

V Ústí nad Labem dne 27. května 2024

Č. j.: MZP/2024/220/1179

Sp.zn.: ZN/MZP/2024/220/26

ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ

– ROZHODNUTÍ 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 traťového úseku Bílina (včetně) - Most (mimo)“ (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 traťového úseku Bílina (včetně) - Most (mimo)“

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 traťového úseku Bílina (včetně) - Most (mimo)“ 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:

Délka úseku je 12,2 km a v celé této délce bude trať dvoukolejná, plně elektrifikovaná. Maximální traťová rychlost má být po dokončení rekonstrukce nově 110 km/hod.

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

(+420) 26712-1111

posta@mzp.cz

ISDS: 9gsaax4

www.mzp.cz

Umístění záměru:

kraj: Ústecký
obec: Bílina, Most, Obrnice, Želenice
k. ú.: Bílina, Želenice u Mostu, Liběšice u Želenic, České Zlatníky, Obrnice, Chanov, Rudolice nad Bílinou, Most II

Stavba se nachází v Ústeckém kraji, její poloha je dána stávající železniční tratí mezi městy Bílina a Most.

Charakter záměru:

Stavba má charakter rekonstrukce a modernizace staveb a zařízení stávající železniční tratě. Rozhodujícím důvodem pro realizaci záměru je vyřešení neuspokojivého technického stavu staveb a zařízení v tomto úseku železniční tratě.

Hlavním cílem záměru je zvýšení kapacity dráhy, podstatné zvýšení rychlosti a tím i zkrácení jízdních dob vlaků, zvýšení bezpečnosti provozu i cestujících. V souvislosti s tím budou splněny požadavky interoperability a zajištěny podmínky pro zaměstnance provozovatele dráhy. Díky celkové rekonstrukci trati a především žst. Bílina a zastávek Bílina kyselka a Želenice nad Bílinou včetně rekonstrukce podchodů, umělých staveb a zajištění bezbariérového přístupu se výrazně zlepší podmínky pro cestující.

Možnost kumulace s jinými záměry:

V době zpracování předkládaného Oznámení byly známe především následující záměry spojené s drážní infrastrukturou, které jsou projekčně připravovány příp. již navrženy k výstavbě v období souvisejícím (či navazujícím) s realizací posuzovaného záměru, a které by tak mohly přispět k navýšení negativního vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví:

- Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Bílina - Rekonstrukce již probíhá. Předmětem projektu je celková rekonstrukce výpravní budovy. Ta je jedinečnou ukázkou architektonického stylu 60. let, který bude v rámci stavby zachován. Celá budova bude zateplena, ovšem se zachováním původního architektonického výrazu. Nejvýznamnější změnou v interiéru budovy bude instalace proskleného výtahu, propojujícího halu s podchodem a vyššími podlažními. Budou zrekonstruována veřejná WC, doplněno bezbariérové WC a zřízena úschovna kol.
- Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Most - Předpokládaný termín zahájení realizace 01/2027, konec realizace 12/2029. Předmětem stavby je celková rekonstrukce budovy osobního nádraží. Její náplní bude zejména výměna obvodového pláště z tzv. boletických panelů, modernizace veřejně přístupných prostor včetně WC, úprava venkovních prostor a přístupu k navazujícímu autobusovému terminálu, vybudování parkoviště a cyklostanů.
- Rekonstrukce žst. Most - Předpokládaný termín zahájení realizace 11/2027, konec realizace 12/2029. Předmětem stavby je komplexní modernizace železniční stanice Most, která zajistí především bezbariérový přístup na nástupiště a dále celkovou obnovu kolejiště, trakčního vedení a zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

Stručný popis technického a technologického řešení záměru:

Trať Ústí nad Labem – Bílina – Most – Chomutov prochází středem podkrušnohorských hnědouhelných revírů, kde se rozhodující těžební činnost provádí těžbou v otevřených lomech. Postupující těžbou docházelo k přeložkám železničních tratí a silnic s cílem uvolnit území pro těžbu hnědého uhlí. Železniční trať v celém úseku stavby byla vybudována mezi lety 1856 - 1870 jako obslužná trať pro důlní činnost včetně osobní přepravy.

