKOVÁ
SUDOP EU a.s.
Olšanská 1a
130 00 Praha 3
Tel: 476 767 061
Email: jana.ptackova@sudopeu.cz

Podpis zpracovatele oznámení:

.....

Spolupráce:

Ing. David Růža (STRABAG Rail a.s.)
Ing. Tomáš Chaloupka (STRABAG Rail a.s.)

Seznam obrázků v textu:

- Obr. 1. Umístění zařízení pro recyklaci štěrkového lože (zpevněná plocha v železniční zastávce Ploskovice)
- Obr. 2 ÚSES - RBK „Píšťany“
- Obr. 3 ÚSES - RBC „Býčkovice“, RBK „Sedlo-Býčkovice“
- Obr. 4 ÚSES - RBC „Holanské rybníky“, RBK „Binov-Holanské rybníky“
- Obr. 5 Hranice CHKO České středohoří – dotyk s tratí úsek 1
- Obr. 6 Hranice CHKO České středohoří – dotyk s tratí úsek 2
- Obr. 7 Hranice CHKO Kokořínsko – Máchův kraj
- Obr. 8 Maloplošná chráněná území- PP Radobýl, PP Plešivec, PP Hradiště
- Obr. 9 Maloplošná chráněná území- PR Holý vrch, PP Stráně u Velkého Újezdu, PP Skalky u Třebutíček
- Obr. 10 Maloplošná chráněná území – PP Ronov, PP Zahrádky u České Lípy
- Obr. 11 Památné stromy na území města Litoměřice
- Obr. 12 Památné stromy na území OOP Litoměřice
- Obr. 13 Památné stromy na území OOP Česká Lípa
- Obr. 14 EVL Porta Bohemica a EVL Radobýl
- Obr. 15 EVL Bílé stráně u Litoměřic
- Obr. 16 EVL Ploskovice a Stráně u Velkého Újezdu
- Obr. 17 EVL Skalky u Třebutíček a EVL Holý vrch
- Obr. 18 EVL Ronov - Vlhošť
- Obr. 19 EVL Binov – Bobří soutěska
- Obr. 20 EVL Zahrádky
- Obr. 21 Ochranná pásma vodních zdrojů – Lukov a vodovod Kravaře
- Obr. 22 Ochranná pásma vodních zdrojů – Lukov a vodovod Kravaře
- Obr. 23 Hranice CHOPAV Severočeská křída
- Obr. 24 Hranice záplavového území řeky Labe
- Obr. 25 Hranice záplavového území na Úštěckém potoce
- Obr. 26 Svahová nestabilita u Žalhostic
- Obr. 27 Svahová nestabilita u Řepčice

Seznam tabulek v textu:

- Tab. 1 – Seznam území záměru
- Tab. 2 – Výčet navazujících rozhodnutí
- Tab. 3 – Výměra záborů dle druhů pozemků ZPF
- Tab. 4 – Pozemky PUPFL ve vzdálenosti 50 m od hranic stavby
- Tab. 5 – Vypočtené hodnoty imisního zatížení
- Tab. 6 – Odpady z realizace záměru
- Tab. 7 – Umístění recyklační základny
- Tab. 8 – Odpady z budoucího provozu
- Tab. 9 – Lokalizace míst s překročením limitů pro hluk při provádění stavby
- Tab. 10 – Tabulka VKP „ze zákona“
- Tab. 11 – Přehled povodí 4. řádu
- Tab. 12 – Průměrné měsíční a roční teploty vzduchu v roce 2016 Ústeckém kraji
- Tab. 13 – Průměrné množství srážek na stanici v roce 2016 Ústeckém kraji
- Tab. 14 – Třídy ochrany půdy
- Tab. 15 – Pozemky v ochranném pásmu lesa
- Tab. 16 – Soupis zaznamenaných druhů - byliny
- Tab. 17 – Soupis zaznamenaných druhů - dřeviny
- Tab. 18 – Soupis zaznamenaných druhů
- Tab. 19 – Omezení nejvyšší traťové rychlosti (cílový stav)
- Tab. 20 – Lokalizace míst s překročením limitů pro hluk při provádění stavby
- Tab. 21 – výměra záborů dle třídy ochrany

Použitá literatura a podklady:

- Culek M., et al.: Biogeografické členění České republiky. Enigma. Praha. 1996
- Dendrologický průzkum: Ing. Martin Černý, Dis., 09/2014
- Internetové stránky VÚV TGM - <http://heis.vuv.cz/data/spusteni/identchk.asp?typ=00>
- Internetové stránky Krajského úřadu Ústeckého kraje
- Internetové stránky NPU - <http://monumnet.npu.cz/monumnet.php>
- Hluková studie, HaskoningDHV Czech Republic s.r.o. 10/2014
- Přírodovědný průzkum, HaskoningDHV Czech Republic s.r.o. 10/2014
- Rozptylová studie HaskoningDHV Czech Republic s.r.o. 10/2014
- Rozpracovaná přípravná dokumentace stavby „Revitalizace trati Lovosice Česká Lípa“
<http://nature.cz>
<http://geoportal.gov.cz/>
<http://www.geofond.cz/>
<http://www.geology.cz>
<http://www.pla.cz>
http://drusop.nature.cz/ost/archiv/plany_pece/ug_file.php?RECORD_ID=25594
<http://portal.chmi.cz/historicka-data/pocasi/uzemni-srazky#>

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK:

BTS	Base Transceiver Station
BPEJ	bonitovaná půdně ekologická jednotka
Čhp	číslo hydrologického pořadí
ČSN.....	česká technická norma
ČOV	čistírna odpadních vod
DKS.....	dvojitá kolejová spojka
DSP	dokumentace pro stavební povolení
DÚR	dokumentace pro územní rozhodnutí
EVL.....	evropsky významná lokalita
CHKO	chráněná krajinná oblast
CHOPAV.....	chráněná oblast přirozené akumulace vod
Laeq.....	ekvivalentní hladina hluku
LBC.....	lokální biocentrum
MK.....	místní kabelizace
MK.....	Místní komunikace
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
SSZ	staniční sdělovací zařízení

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
VB	výpravní budova
VKP.....	významný krajinný prvek
VO.....	veřejné osvětlení
ZAST.....	zastávka
ZPF.....	zemědělský půdní fond
ZS.....	zařízení staveniště
ŽST.....	železniční stanice