

V Chomutově dne

Č. j.:

Vyřizuje:

Tel.:

7. listopadu 2018

MZP/2018/530/1643

Bc. Votoček Miroslav

267 123 414

ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ – ROZHODNUTÍ

DORUČOVANÉ VEŘEJNOU VYHLÁŠKOU

podle § 7 odst. 6 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“)

Výroková část

Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1:

„Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží - Ústí nad Labem-Střekov“

Kategorie I, bod 44 (Celostátní železniční dráhy)

Kapacita (rozsah) záměru:

Účelem záměru je rekonstrukce stávající drážní infrastruktury na stávajícím drážním tělese. Jedná se o trvalou stavbu sloužící pro provozování drážní osobní a nákladní dopravy. Stavba řeší úpravy vedoucí ke zvýšení bezpečnosti, rychlosti a celkového komfortu železniční dopravy v úseku trati ŽST Litoměřice d. n. – Ústí n. L. - Střekov.

Délka úseku stavby: 24,115 km (km 405,785 – 429,900)

Rekonstruované úseky: ŽST Litoměřice d. n. – ŽST Velké Žernoseky (km 407,950–412,166)
ŽST Velké Žernoseky – odb. Kalvárie (km 412,946 – 417,701)
odb. Kalvárie – ŽST Sebusín – Církvice (km 417,902 – 421,563)
ŽST Sebusín – Církvice – Ústí n. L. - Střekov (km 423,763–429,900)

Dosažené parametry: maximální dosažena rychlost: 110 km/h
traťová třída zatížení: D4
prostorová průchodnost
vymezena průjezdným průřezem: Z-GC

ŽST Litoměřice d. n.: počet dopravních kolejí: 8 ks
počet manipulačních kolejí: 15 ks
počet nástupišť: 0 ks
max. užitná délka koleje: 880 m

ŽST Velké Žernoseky: počet dopravních kolejí: 3 ks
počet nástupišť: 1 ks
počet nástupištních hran: 2 ks
délka každé nástupištní hrany: 110 m
max. užitná délka koleje: 632 m

ŽST Sebužín – Církvice: počet dopravních kolejí: 4 ks
počet manipulačních kolejí: 1 ks
počet nástupišť: 0 ks
max. užitná délka koleje: 803 m

Železniční zabezpečovací a sdělovací zařízení:
elektronické STZ: 4 ks
elektronicky AB: 15,1 km
PZS: 4 ks
TZZ AH: 0,8 km
místní kabelizace: 4 ks
traťový kabel: 31 030 m
dálkový optický kabel: 72 vláken: 30 910 m
EZS: 6 ks
kamerový systém komplet: 10 ks
rozhlasové zařízení komplet: 4 ks
osobní výtahy: 2 ks

Železniční svršek a spodek:
vloženo nových výhybek: 40 ks
délka rekonstrukce svršku: 46 676 m
rekonstrukce železničního spodku: 234 000 m²
trativodní potrubí: 18 734 m
svodné potrubí: 741 m

Nástupiště:
nově vybudovaná či rekonstruovaná
nástupiště: 8 ks
délka nástupiště z „L“ prefabrikátů: 2x140 m + 2x110 m
délka nástupiště z konzolových desek: 4x110 m

Železniční přejezdy: rekonstrukce přejezdů 1 ks

Mosty, propustky a zdi: rekonstrukce mostů: 30 ks
rekonstrukce silničních nadjezdů: 1 ks
rekonstrukce propustků: 50 ks
délka rekonstrukce opěrných zdí: 1 343 m
délka rekonstrukce zárubních zdí: 2 289 m

Protihlukové stěny: PHS: 1 699 m
NPC: 446 m

Pozemní stavební objekty:
nový jednopodlažní objekt: 3 ks

Trakční a energetická zařízení:
trakční vedení
- stavební část (podpěry vč. základů): 53,6 km
trakční vedení
- montážní část (vodiče, závěsy, kotvení...): 53,6 km
ohřev výhybek: 36 ks
ohřev výkolejky: 1 ks
nove sklopné stožáry o výšce 5,5 m: 55 ks
nove sklopné stožáry o výšce 8 m: 68 ks
nova svítidla: 191 ks

Umístění záměru: kraj: Ústecký
obec: Litoměřice, Žalhostice, Velké Žernoseky, Libochovany, Ústí nad Labem
k. ú.: Žatec, Velichov u Žatce

Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Záměr je navržen jako optimalizace stávající železniční trati Lysá nad Labem – Ústí nad Labem, v traťovém úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) - Ústí nad Labem Střekov (mimo). Jedná se o dvoukolejnou elektrifikovanou železniční trať, která slouží kromě osobní dopravy především k přepravě těžkých nákladních vlaků. Stavba prochází nebo se částečně dotýká zastavěného území obcí Litoměřice, Žalhostice, Velké Žernoseky, Libochovany a Ústí nad Labem. Větší část úseku stavby je vedena extravilánem.

Trať byla postavena v roce 1874 jako součást magistraly mezi Vídní a německými hranicemi v Děčíně. V roce 1958 byla trať zdvoukolejněna a elektrizována, dva krátké úseky byly též nahrazeny přeložkami. Jednalo se o spojnici mezi stanicemi Ústí nad Labem západ a Ústí nad Labem-Střekov a část trati v Litoměřicích, kde byl opuštěn tunel přímo ve městě a byla postavena zastávka Litoměřice město v současné podobě (vlaky osobní dopravy pak přestaly zastavovat ve stanici Litoměřice dolní nádraží). Sledovaný úsek tratě výškově kopíruje břeh řeky Labe, z tohoto důvodu se zde nevyskytují velké sklony v niveletě koleje.

Účelem záměru je rekonstrukce stávající drážní infrastruktury na stávajícím drážním tělese. Jedná se o trvalou stavbu sloužící pro provozování drážní osobní a nákladní dopravy. Cílem rekonstrukce je odstranit technicky nevyhovující stav ŽDC a protisměrných jízd, pro umožnění provozu nákladních vlaků délky 740 m, pro umožnění nasazení ETCS, pro snížení provozních nákladů infrastruktury a snížení hlukové zátěže a celkové zvýšení atraktivity železniční dopravy. V rámci stavby budou rekonstruovány vybrané úseky tratě a vybraná zařízení, z jejichž rekonstrukce bude přínos pro dosažení cílů optimalizace největší při dodržení finančního limitu stavby.

Jedná se tedy o změnu dokončené a provozované liniové stavby dráhy.

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

- Optimalizace traťového úseku Ústí n. L. Střekov – Děčín východ (zpracovatel SUDOP PRAHA a.s. – ve fázi přípravy, zpracovává se přípravná dokumentace stavby).
- Optimalizace úseku Mělník – Litoměřice d. n. (zpracovatel Valbek – ve fázi přípravy, zpracovává se přípravná dokumentace stavby).
- Technologická nadstavba trati Kolín – Všetaty – Děčín východ (řeší dálkové ovládání z CDP Prahy).
- ETCS Kolín – Všetaty – Děčín východ.
- Pasivní protihluková opatření na stavbách bydlení v km 408,110 – 408,930 v úseku LT d. n. – Sebužín (zpracovává se projektová dokumentace stavby, zpracovatel PROJEKT servis spol. s.r.o.).
- Zvýšení stability skalních masivů na trati Všetaty – Děčín-Prostřední Žleb (předpokládaný termín realizace 08/2017 – 12/2020).
- Labská stezka č. 2 - ETAPA 2e, část 1. (URBAN - projektová kancelář – projektová dokumentace zpracována v září roku 2011).
- Litoměřice, protipovodňová opatření pro jižní část zástavby – pravý břeh Labe (zpracovatel Valbek – dokumentace pro uzemní rozhodnutí zpracována 07/2016).
- Studie proveditelnosti Velké Žernoseky – protipovodňové opatření (AZ CONSULT spol. s.r.o., zpracována 12/2015).
- VD Střekov, sanace ŽB konstrukci a oprava tubusu nad lávkou I. ETAPA OPRAVY (AZ CONSULT spol. s r. o., projektová dokumentace zpracována 02/2017).

U všech výše uvedených staveb proběhla koordinace technického řešení v době zpracování přípravné dokumentace. V přímé vazbě jsou zejména stavby "Optimalizace traťového úseku Ústí n. L. Střekov – Děčín východ " a „Optimalizace úseku Mělník – Litoměřice d. n.“, na které řešena stavba v jejím začátku a konci přímo navazuje. V rámci zpracování přípravné dokumentace došlo ke vzájemné koordinaci s těmito stavbami, a to zejména s ohledem na vzájemné směrové a výškové plynule napojení obou traťových koleji v místech styku daných staveb. Dále byla provedena koordinace v rámci napojení ostatních profesí (zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, odvodnění, trakčního vedení atd.).