V 50. letech 20. století začala stavba první z pozdějších mnoha přeložek – nejprve došlo k výstavbě provizorní trati mezi Mostem a Želenicemi, umožnivší jízdu bez nutnosti úvratí v Obrnicích. Otevřena byla roku 1950, ale již po deseti letech byla opět snesena, aby ustoupila další, již definitivní úpravě trati.

Dne 10. října 1954 se rozjely vlaky po dalším novém úseku mezi Třebušicemi a Vrskmaní, zatímco původní trať pohltit dnešní lom Vršany. I tento úsek se přestavoval dvakrát – pro pokračování další těžby nevyhovovala ani „nová“ trať a v sedmdesátých letech začala výstavba zcela pozměněné trati, vedoucí souběžně s dnešní silnicí I/13, známé jako Ervěnický koridor (podle nedaleké obce Ervěnice, která v těchto místech stávala).

První část k Širokému vrchu byla hotova na jaře 1979, zbytek trati až k Jirkovu teprve roku 1984. Určitá část technologických zařízení byla, od doby výstavby trati, postupně obnovována s tím, že poslední úpravy proběhly v 80. letech minulého století.

Celkově však lze konstatovat, že stávající stavby a zařízení spojené s touto železniční tratí jsou převážně na konci své technické životnosti, a zvláště pak technologická zařízení, která byla instalována v následných letech (1966 – 1992) a jsou na dnešní dobu technicky i morálně zastaralá. Celkově technický stav řešeného úseku trati již neodpovídá současným požadavkům na železniční dopravní cestu.

Stavba začíná před stanicí Bílina, na konci mezistaničních úseků do Oldřichova u Duchcova a do Světce a mimo jiné zde zahrne i přemostění Radčického potoka. Dále obsahuje celou stanici Bílina a pokračuje v úseku Bílina – odbočka České Zlatníky. Zahrnuje rekonstrukci této odbočky a mezistaničního úseku dále do Mostu. Končí ve stanici Most na kolejovém rozvětvení ve směru na Bílinu.

V řešeném úseku leží vedle stanic Bílina a Most ještě zastávky Bílina kyselka a Želenice nad Bílinou. V Bílině proběhne celková rekonstrukce kolejistiště a výstavba nových nástupišť. Stanice bude opatřena novým osvětlením a vybavena moderním sdělovacím a zabezpečovacím zařízením.

V traťovém úseku Bílina – odbočka České Zlatníky bude provedena redukce jedné koleje, tudíž uvažovaný provoz zde nebude tak jako v současnosti tříkolejný, ale pouze dvoukolejný. Stavební úpravy trati jsou v tomto úsečku navrženy tak, aby směrové řešení využívalo plně stávající těleso tříkolejné trati. To umožní změnit parametry oblouků a umožní podstatné zvýšení traťové rychlosti.

V rámci celého úseku bude rekonstruován železniční svršek a spodek, kolej bude řešena jako bezстыková. Součástí stavebních prací bude i sanace skalních výchozů Kaňkovského vrchu. V rámci stavby proběhne také sanace a rekonstrukce nevyhovujících mostních objektů a propustků, přičemž se vesměs jedná o odstranění nedostatečné tloušťky štěrkového lože, sanaci porušených povrchů či opravu odvodnění. Nachází se zde celkem 13 železničních mostů, 3 silniční mosty, 25 propustků, 2 opěrné a 3 zárubní zdi. Mosty a propustky, které jsou z hlediska migrace významné, budou rekonstruovány podle platných a využívaných metodik pro migraci živočichů. V souvislosti s novým sdělovacím a zabezpečovacím zařízením budou položeny nové kabelové trasy.

Obchodní firma oznamovatele: Správa železnic, státní organizace

IČO oznamovatele: 709 94 234

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

Zpracovatel oznámení: SAGASTA s. r. o., Ing. Emil Špaček, Novodvorská 1010/14,
142 00 Praha 4 – Lhotka

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 traťového úseku Bílina (včetně) - Most (mimo). Připravovaný záměr má charakter rekonstrukce. Převážná část stavebních prací se bude realizovat na stávajícím drážním tělese.

