

V Ústí nad Labem dne 17. prosince 2025

Č. j.: MZP/2025/220/2939

Sp.zn.: ZN/MZP/2025/220/501

ROZHODNUTÍ

ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ - DORUČOVANÉ VEŘEJNOU VYHLÁŠKOU

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy II (dále jen „ministerstvo“, nebo „příslušný úřad“) jako příslušný úřad podle § 3 písm. f) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), ve spojení s ustanovením § 21 písm. c) zákona, na základě provedeného zjišťovacího řízení v souladu s § 7 zákona záměru „Rekonstrukce ŽST Chabařovice“ (dále také „záměr“), dle kritérií uvedených v příloze č. 2 zákona, informací uvedených v Oznámení záměru a obdržených písemných vyjádření k Oznámení záměru, **rozhodlo** podle § 7 odst. 6 zákona, za použití ust. § 67–69 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů,

že záměr:

„Rekonstrukce ŽST Chabařovice“

nemůže mít významný vliv na životní prostředí a **nebude** posuzován podle zákona.

Identifikační údaje

Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1 zákona:

Záměr „Rekonstrukce ŽST Chabařovice“ naplňuje dikci ust. § 44 odst. 1 písm. b) zákona jako změna záměru kategorie I uvedená v příloze č. 1 k tomuto zákonu.

Záměr dle přílohy č. 1 k zákonu naplňuje dikci bodu:

- bod 44 – Celostátní železniční dráhy

Kapacita (rozsah) záměru:

Záměr spočívá v provedení rekonstrukce železničního svršku, železničního spodku, mostních objektů a trakčního vedení v úseku od km 9,715 do km 12,509 v koleji č. 1 a do km 12,640 v koleji č. 2. Součástí rekonstruovaného úseku je i železniční stanice Chabařovice, ve které budou rekonstruovány také všechny dopravní koleje. Podchod a nástupiště v žst. Chabařovice budou demolovány bez náhrady. V žst. Chabařovice bude demolována stávající výpravní budova,

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111

posta@mzp.gov.cz

www.mzp.gov.cz

ISDS: 9gsaax4

upravena budova stávající trafostanice a vybudována nová technologická budova. V žst. Chabařovice bude také rekonstruováno zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, silnoproudé rozvody a energetická zařízení. Kabeláž bude částečně umístěna do nového kabelovodu. Mimo rozsah rekonstrukce koleje budou podél nerekonstruovaných kolejí umístěny nové kabelové trasy do žst. Ústí nad Labem západ a směrem k žst. Bohosudov. Rozsah nových kabelových tras určuje také celkový rozsah stavby. Začátek stavby je v km 3,219, konec stavby je v km 12,960.

Mimo dominantní rozsah rekonstrukce trati od km 9,715 do km 12,509 je stavba navržena také v žst. Ústí nad Labem západ (do km 3,219), žst. Bohosudov a v traťových úsecích, které tyto žst. propojují s žst. Chabařovice (do km 12,960).

Žst. Bohosudov a traťový úsek Chabařovice – Bohosudov byl rekonstruován v roce 2022. V těchto místech budou doplněny nové kabelové trasy nebo bude kabelizace připoložena ke stávajícím kabelovým trasám.

V žst. Ústí nad Labem západ budou doplněny nové kabelové trasy nebo bude kabelizace připoložena ke stávajícím kabelovým trasám.

V traťovém úseku Ústí nad Labem západ – Chabařovice budou v celé délce doplněny nové kabelové trasy nebo bude kabelizace připoložena ke stávajícím kabelovým trasám. Mimo to je v tomto úseku navržena rekonstrukce nebo přestavba mostních objektů a propustků. V místě rekonstrukce nebo přestavby těchto mostních objektů a propustků bude v nutné míře obnoven železniční svršek, železniční spodek a trakční vedení.

Umístění záměru:

- kraj: Ústecký
- obec: Chabařovice, Krupka, Přestanov, Chlumeck, Ústí nad Labem, Trmice
- k. ú.: Ústí nad Labem, Trmice, Soběchleby u Krupky, Český Újezd, Hrbovice, Chabařovice, Unčín u Krupky, Předlice

Záměr se nachází v Ústeckém kraji, zahrnuje žst. Chabařovice a traťový úsek mezi Chabařovicemi a Ústím nad Labem. Umístění stavby je definováno stávající polohou železniční trati a kolejí železniční stanice Chabařovice, dále pak technologickými budovami, které budou upraveny, demolovány nebo nově vystavěny. Jedná se o celostátní trať. Správcem trati je Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Ústí nad Labem.

Posuzovaný úsek železniční trati prochází v západní části územím žst. Chabařovice, kde se rozkládá bývalé rozsáhlé vlakové seřadiště v současnosti zarůstající nálety pionýrských dřevin a zčásti využívané jako manipulační plochy. V drážních km 9,7 až 10,5 překonává železniční trať estakádou soustavu Chabařovických rybníků. V km 8 až 10,5 prochází lesním celkem. Mezi km 3,24 a 8 vede paralelně se silnicemi a podél průmyslových zón územím s náletovými dřevinami a ruderní vegetací.

Charakter záměru:

Předmětem záměru je rekonstrukce úseku celostátní trati, která je dvoukolejná a elektrizovaná stejnosměrnou napájecí soustavou 3 kV. Řešený úsek trati byl vybudován mezi lety 1978–1982 jako novostavba. Cílem stavby „Rekonstrukce ŽST Chabařovice“ je primárně rekonstrukce úseku od km 9,715 do km 12,509, a to zejména dosažení traťové třídy zatížení D4, prostorové průchodnosti Z-GC, zvýšení traťové rychlosti, zvýšení bezpečnosti provozu a zajištění spolehlivého provozu. U mostních objektů je cílem dosažení přechodnosti D2/160 a D4/120 v předmětném úseku s požadavkem na prodloužení zbytkové životnosti stávajících objektů v úseku od km 4,004 po km 13,100.

Mimo dominantní rozsah rekonstrukce trati od km 9,715 do km 12,509 je stavba navržena také v žst. Ústí nad Labem západ (do km 3,219), žst. Bohosudov a v traťových úsecích, které tyto žst. propojují s žst. Chabařovice (do km 12,960).

Možnost kumulace s jinými záměry:

V zájmovém území je počítáno s realizací záměru vysokorychlostní trati „RS 4 úsek Ústí nad Labem – státní hranice CZ/SRN, Ústí nad Labem západ – portál Krušnohorského tunelu (RS Praha – Drážďany)“. Předpokládaný termín realizace RS 4, dle informace zpracovatelů projektu RS 4, je plánován na roky 2030–2039, tj. zahájení stavby 1 rok po stavbě „Rekonstrukce ŽST Chabařovice“.

Stavba je koordinována při řešení mostu v km 10,798. V rámci koordinace byla provedena stavební připravenost pro budoucí zřízení zastávky Chabařovice s nástupištní hranou zřízenou při mostním objektu. Návrh rekonstrukce mostního objektu nezamezí budoucímu zřízení přístupu na nástupiště a zřízení samotného nástupiště v rámci budování RS 4. V rámci stavby RS 4 bude realizováno umístění protihlukových stěn na estakádu přes Chabařovické rybníky v celé délce.

V žst. Chabařovice se dále uvažuje se záměrem výstavby vlečky METRANS. Po realizaci vlečky METRANS (střednědobý výhled) objem nákladní dopravy výrazně vzroste (předpoklad 12 párů vlaků denně) a po výstavbě vysokorychlostní trati (dále jen „VRT“) se nadále zvýší rozsah osobní i nákladní dopravy.

Vzhledem ke stanoveným harmonogramům záměrů v době zpracování oznámení nedojde ke kumulacím ve fázi výstavby (souběh stavební činnosti více záměrů).

Hluková studie, která je jako příloha č. 6 součástí oznámení záměru (dále jen „Oznámení“), počítá s výhledovými intenzitami dopravy danými dopravním modelem, který zohledňuje realizaci a provoz VRT RS 4 k roku 2055. Predikce do výhledového stavu (rok 2055) se může ještě měnit vlivem koordinace s připravovanou související stavbou VRT RS 4 „Ústí nad Labem (včetně) – státní hranice CZ/SRN“.

Na základě údajů v informačním systému EIA/SEA a dále Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje a územních plánů dotčených obcí nejsou aktuálně v území další záměry související s hodnoceným zásahem a předmětnou lokalitou. V širším okolí dochází k realizaci přestaveb a výstaveb průmyslových parků/ areálů, např. k.ú. Všebořice, Chlumec u Chabařovic a Přestanov.

Jiné záměry, které by byly navrženy k výstavbě v období výstavby či provozu posuzovaného záměru, a které by tak mohly přispět k navýšení negativního vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví, nejsou v současné době zpracovatelům Oznámení známy.

Stručný popis technického a technologického řešení záměru:

Záměrem „Rekonstrukce ŽST Chabařovice“ je kompletní rekonstrukce železničního svršku, železničního spodku, mostních objektů a trakčního vedení v úseku od km 9,715 do km 12,509 v koleji č. 1 a do km 12,640 v koleji č. 2. Součástí rekonstruovaného úseku je i železniční stanice Chabařovice, ve které budou rekonstruovány také všechny dopravní koleje. Podchod a nástupiště v žst. Chabařovice budou demolovány bez náhrady. V žst. Chabařovice bude demolována stávající výpravní budova, upravena budova stávající trafostanice a vybudována nová technologická budova. V žst. Chabařovice bude také rekonstruováno zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, silnoproudé rozvody a energetická zařízení. Kabeláž bude částečně umístěna do nového kabelovodu. Mimo rozsah rekonstrukce koleje budou podél nerekonstruovaných kolejí umístěny nové kabelové trasy do žst. Ústí nad Labem západ (do km

3,219) a směrem k žst. Bohosudov (do km 12,960). Rozsah nových kabelových tras určuje také celkový rozsah stavby. Začátek stavby je tedy v km 3,219, konec stavby je v km 12,960.

Železniční svršek a spodek – V traťovém úseku Ústí nad Labem západ – Chabařovice je od km 9,509 navržena kompletní rekonstrukce železničního svršku a spodku obou kolejí, na kterou navazuje rekonstrukce ve stanici. V tomto rozsahu je uvažováno s odtěžením starých a zřízením nových podkladních vrstev dle geotechnického průzkumu a návrhu pražcového podloží. Osová vzdálenost bude nově 4,1 m, dále do stanice se rozšíří na 5 m.

V místech rekonstrukce mostů a propustků (traťový úsek mezi km 3,240 – 9,715) bude železniční svršek a spodek obnoven v nutné míře.

V žst. Chabařovice (nově obvod žst. Bohosudov) je navržena rekonstrukce hlavních a všech předjízdových kolejí s úpravou jejich polohy (bez respektování polohy rušených nástupišť).

Je navržena kompletní rekonstrukce železničního svršku a spodku všech dopravních kolejí vč. odvodnění. V tomto rozsahu je uvažováno s odtěžením starých a zřízením nových podkladních vrstev dle geotechnického průzkumu a návrhu pražcového podloží.

Dále bude vybudována kusá kolej č. 106a zapojenou do koleje č. 106 do ústeckého zhlaví. Tato kolej bude v budoucnu napojovat staveništní vlečku při stavbě Krušnohorského tunelu a výhledově propojovat kolej č. 106 s VRT skupinou. Manipulační kolej č. 107 bude oboustranně napojena do koleje č. 105 s úpravami od Ústí v nezbytné délce a od Bohosudova s rekonstrukcí části koleje pro odstavování elektrických lokomotiv, dále bude v nezbytné délce snesena kolej v místě překopu propustku (mostu) v km 11,610. Návrh bohosudovského zhlaví respektuje budoucí úpravy v rámci stavby VRT. Část koleje č. 106b bude tvaru 60E2 (výhledově bude z ní pokračovat kolej do VRT skupiny). Součástí bude také výstavba výtažné koleje a z ní zárodku odbočující koleje do výhledového překladiště spol. METRANS, a.s.

Nástupišť v žst. Chabařovice – Bude demolováno bez náhrady.

Mosty, propustky a zdi – Most ev. km 5,428 - Mostní objekt převádí 2 kolejnou žel. trať přes silnici II/253, Ždírnický potok a místní komunikaci. Je navržena rekonstrukce stávajících prefabrikovaných nosníků KT-27 pomocí spřažené desky. Bude sanován povrch stávajících nosníků a osazeny nové římsy a zábradlí. Mezi jednotlivými nosníky budou osazeny nové mostní závěry. Přechodová pole budou nahrazena přechodovou oblastí a železobetonovými, samostatně stojícími křídly. Povrch opěr a pilířů bude sanován kotvenou přebetonávkou. Bude zřízeno nové odvodnění mostu. Na opěrách a pilířích budou obnoveny úložné prahy a repasována stávající ložiska.

Most ev. km 7,114 - Je navrženo snesení stávající nosné konstrukce ubourání části spodní stavby a nahrazení rámovým propustkem 2,0 x 2,0 m. Propustek bude veden jako kolmý a bude mu způsoben okolní terén.

Most ev. km 7,282 - Je navrženo zesílení konstrukce novou spřaženou deskou s rozšířením mostu na VMP 3,0. U zabetonovaných nosníků bude provedena obnova protikorozní ochrany (PKO). Betonové povrchy NK a SS budou sanovány z důvodu malé krycí vrstvy a koroze betonářské výztuže. Na novou spřaženou desku budou osazeny nové římsy s novým ocelovým zábradlím. Odvodnění mostu bude provedeno střeovitým podélným sklonem za opěry. Bude vybudována nová závěrná zídka. Most bude bez mostních závěrů s přesahem desky přes závěrnou zídku. Podélná spára bude provedena jako těsněná. Horní část stávajících monolitických dlouhých křídel bude částečně odbourána a nahrazena novými úhlovými zídkami a přechodovou oblastí. Kolem mostních křídel bude zbudován nový svahový kužel.

Most ev. km 7,355 - Je navrženo zesílení nosné konstrukce spřaženou deskou s rozšířením mostu na VMP 3,0. U stávajících nosníků a spodní stavby budou sanovány povrchy z důvodu malé krycí

vrstvy a koroze betonářské výztuže. Krajiní přechodová pole budou zrušena a nahrazena přechodovou oblastí dle SŽ S4 a železobetonovými (dále „žb.“) křídly a krajní podpěry budou přestavěny na opěry a doplněny o závěrné zídky. Most bude bez mostních závěrů s přesahem desky přes závěrnou zídku. Podélná spára bude provedena jako těsněná.

Most ev. km 7,810 - Most bude pouze opraven, v rámci údržbových prací bude provedena obnova celoplošné izolace mostovky, obnova svrchního nátěru ocelových konstrukcí v rámci obnovy PKO a úprava pohledových betonových ploch spodní stavby v dosahu CI-betonovou stěrkou s antigrafitovým nátěrem.

Most ev. km 8,035 - Je navrženo rozšíření mostu na VMP 3,0. Stávající nosná konstrukce bude zrušena a spodní stavba částečně ubourána. Nový most bude tvořen prefabrikovanou obloukovou konstrukcí. Budou zřízeny nové přechodové oblasti dle SŽ S4. Objekt bude koncipován s možností následného rozšíření při budování RS 4.

Most ev. km 8,980 - Je navrženo zesílení nosné konstrukce spřaženou deskou s rozšířením mostu na VMP 3,0. U stávajících nosníků a spodní stavby budou sanovány povrchy z důvodu malé krycí vrstvy a koroze betonářské výztuže. Konstrukce bude zvednuta z ložisek, úložné prahy budou sanovány z důvodu mrazových trhlin a stávající vahadlová a válcová ložiska budou repasována. Krajiní přechodová pole budou zrušena a nahrazena přechodovou oblastí dle SŽ S4 a žb. křídly a krajní podpěry budou přestavěny na opěry a doplněny o závěrné zídky. Budou osazeny nové příčné a podélné mostní závěry a provedeno nové odvodnění mostu.