V rámci zpracování dalšího stupně projektové dokumentace stavby „Litoměřice, protipovodňová opatření pro jižní část zástavby – pravý břeh Labe“ dojde ke koordinaci s technickým návrhem v zpracovávané přípravné dokumentaci.

V srpnu roku 2017 byly realizovány zásahy v území v souladu s projektem „Protihluková opatření Velké Žernoseky 413,670 – 414,500, 1. Etapa km 413,670 – 414,020“ (zpracovatel Woring s.r.o., zpracovaný projekt 06/2016).

Uvedené záměry jsou z hlediska životního prostředí zpravidla zcela bez přímých i nepřímých vztahů či vazeb na posuzovaný záměr, příp. je jejich významnost velmi nízká, bez problémů řešena již v aktuálním stupni či řešitelná v dalších stupních přípravy vzájemnou koordinací technických návrhů zásahů území.

Z hledisek (nad)regionálních je možné vnímat i aktuálně připravovaný záměr Plavební stupeň Děčín (MZP102); tento je však velmi odlišný a potenciálně se týká spíše jiných aspektů životního prostředí než těch, kterým je třeba věnovat pozornost v rámci záměru optimalizace železniční tratě.

Stručný popis technického a technologického řešení záměru:

Staveniště se nachází na stávající trati Lysá n. L. – Ústí nad Labem, v traťovém úseku Litoměřice d. n. (včetně) - Ústí n. L. - Střekov (mimo). Začátek stavby byl stanoven v km 405,784 625 v místě začátku směrové a výškové úpravy koleji č. 1 a 2 (před vjezdem do ŽST Litoměřice d. n.). Konec stavby byl stanoven v km 429,900 000 v konci rekonstrukce koleji č. 1 a 2, před vjezdem do ŽST Ústí nad Labem-Střekov.

V rámci stavby je navržena kompletní rekonstrukce vybraných železničních stanic a komplexní rekonstrukce níže uvedených mezistaničních úseků, které neprošly do roku 2000 obnovou:

- ŽST Litoměřice d. n. (včetně) – ŽST Velké Žernoseky (včetně)
- ŽST Velké Žernoseky (včetně) – ŽST Sebzín (včetně)
- ŽST Sebzín (včetně) – ŽST Ústí n. L. - Střekov (mimo)

Rekonstrukce železničního svršku – všeobecně

Rekonstrukce železničního svršku je navržena v ŽST Litoměřice dolní nádraží, ŽST Velké Žernoseky a ŽST Sebzín. Dále je navrženo zřízení nové odb. Libochovany a rekonstrukce mezistaničních úseků Litoměřice dolní nádraží – Velké Žernoseky, Velké Žernoseky – Sebzín a Sebzín – Ústí nad Labem-Střekov. Trať zůstane dvoukolejná na současném drážním pozemku, s rychlostmi vyplývajících ze směrových poměrů v terénně náročném a chráněném území kaňonu Labe. Bude provedena rekonstrukce všech částí infrastruktury, vyjma těch, které byly obnoveny novým materiálem po roce 2000.

Železniční spodek – všeobecně

Rekonstrukce železničního spodku a odvodnění je navržena ve všech úsecích s navrženou rekonstrukcí železničního svršku, vyjma úseků obnovených novým svrškovým materiálem UIC60 / B91S po roce 2000 (výjimkou je úsek v 1. TK km 418,567 – 419,000 „Libochovanský zářez“ kde je navržena rekonstrukce železničního spodku a odvodnění z důvodu častých poruch GPK a nevyhovující konstrukce železničního spodku).

Rekonstrukce železničních stanic a zastávek

V zastávkách Libochovany a Litoměřice-město dojde k rekonstrukci nástupišť. Budou zde vybudovaná nova nástupiště a bezbariérové přístupy k nim z přednádraží a z přilehlých veřejných komunikací.

V stávající železniční stanici Sebusín budou zrušena nástupiště a v příznivější poloze vůči centru obce dojde k vybudování nové zastávky Sebusín s novými přístupovými cestami. Železniční stanice bude přejmenována na ŽST Sebusín — Církvice a bude sloužit pouze pro účely nákladní dopravy. Nova poloha zastávky je situovaná poblíž stávajícího silničního nadjezdu ležícího na pozemní komunikaci III/24721, která prochází centrem obce. V rámci výstavby zastávky dojde po obou stranách tratě k vybudování dvou nástupišť dl. 110 m s nástupištními přístřešky a novými přístupovými cestami pro pěší. Tyto přístupy budou vedeny ze silnice III/24751, která vede přes silniční nadjezd v km 423,399 a z místních komunikací ležících v obci Sebusín a vedoucích podél obou stran tratě a napojující se na silnici III/24751. Tím dojde k výraznému zkrácení docházky z centra obce k železniční zastávce.

V ŽST Velké Žernoseky bude zřízen podchod s výtahem, který bude zajišťovat mimoúrovňový přístup k nově vybudovanému ostrovnímu nástupišti.

Všechny zastávky a stanice budou vybaveny novým vizuálním informačním zařízením, rozhlasovým zařízením, kamerovým systémem a venkovním osvětlením.

V celém dotčeném traťovém úseku dojde k rekonstrukci případně k přestavbě vybraných stávajících mostů, propustků, zárubních a opěrných zdí ve špatném technickém stavu. Do stavby jsou též zahrnuty rekonstrukce tří železničních přejezdů, sanace svahu u Církvic.

V rámci optimalizace traťového úseku Litoměřice d. n. - Ústí n. L. Střekov dojde též k rekonstrukci železničního zabezpečovacího zařízení, železničního sdělovacího zařízení, trakčního a energetického zařízení, k přeložkám ostatních inženýrských sítí.

V ŽST Litoměřice d. n., v místě odb. Kalvárie a v místě zastávky Libochovany dojde k výstavbě 3 nových jednopodlažních pozemních objektů technologie.

Na vybraných úsecích optimalizovaného traťového úseku dojde k vybudování několika protihlukových objektů. Návrh protihlukových opatření byl vypracován podle Hlukové studie. Návrh opatření odpovídá stavu dopravy roku 2017 a výhledovému stavu na roku 2045. Jako podklad pro zpracování studie bylo aktuální měření hluku. Na základě měření a analýz byla určena potřeba prvků protihlukové ochrany. Celkem je navrženo 10 objektů protihlukových stěn (PHS) a nízkých protihlukových clon (NPC).

Bourací (demoliční) práce

Součástí stavby jsou nezbytné demoliční práce spojené s kolidujícími prvky řešené stavby. Bourací práce jsou specifikovány v rámci příslušných PS a SO. Před započatím stavebních prací budou v předstihu upraveny, příp. ochráněny kabelové trasy a vytyčeny veškeré inženýrské sítě.

Výstavba

Po celém úseku stavby zájmového území budou zřízena zařízení staveniště (ZS), včetně přístupových komunikací. Celkem jde o 17 ploch. Plochy zařízení staveniště budou využívány pro umístění sociálního zařízení, buňkoviště, krátkodobého odstavení mechanismů a vozidel a skladování materiálu, případně pro krátkodobé uložení přebytečného materiálu. Některé plochy ZS budou využity jako montážní a demontážní základna materiálu železničního svršku a ZS 5 také pro umístění mobilní recyklační linky.

Práce v kolejisti, zejména práce na železničním svršku budou probíhat především z prostoru koleje pomocí kolejové mechanizace (trhání a montáž kolejových polí). Práce týkající se železničního spodku a zemní práce budou prováděny pomocí kolových, případně dvoucestných mechanismů. Práce prováděné v blízkosti inženýrských sítí budou prováděny ručně při použití vhodného pracovního nářadí.

Cela stavba je rozdělena do 1 předetapy a 6 etap. Rozhodujícím faktorem určujícím délku výluky v jednotlivých etapách jsou stavební práce spojené s přestavbou mostů, s rekonstrukcí železničního svršku a spodku, s výstavbou nové provozní budovy a s úpravou stávajících výpravních budov a technologických objektů.

Obchodní firma oznamovatele:	Správa železniční dopravní cesty, s. o.
IČ oznamovatele:	70994234
Sídlo (bydliště) oznamovatele:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
Zpracovatel oznámení:	Ingr. Pavel Obrdlík, Ekopontis, s.r.o., Cejl 511/43, 602 00 Brno, držitel osvědčení odborné způsobilosti MŽP ČR . č.j.: 87742/ENV/15.