Hlavním cílem záměru je zajištění provozuschopnosti dráhy při zajištění řádné bezpečnosti. Cílem stavby je odstranění rychlostních propadů a zajištění možnosti zvýšení traťové rychlosti na maximální možnosti trati. Tím je snaha zatraktivnit železniční dopravu jak v pojetí regionálním, tak i meziregionálním.

Stavba začíná před stanicí Bílina, na konci mezistaničních úseků do Oldřichova u Duchcova a do Světce a mimo jiné zde zahrne i přemostění Radčického potoka. Dále obsahuje celou stanici Bílina a pokračuje v úseku Bílina – odbočka České Zlatníky. Zahrnuje rekonstrukci této odbočky a mezistaničního úseku dále do Mostu. Končí ve stanici Most na kolejovém rozvětvení ve směru na Bílinu.

V řešeném úseku leží vedle stanic Bílina a Most ještě zastávky Bílina kyselka a Želenice nad Bílinou. V Bílině proběhne celková rekonstrukce kolejíště a výstavba nových nástupišť. Stanice bude opatřena novým osvětlením a vybavena moderním sdělovacím a zabezpečovacím zařízením.

V traťovém úseku Bílina – odbočka České Zlatníky bude provedena redukce jedné koleje, tudíž uvažovaný provoz zde nebude tak jako v současnosti tříkolejný, ale pouze dvoukolejný. Stavební úpravy trati jsou v tomto úsečku navrženy tak, aby směrové řešení využívalo plně stávající těleso tříkolejné trati. To umožní změnit parametry oblouků a umožní podstatné zvýšení traťové rychlosti.

V rámci celého úseku bude rekonstruován železniční svršek a spodek, kolej bude řešena jako bezстыková. Součástí stavebních prací bude i sanace skalních výchozů Kaňkovského vrchu. V rámci stavby proběhne také sanace a rekonstrukce nevyhovujících mostních objektů a propustků, přičemž se vesměs jedná o odstranění nedostatečné tloušťky štěrkového lože, sanaci porušených povrchů či opravu odvodnění. Nachází se zde celkem 13 železničních mostů, 3 silniční mosty, 25 propustků, 2 opěrné a 3 zárubní zdi. Mosty a propustky, které jsou z hlediska migrace významné, budou rekonstruovány podle platných a využívaných metodik pro migraci živočichů. V souvislosti s novým sdělovacím a zabezpečovacím zařízením budou položeny nové kabelové trasy.

Délka úseku je 12,2 km a v celé této délce bude trať dvoukolejná, plně elektrifikovaná. Maximální traťová rychlost má být po dokončení rekonstrukce nově 110 km/hod.

Umístění záměru

Záměr se nachází v Ústeckém kraji, mezi městy Most a Bílina, v k.ú. Bílina, Želenice u Mostu, Liběšice u Želenic, České Zlatníky, Obrnice, Chanov, Rudolice nad Bílinou, Most II.

Záměr prochází územím silně poznamenaným lidskými aktivitami spojenými především s povrchovou těžbou nedalekých ložisek hnědého uhlí. Zásadní charakter celému posuzovanému území udávají dvě liniové dopravní stavby vedené údolím řeky Bíliny. Samotná řeka a její okolí prošla v minulosti necitlivými úpravami, při kterých došlo k napřímení koryta, jeho zahloubení a opevnění břehů kamenným záhozem. I přesto se zachovaly v některých úsecích jejího toku hodnotné biotopy včetně břehových porostů tvořených olší či vrbou. V širším okolí trati mezi Mostem a Liběšicemi je železnice vedena zemědělskou krajinou s převažujícími polními ekosystémy, které doplňují meze a porosty dřevin. Zhruba od obce Liběšice po žst. Bílina kyselka prochází trať výrazně se zužujícím údolím Bíliny. Ze západní strany je lemována cennými lesními porosty Kaňkovského vrchu, z východní pak břehovými porosty Bíliny.

Dle vyjádření Městského úřadu Bílina, Odboru dopravy, životního prostředí a stavebního úřadu (č. j. MUBI 17837/2023 ze dne 26.04.2023) je záměr je v souladu s kontextem dané lokality. Z hlediska funkčního využití je předložený návrh v souladu s územním plánem.