Most ev. km 9,562 - Je navržena přestavba třípolového mostu na jednopolevý most v podobě přesýpaného polootevřeného rámu dle MVL110 z důvodu návrhové rychlosti na připravované RS 4 v daném úseku max. 200 km/h. Objekt bude koncipován s možností následného rozšíření při budování RS 4.

Most ev. km 10,037, estakáda Chabařovice - Na mostě budou upraveny geometrické parametry kolejí. Vzhledem k míře degradace betonu a nutnosti částečného zesílení spodní stavby bude provedena celoplošná přibetonávka v tl. 150-250 mm vyztužená kari sítí. Koncová přechodová pole budou zrušena bez náhrady. Provede se přechodová oblast v souladu s S4 příloha 24 a nové ZKKP (Závazný předpis komise kolejového provozu). Provede se výměna ložisek.

Žst. Chabařovice, most v ev. km 10,798 - Dojde k sejmutí všech nosných konstrukcí pod traťovými a vlečkovou kolejí, spodní stavba bude zachována. Dojde k osazení nových nosných konstrukcí pod traťovými kolejemi - krajní pole ze zabetonovaných nosníků, střední pole ze spřažené ocelobetonové konstrukce s plnostěnnými nosníky s parabolickým dolním pásem. Spodní stavba bude pod traťovými kolejemi sanována, pod původní vlečkovou kolejí sanována nebude.

Žst. Chabařovice, propustek v ev. km 10,990 - S ohledem na nevyhovující stavební stav propustku a nevyhovující zatížitelnost, je uvažováno s celkovou přestavbou na nový prefabrikovaný propustek DN1200 ukončený šikmými čely s opevněním kamenem do betonu. Nový propustek z patkových trub délky 42,94 m povede ve stávající stopě respektující vedení vodního toku. Pod bývalým kolejištěm na straně vtoku bude stávající propustek nahrazen otevřeným korytem se svahováním na úroveň původního terénu.

Žst. Chabařovice, most v ev. km 11,185 - demolice - Z důvodu neprovozování osobní přepravy, nadbytečnosti podchodu, rušení nástupišť, novému uspořádání kolejí, bude podchod zrušen bez náhrady. Stávající nosná konstrukce včetně ramp schodišť bude kompletně odstraněna, aby uvolnila místo pro nově budovaný kolektor.

Žst. Chabařovice, propustek v ev. km 11,275 - V kolektoru je pouze vyřazený neprovozovaný horkovod a nefunkční osvětlení kolektoru. Protože objekt nemá další využití, bylo rozhodnuto

a jeho zrušení bez náhrady. Navrhované řešení spočívá v odbourání stávající konstrukce v celé jeho délce min. 1,50 m pod temeno kolejnice a následné zasypání vnitřního prostoru s možností využití pro odvodnění žel. spodku. Stávající šachty budou odstraněny a neprůchozí části vyplněny betonem.

Žst. Chabařovice, most v ev. km 11,610 - Objekt je situován v žst. Chabařovice. Most převádí 8 kolejí, překonávanou překážkou je trvalý vodní tok – Důlní potok. Konstrukce mostu je tvořena žb. rámovými prefabrikáty monolitickým rámem světlé šířky 4,05 m, světlé výšky 2,80 m. Je uvažována přestavba mostního objektu. Na základě požadavku zástupce investora je zpracován návrh na přestavbu z žb. prefabrikovaných rámových konstrukcí světlé šířky 4,0 m, světlé výšky 2,80 m.

Propustek ev. km 4,004 - Jedná se o trubní propustek světlosti 1,20 m s betonovými čelními zdmi. Propustek převádí vodu z drážních příkopů. Navrhuje se kompletní přestavba propustku. Bude použit trubní propustek o stejné světlosti 1,20 m se šikmými svahovými čely.

Propustek ev. km 4,720 - Stávající propustek převádí vody z drážních příkopů pod 2 kolejnou trať. Objekt je ve stávajícím stavu tvořen železobetonovými osmihrannými troubami DN1200. Propustek je ukončen železobetonovými svislými čely s římsou. Nový stav převádí 2 kolejnou žel. trať přes občasnou vodoteč pro odvedení srážkové vody z drážních příkopů. Navrhuje se kompletní přestavba propustku. Vzhledem k vysokému náspu a délce propustku bude použit rámový propustek o profilu 1,20 x 2,0 m se šikmými svahovými čely.

Propustek ev. km 8,580 - Jedná se o trubní propustek světlosti 1,20 m s betonovými čelními zdmi. Propustek převádí vodu z drážních příkopů. Navrhuje se kompletní přestavba propustku. Bude použit trubní propustek o stejné světlosti 1,20 m se šikmými svahovými čely.

Propustek ev. km 9,469 - Jedná se o trubní propustek světlosti 1,40 m s betonovými čelními zdmi převádějící trvalý vodní tok. Propustek prochází pod železniční trať a pod přilehlou obslužnou komunikací. Nový stav převádí 2 kolejnou žel. trať přes občasnou vodoteč pro odvedení srážkové vody z drážních příkopů. Zůstává stávající konstrukce, která bude sanována. Sanace zahrnuje vyčištění dna propustku, odláždění vtoku a výtoku a přilehlých svahů, nové žb. římsy a sanaci stávajících čelních zdí.

Pozemní stavební objekty - Žst. Chabařovice, technologická budova – V současné době jsou technologická zařízení umístěna ve stávající výpravní budově, která bude demolována. Technologie bude v rámci celé stavby upravována a doplněna o další prvky, které zde již nemohou být umístěny. Proto bude navržena nová jednopodlažní technologická budova v km 11,15 nového staničení. Tato budova bude připojena na rozvod elektro, splaškovou kanalizaci a vodovod. Vedení sdělovacích a zabezpečovacích kabelů bude napojeno přes jednotlivé šachty z nově budovaného kabelovodu. Dešťové svody budou zaústěny přes filtrační šachtu do vsakovací galerie, která je navržena do prostoru mezi stávající komunikací a novou technologickou budovu.

Žst. Chabařovice, úprava budovy trafostanice – Stávající budova trafostanice se nachází v prostoru žst. Chabařovice cca 75 m od výpravní budovy směrem na Teplice. Stavba je v dobrém stavu. V obou patrech se bude měnit velká část technologie, a je nutné upravit prostory a kabelové kanály tak, aby se nová technologie dala umístit podle potřeby a aby k ní byl přístup i pro případné revize a údržbu. V prostoru rozvodu v přízemí bude vybourána stávající podlaha, stávající kabelové kanály a zasypaný prostor mezi kanály bude vyčištěn. Celkově se vybourá v celých místnostech vše až na základovou desku, která je umístěna v hloubce 1200 mm od čisté podlahy.

Žst. Chabařovice, úprava plochy a výstavba TTS 22/0,4kV – V km 11,975 je navržena výstavba železobetonové plochy pro trvalou trakční stanici (TTS). Pro osazení nového objektu TTS je

navržena žb. základová deska o půdorysných rozměrech 4,15 x 2,92 m a tloušťce 300 mm. Pod žb. desku je navržen hutněný štěrkopískový podsyp o tloušťce 100 mm. Součástí objektu jsou také navazující zpevněné plochy okolo TTS. Nová TTS, je navržena jako jednopodlažní nepodsklepená typová buňka o půdorysných rozměrech cca 1,92 x 3,15 m. Integrovaný kabelový prostor stanice je zároveň základem stanice, průchodky pro vstup kabelů jsou umístěny v podzemní části stanice.

Žst. Chabařovice, demolice pozemních objektů – V rámci stavby „Rekonstrukce ŽST Chabařovice“ jsou k demolici navrženy objekty, které jsou v kolizi s nově navrhovanou stavbou, jsou ve špatném technickém stavu a současně tyto objekty již nemají využití, vzhledem ke zrušené stanici Chabařovice, která již neslouží pro veřejnost. Celkem je navrženo k odstranění 6 objektů. Jedná se o dvě nástupiště, dvě zastřešení nástupišť, zastřešení podchodu a výpravní budovy žst. Chabařovice. Všechny demolice budou bez náhrady.

Žst. Chabařovice, demolice výpravní budovy – Jedná se o skeletovou žb. konstrukci s vyzdívkami z plných cihel. Pro objekt výpravní budovy byl zpracován stavebnětechnický průzkum na výskyt azbestu, který potvrdil výskyt azbestu. Objekt má dvě části. Jedna část je navržena jako dvoupodlažní a druhá část výpravní budovy má pouze jedno podlaží. Objekt má plochou střechu s atikami. Demolovaná výpravní budova nemá využití (výstup z podchodu je zabetonován) a je ve velmi špatném technickém stavu.

Trakční vedení (TV) - Celý stavbou dotčený úsek je již elektrizován stejnosměrnou trakční soustavou 2 DC 3kV/IT a je zatrolejován sestavou trakčního vedení „J“ - 3 kV. Převážná část podpěr a závěsů TV v celém úseku je již na hranici životnosti. Značná část podpěr je situována podle dřívějších předpisů na vzdálenost od osy koleje, která dnešním požadavkům již nevyhovuje. V traťovém úseku Ústí nad Labem-západ – Chabařovice bude TV kompletně zrekonstruováno v návaznosti na kolejové úpravy v km cca 9,750 – 10,350. V žst. Chabařovice bude v novém stavu TV kompletně nové od km cca 10,350 – 12,700. Elektrické dělení směrem Bohosudov je navrženo v koordinaci s výhledovou tratí VRT. Dále bude řešeno železniční zabezpečovací zařízení (staniční zabezpečovací zařízení SZZ, traťové zabezpečovací zařízení TZZ, dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení DOZ), železniční sdělovací zařízení a silnoproudá technologie včetně dispečerské řídicí techniky (DŘT).

Protihlukové objekty – Na základě provedeného posouzení zpracovatele hlukové studie (příloha 6 Oznámení) nebudou navrhována v rámci stavby protihluková opatření.

Obchodní firma oznamovatele: Správa železnic, státní organizace

IČO oznamovatele: 709 94 234

Sídlo (bydliště) oznamovatele: Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1

Zpracovatel Oznámení: Ecological Consulting a.s., Mgr. Bc. Petra Povýšilová,
Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc

Odůvodnění

1. Odůvodnění vydání rozhodnutí včetně zhodnocení charakteristiky opatření k prevenci, vyloučení a snížení všech významných nepříznivých vlivů na životní prostředí a popisu kompenzací, a úvahy, kterými se příslušný úřad řídil při hodnocení zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu

Z doložených podkladů je patrné, že výstavba ani provoz záměru nemůže působit významné vlivy v žádné oblasti životního prostředí a veřejného zdraví. Celkový přehled všech vlivů

a zhodnocení jejich významnosti je detailněji popsán v následující části odůvodnění tohoto rozhodnutí.

Charakteristika záměru

Předmětem záměru je rekonstrukce úseku stávající celostátní trati, která je dvoukolejná a elektrizovaná stejnosměrnou napájecí soustavou 3 kV. Řešený úsek trati byl jako novostavba vybudován mezi lety 1978–1982. Cílem současného záměru „Rekonstrukce ŽST Chabařovice“ je primárně rekonstrukce úseku od km 9,715 do km 12,509, a to zejména dosažení traťové třídy zatížení D4, prostorové průchodnosti Z-GC, zvýšení traťové rychlosti, zvýšení bezpečnosti provozu a zajištění spolehlivého provozu. U mostních objektů je cílem dosažení přechodnosti D2/160 a D4/120 v předmětném úseku s požadavkem na prodloužení zbytkové životnosti stávajících objektů v úseku od km 4,004 po km 13,100.

Mimo dominantní rozsah rekonstrukce trati od km 9,715 do km 12,509 je stavba navržena také v žst. Ústí nad Labem západ (do km 3,219), žst. Bohosudov a v traťových úsecích, které tyto žst. propojují s žst. Chabařovice (do km 12,960).

V traťovém úseku Ústí nad Labem západ – Chabařovice budou v celé délce doplněny nové kabelové trasy nebo bude kabelizace připojena ke stávajícím kabelovým trasám. Mimo to je v tomto úseku navržena rekonstrukce nebo přestavba mostních objektů a propustků. V místě rekonstrukce nebo přestavby těchto mostních objektů a propustků bude v nutné míře obnoven železniční svršek, železniční spodek a trakční vedení.

Umístění záměru

Záměr se nachází v Ústeckém kraji, zahrnuje žst. Chabařovice a traťový úsek mezi Chabařovicemi a Ústím nad Labem. Záměr prochází přes katastrální území Ústí nad Labem, Trmice, Soběchleby u Krupky, Český Újezd, Hrbovice, Chabařovice, Unčín u Krupky a Předlice. Umístění stavby je definováno stávající polohou železniční trati a kolejištěm železniční stanice Chabařovice. Dále pak technologickými budovami, které budou upraveny, demolovány nebo nově vystavěny. Jedná se o celostátní trať. Správcem trati je Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Ústí nad Labem.

Dle stanoviska Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, vydaného dle ust. § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen „ZOPK“) č. j. KUUK/065925/2021/ZPZ ze dne 31.05.2021, následně doplněné stanoviskem ze dne 03.06.2021, č. j. KUUK/074209/2021/ZPZ) lze vyloučit, že uvedený záměr může mít samostatně i ve spojení s jinými záměry nebo koncepcemi významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí v územní působnosti Krajského úřadu Ústeckého kraje.

Porovnání variant řešení záměru

Záměr je řešen pouze v jedné projektové variantě, a to z hlediska technického řešení i umístění, které vychází z polohy vedení předmětného traťového úseku. To je z podstaty nepřemístitelné. Jedinými variantami přicházejícími v úvahu je buď realizace záměru (aktivní varianta) nebo nerealizace záměru (nulová varianta).

Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí

Realizací záměru jsou vyloučeny přímé negativní vlivy přesahující stávající hranice České republiky. Vzhledem k umístění záměru a jeho charakteru jsou potenciální vlivy pouze lokálního rázu. Významná kumulace vlivů se dle předloženého Oznámení nepředpokládá a není znám žádný z připravovaných nebo zvažovaných záměrů, u kterého by bylo možno při výstavbě či při

provozu záměru „Rekonstrukce ŽST Chabařovice“ indikovat případnou významnou kumulaci a synergii negativních vlivů na některé ze složek životního prostředí.

V rámci celého záměru byly v Oznámení podrobně posuzovány tyto vlivy:

Vlivy na obyvatelstvo – Hlavní faktory, které budou mít vliv na zdraví obyvatel, jsou chemické, fyzikální a socioekonomické. Působení těchto faktorů lze hodnotit pro období výstavby a období provozu záměru. Jako potenciálně nejvýznamnější možné vlivy spojené s výstavbou a provozem posuzovaného záměru byly tedy vytipovány vlivy spojené s hlukovým zatížením lokality a se znečišťováním ovzduší.

V dlouhodobém výhledu bude vliv záměru na veřejné zdraví pozitivní. Realizace záměru zvýší konkurenceschopnost k životnímu prostředí šetrné železniční dopravy a přispěje tak k možnému snížení negativního vlivu jak individuální automobilové dopravy, tak i nákladní automobilové dopravy na životní prostředí.

Realizace záměru bude mít zřejmý pozitivní trvalý vliv na zlepšení kvality železniční přepravy osobní i nákladní. Navrhovanými změnami dojde k výraznému zvýšení bezpečnosti cestujících.

Faktory psychické pohody by mohly být ovlivněny zejména v době výstavby. Rušivým faktorem může být jednak doprava stavebních materiálů na stavbu a pak vlastní stavební práce. Tyto vlivy (které jsou dočasné) však budou minimalizovány na nejnižší možnou míru dodržováním opatření pro omezení prašnosti a dále organizačními opatřeními.