Záměr „**Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží - Ústí nad Labem-Střekov**“ naplňuje dikci kategorie I, bod 44 (Celostátní železniční dráhy) přílohy č. 1 k zákonu, a to jako změna záměru dle § 4 odst. 1 písm. b).

V souladu s § 7 zákona bylo provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda záměr může mít významný vliv na životní prostředí a zda bude posuzován podle zákona. Příslušným úřadem k zajištění zjišťovacího řízení bylo Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy IV, Chomutov.

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 životního prostředí jako příslušný úřad podle § 21 zákona na základě § 7 odst. 6 zákona, že záměr

„Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží - Ústí nad Labem-Střekov“

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

Odůvodnění

1. Odůvodnění vydání rozhodnutí a úvahy, kterými se příslušný úřad řídil při hodnocení zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu

Charakteristika záměru

Záměr je navržen jako optimalizace stávající železniční trati Lysá nad Labem – Ústí nad Labem, v traťovém úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) - Ústí nad Labem Střekov (mimo). Jedná se o dvoukolejnou elektrifikovanou železniční trať, která slouží kromě osobní dopravy především k přepravě těžkých nákladních vlaků. Stavba prochází nebo se částečně dotýká zastavěného území obcí Litoměřice, Žalhostice, Velké Žernoseky, Libochovany a Ústí nad Labem. Větší část úseku stavby je vedena extravilánem.

Účelem záměru je rekonstrukce stávající drážní infrastruktury na stávajícím drážním tělese. Jedná se o trvalou stavbu sloužící pro provozování drážní osobní a nákladní dopravy. Cílem rekonstrukce je odstranit technicky nevyhovující stav ŽDC a protisměrných jízd, pro

umožnění provozu nákladních vlaků délky 740 m, pro umožnění nasazení ETCS, pro snížení provozních nákladů infrastruktury a snížení hlukové zátěže a celkové zvýšení atraktivity železniční dopravy. V rámci stavby budou rekonstruovány vybrané úseky tratě a vybraná zařízení, z jejichž rekonstrukce bude přínos pro dosažení cílů optimalizace největší při dodržení finančního limitu stavby.

Umístění záměru

Záměr se nachází na území České republiky, v Ústeckém kraji, na území obcí Litoměřice, Žalhostice, Velké Žernoseky, Libochovany a Ústí nad Labem. Řešena železniční trať zde prochází poměrně členitou a dlouhodobě utvářenou krajinou chráněné krajinné oblasti České středohoří, za obcí Velké Žernoseky prochází kaňonovitým údolím řeky Labe (tzv. Branou Čech – Porta Bohemica), kde kopíruje její pravý břeh. Mezi Velkými Žernoseky a Libochovany se drážní těleso dotýká přírodní rezervace Kalvárie, resp. zasahuje její ochranné pásmo.

Dle stanoviska Městského úřadu Litoměřice, Odboru územního rozvoje – Úřadu územního plánování zn.: MULTM0019586/18/ROZ/MKo ze dne 02.05.2018 je uvedený záměr v souladu s územně plánovacími dokumentacemi obcí nacházejících se na území ORP Litoměřice.

Dle stanoviska Magistrátu města Ústí nad Labem, Odboru investic a územního plánování zn.: MM/OIUP/UPI/90/2018 ze dne 31.07.2018 je uvedený záměr v souladu s územně plánovací dokumentací města Ústí nad Labem.

Dle stanoviska KÚ Ústeckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství č.j.: 1462/ZPZ/2018/N-2851 ze dne 28.03.2018 a dle stanoviska AOPK, Správy CHKO České středohoří č.j.: SR/0602/UL/2017-2 ze dne 11.04.2018 nemá uvedený záměr významný vliv na soustavu Natura 2000.

Téměř celý záměr se nachází na území CHKO České středohoří (kód USOP: 51). Záměr je navržen v její IV. zóně ochrany, přičemž pouze v úseku cca km 415,5 – 417,4 (PR Kalvárie a její širší okolí) a cca km 425,0 – 425,5 (zalesněné svahy jižně od Brné) se dostává do těsného kontaktu s I. zónou ochrany, resp. s II. zónou ochrany.

Záměr se v části území mezi Velkými Žernoseky a Libochovany dotýká PR Kalvárie (kód USOP: 1641).

Ve vzdálenosti do 1 km od záměru se také nachází:

PP Radobýl (kód USOP: 356) Od záměru vzdálená cca 600 m; předmětem ochrany je vrch Radobýl jako geomorfologicky významná dominanta neovulkanického původu s dochovanou ukázkou sloupcovité odlučnosti čedičové horniny, společenstva skal, skalních stepí, suti a trávníků. Jedna se zejména o širokolisté a úzkolisté suché trávníky; vzácné sucho a teplomilné rostlinné druhy zejména pískavice thesalská, několik druhů záraz, mordovka nachová pravá, kavyl sličný nebo koniklec luční česky a živočišné druhy zejména saranče skalní, přástevník kostivalový, modrásek kozincový, modrásek východní a lišaj svízelový.

PR Sluneční stráň (kód USOP: 400) Od záměru vzdálená cca 500 m; předmětem ochrany je typická geobiocenóza Českého středohoří s výraznou teplomilnou květenou.

NPP Vrkoč (kód USOP: 518) Od záměru vzdálená cca 280 m, na levém břehu Labe; předmětem ochrany je vypreparována čedičová žíla s typickým rozpadem horniny.

V řešeném území se nacházejí významné krajinné prvky definované v § 3 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. – VKP kategorie vodní toky, údolní nivy a lesy.

- VKP kategorie vodní toky

- o Záměr je situován na pravém břehu řeky Labe. V předmětném úseku mezi Litoměřicemi a Ústí nad Labem je řeka Labe ovlivněna realizací zdymadel Lovosice a Střekov; břehové porosty často chybějí či se jedná pouze o úzké pasy břehové vegetace – morfologie terénu, výstavba dopravní infrastruktury a zástavby neumožňuje jejich větší rozvoj.
- o Dle Digitální báze vodohospodářských dat (DIBAVOD) Výzkumného ústavu vodohospodářského T. G. Masaryka se v zájmovém území nachází další vodní toky – pravostranné přítoky Labe; jedna se zejména o Pokratický potok, Tlučenský potok, potok Rytina, Němečský potok či Průčelský potok (krátké vodní toky pramenící v rámci okolní zvlněné krajiny Českého středohoří vedoucí zaříznutými koryty směrem do řeky Labe)

- VKP kategorie údolní nivy

- o Kategorii zastupuje údolní niva Labe. Jednoznačné vymezení údolní nivy je poměrně problematické a pro účely problematiky vlivů záměru na životní prostředí ani není třeba (pro představu o morfologii terénu dostatečně poslouží kromě vrstevnic a stínovaného reliéfu také vymezení záplavového území Q100). Obecně je možné konstatovat, že údolní niva se vzhledem k morfologickým podmínkám v území téměř nevyskytuje, což platí zejména v úsecích, kde na břehy Labe bezprostředně navazují strmé svahy okolní krajiny – hluboce zaříznuté údolí Labe. Vlastní prostor břehů Labe je poté v celém úseku podstatným způsobem ovlivněn výstavbou násypových těles dopravní infrastruktury na obou březích Labe (silnice I. a II. třídy a železniční trať na obou březích, cyklostezky na pravém břehu), které jsou realizovány s ohledem na nebezpečí povodňových stavů.

- VKP kategorie lesy

- o Lesní porosty se v území vyskytují téměř výhradně v souladu s prudkými svahovými partiemi okolní zvlněné krajiny. V úsecích, kde tyto prudké svahové partie sahají až do blízkosti řeky Labe, kde na pravém břehu vede železniční trať, se dostávají do těsného kontaktu se záměrem. Jedna se např. o úsek PR Kalvárie mezi Velkými Žernoseky a Libochovany či úsek mezi Sebužínem a Brnou). Převážně jižní svahy kopců porůstají dubohabrové háje a teplomilné doubravy s velmi bohatým keřovým a bylinným podrostem. Na severních a severovýchodních svazích vyšších poloh se vyskytují bučiny, mnohdy přeměněné na kulturní smrčiny. Prudké svahy se sutěmi pokrývají suťové lesy s lipou a javorem. Výjimečně se lesní porosty vyskytují i v rámci údolní nivy Labe jako fragmenty původního lužního lesa. Trať je v několika úsecích v kontaktu s biotopem měkkého luhu s vrbou bílou a topoly.