Dle stanoviska Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství (č. j.: KUUK/019391/2022 ze dne 01.02.2022) 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 potencionální 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 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 – Rozsah vlivů záměru k zasaženému území a populaci je s ohledem na charakter a parametry záměru lokální, omezený na bezprostřední okolí záměru. Hlavní faktory, které mohou mít vliv na zdraví obyvatel, jsou chemické, fyzikální a socioekonomické. Působení těchto faktorů můžeme 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 bezprostřední blízkosti recyklační linky v období výstavby.

Období výstavby - V období výstavby budou ovlivněni obyvatelé žijící v blízkosti samotného staveniště a obyvatelé žijící v okolí přístupových komunikací na staveniště. Předmětná trať prochází jak mimo zastavěné území, tak intravilánem obcí. Pro období výstavby je proto nutné přijmout opatření především organizačního charakteru. Negativním vlivům bude předcházet logicky sestavený harmonogram prací a dodržování režimu výstavby tak, aby tyto nepříznivé vlivy byly minimalizovány.

Období provozu - Pro posouzení míry zátěže obyvatelstva hlukem v období provozu byla vypracována hluková studie (PRAGOPROJEKT a.s., Ing. Tomáš Kozel, 02/2024), která je přílohou předkládaného oznámení. Okolí stavby bude chráněno před hlukem vznikajícím dráždním provozem zřízením 7 protihlukových stěn o celkové délce 677 m a výšce 2 - 3 m. PHS budou umístěny v Bílině – Mosteckém předměstí, v Želenicích a v Mostě.

V okolí rekonstruované trati lze očekávat výrazně nižší projev vibrací z důvodu lepších vlastností železničního spodku a zejména železničního svršku. Antivibrační opatření tak nejsou navrhována.

Z hlediska emisí, v rámci provozu záměru nebude instalován žádný zdroj znečišťování ovzduší zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů. Vzhledem k tomu, že se jedná o elektrifikovanou trať, významné ovlivnění kvality ovzduší v předmětné lokalitě není předpokládáno.

Vlivy na ovzduší – Vlivy v období výstavby - Vlivem výstavby dojde k dočasnému ovlivnění kvality ovzduší, na kterém se bude podílet automobilová doprava (transport materiálu, stavební mechanismy), ale i vlastní plocha stavenišť. Rozsah této zátěže závisí na technologické kázi dodavatelů stavby a na zvolené technologii výstavby. Pro období výstavby byla vypracována rozptylová studie (SAGASTA s.r.o., Mgr. Tereza Veselá, 11/2023) modelující provoz recyklační linky a pohyb nákladních automobilů dovážejících a odvázejících stavební materiál na recyklaci.

Celkově lze konstatovat, že realizací záměru dojde k zatížení okolí zejména tuhými znečišťujícími látkami. Vzhledem k tomu, že emise tuhých znečišťujících látek budou maximálně omezeny dodržováním standardních opatření, a že se jedná o časově omezený negativní vliv, lze konstatovat, že negativní vliv na ovzduší, resp. zdraví obyvatel bude akceptovatelný. U dalších sledovaných znečišťujících látek dojde pouze k mírnému navýšení jejich požadované koncentrace a nedojde k překročení imisních limitů. Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že záměr je v dané lokalitě možné realizovat.

Dopad vlastní stavební činnosti (včetně zemních prací) bude co nejvíce minimalizován zvolenou technologií zakládání a provádění stavby. Pro ochranu ovzduší při realizaci stavebního záměru jsou doporučena některá opatření, která jsou navržena zejména k eliminaci prašnosti v zájmové lokalitě.

V souvislosti se zvýšenou prašností v etapě výstavby je třeba dodržovat i Metodický pokyn odboru ochrany ovzduší MŽP ČR ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a z dalších stavebních činností (2019) a Metodiku pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM₁₀ (2015).

Doporučená opatření budou zapracována v rámci dokumentace pro navazující povolení řízení a budou předmětem hodnocení příslušných orgánů ochrany ovzduší.

Vliv v období provozu - V rámci provozu záměru nebude instalován vyjmenovaný zdroj dle přílohy č. 2 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů. Vzhledem k tomu, že předmětná stávající trať je elektrizována, nebude nárůst intenzity dopravy znamenat významnou změnu oproti současnému stavu z hlediska kvality ovzduší.