Vlivy na ovzduší – Problematicke posouzení možných vlivů realizace záměru na ovzduší se podrobněji věnuje Rozptylová studie (Ecological Consulting a.s., Mgr. Bc. Rudolf Polášek, Mgr. Lucie Peterková, Ph.D., 08/2025), která je přílohou Oznámení. Z jejích závěrů lze vyčíst:

„V rámci hodnocení záměru byly vybrané spočtené hodnoty koncentrací znečišťujících látek v místě dotčené obytné zástavby srovnány jak s imisními limity, tak s imisním pozadím lokality z let 2019–2023. Rozptylová studie prokázala plnění ročních průměrných hodnot sledovaných znečišťujících látek. Na základě výsledků rozptylové studie lze konstatovat, že realizací záměru dojde k zatížení okolí zejména tuhými znečišťujícími látkami, kdy provoz recyklační linky bude znamenat navýšení zejména průměrné denní koncentrace PM_{10} . U nejbližší dotčené obytné zástavby může být příspěvek až na úrovni několika desítek $\mu g \cdot m^{-3}$. Výpočty maximální denní koncentrace (hodnota, která reprezentuje nejvyšší možnou koncentraci, která může být dosažena při nepříznivých rozptylových podmínkách a maximálním výkonu zdroje) se pohybují na úrovni několika desítek $\mu g \cdot m^{-3}$.

Limitní hodnota dle zákona o ochraně ovzduší se považuje za překročenou, pokud je překročena 35 x v roce. Při uvažovaném výkonu recyklační linky, se kterým je v této rozptylové studii počítáno (150 t/hod.), bude potřeba na recyklaci materiálu 18 dní. V rozptylové studii byl proveden rovněž výpočet doby překročení imisního limitu. U referenčního bodu č. 1 – Teplická 721 činit nejvýše cca 12 hodin. U ostatních lokalit obytné zástavby se počty překročení pohybují od 1,4 do 10,1 hodin. Při úvaze 12-ti hodinového provozu recyklační linky během dne lze dojít k maximálnímu počtu hodin překročení v délce jednoho pracovního dne.

Maximální povolený počet překročení imisního limitu bude s velkou pravděpodobností dodržen. Při nižším výkonu recyklační linky, a především při příznivých rozptylových podmínkách (labilní zvrstvení, vyšší rychlosti větru) budou dosahované hodnoty příspěvků imisních koncentrací daleko nižší (viz tabulka 14, kde se příspěvky při labilnějším zvrstvení a vyšších rychlostech větru pohybují na úrovni několika jednotek $\mu g \cdot m^{-3}$).

Co se týče průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu, v intravilánu města Chabařovice byla v rámci imisního pozadí v období 2019–2023 dosažena limitní hodnota ($1 \text{ ng} \cdot m^{-3}$). Na základě vypočtených imisních příspěvků tak může v součtu s imisním pozadím v této lokalitě docházet

k mírnému překročení imisního limitu (podíl imisního příspěvku bude nižší než 1 % z imisního pozadí). Na imisním pozadí se však tento velice nízký příspěvek prakticky neprojeví.

Ostatní sledované znečišťující látky se pohybují pod stanoveným imisním limitem dle přílohy č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů."

Vliv v období provozu – V souvislosti s výše uvedeným je třeba konstatovat, že podporu výstavby a provozu elektrifikovaných železničních tratí jako bezemisního způsobu dopravy je třeba z hlediska celkového imisního zatížení ústeckého regionu v souvislosti se stavem znečištění ovzduší vždy vnímat jako pozitivní.

Vlivy na klima – Podrobně byl vliv záměru na klima a jeho vztah ke klimatické změně vyhodnocen v rámci Vyhodnocení odolnosti stavebního záměru vůči klimatickým změnám dle Směrnice č. 2014/52/EU (Ecological Consulting a.s., Mgr. Alena Kubánková, 08/2025), které je přílohou Oznámení. Z jejích závěrů lze vyčíst:

„V hodnocení rizik byly jako jevy s vysokým rizikem vyhodnoceny problémy související s extrémně vysokými teplotami, povodněmi a přívalovými povodněmi a námrazovými jevy. Pro vydatné srážky byla vyhodnocena nízká úroveň rizika.

Z hlediska rizika extrémně vysokých teplot jsou v projektu začleněna stavebně-technická opatření (např. výběr vhodných stavebních materiálů odolných vůči vysokým teplotám). V případě mimořádných jevů jako je námraza na trakčním vedení, kdy dochází k ochromení dopravy elektrifikovaných tratí, musí být využívány telematické a inteligentní dopravní systémy pro řízení dopravy, záložní zdroje elektrické energie pro provoz zabezpečovacího zařízení, musí být také k dispozici záložní lokomotivy s nezávislou trakcí pro tratě, na kterých musí být po dobu trvání mimořádných meteorologických podmínek provoz zachován. Mezi další adaptační opatření ovlivňující meteorologické projevy změny klimatu v okolí trati patří výsadba dřevinné vegetace. Trať přechází záplavové území na Ždírnickém potoce estakádou. Inundační území nebude rekonstrukcí ovlivněno. Z hlediska přívalových povodní a vydatných srážek nebyla identifikována riziková území při přívalových srážkách.

Modernizací trati dojde ke snížení emisí ze silniční dopravy, a to z důvodů převedení osobní dopravy na železniční dopravu. Realizace záměru tak bude mít pozitivní vliv na snižování emisí škodlivin CO₂. Záměr je v souladu s cíli Zelené dohody pro Evropu.

Závěrem lze shrnout, že díky plánovaným stavebním a technickým opatřením v rámci tohoto záměru dojde ke zvýšení odolnosti stavby vůči dlouhodobým klimatickým změnám, tak i vůči extrémním výkyvům počasí těmito změnami způsobenými. Realizací záměru bude podpořeno celkové snížení emisí CO₂ z dopravy.

Tento záměr koresponduje s národními i unijními cíli v problematice klimatických změn."

Vlivy záměru na klima – Z hodnocení dále vyplývá, že modernizací trati dojde ke snížení emisí zejména ze silniční dopravy (o 4 900 t CO₂), a to z důvodů převedení zejména nákladní dopravy na železniční dopravu. Realizace záměru tak bude mít pozitivní vliv na snižování emisí CO₂. Záměr je tak v souladu s cíli klimatické neutrality v Evropské unii do roku 2050.

Hluk a vibrace – Podrobně jsou vlivy záměru na hlukovou situaci řešeny v Hlukové studii a hodnocení vibrací (Ecological Consulting a. s., Mgr. Jan Mrštýný, 04/2024). Z jejích závěrů lze vyčíst:

Hluk – *„Ve stávajícím stavu hluková zátěž nepřekračuje hygienický limit na dráhách, které byly umístěny a povoleny před 01.01.2001. V obou výhledových stavech dojde ke zlepšení parametrů kolejí v rozsahu stavby, zároveň ale také dojde ke zvýšení intenzit dopravy (hlavně ve stavu po dokončení VRT). I přesto zůstane hluková zátěž u nejexponovanějších objektů reprezentovaných*

výpočtovými body na podlimitních hodnotách s minimální rezervou 9 dB v denní a 6 dB v noční době."

Vibrace – „Velikost a šíření vibrací závisí na mnoha faktorech, z nichž nejvýznamnější jsou geologického podloží, kvalita a typ železničního svršku/spodku a rychlost, hmotnost a celkový stav provozovaných souprav. Nejbližší chráněné objekty k posuzovanému úseku trati jsou ve vzdálenosti cca 240 m od kolejiště. Výjimku tvoří parcely pro budoucí výstavu (dle ÚP Chabařovic) kde je vzdálenost na od nejbližší koleje cca 21 m. Navíc v blízkosti většiny objektů vedou silniční komunikace (II/253 a III/25357).

Na základě velkého počtu měření z prostředí ČR a z blízkosti konvenčních tratí před rekonstrukcí lze empiricky stanovit, že riziko nadlimitním zatížením vibrací (vliv na člověka v budovách) lze standardně očekávat maximálně do vzdálenosti cca 15 m na širé trati (cca 20 m u přejezdů či jiných technických zařízení způsobující změnu tuhosti koleje).

Změnu šíření vibrací po rekonstrukci je navíc v podstatě nemožné predikovat. Dá se však říct, že vlivem nového modernějšího kolejového svršku i spodku dojde ke zlepšení (snížení) vibrací v budovách v okolí modernizovaného úseku trati. Na druhou stranu dojde ke mírnému zvýšení rychlosti, což bude mít efekt opačný."

Stavební záměr bude realizován převážně na pozemcích dráhy. Vedení trati zůstává ve stejné stopě a nevyžaduje nový zábor mimo drážní pozemky. Mimo drážní pozemky jsou navrženy především přístupové staveništní komunikace, které mají dočasný charakter. Rekonstrukce trati bude prováděna s použitím technologie obvyklé u staveb tohoto charakteru, odtěžení a sanace železničního spodku pomocí bagrování, rekonstrukce železničního svršku s nasazením pokladače kolejových polí a další železniční technikou. K odtěžení a odvozu štěrkového kolejového lože bude využívána přednostně doprava po železnici.

Nejhlučnějším zdrojem hluku bývá směrová a výšková úprava automatickou strojní podbíječkou včetně zhutnění štěrkového lože v definitivní poloze dynamickým stabilizátorem. Podbíjení je sice akusticky významná činnost, ale vlastní průjezd soupravy znamená maximálně hodinu zvýšené hlučnosti u objektů v bezprostřední blízkosti srovnávané koleje. Při průjezdu je ekvivalentní hladina akustického tlaku od vzdálenosti nad 15 m od osy srovnávané koleje nižší než 65 dB. Vzhledem k velmi krátkodobému účinku působení v řádu minut během denní doby nedojde k ohrožení zdraví. Nejbližší objekty se od rekonstruovaného úseku železnice nacházejí ve vzdálenosti více než 240 m. Již na základě této vzdálenosti lze předpokládat, že nedojde k překračování úrovně hlučnosti ohrožující zdraví lidí. Noční práce nejsou uvažovány a všechny stavební práce jsou uvažovány v časovém intervalu 7–21 hodin.

Dalším výraznějším zdrojem hluku u probíhajících staveb bude recyklační stanice. Recyklační linka bude umístěna na zpevněné betonové ploše zařízení staveniště přibližně v km 11,6 – 11,8 rekonstruovaného úseku. Výměra plochy určené pro recyklaci a dočasné skladování materiálu činí 4 200 m² a leží na parcelách parc. č. 225/4 v k. ú. Unčín u Krupky a parc. č. 1697/1 v k. ú. Chabařovice. Obě zmíněné parcely jsou využívány jako „dráha“ a jsou ve vlastnictví Českých drah, a.s. Vzdálenost k nejbližším obytným objektům je cca 700 m (severním směrem). Při akustickém výkonu 118 dB naměřeném na obdobném zařízení v minulosti, nepřetržitém provozu a v této vzdálenosti lze u těchto objektů očekávat hlukovou zátěž na úrovni cca 50 dB, což bezpečně nepřekračuje hygienický limit.

Dle uvedené hlukové studie, hluková zátěž nepřekračuje hygienický limit na dráhách, které byly umístěny a povoleny před 01.01.2001. V obou výhledových stavech dojde ke zlepšení parametrů kolejí v rozsahu stavby, zároveň ale také dojde ke zvýšení intenzit dopravy (hlavně ve stavu po dokončení VRT). I přesto zůstane hluková zátěž u nejexponovanějších objektů reprezentovaných výpočtovými body na podlimitních hodnotách s minimální rezervou 9 dB v denní a 6 dB v noční době. S ohledem na výše uvedené nejsou navrhována žádná protihluková opatření.

Vzhledem ke vzdálenosti trati a nejbližších chráněných objektů lze téměř s jistotou konstatovat, že nedojde k nadlimitnímu zatížení vibrací u žádného ze stávajících objektů. V případě budoucí výstavby na pozemcích Chabařovic lze toto říci s vysokou pravděpodobností, kdy velký vliv na snížení tohoto zatížení bude mít především vedení železniční trati na vysokém náspu.

Vliv na povrchové a podzemní vody – Vliv v období výstavby – Vlivy záměru na útvary povrchových vod ve fázi jeho výstavby mohou být způsobeny zejména v místech výstavby železničních mostů přes vodní toky a u stavebních prací v místech, kde záměr prochází záplavovým územím. V případě záměru se bude jednat o nakládání se závadnými látkami (čerstvý beton a stavební směsi na bázi cementu, ropné látky a PHM), které je nutno na řadě míst hodnotit jako „spojené se zvýšeným nebezpečím“ ve smyslu ustanovení § 39 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vodní zákon“), a ustanovení vyhlášky č. 450/2005 Sb., o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků, ve znění pozdějších předpisů, vzhledem k výše popsané charakteristice (záplavové území a zranitelné oblasti). V případě výstavby mostů a propustků hrozí riziko znečištění vod závadnými látkami. Může se například jednat o úniky PHM způsobené závadou na mechanizačním prostředku, únik olejů apod. V rámci přípravných a stavebních prací budou úseky toků ovlivněny odstraněním břehové vegetace v místech mostních opěr, přístupových a manipulačních ploch. V důsledku obnažení půdního povrchu může docházet ke splachu zeminy do vodního toku. Při bouracích pracích může docházet k sesutí části demoličního materiálu (beton, kameny atd.) do vodního koryta. Sesutí zeminy či odpadů a materiálů je třeba předejít omezením odstranění vegetace na nejmenší možnou míru a technicky zvládnutým postupem zemních a demoličních prací.

Vodní toky mohou být ovlivněny i odběry vod pro stavební účely. Zde musí platit zásada, že voda pro stavební účely bude dovážena a pouze v nezbytných, v projektu odůvodněných případech, může být odebírána přímo z recipientu. Přitom je nezbytné, aby subjekt provádějící odběr měl k němu povolení vydané věcně a místně příslušným vodoprávním úřadem.

V případě rekonstrukce mostních objektů na území žst. Chabařovice, které převádějí vodní toky, nedojde k negativnímu ovlivnění těchto toků. Jedná se o občasné vodní toky, které jsou ve většině řešených úseků zatrubněny. Oba pak prochází přes široké drážní těleso.

Během sanace pilířů mostního objektu přes chabařovické rybníky dojde k dočasnému vypuštění vodních ploch tak, aby byl umožněn přístup k jednotlivým pilířům. Na dno vypuštěných rybníků budou položeny betonové panely.

Stavba přichází do kontaktu se záplavovým územím vodního toku Ždírnický potok. V záplavovém území se nacházejí stavební objekty: SO 02-19-11 TÚ Ústí nad Labem západ – Chabařovice, most v ev. km 10,037 a SO 90-18-01 Staveništní komunikace a plochy. V záplavovém území se nachází zařízení staveniště ZS1. Pro záměr byl vypracován povodňový plán (Ecological Consulting a.s., Ing. Karla Kryštofová, Ph.D., 04/2025). V případě dodržení opatření uvedených v kapitole D.IV Oznámení, a zásad ochrany vod vyplývajících z vodního zákona, nelze předpokládat významné ovlivnění vodních toků a vodních zdrojů.

Vliv v období provozu – V období provozu záměru odpadní vody ani závadné látky prakticky nebudou produkovány, nebo budou produkovány v zanedbatelném množství. Předpokládán není ani negativní vliv údržby trati a souvisejících zařízení. Prováděna bude předepsaná údržba a revize stavby. Ohrožení kvality vodních útvarů tak lze předpokládat zejména v případě havárií, a to jak na zařízení (železniční svršek, dopravní prostředky), tak dopravních nehod při provozu (vykolejení, srážky vlaků apod.).

Při návrhu rekonstrukce mostních objektů a propustků byl v maximální možné míře respektován přirozený povrchový odtok v povodí. Dostatečná kapacita propustků zajišťuje neovlivnění odtokových poměrů v území. Významný negativní vliv tedy není předpokládán.

Odpady – Odpady budou vznikat zejména v rámci realizace záměru, a to především v souvislosti s demolicemi, pracemi na železničním svršku a spodku a také s výstavbou nových stavebních objektů. V rámci fáze provozu bude produkce odpadů minimální.