Záměr se v řešeném území dotýká těchto prvků USES:

- USES nadregionálního biogeografického významu

- NRBK K10 záměr prochází celou svou délkou v těsné blízkosti či blízkosti nadregionálního biokoridoru K10 Stříbrný roh – Polabský luh
- NRBK K13 Vědlice – Oblík, Raná (Velké Žernoseky) – řešeným územím prochází nadregionální biokoridor z Rané na Oblík, propojující navzájem izolované neovulkanické suky se stepními a lesostepními formacemi.
- NRBK K9 392 U Církvic – nefunkční biokoridor (Ústí nad Labem)

- USES místního/lokálního biogeografického významu

- LBK Močidla – biokoridor je veden směrem od Labe, zahrnuje vlastní vodoteč a přilehlé porosty potoka Močidla. Mimo průmyslový areál je funkční.
- LBK a/LT Labskou strání (Litoměřice) – biokoridor je veden v oplocených, extenzivně udržovaných sadech od Labe k biocentru LBC 2/LT a LBC 3/LT. V menší míře vede po neobhospodařovaném poli, je omezeně funkční.

- LBK (U5) (Žalhostice) – biokoridor spojuje LBC 2 Radobýl s RBC 1277, kde ústí do slepého ramena řeky Labe. Jedná se o struhu/temporální vodoteč, která je v místě hranic zastavěného území zatrubněna až po ústí do RBC 1277.
- LBK 22 (Libochovany) – biokoridor spojuje LBC 15 u břehu Labe a spolu s LBK 23 jej propojuje s LBC 19 nebo LBC 21. Biokoridor vede podél polních cest s roztroušenou doprovodnou vegetací.
- LBK 720 Tlučeňský potok (Ústí nad Labem) – částečně funkční biokoridor je veden vodním tokem, spojuje NRBK K 10, resp. LBK 719 s LBC 267 jihovýchodně od Sebusína.
- LBK 721 Rytina – u Kolibova (Ústí nad Labem) – funkční biokoridor je veden vodním tokem, spojuje NRBK K 10, resp. LBK 719 s RBC 24 Sebusín, který pokrývá svažité lesnaté pozemky nedaleko od Kolibova, u Havraní skály.
- LBK 702 Průčelská rokle (Ústí nad Labem) – funkční biokoridor je veden Průčelským potokem, prochází místní částí Ústí nad Labem – Brna východním směrem přes NRBK 363 K 10 Průčelská rokle a dále na východ.

V relativně těsné blízkosti záměru se dále nachází:

- RBC 1294 Ústí Ohře (Litoměřice), RBC 1277 Pišťany (Lovosice), LBC (U2) (Velké Žernoseky), LBC 17, LBC 15 (Libochovany), LBC 265, LBK 731, LBC 256, LBK 673 a LBC 239 (Ústí nad Labem).

Záměr územně nezasahuje do přírodního parku. Nejbližší, ve vzdálenosti cca 3,4 km jižním směrem od záměru, leží přírodní park Dolní Poohří (kód USOP: 508).

Záměr územně nezasahuje do památných stromů či skupin stromů.

Záměr se dotýká hranice městské památkové rezervace (MPR) v Litoměřicích a leží v jejím ochranném pásmu (rejstříkové číslo 1035). V Ústí nad Labem zasahuje trať do ochranného pásma zříceniny hradu Střekov (rejstříkové číslo 3394). Vzhledem k charakteru záměru nedochází k přímému střetu s nemovitými kulturními památkami.

Posuzovaný záměr v několika úsecích, v souladu vedením železniční tratě v intravilánu obcí, prochází územím s relativně vysokou hustotou zalidnění. Vzhledem k realizované železniční dopravě a absenci prvků protihlukové ochrany jsou některé obytné objekty v bezprostřední blízkosti trati ve stávající situaci dotčeny nadlimitním hlukovým zatížením.

Z hlediska staré ekologické zátěže se v bezprostřední blízkosti záměru se nacházejí 3 kontaminovaná místa: Litoměřice – bývalá plynárna 1, Koželužna Žalhostice a Skládky Žernoseky u hřiště. Ve větší vzdálenosti se dále nachází stará ekologická zátěž – Litoměřice – bývalá plynárna 2 a Skládky Sebusín.

V souladu s tokem Labe a v jeho okolí se rozprostírá záplavové území. Povodňové stavy spojené se zaplavláváním okolí jsou přirozenou vlastností toků a jejich niv; v zájmovém území dochází k rozlivům mimo koryto toku zejména v okolí Litoměřic, převážně na levém břehu, resp. na pravém břehu pouze v oblasti Žernoseckého jezera. Dále směrem k Ústí nad Labem je plošný rozsah rozlivů omezen morfologií terénu, příp. výstavbou násypových těles zdejší dopravní infrastruktury.

Porovnání variant řešení záměru

Oznamovaný záměr byl předložen pouze v jediném variantním řešení. V rámci projektu nebyly navrženy jiné varianty řešení, proto byl posuzovaný záměr porovnán pouze s nulovou variantou.

Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví - Posuzovaný záměr prochází územím obcí Litoměřice, Žalhostice, Velké Žernoseky, Libochovany a Ústí nad Labem. Železniční trať vede ve všech uvedených obcích ve větším či menším kontaktu se zastavbou/obytnými objekty. Z této skutečnosti, vzhledem k současnému stavu železniční dopravní cesty, vzhledem k realizovaným intenzitám osobní a zejména nákladní dopravy, a vzhledem k převážné absenci prvků protihlukové ochrany, vyplývá nadlimitní hluková zátěž některých obytných objektů v kontaktu s železniční trati ve všech uvedených obcích. K vlivům hluku a vibrací lze obecně ve vztahu k veřejnému zdraví konstatovat, že zájmové území a v něm žijící obyvatelé jsou existenci železniční tratě ovlivňovány mnoho desítek let, během kterých lze u části dotčených obyvatel předpokládat jistou míru habituace; toto však nikterak nesnižuje význam požadavku na plnění hlukových limitů dle nařízení vlády č. 272/2011, o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění, které je sledováno a je mj. cílem řešeného záměru optimalizace železniční tratě.

Záměrem je zlepšení situace oproti stávajícímu stavu (v souladu s cíli optimalizace železniční tratě, resp. příslušnými legislativními limity – realizace prvků protihlukové ochrany). Stejně tak je přistoupeno k problematice vibrací – návrh antivibračních rohoží – tedy opět zlepšení oproti stávajícímu stavu v souladu s cíli optimalizace železniční tratě.

Vlivy na ovzduší – Dle rozptylové studie zpracované v říjnu 2017 Mgr. Radomírem Smetanou budou roční imisní příspěvky všech znečišťujících látek ze stavební činnosti a s ní spojené nákladní dopravy v místě staveniště budou nevýznamné – v konkrétním místě bude stavba probíhat pouze po omezenou dobu, jak se bude stavební činnost postupně probíhat v trase železnice.

Krátkodobé koncentrace PM10 a NO2 mohou dosáhnout v nejbližší obytné zastávě v okolí staveniště až desítek procent příslušného imisního limitu. Dominantním zdrojem emisí tuhých znečišťujících látek bude manipulace s materiálem (nakládání, skládání) a především plocha staveniště, ze které se může při silnějším větru šířit prach. Vítr vyšších rychlostí (třída rychlosti větru 11 m/s) se v lokalitě vyskytuje v jednotkách procent, z toho pouze část bude vanout ve směru od zdroje k obytné zastávě. Vzhledem k tomuto faktu a k tomu, že stavba v jednu úseku trati bude probíhat pouze po část roku, lze předpokládat, že k takovéto situaci bude docházet maximálně v průběhu roku v desítkách hodin, takže pravděpodobnost dosažení hodnot denních koncentrací, prezentovaných ve výpočtu imisního příspěvku záměru, bude velmi malá.

Hluk – a) *při výstavbě* - Jak vyplývá z předložené hlukové studie, zpracované v březnu 2018 Liborem Brožem, při provádění posuzovaných stavebních prací převážně nebude docházet k překročení hygienických limitů, zvýšená hlučnost se předpokládá pouze krátkodobě při maximálním přiblížení skupin stavebních mechanismů k obytným stavbám.

Delší trvání nadlimitním hlukem z předmětné stavby je očekáváno pouze v lokalitě Ústí n/L, v ul. U viaduktu je očekáváno výraznější překročení limitu 65 dB po delší dobu, zejména při provádění zemních a demoličních prací. Zde bude mít překročení limitu delší trvání a s ohledem na charakter prací a omezený prostor lokality nejsou proveditelná protihluková opatření ve formě mobilních barier apod. Stavební práce budou dle předpokladu probíhat pouze v době cca 7-21 h. Výrazná vyvolaná doprava na veřejných pozemních komunikacích není předpokládána, nebo jen nárazově.

b) *za provozu* – Z předložené hlukové studie (zpracované v říjnu 2017 Liborem Brožem) vyplývá, že vlivem optimalizace trati je očekáván pokles hlučnosti v noční době, a to především vlivem zlepšení kvality trati. Oproti roku 2000 dochází ve výhledu k výraznějšímu poklesu hlučnosti.