Vlivy na klima – Samotný záměr nebude mít vliv na změnu klimatu v dané oblasti. Stávající železniční trať je řešena v závislé trakci, rekonstrukce trati zachovává způsob pohonu souprav. Elektrická energie je získávána z veřejné distribuční sítě. Záměrem není změna zdrojů pro získávání elektrické energie. Nepředpokládá se podstatná změna emisí skleníkových plynů.

V případě předloženého záměru lze z hlediska dopadu klimatických změn uvažovat s možnostmi ohrožení povodní na vodních tocích. Tato rizika jsou minimalizována kapacitním dimenzováním mostních objektů a propustků, které jsou projektovány s rezervou na průtok vyšší než Q₁₀₀.

Dalším rizikem je poškození železniční infrastruktury vlivem extrémních výkyvů teplot. Vlivem možnosti působení extrémních výkyvů teplot je předpokládáno vyšší zatížení např. železničního svršku, nebo trakčního vedení. S těmito podmínkami je již uvažováno v návrhu používaných materiálů. V případě mimořádných meteorologických 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 dostatek dieselových pohonů pro tratě, na kterých musí být po dobu trvání mimořádných meteorologických podmínek provoz zachován. Schopnost okolí záměru přizpůsobovat se změně klimatu bude záměrem ovlivněna nepřímo.

Vliv záměru na přizpůsobení se změně klimatu a zranitelnost záměru vůči dopadům změny klimatu je řešena při projektové přípravě, záměr je projektován tak, že počítá s extrémními klimatickými jevy, vůči změnám klimatu je odolný. Přírodní prvky (lesy, vodní toky, nivy) budou výstavbou narušeny minimálně.

Hluk – Posuzovaný záměr vyvolá hlukovou zátěž, jak v období vlastní realizace stavebních prací, tak v průběhu provozu. Z těchto důvodů byla v rámci předloženého oznámení zpracována Hluková studie (PRAGOPROJEKT a.s., Ing. Tomáš Kozel, 02/2024).

Období výstavby - Stavební práce byly uvažovány v časovém rozmezí mezi 7 až 21 hodinou. Práce v nočních hodinách nejsou uvažovány. Z výsledku modelového výpočtu hluku způsobeného procesem výstavby, kdy byly vyhodnoceny nejhluchnější možné práce, nebude docházet k překračování platných hygienických limitů při dodržení délky provozu jednotlivých strojů.

Během procesu výstavby je v Bílině uvažováno s provozem recyklační linky v době mezi 7 až 21 hodinou. Tato linka se má nacházet v prostoru p. č. 224/1 (k.ú. Chudeřice u Bíliny). Recyklační linka se nenachází v blízkosti obytné zástavby a hlukové limity tak budou splněny.

Období provozu - Z tabelárních výsledků modelového výpočtu imisí hluku způsobeného železniční dopravou na úseku rekonstruované tratě Bílina (včetně) – Most (mimo) vyplývá, že bude docházet k překračování platných hygienických limitů bez návrhu protihlukových stěn u okolní obytné zástavby. Konkrétně se jedná o drážní budovy (výpočtový bod VB 32 a VB 44) a u rodinných domů (výpočtový bod VB 10, 14 – 15, 33 – 34, 42, 47 až 51).

Objekty VB 32 Bílina - Mostecké Předměstí, Kyselská č. p. 138/35 a VB 44 Želenice, č. p. 152 jsou výpravní budovy obsahující bytovou jednotku. Objekt VB 32 Bílina - Mostecké Předměstí, Kyselská č. p. 138/35 je veden v katastru nemovitostí jako občanská vybavenost. Objekt VB 44 Želenice, č. p. 152 je v katastru nemovitostí veden jako dopravní stavba. U těchto dvou objektů se tedy nejedná o obytné objekty ani o stavby funkčně obdobné. V těchto případech je nezbytné prověřit hladinu hluku v chráněném vnitřním prostoru stavby. V případě nadlimitních hodnot je nezbytné prověřit neprůzvučnost fasády a bude-li to účelné, navrhnout výměnu oken za okna s dostatečnou zvukovou neprůzvučností.