Původce odpadů bude, v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o odpadech“), nakládat s odpady podle jejich skutečných vlastností. Bude je shromažďovat a třídit podle druhu a kategorií a zabezpečí je před nežádoucím únikem do životního prostředí. Při nakládání s odpady, respektive při jejich odstraňování, budou voleny vždy ty způsoby nebo technologie, které zajistí vyšší ochranu lidského zdraví a které jsou šetrnější k životnímu prostředí. Odstranění všech odpadů bude zajištěno subdodavatelsky oprávněnou společností vlastníci příslušná oprávnění pro nakládání s odpady.

Vliv na půdu – Při realizaci stavby tak dojde k dočasným i trvalým záborům zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“). Předběžně lze očekávat trvalý zábor řádově přibližně 390 m². V případě dočasného záboru do 1 roku je očekáváno řádově přibližně 21 103 m². Dotčené pozemky pro dočasný zábor ZPF jsou zařazeny ve IV. a V. třídy ochrany. K upřesnění rozsahu záborů dojde v další fázi projektové dokumentace. Dočasně zabrané zemědělské pozemky budou po dokončení stavby rekultivovány.

Dočasný zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“) je očekáván především v souvislosti s rekonstrukcí mostních objektů a propustků na traťovém úseku bez rekonstrukce kolejového lože mezi km 4,004 a 9,562 v rozsahu omezeném na nejbližší okolí stavebních objektů. Samotná stavba bude umístěna na pozemcích vzdálených méně než 30 m od hranice lesa.

Záměr nebude narušovat organizaci zemědělského půdního fondu (např. vznik enkláv problematicky obhospodařovatelných pozemků), případně sít zemědělských účelových komunikací. Rozsah vlivů na půdu lze hodnotit jako málo významný.

V období realizace nelze vyloučit vlivy na půdy v případě havárie. V rámci přípravné dokumentace stavby bude zpracován a místně příslušným vodoprávním úřadem schválen Havarijní plán, který identifikuje možné havarijní situace a stavy, určí opatření k předcházení vzniku havarijních situací a stanoví postup při případném vzniku havarijních situací.

Vliv na přírodní zdroje – Rozsahem prací, které se dotýkají stávajících staveb a jejich úprav a rekonstrukcí, nedojde k zásahu do žádného chráněného ložiskového území, dobývacího prostoru, výhradního ložiska nerostů ani poddolovaného území. Vlivy na zdroje nerostných surovin a na geologické prostředí lze předpokládat jako minimální.

Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy – Podrobně jsou vlivy záměru na floru a faunu řešeny v Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (Ecological Consulting a. s., Mgr. Marcela Janků, Mgr. Bc. Lukáš Lebduška, 08/2025).

Flora – V rámci výše uvedeného hodnocení bylo konstatováno, že v území dominují spíše běžné až ruderalní druhy rostlin, s občasným výskytem vzácnějších druhů. Stavebním zásahem lze očekávat spíše poškození běžných druhů a jejich biotopů, převážně v souvislosti s kácením. V rámci stavby bude ovšem zasahováno spíše do antropogenně již ovlivněných míst (samotné těleso železnice) a přírodně cennější biotopy budou ovlivněny pouze okrajově.

Během průzkumu byla potvrzena přítomnost 2 zvláště chráněných druhů rostlin podle vyhlášky č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona České národní rady

č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, a 6 druhů Červeného seznamu ČR (kapitola C.II.1). Lomikámen trojprstý (*Saxifraga tridactylites*) bude ovlivněn přímým dotčením a dočasným zábořem biotopů. Záchranný transfer není doporučen, protože by byl obtížně proveditelný a málo efektivní – druh je efeméra, tedy jednoletý druh s velmi rychlým životním cyklem. Výstavbou mohou být dotčeny tisíce jedinců, ovšem vzhledem k tomu, že alochtonní populace tohoto druhu vykazuje silnou vazbu na železniční trať, lze předpokládat, že po dokončení stavby se v místě záměru bude nacházet minimálně stejné množství vhodných biotopů jako před zásahem. Sněženka podsněžník (*Galanthus nivalis*) bude ovlivněna přímým dotčením a dočasným zábořem biotopů, jedná se však o jedince zplanělé ze zahrádek, záchranný transfer ani speciální opatření proto nejsou navržena. Pro další druhy rostlin Červeného seznamu a druhy běžné a ostatní se předpokládá spíše okrajový vliv, neboť jejich hlavní těžiště výskytu není vázáno přímo na těleso železnice. Předpokládat lze posun ruderalní vegetace vázané na náspy do hodnotnějších částí biotopů.

Riziko představuje také šíření invazních a expanzních druhů. Během stavebních prací je nutné zaměřit pozornost na případné další šíření stávajících invazních druhů a na zavlečení nových invazních druhů při transportech stavebních materiálů a zeminy. V případě vzniku nových ložisek výskytu je žádoucí tyto druhy okamžitě odstranit.

Zábor biotopů bude menšího charakteru a bude pouze dočasný, jedná se hlavně o rozšíření stávajícího drážního tělesa a souvisejících úprav. Určitý vliv bude mít kácení dřevin a odstraňování zeleně, především vzrostlých dřevin (hlavně dubů) v lesním porostu, z nichž některé jsou hodnotné jako biotop dalších druhů. U stromů, které jsou v přímé blízkosti stavby a je nutný zásah, ale ne celkové odstranění, je doporučeno preferovat citlivé ořezy větví místo odstranění celého stromu. Kácení bude prováděno za dohledu ekologického dozoru a bude prováděno v souladu se souhlasem příslušného dotčeného orgánu státní správy. Celkově lze vliv záměru na dotčení přírodních biotopů a ovlivnění flóry hodnotit jako okrajový a málo významný.

Fauna – Vliv na bezobratlé – Na území záměru dominovaly především běžné a biotopově nevyhraněné druhy hmyzu. Tyto druhy budou dotčeny celkovým úbytkem vhodných biotopů, vzhledem k okolnímu prostředí a charakteru zásahu lze ovšem předpokládat, že běžné druhy bezobratlých budou mít dostatek alternativních úkrytů a potravních biotopů a po výstavbě záměru opět dotčené plochy kolonizují.

Byly také nalezeny druhy s vyššími biotopovými nároky, druhy vzácnější a zákonem chráněné. Ze zvláště chráněných bezobratlých byli nalezeni pouze čmeláci rodu *Bombus*, což jsou v podstatě všudypřítomné a reálně nikoliv příliš ohrožené druhy. Pro preventivní ochranu dalších druhů bezobratlých (chráněných i běžných) je doporučeno minimalizovat zábory a pojezdy v blízkosti soustavy Chabařovických rybníků.

Lokalita záměru slouží jako vhodný biotop mnoha běžných i vzácnějších druhů. Rozšířením drážního tělesa, mírným zábořem biotopů, a především kácením dřevin dojde k určitému ovlivnění těchto druhů. Jedná se ovšem pouze o zásah lokální, v okolí se nachází stále dostatek vhodných biotopů. Celkově lze vliv záměru na bezobratlé živočichy vyhodnotit jako mírný.

Vliv na ryby a mihule – U vodních toků, přes které přechází těleso železnice, lze výskyt ryb předpokládat pouze v Habartickém a Ždírnickém potoce, přičemž lze předpokládat výskyt převážně běžných druhů ryb.

Možné nepříznivé ovlivnění rybního společenstva tkví v zásazích do vodních toků při rekonstrukci a stavbě mostních objektů a při úpravě koryta vodního toku. Jedná se převážně o větší vodní toky, kde v případě havárie může být dotčeno více druhů rybního společenstva.

Při rekonstrukci estakády budou dotčené rybníky vypuštěny, tudíž zde nedojde k výraznému dotčení rybního společenstva. Negativní vliv mohou představovat havarijní stavy, proto je nutné dodržovat bezpečnostní opatření během prováděné stavební činnosti.

Vliv na obojživelníky – Dle dostupných údajů a v průběhu terénního šetření byly v Chabařovických rybnících a jejich blízkém okolí zaznamenáni obojživelníci. Rybníky, nad kterými bude opravována estakáda, budou dočasně vypuštěny. Po ukončení prací budou tyto rybníky opětovně napuštěny. S ohledem na ochranu obojživelníků je vhodné tyto případné vodní biotopy vypouštět pouze od října do března, tedy mimo období rozmnožování, kdy část na souši zimující populace nebude dotčena. Během měsíců září až říjen (případně i později, dokud budou obojživelníci aktivní) je nutné zajistit odlov dotčených jedinců a jejich transfer na náhradní lokalitu tak, aby riziko usmrcení obojživelníků zimujících ve vodě bylo minimalizováno. Obojživelníci mohou být dotčeni také ovlivněním migračních tras, proto u vybraných vodních toků byly mosty a propustky převádějící železniční trať navrženy i s ohledem na pohyb obojživelníků.

Obojživelníci, kteří se v okolí železnice vyskytují, mohou také vnikat i do kaluží a výkopů vzniklých při stavební činnosti. Během stavby proto bude přítomen ekologický dozor, který bude přijímat potřebná opatření (především transfer dotčených jedinců na vhodnou lokalitu, ohrazení plochy stavby a přístupových cest dočasnou zábranou, instalace dočasných zábran apod.). Skrývka zeminy bude prováděna s ohledem na vyskytující se druhy živočichů (především obojživelníků, ale i plazů a ptáků) mimo vegetační období od září do března. Vzhledem ke zmíněným skutečnostem je vliv na obojživelníky hodnocen jako přijatelný.

Vliv na plazy – Z plazů může výstavbou záměru dojít k dotčení ještěrky obecné (*Lacerta agilis*), slepýše křehkého (*Anguis fragilis*) a užovky obojkové (*Natrix natrix*). Výstavbou může dojít k dočasné degradaci zejména potravního biotopu v místech současného železničního náspu. Po ukončení stavebních prací bude železnice a její okolí opět poskytovat vhodné podmínky pro využívání těchto druhů. Stejně jako u obojživelníků mohou být i plazi dotčeni přímou mortalitou během využití přístupových cest či vnikáním na stavbu. Jedná se však o druhy vysoce mobilní, kteří budou v případě ohrožení unikat mimo nebezpečí.

Pro ochranu plazů bude během stavebních prací přítomný ekologický dozor, který pro odvrácení nebezpečí jejich zranění nebo usmrcení bude přijímat potřebná opatření (zejména transfer dotčených jedinců na vhodnou lokalitu, ohrazení stavby dočasnou zábranou).

Vzhledem ke zmíněným skutečnostem je vliv na plazy rovněž hodnocen jako přijatelný.

Vliv na ptáky – Podél železnice, ve městech, polních i lesních celcích hnízdí převážně běžné druhy ptáků a také několik vzácných či zvláště chráněných druhů, které jsou vázány na Chabařovické rybníky a přilehlé olšiny. Ptáci budou záměrem dotčeni především úbytkem hnízdních biotopů, rušením při výstavbě, zvýšeným provozem na trati a zvýšeným rizikem při střetu s vlaky.

Po ukončení stavebních prací a po opětovném napuštění rybníků lze očekávat návrat části vodních ptáků.

Při kácení a výstavbě v blízkosti dřevin bude postupováno v souladu s ČSN 839061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích a arboristickým standardem SPPK A01 002:2017 Ochrana dřevin při stavební činnosti.

Vliv na ptactvo byl rovněž hodnocen jako marginální.

Vliv na savce – Záměr se dotkne převážně běžných druhů savců zemědělské a lesní krajiny. Obecně budou živočichové ovlivněni lokálním zábořem biotopů, rušením během výstavby a zvýšeným rušením při provozu záměru. Mosty a migračně vhodné propustky budou opatřeny postranními lavicemi pro suchý přechod živočichů. Migrační prostupnost zde může být narušena dočasně při stavební činnosti. V nočních hodinách, kdy se savci pohybují nejvíce, bude plocha staveniště povětšinou klidná.

Dále bylo hodnoceno možné riziko dotčení netopýrů. Vhodné starší stromy s dutinami bylo doporučeno zachovat, případně provést citlivý ořez větví. Pokud bude kácení nezbytné, je možné

jej s ohledem na ochranu netopýrů provádět pouze mimo období reprodukce a hibernace (cca od 15. září do 15. listopadu), případně provést kácení dřevin při schválení a dohledu ekodozoru a rovněž příslušného orgánu státní správy.

Celkově bylo konstatováno, že žádný druh savce nebude dotčen takovou mírou, která by vedla k ohrožení jeho lokální nebo i regionální populace.

Migrační prostupnost – Podrobně jsou vlivy migrační prostupnost řešeny v Migrační studii (Ecological Consulting a. s., Mgr. Marcela Janků, Mgr. Bc. Lukáš Lebduška, 08/2025). Z jejích závěrů vyplývá, že v daném území není evidován dálkově migrační koridor velkých savců. Podle mapového portálu AOPK ČR se více než polovina dotčeného území nachází v místě opakovaného výskytu vlka dle NDOP (Nálezová databáze ochrany přírody). Na silnici I/13 mezi Chlumcem a Přestanovem je evidováno kolizní místo pro obojživelníky, které však při realizaci záměru bude využíváno velice omezeně.

Záměr se nenachází v migračně významném území, okolní krajina je výrazně fragmentována zástavbou a komunikacemi. V území lze očekávat zejména lokální migrace savců lesní a zemědělské krajiny, které stávající trať významně nelimituje. Významné zde mohou také mít migrace obojživelníků za účelem rozmnožování v soustavě rybníků. Migrace živočichů se předpokládá v návaznosti na vodní toky. Stávající železniční těleso nepředstavuje zásadní migrační překážku v území. V úseku mezi km cca 9,7 až 10,5 vede trať po estakádě s parametry dostatečnými pro průchod všech kategorií živočichů.

Vliv na krajinu – **Významné krajinné prvky (VKP)** - V okolí záměru se nachází několik významných krajinných prvků – VKP vodní tok, údolní niva, rybník a les.

V případě rekonstrukce mostních objektů na území žst. Chabařovice, které převádějí vodní toky, nedojde k negativnímu ovlivnění těchto toků. Jedná se o občasné vodní toky, které jsou ve většině řešených úseků zatrubněny. Oba pak prochází přes široké drážní těleso. K ovlivnění VKP les dojde v souvislosti s rekonstrukcí mostního objektu mezi km 9,75 až 10,5, kdy budou káceny dřeviny pro realizaci ploch zařízení stavenišť a také v souvislosti s vybudováním provizorní přístupové cesty mezi zařízeními stavenišť. Toto ovlivnění bude dočasné. Ekologicko-stabilizační funkce lesa jako takového výrazněji ovlivněna nebude a po ukončení výstavby negativní vlivy postupně odezní.

Během sanace pilířů mostního objektu přes Chabařovické rybníky dojde k dočasnému vypuštění vodních ploch tak, aby byl umožněn přístup k jednotlivým pilířům. Na dno vypuštěných rybníků budou položeny betonové panely. V souvislosti s rybářským hospodařením na rybnících k občasnému vypouštění rybníků dochází. Ovlivnění ekologické a stabilizační funkce VKP rybník bude krátkodobě značné, dlouhodobě však únosné. Při dodržení zmírňujících opatření je ovlivnění VKP v souvislosti s posuzovaným záměrem akceptovatelné, ekologicko-stabilizační funkce VKP zůstanou zachovány.

Územní systém ekologické stability (ÚSES) - Většina skladebných částí ÚSES křížících záměr je navržena podél vodních toků a zahrnuje vegetaci, která plní ekologicko-stabilizační funkce krajiny (např. hnízdní příležitosti pro ptáky, refugium pro živočichy, naváděcí linie při migracích a zadržení vody). Při rekonstrukci železnice a mostních objektů dojde k dočasnému záboru biotopů a odstranění vegetace v rámci těchto ploch, bude se však jednat pouze o relativně malé plošky. Předpokládá se kompenzace náhradní výsadbou za kácené dřeviny. Náhradní výsadbu je vhodné směřovat jako rozšíření či doplnění stávajících prvků/skladebných částí ÚSES. Mostní objekty jsou v místech mimo zástavbu a podél vodních toků řešeny s ohledem na migrující živočichy, aby byl tento vliv minimalizován. Během výstavby záměru je třeba dbát na minimalizaci zásahů do dotčených prvků/skladebných částí ÚSES. Vzhledem k charakteru

střetů s ÚSES se předpokládá zachování jejich ekostabilizačních funkcí. Celkové vlivy na skladebné části ÚSES lze hodnotit jako málo významné.