S ohledem na konfiguraci terénu a místní poměry však není možné pomocí protihlukových opatření na trati zajistit na všech obytných objektech podlimitní hodnoty pro stávající ani výhledový rozsah dopravy, na těchto objektech bude nutné provedení individuálních protihlukových opatření.

Vibrace – Naměřené hodnoty se při průjezdech všech vlaků na měřené trati pohybují prokazatelně pod hygienickým limitem pro noc 78 dB mimo nejistotu měření. S ohledem na stav trati a charakter dopravy se nepředpokládá zhoršení stavu vlivem plánované rekonstrukce, i přes skutečnost, že všechna měření byla provedena za dlouhodobě nízkého stavu spodní vody, což v místech ležících jen mírně nad hladinou Labe může mít značný vliv na přenos vibrací z trati na chráněné objekty. Nasycení nezpevněných fluvialních sedimentů vodou má za následek značné zintenzivnění přenosu vibrací, současně je ve všech takových místech předpokládán nárůst rychlosti jízdy po provedení optimalizace trati.

Vliv na povrchové a podzemní vody - Posuzovaný záměr nepředpokládá novou úpravu fyzikálních poměrů v útvaru povrchové vody nebo změnu hladin útvaru podzemní vody vedoucí k nesplnění environmentálních cílů či zhoršení stavu útvarů povrchových či podzemních vod a zároveň se nejedná ani o případ zhoršení z velmi dobrého na dobrý stav útvaru povrchové vody důsledkem nových trvale udržitelných rozvojových činností člověka.

Vliv na půdu - Záměr nelze umístit pouze na pozemcích drah, tj. na pozemcích ČR, na kterých má právo hospodařit SŽDC, s. o. a pozemcích ČD, a.s. Stavbou dojde k záboru zemědělského půdního fondu (ZPF) na ploše 2 401 m², z toho 2 111 m² zábor dočasný do 1 roku. K trvalému záboru ZPF tedy dojde na 290 m², přičemž z tohoto tvoří I. třída ochrany 135 m² (cca 47 %) a II. třída ochrany 20 m² (cca 7 %).

K dotčení pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL) nedochází.

Vliv na přírodní zdroje - Jižní část záměru se nachází na území chráněného ložiskového území (CHLU) Litoměřice - I GTE dle § 16 zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), v platném znění.

V rámci projektu „Geotermální energie Litoměřice“ se město zabývá možnostmi využití hlubinné geotermální energie.

Ve vzdálenosti cca 300 m západním směrem od záměru se nachází netěžené dobývací prostor Libochovany I, nevyhrazenou surovinou je zde stavební kamen. V těsné blízkosti záměru se nachází výhradní ložisko Žalhostický ostrov, nevyhrazenou surovinou je zde stavební kamen. Blízko záměru se také nachází nevýhradní ložisko Libochovany – jih, nevyhrazenou surovinou jsou zde šterkopisky.

Vliv na biologickou rozmanitost – a) flora – Ze závěru biologického průzkumu (Ekopontis, s.r.o., 02/2018) vyplývá, že vzhledem k charakteru záměru lze považovat vliv posuzovaného záměru na flóru jako akceptovatelný. Na těleso železniční tratě nejsou přímo vázány zvláště chráněné druhy dle vyhlášky č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb., resp. během průzkumů byly zaznamenány dva druhy uvedené v této vyhlášce a jedenáct druhů Červeného seznamu cévnatých rostlin ČR (Grulich 2012), přičemž vzhledem k bezprostřední blízkosti maloplošných zvláště chráněných území (PR Kalvárie), příp. vyšších zón odstupňované ochrany chráněné krajinné oblasti (CHKO České středohoří) je tato skutečnost logickým důsledkem lokalizace záměru. Vzhledem ke skutečnosti, že tyto druhy jsou v širším území poměrně hojné a nejsou stanovištně vázány na koridor železniční tratě (spíše naopak – prostor železniční tratě je pro ně sekundárním biotopem), je zásah do populace těchto druhů akceptovatelný. Případné disturbance vegetace na plochách, kde byly navrženy zařízení staveníště, mohou být současně přínosné, neboť mohou znamenat odstranění dřevinné vegetace (mnoha cenným lokalitám v širším okolí záměru obecně hrozí zarůstání náletovými

dřeviny) a dočasné porušení vegetačního krytu znamenající k uvolnění životního prostoru pro některé významné druhy rostlin.

V oblasti Kalvárie je podél trati umístěno několik skládaných kamenných zídek různých délek. Tyto budou až na výjimky nutných lokálních zásahů zachovány i po provedené optimalizaci. Zásahy do přírodních biotopů v souvislosti s realizací záměru budou pouze výjimečné, neboť tyto se v bezprostřední blízkosti železničního tělesa, kam mohou přímo zasahovat některé prvky související s železniční tratí, resp. její optimalizací (prvky odvodnění, opěrné a zárubní zdi apod.) nacházejí pouze výjimečně. K zásahu přírodních biotopů dochází rovněž v souvislosti se sanací/zvýšením stability skalních masivů na svahu jižně od Církvic v km 420,400 – 420,700, realizované formou dynamických bariér ve spodní části svahu, částečně v kombinaci s očištěním líce skalní stěny horolezeckou technikou a zajištění spodních partií výchozu celoplošně kotvenou ocelovou sítí. Realizace bariér si zde vyžádá v principu pouze lokální trvalý „liniový“ zásah úzkého pruhu území o délce cca 300 m vzhledem k umístění dynamické bariéry přibližně kolmé na sklon svahu a jejímu kotvení; v počátečním úseku délky cca 60 m v prostoru rozvolněného skalního výchozu rovněž „plošný“ zásah v podobě očištění líce skalní stěny horolezeckou technikou a zajištění spodních partií výchozu celoplošně kotvenou ocelovou sítí. Stavební práce si v bezprostředním okolí instalace mohou vyžádat málo významné disturbance části plochy. Některé aspekty disturbance (typicky odstranění dřevin místy vytvářejících již nežádoucí zapojení apod.) lze z hlediska přítomných přírodních biotopů, resp. obecně přírodovědných hodnot skalního svahu vnímat spíše pozitivně. Stavební realizace záměru, spojená s prvky sanace skalního svahu jižně od obce Církvice, je ve vztahu k hodnotám zasaženého území málo významná, pouze lokální.

Bezprostřední okolí železniční tratě/svahové partie násypů jsou v mnoha úsecích porostlé dřevinnou vegetací o různém stupni zapojení. Odstraňování dřevinné vegetace v rámci záměru optimalizace bude zpravidla spočívat pouze v odstraňování jednotlivých kusů dřevin či málo rozsáhlých skupiny dřevin různého stupně zapojení. Kácení dřevin tohoto typu je málo významné z hlediska ochrany přírody. V rámci optimalizace je rovněž navrženo několik úseků, v rámci kterých dojde ke zpevnění svahu tělesa železničního spodku lomovým kamenem, přičemž tato úprava svahů je často spojena se nutností kácení dřevin o větším rozsahu. Jedná se o svahy celkové délky cca 3,35 km (cca km 405,90 - 406,10; km 407,35 - 407,60; km 413,65 - 414,50; km 415,65 - 415,80; km 417,5 - 417,65; km 418,70 - 418,80 a km 428,95 - 429,80), přičemž pouze některé z nich jsou v současném stavu ve větší míře porostlé dřevinnou vegetací. K relativně největšímu zásahu v tomto ohledu dochází v úseku cca km 413,65 – 414,50 (délky cca 850 m), ve kterém vede železniční trať v prostoru západního okraje Velkých Žernosek v kontaktu s řekou Labe a jejím bezprostředním okolím. Části svahu v předmětném úseku je porostlá poměrně hustou vegetací, která bude v rámci záměru optimalizace kácena. Jedná se však převážně o náletové dřeviny se velkou dominancí akátu (*Robinia pseudoacacia*). Kácení dřevin je málo významné z hlediska ochrany přírody i v případě navrženého kácení v souvislosti se zpevňováním některých svahů lomovým kamenem.

b) fauna - Ze závěru biologického průzkumu vyplývá, že Záměr nebude vzhledem ke svému charakteru a způsobu realizace pro naprostou většinu významných druhů znamenat ohrožení jejich lokálních populací. Z vlivů bude převažovat okrajový zásah do jejich biotopu (platí zejména pro hmyz a ptáky), během výstavby bude patrný i vliv rušení (platí pro ptáky). Vlivem lokálního kácení může dojít k dočasnému mírnému poklesu početnosti slavíka obecného v trase záměru. Stavební práce se lokálních populací čmeláků a mravenců prakticky nedotknou. V rámci záměru je rovněž navržena sanace/zvýšení stability skalních masivů na svahu jižně od Církvic v km 420,400 – 420,700, realizované formou dynamických bariér ve spodní části svahu, částečně v kombinaci s očištěním líce skalní stěny horolezeckou technikou a zajištění spodních partií výchozu celoplošně kotvenou ocelovou sítí. Tento zásah

je blíže hodnocen v rámci kapitoly 2.6 ve vztahu k vlivům na flóru, přičemž i z hlediska vlivů na faunu platí konstatování malé významnosti vlivů navržených zásahů, neboť podmínky v území se pro přítomné druhy v podstatných charakteristických prakticky nezmění.

Pro území je významný výskyt některých druhů plazů, přičemž k relativně nejvýznamnější ztrátě biotopu dojde zejména v případě ještěrky zelené (hodnoceno i vzhledem k biogeografickým hlediskům výskytu druhu, tzn. při znalosti výskytu druhu v rámci území ČR) – zásah v ochranném pásmu PR Kalvárie na levé straně železniční trati (ve směru Litoměřice – Střekov) ve svahu směrem k cyklostezce, kde budou přímo ohroženy desítky jedinců. V rámci záměru optimalizace železniční tratě Litoměřice – Střekov je nutné provést stabilizační opatření ve svahu okolo km 415,7 železniční tratě v délce cca 150 m, přičemž pro zdejší svah toto mj. znamená zpevnění svahu tělesa železničního spodku odlážděním v rozsahu km 415,650 – 415,811. Převážná část svahu se nachází v záplavovém území Q100, přičemž povodňové stavy by bez opevnění svahu znamenaly ohrožení stability tělesa železniční tratě (stávající řešení je nutné považovat jako dočasné provizorium). Odláždění je zde nutné v celém rozsahu až k záchytným prefabrikátům „U3“ (koruna železniční tratě). Odláždění svahu bude provedeno dlažbou z lomového kamene kladenou na sucho na šterkopískový podsyp, přičemž spáry nebudou vylévány cementovou maltou, což umožňují podmínky v území (rychlost toku u břehu). Stávající gabionová zídka zůstane zachována a zpevněním svahu na ni bude navázáno. Výsledný stav by se tedy bez dalších úprav/opatření ve prospěch druhu v mnohém značně odchyloval od stavu stávajícího, a to i přes skutečnost, že spáry nebudou vylévány cementovou maltou, což by zcela a nenávratně degradovalo hodnoty území. Schematicky je zásah svahu v okolí km 415,7 znázorněn na obrázku níže (Obrázek 20), přičemž v plošném vyjádření zde dojde ke zpevnění svahu dlažbou na sucho v prostoru biotopu ještěrky zelené na ploše cca 1 260 m². Nezanedbatelné je rovněž načasování zahájení prací v prostoru svahu v okolí km 415,7, přičemž jako nejvhodnější se jeví období od konce srpna do půlky října.

Skutečnost zpevnění svahu v okolí km 415,7, jakkoliv podmínky v území umožňují realizovat dlažbu pouze na sucho bez vylévání spár cementovou maltou, znamená zásah biotopu ještěrky zelené, který je nutné dle možností zmírnit/kompenzovat realizací opatření ve prospěch tohoto druhu. Pro tato opatření byl v rámci návrhu optimalizace železniční tratě nejprve hledán úsek svahu mezi železniční tratí a cyklostezkou, ve které by bylo možné realizací cílených opatření dosáhnout obdobného/shodného stavu cílových charakteristik, jaké dnes panují v okolí km 415,7, a přitom zachovat propojení s populací druhu vyskytující se v dotčeném území. Přítomnost ještěrky zelené v území je ve svém základu dána mírou oslunění svahu, resp. jeho expozicí vůči jihu. V rámci OP PR Kalvárie je svah mezi železniční tratí a cyklostezkou v poměrně velké délce orientovaný přibližně na jih, tyto svahy jsou však více či méně zarostlé dřevinnou vegetací, která významně snižuje světelný požitek na vlastním povrchu svahu. Kácení dřevin na svahu mezi cyklostezkou a železniční tratí – tedy zvýšení oslunění svahu, které je jedním z hlavních předpokladů pro vhodný biotop druhu, by zde však bylo problematické, neboť potenciálně generuje nutnost realizace opevnění svahů (vzhledem ke ztrátě stávající vegetační ochrany svahu) opět cca do výšky Q100. Jinde se jeví jako problematická méně vhodná orientace svahů vůči jihu, resp. absence propojení potenciálně zvažovaného prostoru s prostorem nynějšího výskytu ještěrky zelené v území. Z uvedených důvodů byla zmírňující/kompenzační opatření nakonec navržena přímo v prostoru zpevňovaného svahu v okolí km 415,7, kde panují vhodné podmínky (doložené aktuálním výskytem druhu na svahu) jak z hlediska expozici vůči jihu, tak z hlediska propojení a interakce s dalšími prvky v rámci Kalvárie, kde se ještěrky rovněž vyskytují. Opatřením k zachování vhodného biotopu ještěrky zelené zde bude realizace zasypu odlážděného svahu směsí zeminy a šterkodrti vhodné frakce v tloušťce minimálně 20 cm. Tímto budou po provedeném nutném zpevnění svahu podmínky pro výskyt druhu a podstatné charakteristiky z hlediska výskytu ještěrky zelené prakticky navráceny do podoby, která je

zde přítomna v aktuálním provedení svahu a kterou lze považovat za vhodnou. Podstatné je rovněž zachování návaznosti na prvek gabionové zídky, která je z hlediska výskytu druhu v předmětném území velmi významná. Po provedených úpravách a s postupným částečným (nezapojeným) zarůstáním části svahu bude záměrem dotčený prostor (o ploše cca 1 260 m²) pro ještěrku opět atraktivní a dojde k samovolné rekolonizaci prostoru, který tak bude vlivem realizace záměru druhem pouze dočasně opuštěn.

Dalšími prvky v bezprostředním kontaktu s železniční tratí, kterým je v rámci optimalizace železniční tratě věnována rovněž pozornost (mj. i ve vztahu k výskytu ještěrek), jsou skládané kamenné zídky přítomné v některých úsecích na pravé straně tratě ve směru Velké Žernoseky – Libochovany. Za účelem maximálního zachování těchto zídek došlo v rámci optimalizace železniční tratě v citlivých úsecích k odchylnému návrhu řešení odvodnění – trativod vs. příkopy. Tyto zídky jsou tedy až na lokální nevýznamné zásahy zachovány.

Vliv na významné krajinné prvky - V rámci záměru optimalizace dojde pouze k malým změnám v prostoru křížení vodních toků s železniční tratí. Zásahy budou zcela nevýznamné vzhledem k hodnotám VKP.

Vlivy na hmotný majetek - Záměr je situován převážně na pozemcích drah; i přes charakter stavby typu rekonstrukce, kdy se původní osa koleje nemění, překračuje stavba v několika místech stávající hranici drážního pozemku. Jedná se o místa s nevypořádanými pozemky, kde již dnes leží zařízení dráhy na cizím pozemku a úzká místa, která neumožňují umístění všech zařízení dráhy v normovém uspořádání. Z uvedeného je zřejmé, že záměrem bude dotčen hmotný majetek téměř výhradně na pozemcích drah. V rámci práce dojde k dotčení především drážních sítí situovaných v kolejišti nebo podél trati. Stávající hmotný majetek související s železniční tratí bude v různé míře v rámci záměru využit.

Záměr se dotýká hranice městské památkové rezervace (MPR) Litoměřice a leží v jejím ochranném pásmu (OP). V tomto úseku je v rámci záměru optimalizace navržena téměř výhradně pouze prostorová a funkční náhrada prvků železniční tratě v území již přítomných; výjimku v tomto tvoří zejména potřeba realizace prvků protihlukové ochrany v úseku km 408,465 - 408,911 (ul. Dolní Rybářská). V souladu se zájmy statní památkové péče, resp. po předchozích konzultacích s Národním památkovým ústavem a příslušným odborem památkové péče MěU Litoměřice zde byla navržena nízká protihluková clona, která bude znamenat podstatně menší zásah vizuálních charakteristik území.

Přeshraniční vlivy záměru - S odvoláním na uvedený popis vlivů na životní prostředí je možno tvrdit, že žádné významné nepříznivé vlivy nebudou v měřitelných hodnotách zasahovat za státní hranice České republiky.