Vliv na lokality soustavy Natura 2000 - Dle stanoviska Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství vydaném dle ust. § 45i ZOPK (ze dne 31.05.2021 č. j. KUUK/065925/2021/ZPZ, následně doplněné stanoviskem ze dne 03.06.2021, č. j. KUUK/074209/2021/ZPZ), lze vyloučit, že uvedený záměr může mít samostatně i ve spojení s jinými záměry nebo koncepcemi významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí v územní působnosti Krajského úřadu Ústeckého kraje.

Zvláště chráněná území – Záměr je navržen mimo zvláště chráněná území. Nejbližším zvláště chráněným územím je přírodní památka Kateřina-mokřad, která je od záměru vzdálená 2 km. Vzhledem k tomu, že záměr představuje rekonstrukci stávající železniční trati, tak dotčení zvláště chráněných území se nepředpokládá.

Vliv na krajinný ráz – Z hlediska krajinného rázu zpracované Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. konstatuje, že stávající železniční trať je v oblasti dobře začleněna do okolní krajiny a nepůsobí díky časté doprovodné zeleni rušivým dojmem, s výjimkou estakády přes Chabařovické rybníky a výpravní budovu žst. S ohledem na to je možné předpokládat, že opravou estakády a demolicí výpravní budovy dojde zvýšení estetické hodnoty. Negativním projevem pak ovšem je samotná rekonstrukce traťového úseku, která si vyžádá kácení doprovodné zeleně, což zvýší negativní vliv trati na krajinný ráz. Tento vliv lze ovšem označit za dočasný, jelikož vegetace po několika letech částečně skryje těleso trati. Celkově je možné konstatovat, že stavební záměr bude i přes své negativní důsledky znamenat akceptovatelný vliv na krajinný ráz. Lze předpokládat, že stavba bude po čase opětovně začleněna do okolní krajiny.

Vlivy na nemovité kulturní památky, archeologické památky a naleziště – V přímé blízkosti trati se nenachází žádná kulturní památka. Záměr rekonstrukce bude poblíž památkových zón probíhat pouze na tělese dráhy a na přilehlých drážních pozemcích a nemovité kulturní památky tak nebudou realizací stavebního záměru dotčeny.

Stavba přímo neprochází územím s předpokladem archeologických nálezů (ÚAN I nebo ÚAN II), prochází územím, které je označeno jako bez nálezů, již odkryté. Vzhledem k malému rozsahu výkopových prací v malé hloubce drážního tělesa nejsou předpokládány archeologické nálezy ve smyslu § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. Pokud by přesto k jejich odkrytí došlo, je povinností investora tento nález ohlásit příslušnému orgánu památkové péče a umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu v souladu s uvedeným zákonem.

Paleontologické nálezy (dle ZOPK) v zájmovém území rovněž nejsou předpokládány.

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem nelze předpokládat významný negativní vliv záměru na nemovité kulturní památky, archeologické památky a naleziště.

2. Úkony před vydáním rozhodnutí

Ministerstvo jako příslušný správní úřad ve smyslu ust. § 21 písm. c) zákona, obdrželo dne 17.09.2025 od oznamovatele Správy železnic, státní organizace, se sídlem Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1, IČO: 709 94 234, v řízení na základě plné moci ze dne 11.09.2025 zastoupené spol. Ecological Consulting a.s., se sídlem Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc, IČO: 258 73 962, k záměru „Rekonstrukce ŽST Chabařovice“, Oznámení zpracované Mgr. Bc. Petrou Povýšilovou Ph.D. (Ecological Consulting a.s., v 04/2025) dle § 6 odst. 1 zákona, spolu s žádostí o zahájení zjišťovacího řízení ve smyslu ust. § 7 zákona.

Příslušný úřad posoudil předložené Oznámení a konstatoval, že splňuje náležitosti dle § 6 odst. 2 a odst. 4 zákona, umožňující zahájení zjišťovacího řízení dle § 7 zákona.

Na základě uvedeného zjištění příslušný úřad zahájil zjišťovací řízení dopisem č. j. MZP/2025/220/2396 ze dne 06.10.2025 a zaslal v souladu s ustanovením § 6 odst. 7 zákona informaci o zahájení zjišťovacího řízení, spolu s kopií Oznámení záměru, dotčeným správním úřadům a dotčeným územním samosprávným celkům.

Oznámení záměru bylo v souladu s ust. § 16 odst. 2 zákona náležitě zveřejněno a dne 13.10.2025 byla zveřejněna informace o Oznámení a o tom, kdy a kde je možné do něj nahlížet na úřední desce Ústeckého kraje.

3. Podklady pro vydání rozhodnutí

Podkladem pro vydání tohoto rozhodnutí bylo především Oznámení záměru, zpracované podle přílohy č. 3 zákona.

Dalšími podklady byla vyjádření dotčených územních samosprávných celků, dotčených správních úřadů a veřejnosti, uvedená v následující části. V rámci zjišťovacího řízení obdržel příslušný úřad k posuzovanému záměru 11 vyjádření v zákonem stanovené 30-denní lhůtě, počínající ode dne zveřejnění informace o Oznámení na úřední desce příslušného kraje, která byla stanovena do 18.07.2025. Jedno vyjádření obdržel příslušný úřad po uplynutí zákonné lhůty. Příslušný úřad obdržel 1 vyjádření veřejnosti [§ 3 písm. i) zákona].

Všechny vznesené námitky a připomínky jsou vypořádány v následující části tohoto rozhodnutí.

Seznam subjektů, jejichž vyjádření příslušný úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení:

1. Ústecký kraj, usnesení Rady Ústeckého kraje č. 048/27/R/2025, ze dne 10.11.2025.
2. Město Chabařovice, odbor majetku a rozvoje města, č. j. RM-341/OMaR/25, ze dne 24.11.2025.
3. Město Krupka, č. j. KRUPKA-16583-2025 – Jích. / OSUAZP-1000-2025, ze dne 20.10.2025.
4. Obec Přestanov, č. j. 470/2025 ze dne 22.10.2025 a č. j. 507/2025 12.11.2025.
5. Město Chlumec, vyjádření starostky města, ze dne 11.11.2025.
6. Magistrát města Teplice, Odbor životního prostředí, č. j. MUSO/57548/2025/OŽP/JISK, ze dne 30.06.2025
7. Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, zn. KUUK/162170/2025 ze dne 11.11.2025
8. Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje se sídlem v Ústí nad Labem, č. j. KHSUL 52805/2025 ze dne 07.11.2025
9. Magistrát města Ústí nad Labem, Odbor životního prostředí, č. j. MMUL/OŽP/OOS/388784/2025/PiM, ze dne 11.11.2025
10. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší, č. j. MZP/2025/820/1087 ze dne 17.10.2025
11. Ministerstvo životního prostředí, odbor adaptace na změnu klimatu, č. j. MZP/2025/610/2829 ze dne 22.11.2025
12. Vyjádření zástupců veřejnosti ze dne 04.11.2025.

Vypořádání obdržených připomínek:

1. **Ústecký kraj** nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona.
2. **Město Chabařovice** nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona. Vyjádření bylo obdrženo po uplynutí zákonné lhůty.

3. Město Krupka nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona.

4. Obec Přestanov požaduje provést posouzení záměru dle zákona. Ve svém vyjádření uvádí: „Přestože nebyla obec Přestanov uvedena v rozdělovníku oznámení jako dotčený územní samosprávný celek, považujeme za nezbytné, aby byla do procesu EIA zahrnuta, neboť záměr se obce Přestanov prokazatelně dotýká svými účinky na životní prostředí a obyvatele, jak plyne z dokumentace samotné i z navazujících projektů...”

Vypořádání: S ohledem na skutečnost, že vlivy předmětného záměru mohou mít potenciál ovlivňovat území náležící do správního obvodu obce Přestanov byla tato obec příslušným úřadem uznána jako dotčený územně samosprávný celek ve smyslu ust. § 3 písm. d) zákona.

Dále Obec Přestanov uplatňuje následující požadavky:

a) Hluk a vibrace – „požadujeme doplnění hlukové studie o samostatné hodnocení pro Přestanov a návrh protihlukového opatření (val, stěna, vegetace), - požadujeme doplnění vibrační studie s měřením v intravilánu obce.”

Vypořádání: Problematika vlivů záměru na tyto dvě složky je okomentována na str. 10–12 tohoto rozhodnutí. Podrobněji jsou tyto vlivy záměru řešeny v Hlukové studii a hodnocení vibrací, která je přílohou Oznámení. Z uvedené studie jasně vyplývá, že ve stávajícím stavu hluková zátěž nepřekračuje hygienický limit na dráhách, které byly umístěny a povoleny před 01.01.2001. Ve výhledovém stavu dojde ke zlepšení parametrů kolejí v rozsahu stavby, zároveň ale také dojde ke zvýšení intenzit dopravy (hlavně ve stavu po dokončení VRT). I přesto zůstane hluková zátěž u nejexponovanějších objektů (bytový dům v ul. Smetanova č.p. 91 v obci Chabařovice a rodinný dům č.p. 41 v obci Přestanov) reprezentovaných výpočtovými body na podlimitních hodnotách s minimální rezervou 9 dB v denní a 6 dB v noční době. S ohledně na výše uvedené nebyla autorem Hlukové studie navrhována žádná protihluková opatření.

Ze zkušeností měření na konvenčních železničních tratích je prověřeno, že k šíření vibrací dochází do 15 m, nanejvýše do 20 m od tělesa železnice. Nejbližší chráněné objekty k posuzovanému úseku trati jsou ve vzdálenosti cca 240 m od kolejí (v případě Obce Přestanov je nejbližší obytná zástavba vzdálena cca 470 m, a mezi touto zástavbou a prostorem záměru se nachází Průmyslová zóna Přestanov a okružní křižovatka silnic I/13 a II/253). Do úvahy byly vztahy i parcely pro budoucí výstavbu (dle územního plánu Chabařovice), kde je vzdálenost od nejbližší koleje cca 21 m. Nicméně riziko nadlimitním zatížením vibrací (vliv na člověka v budovách) lze vyhodnotit na základě měření uvnitř budov, nikoliv na volné nezastavěné ploše. Platí proto, že vzhledem ke vzdálenosti trati a nejbližších chráněných objektů lze téměř s jistotou říct, že nedojde k nadlimitnímu ovlivnění žádného ze stávajících objektů. V případě budoucí výstavby na pozemcích Chabařovic lze toto říct s vysokou pravděpodobností, kde velký vliv bude mít také vedení železniční trati na vysokém náspu.

Uvedená argumentace je podpořena i souhlasy příslušných dotčených orgánů státní správy (Krajské hygienická stanice Ústeckého kraje se sídlem v Ústí nad Labem), obsaženými v jejich vyjádřeních, která uplatnily v rámci vedeného zjišťovacího řízení.

Požadavek Obce Přestanov je v tomto bodě nedůvodný.

b) Kvalita ovzduší – „rozptylová studie nezahrnuje území Přestanova, přestože tudy povede staveništní doprava; - žádáme doplnění modelu rozptylu emisí a opatření ke snížení prašnosti (kropení, omezení rychlosti, čištění vozovek).”

Vypořádání: Problematika vlivů záměru na tuto složku je okomentována na str. 9–10 tohoto rozhodnutí. Podrobněji jsou tyto vlivy záměru řešeny v rámci Rozptylové studie, která je

přílohou Oznámení. Z uvedené studie jasně vyplývá, že studie se zabývala i liniovými zdroji příp. znečištění ovzduší (viz. str. 17-19 Rozptylové studie). V rámci liniových zdrojů tedy byly pro modelování uvedené rozptylové studie zahrnuty pojezdy těžkých nákladních vozidel (dále jen „TNV“), které budou odvážet a navážet materiál z rekonstruovaných úseků železniční trati k recyklačnímu zařízení a dále jej odvážet k jeho dalšímu využití na jiná místa v rámci řešeného záměru (např. na Chabařovickou estakádu). Celková množství pojezdů během dne bylo rozděleno do pěti úseků dle směrovosti, charakteru vozovky a počtů pojezdů TNV. Úsek č. 5 je silnice I/13 (od kruhového objezdu v obci Přestanov po křižovatku s úsekem č. 4). Úsek č. 2 je silnice II/253 (od kruhového objezdu v obci Přestanov po kruhový objezd ve městě Chabařovice).

V rámci sítě referenčních bodů (str. 21-22 Rozptylové studie) se dva body z celkových šesti bodů nacházejí ve správním území obce Přestanov (bod 5 - rodinný dům č. p. 34 na parc. č. 333 v k. ú. Přestanov; bod 6 - objekt k bydlení č. 93 na parc. č. 150/1 v k. ú. Přestanov). Tvrzení Obce Přestanov, že rozptylová studie nezahrnuje území Přestanova je tedy evidentně mylné.

Na základě výsledků rozptylové studie lze konstatovat, že realizací záměru dojde k zatížení okolí zejména tuhými znečišťujícími látkami, kdy provoz recyklační linky bude znamenat navýšení zejména průměrné denní koncentrace PM_{10} . U nejbližší dotčené obytné zástavby (především v k. ú. Chabařovice) může být příspěvek až na úrovni několika desítek $\mu g \cdot m^{-3}$. Vzhledem k poměrně výrazné zátěži ovzduší tuhými znečišťujícími látkami (TZL) během realizace stavebních prací a provozu recyklační linky je potřeba, aby byla důsledně dodržovaná opatření sloužící ke zmírnění negativního vlivu realizace stavebního záměru na ovzduší a zdraví obyvatel navržená v Rozptylové studii (na str. 30) a převzatá do Oznámení (viz kap. B.I.6. na str. 23-27). Uvedená opatření k prevenci, vyloučení a snížení nepříznivých vlivů na životní prostředí, budou oznamovatelem zapracována do projektové dokumentace stavby pro navazující povolenací řízení.

Povinnost znečišťovatele čistit komunikace (vozovky) vyplývá rovněž z platných právních předpisů (zejména ze zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů; dále se opírá o zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů; a rovněž jej upravuje ust. přílohy č. 10 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů).

- c) Staveništní a provozní doprava – „přístupové trasy na stavenišť vedou přes Přestanov; žádáme doplnit dopravní model a navrhnout kompenzační opatření (omezení tonáže, časové plány, protihluková opatření), - požadujeme koordinaci dopravních toků s ostatními stavbami v území.“

Vypořádání: Problematika vlivů záměru související s dopravou je vyhodnocena v kap. B.II.6. Oznámení (na str. 32–33). Zde je uvedeno, že „[p]ředmětný záměr bude klást zvýšené nároky na dopravní infrastrukturu v období výstavby. Přednostně by měla být využívána pro přepravy materiálu doprava po železnici (návoz kolejnic, strojní odtěžení kolejového lože, demontované kolejové pole, nové pražce, doplnění štěrku).

Doprava materiálu (betonové směsi, kamenivo, zemina, zařízení pro stavbu, odpady) bude probíhat nákladní automobilovou dopravou po silnici.

V souvislosti s recyklací kolejového lože je předpoklad odvozu materiálu z rekonstruovaných úseků železniční trati k recyklačnímu zařízení a dále jeho odvoz k jeho dalšímu využití na jiná místa v rámci řešeného záměru (např. na Chabařovickou estakádu) těžkými nákladními vozidly (TNV). Dle zásad organizace výstavby (ZOV) je počítáno se 170 TNV za den, s rozdělením pojezdů do pěti úseků dle směrovosti, charakteru vozovky a počtů pojezdů...

Dle ZOV je plánováno, že zhruba 40 % dopravních toků (~ 136 pojezdů TNV) bude z hlediska směrovosti dopravy využívat silnici II/253, viz bod 2 (úsek 2). Na zbývajících úsecích (1, 3,

4 a 5) budou počty pojezdů TNV za den rovnoměrně rozloženy (zhruba 68 pojezdů za den). V etapě provozu bude na nové železniční trati provozována jak vlaková nákladní, tak osobní doprava. Silniční komunikace nebudou dotčeny."