2. Úkony před vydáním rozhodnutí

Ministerstvo životního prostředí, jako příslušný správní úřad ve smyslu ust. § 21 písm. c) zákona, obdrželo dne 24.08.2018 od firmy Správa železniční dopravní cesty, s. o., se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČ: 70994234, oznámení záměru „Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží - Ústí nad Labem-Střekov“, které zpracoval Ingr. Pavel Obrdlík, Ekopontis, s.r.o., Cejl 511/43, 602 00 Brno, dle § 6 odst. 1 zákona spolu se žádostí o zahájení zjišťovacího řízení v rámci procesu EIA.

Dne 31.08.2018 byl proces EIA převeden k přímému zajištění na MŽP, odbor výkonu státní správy IV v Chomutově.

Příslušný úřad posoudil předložené oznámení a konstatoval, že splňuje náležitosti dle § 6 odst. 4 zákona, umožňující zahájení zjišťovacího řízení dle § 7 zákona. Na základě uvedeného zjištění zahájil zjišťovací řízení dopisem č.j. MZP/2018/530/1064 ze dne 31.08.2018 a rozeslal 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 05.09.2018 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 zejména oznámení záměru „Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží - Ústí nad Labem-Střekov“, zpracované v březnu 2018 podle přílohy č. 4 zákona Ingr. Pavel Obrdlíkem, autorizovanou osobou podle § 19 zák. č. 100/2001 Sb.

Dalšími podklady byla vyjádření veřejnosti a dotčených územních samosprávných celků a dotčených správních úřadů, uvedených v následující části. K posuzovanému záměru obdržel pověřený úřad v zákonem stanovené lhůtě 13 vyjádření. Všechna vyjádření (až na jedno) byla obdržena v zákonem stanovené 30 denní lhůtě, stanovené ode dne zveřejnění informace o oznámení na úřední desce příslušného kraje, která byla stanovena do 05.10.2018. Vyjádření veřejnosti ani dotčené veřejnosti (§ 3 písm. h), i) zákona) příslušný úřad neobdržel.

V žádném z obdržených vyjádření není vysloven nesouhlas s realizací záměru. Z došlých vyjádření vyplývá, že k záměru 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.

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, ze dne 03.10.2018
2. Městský úřad Litoměřice, odbor územního rozvoje, dne 18.09.2018
3. Městský úřad Litoměřice, odbor životního prostředí, dne 19.09.2018
4. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší, ze dne 18.09.2018 a 01.11.2018
5. Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod, ze dne 12.09.2018
6. Ministerstvo životního prostředí, odbor obecné ochrany přírody a krajiny, ze dne 26.09.2018
7. Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, ze dne 24.09.2018
8. Krajská hygienická stanice, se sídlem v Ústí nad Labem, ze dne 31.08.2018
9. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ústí nad Labem, ze dne 03.10.2018
10. Statutární město Ústí nad Labem, ze dne 04.10.2018
11. Magistrát města Ústí nad Labem, Odbor životního prostředí, ze dne 04.10.2018
12. AOPK, Správa CHKO České středohoří, ze dne 04.10.2018

Vypořádání obdržených připomínek:

1. **Ústecký kraj** nemá k záměru zásadních připomínek, nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb.
2. **Městský úřad Litoměřice, odbor územního rozvoje** nemá k záměru zásadních připomínek a nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb.
3. **Městský úřad Litoměřice, odbor životního prostředí** nemá k záměru zásadních připomínek a nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb.

4. **Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod** nemá k záměru zásadních připomínek a nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb.

5. **Ministerstvo životního prostředí, odbor obecné ochrany přírody a krajiny** nemá k záměru zásadních připomínek a nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb.

6. **Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší** nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb. K zpracované rozptylové studii a ke způsobu výpočtů v ní uvedených uvádí následující připomínky:

Emise TZL z provozu mobilního drtiče jsou v tabulce č. 6 přepočteny na 24h denní dobu přestože je v textu uvedeno, že linka bude v provozu 12 h/den, čímž jsou uvedené emise TZL 0,236 g/s o polovinu sníženy. Dále neplatí uvedený výrok, že pokud se emise o 67 % sníží, sníží se i imise o 67 %. Z těchto důvodů požadujeme rozptylovou studii opravit.

Zároveň upozorňujeme, že v oblastech se zhoršenou kvalitou ovzduší je nutné realizovat v nejvyšší možné míře technická a kompenzační opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže v porovnání s výchozím stavem, jelikož plánovaná doba realizace stavby je 4 roky. Dle výpočtů rozptylové studie dojde i při zohlednění opatření ke snižování prašnosti ke znatelnému navýšení prašnosti, proto zároveň s opravou rozptylové studie požadujeme zvážit umístění činností produkujících prašnost, zvláště pak recyklační linky, na místa vzdálenější od obytné zástavby, než je v současnosti plánováno, jelikož opravou výpočtů u vstupujících emisí dojde ještě k navýšení příspěvků.

Vypořádání: Bude řešeno v navazujícím stupni řízení.

Ve svém stanovisku ze dne 01.11.2018 ČIŽP konstatuje vyřešení rozporů z hlediska ochrany ovzduší a nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb.

Vypořádání: Vyjádření bylo obdrženo po uplynutí zákonem stanovené 30 denní lhůty, stanovené ode dne zveřejnění informace o oznámení na úřední desce příslušného kraje, která byla do 05.10.2018. V souladu s ust. § 6 odst. 8 zákona k vyjádřením zaslaným po uvedené lhůtě příslušný úřad nepřihlíží.

7. **Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství** nemá k záměru zásadních připomínek, nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb.

8. **Krajská hygienická stanice, se sídlem v Ústí nad Labem**, nemá k záměru zásadních připomínek, nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb.

9. **Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ústí nad Labem**, nemá k záměru zásadních připomínek, nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb. Z hlediska ochrany ovzduší uvádí, že vzhledem k poměrně výrazné zátěži kvality ovzduší pevnými částicemi PM10 během realizace stavebních prací a provozu recyklační linky je třeba, aby byla důkladně dodržována následující opatření navržená ke zmírnění negativního dopadu realizace stavebního záměru na kvalitu ovzduší:

- ☐ Při pojezdu po staveništi redukce rychlosti z 30 km/hod na 10 km/hod a skrápění odjezdové trasy min. 2x denně.
- ☐ Skrápění při vykládce, vlhčení v různých intervalech v místech kde dochází k manipulaci: mlžné stěny, požadovaná min. vlhkost manipulované zeminy o hodnotě 12%.
- ☐ Při nakládce a vykládce minimalizovat spádové výšky.
- ☐ Recyklační linka zde bude umístěna pouze po dobu stavby.

Vypořádání: Bude řešeno v navazujícím stupni řízení.

10. Statutární město Ústí nad Labem nemá k záměru zásadních připomínek a nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb.

11. Magistrát města Ústí nad Labem, Odbor životního prostředí nemá k záměru zásadních připomínek a nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb.

12. AOPK, Správa CHKO České středohoří požaduje z důvodu značného rozsahu liniové dopravní stavby, která je celá situována do I. a IV. ochranné zóny CHKO České středohoří, provést posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb. Svůj požadavek zdůvodňuje takto:

Agentura požaduje posouzení vlivu záměru na životní prostředí z důvodu značného rozsahu liniového záměru (stavba v délce 24,115 km). Celý záměr je situován v CHKO České středohoří, zasahuje do I. a IV. ochranné zóny, prochází krajinářsky a biotopově velmi cenným územím průlomového údolí Labe.

Vypořádání: Záměr naplňuje dikci kategorie I, bod 44 (Celostátní železniční dráhy) přílohy č. 1 k zákonu, a to jako změna záměru dle § 4 odst. 1 písm. b). Tyto změny podléhají posouzení vlivů záměru na životní prostředí, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení. Samotný rozsah liniové dopravní stavby není kritériem pro posouzení záměru na životní prostředí.

Příloha 9 Krajinný ráz (s. 47) uvádí, že estetická atraktivita krajinného obrazu svahů u Církvic vykazuje v kontextu území Českého středohoří spíše průměrných hodnot. Zde je však nutné uvažovat spíše kontext samotného labského údolí v Českém středohoří, hojně využívaného pro osobní silniční a železniční dopravu. V případě svahu u Církvic se nejedná pouze o krajinný ráz skal, ale i o stepní trávníky. Nikde v uvažovaném území se nenachází takto exponované území s převahou travních společenstev; jde tedy o prvek nadprůměrných hodnot krajinného rázu.

Vypořádání: Problematika ochrany krajinného rázu je podrobně řešena v rámci samostatného řízení vedeném dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb., v aktuálním znění, které bude součástí navazujícího povolovacího řízení.