Toto vyhodnocení vychází z Rozptylové studie (str. 17-19), kde je celá problematika více rozvedena. Z uvedeného vyplývá, že z hlediska denní intenzity dopravy je v rozptylové studii počítáno s 170 TNV za den (při uvažované vytíženosti vozidel o 12 tunách), což odpovídá 340 pojezdům za den (v obou směrech, 50% vytíženost) – tzn. 40 % z 340 pojezdů představuje 136 pojezdů. Zbýlých 204 pojezdů TNV má být rozděleno mezi 4 úseky, tzn. 51 pojezdů (v rozptylové studii byly počty pojezdů chybně rozděleny pouze mezi 3 úseky, tzn. 68 a pro výpočet bylo tedy zadání naddimenzované). Technicky se však pro výpočet jedná o nepatrný rozdíl.

Vzhledem k uvedenému je zřejmé, že doprava související s výstavbou bude primárně využívat stávající železnici. Doprava TNV bude využívat trasy přes Obec Přestanov pouze z cca 30 % (tj. cca 40–50 pojezdů za den), navíc pouze v okrajové části obce – po silnicích I/13 a II/253, které vedou po jejím obvodu.

Vlivy dopravy vzniklé v rámci výstavby záměru byly v předloženém oznámení vyhodnoceny dostatečným způsobem, a z vedeného zjišťovacího řízení i vyjádření dotčených orgánů státní správy (Magistrát města Teplice, Odbor životního prostředí; Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství; Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje se sídlem v Ústí nad Labem) poměrně jasně vyplynulo, že významné vlivy z této oblasti záměru na jednotlivé složky životního prostředí nelze předpokládat.

Konkrétní postup a harmonogram výstavby, jakož i mitigační opatření navrhovaná k omezení nežádoucích dopadů realizace záměru na blízké okolí, budou předmětem navazujícího povolovacího řízení vedeného na základě podrobnějších údajů obsažených v příslušné projektové dokumentaci pro daný stupeň řízení.

Požadavek Obce Přestanov v tomto bodě není důvodný.

d) Krajina a zeleň – „žádáme, aby náhradní výsadba a revitalizační opatření byla realizována i na území obce Přestanov."

Vypořádání: Pro kácení dřevin rostoucích mimo les, které dosahují obvodu kmene nad 80 cm, či zapojených porostů dřevin o celkové rozloze nad 40 m² je nutné získat povolení ke kácení ve smyslu ust. § 8 ZOPK, od příslušného orgánu ochrany přírody. Povolení ke kácení a související náhradní výsadba tedy není předmětem vedeného zjišťovacího řízení a bude tak řešeno příslušným orgánem ochrany přírody v rámci navazujícího řízení. V podmínkách navržených v Oznámení je uvedeno, že náhradní výsadbu je vhodné směřovat jako rozšíření či doplnění stávajících ÚSES. Příslušný orgán ochrany přírody stanoví náhradní výsadbu v rámci navazujícího řízení na základě podrobnějších podkladů zpracovaných a předložených v rámci dokumentace pro příslušný stupeň povolovacího řízení, v souladu s platnými právními předpisy a dle svého správního uvážení.

Vzhledem ke skutečnosti, že uvedený záměr svými parametry a charakterem spadá pod záměry, pro něž bude v navazujícím řízení vydáváno jednotné environmentální stanovisko (tzv. „JES“), bude souhlas s kácením integrován do tohoto JES.

Požadavek Obce Přestanov je v tomto bodě nedůvodný.

e) Kumulativní vlivy – „požadujeme komplexní vyhodnocení souběhu staveb: Rekonstrukce ŽST Chabařovice, METRANS, EUROFORM a VRT Praha-Drážďany."

Vypořádání: Rekonstrukce ŽST Chabařovice je samostatným záměrem, který řeší stávající trať stabilně umístěnou v území, jejíž realizace není závislá na realizaci okolních záměrů. V hodnocení výhledových stavů (tj. včetně známých údajů z VRT RS4) je zahrnuto zlepšení

parametrů kolejí v rozsahu stavby a zároveň zvýšení intenzit dopravy (a to i v předpokládaném stavu po dokončení VRT).

V rámci kumulativních vlivů však lze zahrnout pouze takové údaje, které jsou v době zpracování Oznámení známy. K záměru překladiště METRANS nejsou v současné době známy bližší údaje o rozloze ani kapacitách. Další záměry v území, odpovídající svojí kapacitou záměrům podléhajícím posuzování vlivů na životní prostředí, musí proto projít samostatným posouzením vlivů na životní prostředí, kde budou vyhodnoceny generované vlivy na základě aktuálních kapacit a případně navržena ochranná opatření dle výsledků posouzení.

Požadavek Obce Přestanov nemá v tomto bodě oporu v platných právních předpisech.

5. Město Chlumec požaduje provést posouzení záměru dle zákona. Ve svém vyjádření uvádí:

1. Zavádějící a zmatečné označení záměru – „Podatel proto považuje za nezbytné, aby bylo oznámení upraveno tak, aby název odpovídal skutečné povaze a rozsahu záměru a nevzbuzoval mylný dojem o charakteru a účelu stavby.“

Vypořádání: Právní předpisy v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí nikterak neupravují, jakou podobu má mít samotný název konkrétního záměru. Obecně lze konstatovat, že název by neměl být vyloženě nepravdivý a měl umožnit jednoznačnou identifikaci podstaty záměru, tedy především jeho charakter a alespoň přibližnou lokalizaci. Každopádně je název záměru plně závislý na libovůli oznamovatele, který pod stejným příp. obdobným názvem bude svůj záměr dále prezentovat v navazujícím povolovacím řízení. Z důvodu odstranění pochybností je podrobnější identifikace záměru uvedena v údajích uváděných v jednotlivých bodech kap. B.I. Základní údaje o záměru předkládaného Oznámení a rovněž vyplývá z jeho zařazení dle přílohy č. 1 zákona. To v tomto případě splněno bylo a záměr je zcela jednoznačně identifikovatelný co do jeho charakteru, kapacity i ostatních zákonem vyžadovaných náležitostí.

Požadavek Města Chlumec je v tomto bodě nedůvodný.

2. Kumulativní vlivy a salámová metoda – „Podatel proto důvodně žádá, aby byla oznamovatelem předložená dokumentace doplněna o kumulativní vlivy připravovaného překladiště METRANS a související odbočné koleje, a aby oznámení záměru jasně reflektovalo propojení rekonstrukce stanice s budoucí výstavbou vysokorychlostní trati RS 4. Posouzení vlivů by mělo zahrnovat nejen samotnou rekonstrukci trati a technologických objektů, ale také provozní dopady těchto souvisejících staveb na dopravu, hluk, emise a další aspekty životního prostředí v dlouhodobém horizontu.“

Vypořádání: Rekonstrukce ŽST Chabařovice je samostatným záměrem, který řeší stávající trať stabilně umístěnou v území, jejíž realizace není závislá na realizaci okolních záměrů, a to ani na případné realizaci záměru v informačním systému EIA označeném MZP532 „RS 4 úsek Ústí nad Labem – státní hranice CZ/SRN“. Předmětem záměru je rekonstrukce stávající trati v daném úseku, a to zejména s cílem dosažení traťové třídy zatížení D4, prostorové průchodnosti Z-GC, zvýšení traťové rychlosti, zvýšení bezpečnosti provozu a zajištění spolehlivého provozu. V kapitole B.I.5. (na str. 14 Oznámení) je tento cíl jednoznačně identifikován z následujícího textu: „Moderní železnice je v současnosti považována za nejlepší možné řešení pokrytí rostoucích požadavků na mobilitu osob a zboží, jež je obrazem hospodářské úrovně země a blahobytu jejích obyvatel, a která zvyšuje i konkurenceschopnost společnosti v mezinárodním měřítku. Pokud má preference železnice fungovat, musí nabídnout dostatečně kvalitní parametry přepravy, zejména krátké cestovní doby (vysokou traťovou rychlost), dostatečnou volnou kapacitu, spolehlivost (rezerva pro vyrovnání nepravidelností) a bezpečnost (bez ohrožení vnějšími vlivy).“

Z uvedeného je zřejmé, že předmětem je rekonstrukce dnes již nevyhovující trati vybudované mezi lety 1978–1982, která sice zohledňuje koordinaci s plánovanou stavbou „RS 4 úsek Ústí nad Labem – státní hranice CZ/SRN, Ústí nad Labem západ – portál Krušnohorského tunelu“, nicméně která je plánovaná jako samostatný záměr, který by byl realizován bez ohledu na realizaci záměru MZP532.

Jak vyplývá z kap. B.I.6. Oznámení (konkrétně str. 15-16) jako součást záměru bude vybudována „*kusá kolej č. 106a zapojená do koleje č. 106 do ústeckého zhlaví. Tato kolej bude v budoucnu napojovat staveništní vlečku při stavbě Krušnohorského tunelu a výhledově propojovat kolej č. 106 s VRT skupinou. Manipulační kolej č. 107 bude oboustranně napojena do koleje č. 105 s úpravami od Ústí v nezbytné délce a od Bohosudova s rekonstrukcí části koleje pro odstavování elektrických lokomotiv, dále bude v nezbytné délce snesena kolej v místě překopu propustku (mostu) v km 11,610. Návrh bohosudovského zhlaví tak respektuje budoucí úpravy v rámci stavby VRT. Část koleje č. 106b bude tvaru 60E2 (výhledově bude z ní pokračovat kolej do VRT skupiny). Součástí bude také výstavba výtažné koleje a z ní zárodku odbočující koleje do výhledového překladiště METRANSu.*“

Z uvedeného je zřejmé, že záměr respektuje budoucí úpravy v rámci stavby VRT a stejně tak respektuje případný záměr odbočující koleje do výhledového překladiště METRANS, nicméně samotný záměr Rekonstrukce ŽST Chabařovice nikterak není těmito záměry podmíněn a ani s nimi bezpodmínečně nesouvisí.

V rámci kumulativních vlivů lze zahrnout pouze takové údaje, které jsou v době zpracování Oznámení daného záměru známy. K záměru překladiště METRANS nejsou v současné době známy žádné bližší údaje o rozloze ani kapacitách. Záměr MZP532, odpovídá svojí kapacitou záměrům podléhajícím posuzování vlivů na životní prostředí, a musí proto projít samostatným posouzením vlivů na životní prostředí, kde budou vyhodnoceny generované vlivy na základě aktuálních kapacit a případně navržena ochranná opatření dle výsledků posouzení.

V rámci fáze výstavby předmětného záměru Rekonstrukce ŽST Chabařovice se záměrem MZP532 z důvodu jeho pozdějšího termínu realizace nedojde. V rámci provozní fáze byl tento kumulativní vliv započítán (viz kap. B.I.4. na str. 13 Oznámení, kde se uvádí, že „*Hluková studie (součást oznámení v příloze 6) počítá s výhledovými intenzitami dopravy danými dopravním modelem, který zohledňuje realizaci a provoz VRT RS 4 k roku 2055.*“

Vzhledem k počáteční fázi přípravy záměru MZP532 (v současné době probíhá zjišťovací řízení) však lze předpokládat, že predikce do výhledového stavu (do roku 2055) se pochopitelně může ještě v budoucnu měnit.

Z výše uvedeného je zřejmé, že v tomto případě nedochází k postupu posuzování *per partes*, nýbrž k projednávání další etapy postupné celkové rekonstrukce stávající trati Ústí nad Labem – Cheb [v minulosti již byly předmětem vedeného zjišťovacího řízení či procesu posouzení např. záměry OV4230 „Rekonstrukce traťového úseku Chomutov (mimo) – Kadaň – Prunéřov (včetně)“; OV4231 „Rekonstrukce traťového úseku Bílina (včetně) – Most (mimo)“; OV233 „Rekonstrukce traťového úseku Most (mimo) – Kyjice (včetně)“ a řada dalších záměrů na uvedené trati v Karlovarském kraji]]. Podklady k uvedeným záměrům jsou dostupné v informačním systému EIA.

V rámci vedeného zjišťovacího řízení byla rovněž posouzena kumulace projednávaného záměru s okolními záměry, jejichž parametry byly ovšem v době vedeného zjišťovacího řízení známy.

Námítka Města Chlumec v tomto bodě není důvodná.

3. Dopravní zatížení – „Vzhledem k tomu, že podle údajů uvedených v oznámení se má dotčená oblast stát významným logistickým a dopravním uzlem s převahou nákladní dopravy, je nezbytné, aby bylo zpracováno komplexní dopravní posouzení zahrnující jak osobní, tak nákladní dopravu na železnici i silnici. Součástí takového posouzení musí být i vyhodnocení kapacitní únosnosti místních komunikací. Dle podatele by měl být současně předložen návrh kompenzačních a zmírňujících opatření, jako jsou protihlukové stěny či dopravní opatření ke snížení průjezdu těžkých vozidel obytnými částmi obcí. Bez zohlednění těchto aspektů nelze záměr považovat za dostatečně posouzený z hlediska vlivů na životní prostředí a obyvatele dotčeného území.“

Vypořádání: Staveništní a provozní doprava byla vypořádána již v rámci vypořádání námitek uplatněných Obcí Přestanov. Ministerstvo tímto odkazuje na vypořádání vyjádření tohoto samosprávného celku v bodě 4 tohoto vypořádání obdržených připomínek.

Ministerstvo opětovně uvádí, že předmětem projednávaného záměru je rekonstrukce stávající trati v daném úseku, a to zejména s cílem dosažení traťové třídy zatížení D4, prostorové průchodnosti Z-GC, zvýšení traťové rychlosti, zvýšení bezpečnosti provozu a zajištění spolehlivého provozu. Doprava v rámci provozu záměru tedy bude výhradně železniční. K záměru překladiště METRANS nejsou v současné době známy žádné bližší údaje o rozloze ani kapacitách, dokonce není zcela zřejmý ani termín případné realizace. Doprava a její vlivy, které bude generovat tento záměr, musí být z hlediska vlivů na životní prostředí a zdraví lidí posouzena až v rámci posouzení tohoto záměru. Nelze je predikovat dopředu a vztahovat k jinému odlišnému záměru, který se záměrem překladiště METRANS nespojuje. Požadavek Města Chlumec nemá v tomto bodě oporu v platných právních předpisech.

4. Hluk a vibrace – „Za prvé, intenzity dopravy použité pro výpočet hluku v provozní fázi (tabulky č. 5 a 6 oznámení a tabulka č. 7 hlukové studie) nezohledňují kumulativní dopad budoucího provozu vysokorychlostní tratě ani připravovaného překladiště METRANS. ...“

Vypořádání: Ministerstvo, vzhledem ke zmatečnosti údajů uvedených k této problematice v předloženém Oznámení, si vyžádalo komentář zpracovatele Oznámení, jež ministerstvo akceptuje, a kde zpracovatel uvádí:

Staveništní Intenzity dopravy, které jsou uvedeny v tabulkách ve formě RPDI (roční průměrné denní intenzity) – tab. 1 a tab. 2 Hlukové studie – Příloha 6 Oznámení – odpovídá tab. 5 a tab. 6 v textu oznámení. Zahrnují 2 výhledové stavy, a to po realizaci stavby 2035 a po předpokládaném dokončení stavby VRT v roce 2055. Výhledová nákladní doprava byla zahrnuta v hlukové studii. V rámci kumulací je budoucí nákladní doprava zohledněna v dopravním modelu k roku 2035 a 2055.

Záměr překladiště METRANS je samostatný zdroj hluku, který musí být samostatně posouzen s návrhem vlastních protihlukových opatření v rámci vlastní projektové dokumentace. V současné době nejsou známy bližší údaje o rozloze ani kapacitách.