Vliv ochrany železnice před geotechnickými riziky na stepním svahu u Církvic (dynamické bariéry) je v kap. D.I.7 Vlivy na biologickou rozmanitost (s. 171 a 180) je podhodnocen. Uvažuje totiž pouze o stávajícím stavu, kdy dynamická bariéra a její kotvení nemá významný vliv. Její instalaci se však změní abiotické a biotické podmínky stanoviště, čímž může být dlouhodobě ovlivněn vývoj společenstev. Limitují se jím také možnosti budoucího managementu stepního stanoviště.

Vypořádání:

Agentura považuje za nutné přepracovat biologický průzkum. Bioindikační skupiny průzkumu hmyzu jsou vybrány vhodně. Dále by však bylo vhodné vybrat jednu další čeleď brouků (např. nosatci). Ostatní taxony brouků je nadbytečné sledovat. V zoologickém průzkumu je nutné důsledně rozlišit originální údaje (dle průzkumů z května a srpna 2017) a převzaté údaje (např. NDOP). U významných druhů (ČS, regionální významné druhy, vyhláška 395) je nutné uvést nálezové okolnosti (lokalita, biotop, datum, počet ex., osoba sbírající a determinující) nebo zdroj, z něhož byl údaj převzatý. Dále, bezobratlé by bylo vhodné zpracovat do obdobné tabulky, jako jsou zpracovány rostliny (Tab. 2 Biologického průzkumu).

Oznámení (s. 172) doporučuje zaměřit pozornost na šíření invazních druhů rostlin a možné zavlečení nových v souvislosti s pohyby objemů stavebních materiálů a zeminy. Dále doporučuje odstranit porosty křídlatky japonské. Další posuzování záměru by se mělo zaměřit na možnosti prevence a dlouhodobého bránění šíření rostlinných invazí (křídlatka japonská, pajasan žláznatý, trnovník akát) v důsledku jak realizace záměru, tak provozu.

Vypořádání: Biologický průzkum a biologické hodnocení, zpracované držitelem příslušné autorizace dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., ze zákona nejsou povinnou přílohou předloženého oznámení, vyplývající z přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb. Pro záměr optimalizace tratě toto hodnocení nebylo zpracováno, neboť jeho náležitosti se obsahově prakticky zcela překrývají s obsahem oznámení EIA zpracovaného dle přílohy č. 4, a bylo by tak pouze duplicitním podkladem (ostatně biologický průzkum a příslušné kapitoly oznámení EIA jsou zpracovány Mgr. Martinem Kinclem, osobou autorizovanou ke zpracování biologického hodnocení). Pokud však bude orgánem ochrany přírody hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny požadováno, bude zpracováno jako podklad v rámci žádostí o závazná stanoviska a rozhodnutí dle zákona č. 114/1992 Sb. Obdobně bude v dalších stupních v souvislosti s postupy dle zákona č. 114/1992 Sb. řešena problematika invazních druhů, přičemž v úvahu připadá zejména úloha ekodozoru, resp. následně několikaletého monitoringu a managementu území po realizaci záměru (možno stanovit jako požadavek v rámci závazných stanovisek a rozhodnutí dle zákona č. 114/1992 Sb.).

Agentura považuje za nutné dbát o to, aby propustky neměly schodovité překážky vyšší než 10 cm, neumísťovat na konce propustků odkalovací jímky a propustky budovat v jednotném spádu s dobrou návazností na okolní prostředí (schodovité překážky nebo šachty se nevyskytují ani u vústění do propustku ze strany svahu).

Vypořádání: Ve vztahu k migrační prostupnosti bylo zpracovatelem migrační studie konstatováno, že prioritní pozornost byla věnována zejména tzv. citlivým (v hrubých rysech extravilánovým) úsekům; zde tedy byla optimalizací mostních objektů a propustků věnována prvořadá pozornost. Lze konstatovat, že v dílčích ohledech znamená optimalizace trati i optimalizaci z hlediska migrační prostupnosti, jakkoliv ani stávající stav, i přes své mnohdy suboptimální parametry, neznámá v území z hlediska migrační prostupnosti zásadní problémy. Možnost jednotného spádu či eliminace schodovitých překážek či šachet bude v dalším stupni řešena, terénní poměry v území však toto v některých případech zcela neumožňují vzhledem k technickým limitům.

Agentura považuje za nutné, zvláště v km 415,650 – 415,811, aby spáry dlažby z lomového kamene nebyly vylévány cementovou maltou, tak jak je zmíněno na s. 172 Oznámení. Na s. 23 Oznámení je zmíněn opak, tedy vylévání cementovou maltou.

Vypořádání: Spáry dlažby z lomového kamene na svahu cca v km 415,7 nebudou vylévány cementovou maltou, tedy v souladu s předchozí dohodou na terénním šetření, jakkoliv v textu oznámení EIA se na jednom místě objevuje opak (jinde v textu je však již uvedeno správně).

Další poznámky:

1. Nesoulad mezi Přílohou 2A Průvodní zpráva (s. 33) a Oznámením (s. 29) v tom, zda se bude realizovat SO 67-11-02 (jinde označovaný jako SO 66-11-02) – sanace skalních svahů v km 420,400 – 420,700.

2. Nesoulad mezi Oznámením (s. 32) a Hlukovou studií (s. 86) v počtu předpokládaných protihlukových bariér (8 vs. 10, resp. 9 při spojení s doplněným prvkem).

Vypořádání: Technické detaily jsou zřejmé z dokumentace DÚR, která je předložena jako příloha „B“ oznámení EIA.

3. Okáč ovsový na Kalvárii a Vendule byl zaznamenán naposled před několika desítkami let, proto by bylo zvláště zde vhodné uvést nálezové okolnosti (s. 52 Biologického průzkumu).

4. Mezi zvláště chráněnými druhy chybí Oxythyrea (ohrožený druh).

5. Na s. 73 Oznámení je uvedeno, že společenstva rostlin v mrtvých ramenech řeky Ohře jsou chudá na vyšší rostlinné druhy. Ve skutečnosti je Přírodní park Dolní Poohří významný svými lužními lesy Myslivna, Pístecký les, Budyňský les.

Vypořádání: Dle sdělení oznamovatele byl nález okáče ovsového učiněn pouze na svahu u Církvic, jinde v trase nikoliv. Zlatohlávek tmavý nebyl během průzkumů v zájmovém území záměru zaznamenán; v dalších stupních přípravy záměru je možné žádat o druhovou výjimku za zásah i tohoto druhu, a to na základě odborného předpokladu výskytu (bude s AOPK ČR SCHKO České středohoří řešeno v režimu stavebního zákona).

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 životního prostředí (<http://www.mzp.cz/eia>), pod kódem záměru OV4183, v sekci závěr zjišťovacího řízení.

Vzhledem k tomu, že se v rámci zjišťovacího řízení nevyskytly okolnosti, které by nasvědčovaly tomu, že i přes všechna vyjádření by posuzovaný záměr mohl mít významný negativní vliv na jednotlivé složky životního prostředí, zdraví a majetek občanů, dospěl příslušný úřad k závěru, že další posuzování dle zákona č. 100/2001 Sb. není opodstatněné.

Zpracované oznámení 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 životního prostředí tak, jak je uvedeno ve výrokové části tohoto rozhodnutí.

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí mohou podat do 15 dnů ode dne jeho doručení oznamovatel a dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 zákona rozklad k Ministerstvu životního prostředí. O rozkladu rozhoduje ministr životního prostředí na základě návrhu rozkladové komise. Splnění podmínek podle § 3 písm. i) bodu 2 zákona doloží dotčená veřejnost v odvolání.

Ing. Miroslav L i b e c a j t
ředitel odboru výkonu státní správy IV

Přílohy: kopie vyjádření (*obdrží oznamovatel po nabytí právní moci rozhodnutí*)

Dotčenou obec a kraj (jako dotčené územní samosprávné celky) žádáme ve smyslu § 16 odst. 2 cit. zákona **o neprodlené zveřejnění závěru zjišťovacího řízení na úřední desce**. Doba zveřejnění je ze zákona nejméně 15 dnů. Zároveň v souladu s tímto ustanovením žádáme dotčené územní samosprávné celky o zaslání elektronického příp. písemného **vyrozumění o dni vyvěšení** závěru zjišťovacího řízení na úřední desce, a to v nejkratším možném termínu.

Rozhodnutí o závěru zjišťovacího řízení bude v souladu s § 7 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb. **doručeno veřejnou vyhláškou zveřejněnou** na úřední desce Ministerstva životního prostředí.

Do rozhodnutí a ostatních zveřejněných příloh lze také nahlédnout na internetu na adrese https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_OV4183.