Tab. č. 7: Korekce pro stanovení hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru – vychází z nařízení vlády č. 272/2011, o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

Grafická příloha č. 3 a č. 4 zobrazuje šíření hluku od železničního provozu po rekonstrukci v roce 2055, která počítá i s realizací VRT, a to v denní a noční době a odpovídá údajům z výše jmenovaných tabulek.

- „Za druhé, existují nesrovnalosti mezi naměřenými hodnotami hluku uvedenými v Protokolu o zkoušce č. 24/43. ...“

Vypořádání: Hodnoty v Tab. 2 Protokolu o zkoušce č. 24/43 jsou shodné s hodnotami v tab. 2 v textu hlukové studie. Celkový počet vlakových souprav je shodný, pouze tabulka v protokolu o zkoušce je zjednodušená a slučuje typy vlakových souprav do méně skupin.

V případě srovnání naměřených a vypočtených ekvivalentních hladin akustického tlaku je obecně akceptován rozdíl mezi modelovaným stavem a měřením do 2 dB. Tato hodnota platí i pro bod M1 a V05. Je to obdobná hodnota jako je konvenční nejistota měření dle Metodického návodu pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí (Věstník Ministerstva zdravotnictví 14/2023, ze dne 25. října 2023). Podle stejného metodického návodu se potom nejistota při hodnocení predikovaných hodnot neuplatňuje.

- „Za třetí, v oznámení se konstatuje, že nejbližší chráněné objekty se nachází cca 240 m od kolejíště, s výjimkou budoucí výstavby na pozemcích dle Územního plánu Chabařovice, kde je vzdálenost cca 21 m. Hluková studie a oznámení považují riziko nadlimitního zatížení vibracemi za nízké, avšak nepřihlížejí dostatečně k budoucím obytným a smíšeným plochám (SM a BI), jejichž vliv na zdraví obyvatel a kvalitu bydlení nelze jednoznačně vyloučit. ...“

Vypořádání: Ministerstvo tímto odkazuje na komentář k dané problematice uvedený na str. 10-12 tohoto rozhodnutí. Podrobně jsou vlivy záměru z hlediska vibrací řešeny v Hlukové studii a hodnocení vibrací (Ecological Consulting a. s., Mgr. Jan Mrštný, 04/2024). Z tohoto posudku a jeho závěrů je zřejmé, že k vlivu záměru na budoucí obytné a smíšené plochy (SM a BI v ÚP Chabařovice) bylo přihlíženo.

- „Za čtvrté, dle zákona EIA je při posuzování vlivů na životní prostředí povinností v oznámení záměru zohlednit všechny významné kumulativní vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatel, a to včetně vlivu souvisejících a navazujících staveb. Jelikož oznámení záměru „RS 4 úsek Ústi nad Labem – státní hranice CZ/SRN“ zatím neobsahuje podrobné odborné posouzení dopadů hluku, není zřejmé, že byly zahrnuty kumulativní dopady hluku a vibrací z budoucího provozu VRT a překladiště METRANS. ...“

Vypořádání: Námitka kumulace vlivů záměru se záměry v okolí již byla vypořádána v rámci vypořádání námitek uplatněných Obcí Přestanov. Ministerstvo tímto odkazuje na vypořádání vyjádření tohoto samosprávného celku v bodě 4 e) tohoto vypořádání obdržených připomínek.

5. Ovzduší – „Podatel proto požaduje, aby oznámení záměru a přiložená rozptylová studie byly doplněny tak, aby poskytovaly úplnější a přesnější informace o předpokládaných dopadech na kvalitu ovzduší. Konkrétně by měly obsahovat detailní vyhodnocení krátkodobých i maximálních koncentrací prachových částic PM₁₀ a dalších znečišťujících látek v okolí nejbližší obytné zástavby, přičemž je nutné zohlednit i kumulativní vlivy dopravy a souvisejících staveb. Součástí doplnění by mělo být rovněž posouzení dopadu na citlivé skupiny obyvatel, zejména na děti, seniory a osoby trpící respiračními onemocněními. Dále je třeba předložit návrh konkrétních opatření ke snížení lokální koncentrace znečišťujících látek, především prašnosti, během provozu linky. Studie by měla také zohlednit scénáře nejvyššího očekávaného zatížení ovzduší, a to v případě maximálního provozu linky i souběhu s dalšími zdroji emisí. Doplnění těchto údajů je nezbytné pro zajištění řádného a úplného posouzení vlivů záměru na kvalitu ovzduší a zdraví obyvatel v souladu s požadavky zákona EIA.“

Vypořádání: Rozptylová studie (dále jen „RS“) zahrnuje současný stav zdrojů znečištění ovzduší v podobě imisního pozadí, ve kterém jsou zahrnuty všechny současné imisní zdroje v daném území. Pro RS předloženou v oznámení byla použita data pětiletých klouzavých průměrů koncentrací jednotlivých znečišťujících látek, které jsou konstruovány pro čtverce o rozměrech 1x1 km (ČHMÚ), a to z let 2019–2023 (viz str. 23 RS). Dne 5.11.2025 došlo

k aktualizaci dat pětiletých klouzavých průměrů koncentrací pro období 2020-2024. Dle sdělení oznamovatele je v dokumentaci pro stavební řízení RS aktualizována s novými hodnotami. Ve všech případech došlo k poklesu koncentrací sledovaných látek, v důsledky čehož v území nově nedochází k překračování žádného limitu, ani v případě benzo(a)pyrenu. Údaje o jiných dočasných zdrojích nebyly jako podklad pro rozptylovou studii dodány, protože není známo, že by docházelo k časovému souběhu s jinou stavbou.

Výpočtem pro RS byly získány přírůstky koncentrací daných látek ke stávající imisní situaci vyvolané realizací uvažovaného stavebního záměru. Vyhodnocení RS pracuje s maximálními vypočtenými hodnotami (tabulka č. 14 RS – příloha 7 oznámení), které představují nejméně příznivý stav, který může v hodnocené lokalitě nastat (viz str. 25 RS).

Z rozptylové studie vyplývá, že recyklace materiálu a související zdroje budou mít nejvyšší příspěvky u prachových částic PM_{10} a $PM_{2,5}$, které jsou sledovány legislativou (konkrétně příloha č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů) a mají stanoveny imisní limity].

U hodnot průměrné denní koncentrace PM_{10} je stanoven imisní limit na hodnotě $50 \mu g/m^3$ /den, přičemž platí, že imisní limit je překročen v případě, že je tato hodnota během roku překročena více než 35 x.

Výpočet imisí pro krátkodobé koncentrace umožňuje stanovení pouze maximální denní koncentrace, tedy nejvyšší možné koncentrace, která může být za určitých okolností dosažena (špatné rozptylové podmínky, maximální výkon zdroje apod.). Jelikož vypočtenou maximální koncentraci PM_{10} není možné triviálně porovnat s hodnotou průměrné denní koncentrace PM_{10} , kterou stanovuje imisní limit, je třeba v takovém případě přistoupit k výpočtu počtu hodin, po které bude za daného předpokládaného nastavení maximálního výkonu zdroje a předpokládaného rozložení větrné růžice pro jednotlivé třídy stability ovzduší překročena hodnota imisního limitu (tzn. $50 \mu g/m^3$). V tomto případě se jedná o 12 hodin, tedy při předpokládané pracovní době 12 hodin denně se jedná o jeden pracovní den (viz str. 25 RS).

Jelikož se jedná o časově omezený zdroj, kdy při plném výkonu recyklační linky je předpoklad jejího provozu cca 18 dní v roce, lze přestoupit k hodnocení i přes průměrné roční koncentrace částic PM_{10} a $PM_{2,5}$, kdy je patrné, že u nejzatíženějších objektů dojde k nárůstu o několik desetin $\mu g/m^3$, což se na imisním pozadí projeví pouze minimálně. Rezerva stávajícího imisního pozadí, které zahrnuje provoz všech stávajících zdrojů znečišťování ovzduší včetně přenosu imisních látek v atmosféře, se pohybuje hluboko pod stanovenými imisními limity. K překročení imisního limitu tak nedojde.

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o časově omezený negativní vliv (po dobu provozu recyklační linky), je v závěru RS jejími autory [autorizovaná osoba ke zpracování rozptylových studií dle § 32 odst. 1 písm. e) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší a o změnách některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů] konstatováno, že negativní vliv na ovzduší, resp. zdraví obyvatel bude za předpokladu dodržení navržených opatření únosný a akceptovatelný. Opatření k maximální eliminaci prašnosti jsou uvedena v RS, resp. v kapitole B.I.6 Oznámení jako skutečnosti, které budou součástí projektové dokumentace pro navazující povolení řízení.

6. *Ochrana přírody a krajiny* – „Z výše uvedeného vyplývá, že záměr zasahuje do území s potvrzeným výskytem zvláště chráněných druhů a cenných biotopů a má potenciál způsobit významné negativní dopady na životní prostředí. Vzhledem k tomu je tak podatel přesvědčen, že by měl být záměr podroben komplexnímu posouzení dle zákona EIA.“

Vypořádání: Podrobně jsou vlivy záměru na floru a faunu řešeny v Hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb. (Ecological Consulting a. s., Mgr. Marcela Janků, Mgr. Bc. Lukáš Lebduška, 08/2025). Vlivy záměru na migrační prostupnost jsou řešeny v Migrační studii (Ecological Consulting a. s., Mgr. Marcela Janků, Mgr. Bc. Lukáš Lebduška, 08/2025). Ministerstvo rovněž odkazuje na předchozí kapitolu „Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí“ na str. 13-16 odůvodnění tohoto rozhodnutí, kde jsou vlivy projednávaného záměru na floru a faunu a na migrační prostupnost okomentovány v dostatečném rozsahu. Z podkladů pro toto rozhodnutí – tedy z předloženého Oznámení (a z jeho přílohy č. 3 a 4) vyplývá, že vlivy záměru na uvedené složky životního prostředí při dodržení navržených mitigačních opatření budou nevýznamné. Závěrečné hodnocení Migrační studie připouští, že realizací záměru může dojít ke snížení migrační propustnosti. Myšleny jsou především mosty v ev. km 8,035 (zmenšení profilu, stále však dostatečné) a ev. km 8,980 (profil bude ponechán ve stávajícím stavu), jejichž poloha koresponduje s budoucí výstavbou VRT RS4. Oba mostní objekty slouží pro migraci polní i lesní zvěře do krajiny. V rámci přípravy stavby byl zvolen kompromis, který zahrnul požadavky na migrační prostupnost územím, technologické možnosti i ekonomickou efektivitu s ohledem na očekávanou návaznost výstavby VRT RS4.

V rámci Oznámení byla navržena zmírňující opatření jejichž realizací bude pohyb dotčených živočichů nadále umožněn. Očekávané vlivy záměru na migrační propustnost po realizaci uvedených opatření byly vyhodnoceny jako akceptovatelné.

Předmětem zjišťovacího řízení je tzv. *screening*, tedy zjištění, zda záměr může mít, samostatně nebo při kumulaci vlivů s dalšími záměry, **významný negativní vliv** na životní prostředí. Lze předpokládat, že realizace každého záměru bude generovat nějaké vlivy na životní prostředí. Z podstaty věci vedeného zjišťovacího řízení však nejsou relevantní jakékoliv negativní vlivy záměru na životní prostředí, nýbrž pouze takové, které jsou svým charakterem a intenzitou dostatečně významné. Tím je myšleno, že intenzita těchto vlivů nebo jejich rozsah jsou takové hodnoty, které by již životní prostředí a jeho jednotlivé složky ovlivňovaly významně.

Pakliže tyto vlivy záměru nejsou významné, nezakládají důvod k dalšímu podrobnějšímu zkoumání v rámci procesu posouzení [tzv. „velké EIA“ ve smyslu ust. § 3 písm. l) zákona]. Námitka Města Chlumec v tomto bodě není důvodná.

6. Magistrát města Teplice, Odbor životního prostředí z hlediska jím chráněných zájmů nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona.

7. Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona. Ve svém vyjádření však z hlediska svých kompetencí upozorňuje oznamovatele na některé zákonné povinnosti pro navazující řízení:

Ochrana ovzduší – „Rekonstrukce traťového úseku není zdrojem znečišťování ovzduší uvedeným v příloze č. 2 zákona č. 201 /2012 sb., o ochraně ovzduší, v platném znění. Při rekonstrukci však bude provozována recyklační základna. Toto zařízení bude pravděpodobně (dle projektované kapacity) zdrojem znečišťování ovzduší uvedeným pod kódem 5.11 Kamenolomy, povrchové doly paliv nebo jiných nerostných surovin, zpracování kamene, paliv nebo jiných nerostných surovin (především těžba, vrtání, odstřel, bagrování, třídění, drcení a doprava), výroba nebo zpracování umělého kamene, ušlechtilá kamenická výroba, výroba stavebních hmot nebo betonu nebo recyklační linky stavebních hmot, o celkové projektované kapacitě 25 m³ za den a více.

Stavebník požádá o závazné stanovisko k povolení záměru v souladu s § 11 odst. 2 písm. b) zákona o ochraně ovzduší, v platném znění. Součástí žádosti budou relevantní dokumenty (projektová dokumentace – technologická část, rozptylová studie o odborný posudek). Dále je pak provozovatel zdroje znečišťování ovzduší povinen v dostatečném předstihu před zahájením provozu požádat Krajský úřad Ústeckého kraje o povolení provozu podle § 11 odst. 2 písm. c) zákona o ochraně ovzduší. Pokud bude recyklační linka provozována externím provozovatelem, musí mít vydané povolení provozu KÚ ÚK pro Ústecký kraj."

Odpadové hospodářství – Další posuzování ani doplnění oznámení nepožadujeme. JES bude zahrnovat:

1. Závazné stanovisko podle § 146 odst. 3 písm. a) zákona o odpadech k terénním úpravám a o odstranění stavby. K žádosti je třeba přiložit aktualizovaný odhad bilance odpadů při výstavbě s uvedením způsobu jejich předpokládaného využití nebo odstranění podle druhů (se zvláštním zřetelem k přebytečným výkopovým zeminám a dřevěným pražcům), předpokládanou bilanci použitých recyklátů z jiných zdrojů o předpokládanou bilanci recyklace ložového kameniva (tj. odhad podílu recyklovaného ložového kameniva opětovně použitého při provádění záměru).

2. Souhlas vodoprávního úřadu podle § 17 odst. 1 písm. a) a b) vodního zákona ke stavbám a zařízením na pozemcích, na nichž se nacházejí koryta vodních toků nebo na pozemcích sousedících a ke stavbám nebo terénním úpravám v záplavových územích. K žádosti musí být vedle projektové dokumentace záměru přiloženo stanovisko správce povodí a správce dotčeného vodního toku."

Vypořádání: Ministerstvo upozorňuje, že výčet závazných stanovisek, které bude zahrnovat jednotné environmentální stanovisko (dále též „JES“), a které ve svém vyjádření uvedl krajský úřad je pouze demonstrativní. Rovněž uvedená doporučení a podklady k podání žádosti o JES jsou pouze fakultativní a vycházejí ze stavu věci a stupně poznání v době vedeného zjišťovacího řízení. V pozdější fázi projektové přípravy má oznamovatel možnost v rámci institutu tzv. „předběžné konzultace“ ve smyslu ust. § 9 zákona č. 148/2023 Sb., o jednotném environmentálním stanovisku, ve znění pozdějších předpisů, a před podáním žádosti projednat uvažovaný záměr s příslušným správním orgánem, který bude jednotné environmentální stanovisko vydávat.

K pasáži z hlediska ochrany ovzduší, v níž se uvádí, že „[z]áměr bude vyžadovat vydání závazného stanoviska krajského úřadu dle § 11 odst. 2 písm. b) zákona o ochraně ovzduší, k povolení záměru obsahujícího stacionární zdroj znečišťování ovzduší uvedený v příloze č. 2 k zákonu o ochraně ovzduší“ ministerstvo uvádí, že dle stanoviska jeho legislativního odboru k aplikaci ust. § 11 odst. 2 písm. b) zákona o ochraně ovzduší ve vztahu ke stacionárním zdrojům, které lze přemístit, vydanému pod č. j. MZP/2025/280/211 dne 14.04.2025, pokud má být přemístitelný stacionární zdroj znečišťování ovzduší, který je stacionárním zdrojem uvedeným v příloze č. 2 k zákonu o ochraně ovzduší, provozován v rámci záměru povolovaného podle stavebního zákona, a to pouze ve fázi realizace tohoto záměru (v rámci předmětného záměru se jedná o drtící a třídící linku stavebních odpadů, která má být provozována v rámci tzv. „recyklační základny“ na stavbě železniční trati), nejedná se o záměr obsahující stacionární zdroj ve smyslu § 11 odst. 2 písm. b) tohoto zákona. Závazné stanovisko podle § 11 odst. 2 písm. b) zákona o ochraně ovzduší se tedy v těchto případech nevydává.

8. Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje se sídlem v Ústí nad Labem nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona.

- 9. Magistrát města Ústí nad Labem, Odbor životního prostředí** nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona. Ve svém vyjádření však z hlediska svých kompetencí upozorňuje oznamovatele na některé zákonné povinnosti pro navazující řízení:

Ochrana přírody a krajiny – „Předběžně upozorňujeme, že demolice výpravní budovy bude pro řízení dle stavebního zákona vyžadovat ověření potenciálního a aktuálního výskytu živočichů na objektu prostřednictvím odborně způsobilé osoby (zoolog), závěry a doporučení tohoto zhodnocení budou podkladem pro stanovisko JES vydávané Krajským úřadem Ústeckého kraje, kde bude řešeno i kácení dřevin rostoucích mimo les na základě aktualizovaného dendrologického průzkumu a zhodnocení uložení náhradní výsadby.“

Vodní hospodářství – „Z hlediska zájmů chráněných vodním zákonem vodoprávní úřad konstatuje, že uvedeným záměrem může dojít k ovlivnění vodních poměrů. V dotčeném území se nachází vodní toky a chabařovické rybníky; jedná se zejména o Důlní potok, LBP Zalužanského potoka, Ždírnický potok. Pro realizaci záměru požadujeme, aby nedošlo k negativnímu ovlivnění dotčených vodních toků a vodních děl.“

Pro práce na tocích a v jejich blízkosti přísluší zdejšímu úřadu vydat vodoprávní souhlas dle ust. § 17 vodního zákona; nedílnou součástí žádosti bude souhlasné stanovisko správců těchto toků a správce povodí. Upozorňujeme, že na dotčená vodní díla jsou vydány manipulační řády.

U nově budovaných objektů musí být vyřešeno hospodaření se srážkovými vodami, tj. jejich zadržování a vsakování.

Ochrana ovzduší – „Ve fázi výstavby požadujeme dodržování opatření ke zmírnění negativního vlivu realizace stavebního záměru na ovzduší a zdraví obyvatel uvedená v části B.I.6 Oznámení na str. 23 a 24.“

Vypořádání: Uvedené požadavky a doporučení budou zapracována v projektové dokumentaci a řešena v rámci navazujícího povolovacího řízení a v řízení o vydání jednotného environmentálního stanoviska.

- 10. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší** nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona. Ve svém vyjádření z hlediska svých kompetencí konstatuje:

„Vzhledem k riziku vysokých denních koncentrací částic PM_{10} během stavebních prací a provozu recyklačních linek, a s ohledem na riziko obtěžování okolní zástavby prašností (byť krátkodobou), je nezbytné důsledně dodržovat opatření navržená v oznámení záměru a rozptylové studii ke zmírnění negativních dopadů na ovzduší a zdraví obyvatel. Za předpokladu striktního dodržování těchto opatření a s přihlédnutím k pozitivnímu přínosu záměru pro kvalitu ovzduší v období provozu, lze záměr z hlediska jeho dopadu na ovzduší považovat za akceptovatelný.“

Zároveň však upozorňujeme, že dne 20. listopadu 2024 byla v Úředním věstníku EU zveřejněna nová směrnice Evropského parlamentu a Rady 2024/2881 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu, která výrazně zpřísňuje stávající imisní limity pro suspendované částice PM_{10} , $PM_{2,5}$, NO_2 a benzen, které jsou k záměru relevantní. Tyto nové imisní limity budou podle směrnice v účinnosti od roku 2030. V tomto roce však mají být dle oznámení záměru stavební práce již hotovy. Pokud by vlivem následujících řízení, nebo z jiných důvodů, došlo ke zpoždění výstavby záměru a přelivu stavebních prací za rok 2030, bude nezbytné od zhotovitele záměru vyžadovat větší úsilí k omezení prašnosti ze stavební činnosti.“

- 11. Ministerstvo životního prostředí, odbor adaptace na změnu klimatu** nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona.

12. Vyjádření zástupců veřejnosti požaduje provést posouzení záměru dle zákona. Ve svém vyjádření sděluje své obavy z následujících skutečností: „- *Zvýšený hluk z provozu železnice, stavebních prací a přilehlých zařízení (např. překladišť).* - *Zvýšená prašnost během výstavby i provozu, která může zhoršit kvalitu ovzduší a zdraví obyvatel.* - *Kumulace dopravy z okolních staveb a logistických center, která může zhoršit dopravní situaci v Chlumci, Přestanově, Chabařovicích a okolí.* - *Ohrožení kvality vody a půdy v důsledku stavebních zásahů a odvodnění území.* - *Zásah do krajinného rázu a možné negativně dopady na přírodní hodnoty v okolí (EVL Natura 2000 - Stradovský rybník).* - *Zhoršení kvality života obyvatel v důsledku trvalého zvýšení hluku, vibrací a dopravního zatížení.* - *Pokles hodnoty nemovitostí v okolí VRT a kontejnerového překladiště.*”

Zároveň navrhuje, „aby MŽP v rámci posuzování věnovalo zvýšenou pozornost zejména: - *podrobné analýze hlukové a prašnostní zátěže,* - *vlivům kumulovaných staveb (VRT, překladiště, stanice),* - *návrhům kompenzačních opatření a protihlukových prvků,* - *transparentnímu zapojení veřejnosti do další fáze přípravy projektu.*”

Vypořádání: Námitky uvedené zástupci veřejnosti jsou pouze obecné a obdobného charakteru jako námitky Obce Přestanov a Města Chlumec. Ministerstvo tímto odkazuje na vypořádání vyjádření těchto samosprávných celků v bodech 4 a 5 tohoto vypořádání obdržených připomínek, příp. na předchozí kapitolu „Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí“ na str. 8-17 odůvodnění tohoto rozhodnutí, kde jsou okomentovány vlivy projednávaného záměru na jednotlivé složky životního prostředí.

- *Zvýšený hluk z provozu železnice, stavebních prací a přilehlých zařízení (např. překladišť)* – uvedená problematika byla ministerstvem vypořádána na str. 10-12 a ve vypořádání obdržených vyjádření Obce Přestanov (str. 19) a Města Chlumec (str. 24-25).
- *Zvýšená prašnost během výstavby i provozu, která může zhoršit kvalitu ovzduší a zdraví obyvatel* – uvedená problematika byla ministerstvem vypořádána na str. 9-10 a ve vypořádání obdržených vyjádření Obce Přestanov (str. 19-20) a Města Chlumec (str. 25-26).
- *Kumulace dopravy z okolních staveb a logistických center, která může zhoršit dopravní situaci v Chlumci, Přestanově, Chabařovicích a okolí* – uvedená problematika byla ministerstvem vypořádána v rámci jednotlivých bodů kapitoly „Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí“ a ve vypořádání obdržených vyjádření Obce Přestanov (str. 20-21) a Města Chlumec (str. 23-24).
- *Ohrožení kvality vody a půdy v důsledku stavebních zásahů a odvodnění území* – uvedená problematika byla ministerstvem vypořádána na str. 12-13.
- *Zásah do krajinného rázu a možné negativní dopady na přírodní hodnoty v okolí (EVL Natura 2000 - Stradovský rybník)* – uvedená problematika byla ministerstvem vypořádána na str. 16-17 a ve vypořádání obdržených vyjádření Obce Přestanov (str. 21) a Města Chlumec (str. 26-27). Navíc i dle stanoviska Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství vydaném dle ust. § 45i ZOPK (ze dne 31.05.2021 č. j. KUUK/065925/2021/ZPZ, následně doplněné stanoviskem ze dne 03.06.2021, č. j. KUUK/074209/2021/ZPZ), lze vyloučit, že uvedený záměr může mít samostatně i ve spojení s jinými záměry nebo koncepcemi významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí v územní působnosti Krajského úřadu Ústeckého kraje.
- *Zhoršení kvality života obyvatel v důsledku trvalého zvýšení hluku, vibrací a dopravního zatížení* – uvedená problematika byla ministerstvem vypořádána na str. 9-12

a ve vypořádání obdržených vyjádření Obce Přestanov (str. 19) a Města Chlumec (str. 24-25). Kvalita života v dlouhodobém výhledu bude z pohledu vlivu záměru na veřejné zdraví pozitivní. Navíc je zde odůvodněný předpoklad, že realizací a provozem záměru se zvýší konkurenceschopnost k životnímu prostředí šetrnější železniční dopravy a přispěje tak k možnému snížení negativního vlivu jak individuální automobilové dopravy, tak i nákladní automobilové dopravy na životní prostředí.

- *Pokles hodnoty nemovitostí v okolí VRT a kontejnerového překladiště* – Záměr překladiště METRANS není předmětem záměru „Rekonstrukce ŽST Chabařovice“. K záměru překladiště METRANS nejsou v současné době známy žádné bližší údaje o rozloze ani kapacitách ani o finálním umístění.

Rovněž záměr vysokorychlostní trati „RS 4 úsek Ústí nad Labem – státní hranice CZ/SRN, Ústí nad Labem západ – portál Krušnohorského tunelu (RS Praha – Drážďany)“ je samostatným záměrem a s projednávaným záměrem „Rekonstrukce ŽST Chabařovice“ nesouvisí (přesto, že jej tento záměr respektuje a je s ním částečně koordinován). Záměr „Rekonstrukce ŽST Chabařovice“ je další etapou postupné celkové rekonstrukce stávající trati Ústí nad Labem – Cheb [v minulosti již byly předmětem vedeného zjišťovacího řízení či procesu posouzení např. záměry OV4230 „Rekonstrukce traťového úseku Chomutov (mimo) – Kadaň – Prunéřov (včetně)“; OV4231 „Rekonstrukce traťového úseku Bílina (včetně) – Most (mimo)“; OV233 „Rekonstrukce traťového úseku Most (mimo) – Kyjice (včetně)“ a řada dalších záměrů na uvedené trati v Karlovarském kraji]. Podklady k uvedeným záměrům jsou dostupné v informačním systému EIA.

V rámci vedeného zjišťovacího řízení byla kumulace projednávaného záměru s okolními záměry, jejichž parametry byly ovšem v době vedeného zjišťovacího řízení známy, dostatečně posouzena a vyhodnocena jako marginální.

Umístění stavby „Rekonstrukce ŽST Chabařovice“ je definováno stávající polohou železniční trati a kolejištěm železniční stanice Chabařovice, dále pak technologickými budovami, které budou upraveny, demolovány nebo nově vystavěny. Záměr nebude představovat zásadní zábory nových pozemků než těch, na nichž se nachází stávající železniční trať. Pokles hodnoty okolních nemovitostí oproti stávajícímu stavu proto nelze předpokládat. Mimoto hodnocení poklesu hodnoty nemovitostí není předmětem vedeného zjišťovacího řízení.

- *Transparentní zapojení veřejnosti do další fáze přípravy projektu* – participace veřejnosti vychází z platných právních předpisů a vedené zjišťovací řízení i jeho závěr ji nikterak neomezuje.

V došlých vyjádřeních nebyly vzneseny žádné relevantní připomínky, které by nebylo možno v následujících fázích přípravy záměru účinně a beze zbytku řešit, a které by zásadním způsobem zpochybnilly nebo bránily případné realizaci záměru. Kopie výše uvedených vyjádření jsou v elektronické podobě k dispozici v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, české informační agentury životního prostředí a na stránkách ministerstva (<http://www.mzp.cz/eia>), pod kódem záměru OV4236, v sekci závěr zjišťovacího řízení.

Vzhledem k tomu, že se v rámci zjišťovacího řízení nevyskytly okolnosti, které by nasvědčovaly tomu, že by posuzovaný záměr mohl mít významný negativní vliv na jednotlivé složky životního prostředí, dospěl příslušný úřad k závěru, že další posuzování dle zákona není opodstatněné.

Zpracované Oznámení záměru (a jeho přílohy) podalo ucelený přehled možných vlivů realizace záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, v průběhu zjišťovacího řízení se neobjevily

překážky, které by z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví bránily realizaci předmětného záměru v dané lokalitě.

Na základě informací uvedených v Oznámení záměru, písemných vyjádření dotčených územních samosprávných celků, dotčených správních úřadů a zjišťovacího řízení provedeného podle zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu rozhodlo ministerstvo tak, jak je uvedeno ve výrokové části tohoto rozhodnutí.

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí mohou podat do 15 dnů ode dne jeho doručení oznamovatel, dotčená veřejnost, uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 zákona, a územní samosprávné celky rozklad k ministru životního prostředí, a to podáním učiněným u Ministerstva životního prostředí, odboru výkonu státní správy II, Bělehradská 1338/15, 400 01 Ústí nad Labem, nebo prostřednictvím datové schránky (DS) Ministerstva životního prostředí, identifikátor DS: 9gsaax4. O rozkladu rozhoduje ministr životního prostředí na základě návrhu rozkladové komise.

Splnění podmínek podle § 3 písm. i) bodu 2 zákona doloží dotčená veřejnost v podaném rozkladu.

Ing. Jaroslav VACEK

ředitel odboru výkonu státní správy II

podepsáno elektronicky

Sdělení ke zveřejnění:

Dotčené územní samosprávné celky ve smyslu § 16 odst. 2 zákona **neprodleně** zveřejní závěr zjišťovacího řízení na úředních deskách. Doba zveřejnění je podle § 16 odst. 2 zákona nejméně 15 dnů. Zároveň v souladu s tímto ustanovením dotčené územní samosprávné celky vyrozumí elektronickou datovou nebo e-mailovou zprávou (miroslav.votocek@mzp.gov.cz), popř. písemně příslušný úřad o dni vyvěšení závěru zjišťovacího řízení na úřední desce, a to v nejkratším možném termínu.

Do závěru zjišťovacího řízení lze také nahlédnout v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz/eia>)

a na stránkách Ministerstva životního prostředí (<http://www.mzp.cz/eia>) pod kódem záměru OV4236.

Rozdělovník

Oznamovatel:

1/ **Správa železnic, státní organizace**, ISDS: uccchjm

Dotčené územní samosprávné celky:

- 2/ **Ústecký kraj**, k rukám hejtmána, ISDS: t9zbsva
- 3/ **Město Chabařovice**, k rukám starostky, ISDS: 7hfbvkh
- 4/ **Město Krupka**, k rukám starosty, ISDS: mmibu6k
- 5/ **Město Chlumec**, k rukám starostky, ISDS: 6s9b7ua
- 6/ **Město Trmice**, k rukám starostky, ISDS: gdfbaxc
- 7 **Obec Přestanov**, k rukám starostky, ISDS: 4vmasmq

Dotčené správní úřady:

- 8/ **Krajský úřad Ústeckého kraje**, Odbor životního prostředí a zemědělství, ISDS: t9zbsva
- 9/ **Magistrát města Teplice**, Odbor životního prostředí, ISDS: nmrb49w
- 10/ **Magistrát města Ústí nad Labem**, Odbor životního prostředí, ISDS: vt8bhx2
- 11/ **Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje**, Územní pracoviště Most a Chomutov, ISDS: 8p3ai7n

Zpracovatel oznámení:

12/ **ECOLOGICAL CONSULTING a.s.**, Mgr. Bc. Petra Povýšilová, ISDS: bz7dtwv

Veřejnost:

13/ **Zástupce veřejnosti**, ISDS: q52ziz7