U ostatních výpočtových bodů, kde dochází bez realizace protihlukových stěn k překračování hygienických limitů, jsou navrženy protihlukové stěny. Po realizaci těchto stěn se nepředpokládá překračování platných hygienických limitů daných nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

V ostatních výpočtových bodech dojde k poklesu stávající hlukové zátěže a platné hlukové limity budou splněny.

Vibrace – Vibrace jsou mechanická chvění vznikající při průjezdu vozidla po dané trati a přenášejí se podložím do obytné zástavby, kde způsobují nežádoucí účinky. V důsledku jízdy vozidla po přilehlé komunikaci nebo trati vznikají dynamické síly, které se přenášejí zemí

do okolí. Na průběh šíření vibrací od jejich zdroje, tj. na koeficienty útlumové křivky má zásadní vliv (mimo parametrů vlastního zdroje) zejména geotechnická charakteristika podloží, morfologie terénu a řada dalších skutečností (dendrologie, hydrogeologie atd.).

Na hladinu vibrací v objektech okolo trati má, mimo jiné, podstatný vliv kromě typu, hmotnosti a rychlosti jízdy vozidla i technický stav železniční trati a kvalita, stáří a technický stav objektu. Tyto vlivy však je při měření a prognóze vibrací obtížné postihnout.

Na rekonstruované trati lze očekávat nižší projev vibrací z důvodu lepších vlastností železničního spodku a zejména železničního svršku.

Vliv na povrchové a podzemní vody – Stavba železniční trati je navržena s cílem nezhoršit odtokové poměry v lokalitě, nezatižit stávající vodoteče zvýšenými průtoky a odtokem z území. Negativní vlivy mohou být spojeny pouze s případnými havarijními stavy souvisejícími se samotnou stavbou, např. při rekonstrukcích mostních objektů a propustků (únik pohonných látek nebo stavebních materiálů do půdy, resp. podzemní vody apod.) či následným provozem. V případě úniku znečišťujících látek je třeba postupovat dle platného havarijního plánu, který bude součástí dalších stupňů přípravy projektové dokumentace.

V okolí předmětného záměru se nachází záplavové území řeky Bíliny pro Q_5 , Q_{20} a Q_{100} včetně vymezené aktivní zóny. Z tohoto důvodu bude nezbytné pro stavbu zpracovat povodňový plán. Zvýšenou pozornost je třeba věnovat případnému odtěžení říčních sedimentů pod mostními objekty v km 39,043 a 41,810. Stávající mostní objekty budou nahrazeny novými objekty včetně mostních pilířů a doplnění kamenné dlažby v podmostí. Z tohoto důvodu bude nezbytný i zásah do dna v prostoru stávajícího podmostí. Důvodem pro zvýšenou pozornost ve vztahu k říčním sedimentům je jejich předpokládaná kontaminace především arsenem, vanadem a rtutí.

V zájmovém území jsou evidována kontaminovaná místa, která mohou nebo budou výstavbou dotčena. Jedním z nich je i sediment v řece Bílině (ID 8604030, k.ú. Bílina, Želenice u Mostu, Liběšice u Želenic, České Zlatníky, Obrnice, Chanov, Rudolice nad Bílinou, Most II). Jedná se o dnové sedimenty v celé délce řeky Bíliny od Záluží u Litvínova po Ústí nad Labem (cca 56 km) v minulosti negativně ovlivněné vypouštěním odpadních vod z okolních chemických provozů a kontaminované především arsenem, vanadem a rtutí. Prokázána byla i kontaminace ropnými látkami, a to v hlubších vrstvách sedimentů. V roce 1985 došlo v těsné blízkosti tohoto úseku řeky k ropné havárii, úniku LTO na železniční trati, kdy ropný produkt vytekl z porušené cisterny na 50 m dlouhý úsek železniční trati a kontaminoval i řeku Bílinu. Za současného stavu lokality nebyl identifikován reálný expoziční scénář představující ohrožení zdraví obyvatel. Z výsledků testů ekotoxicity provedených na odebraných vzorcích sedimentu vyplynulo, že sediment nepředstavuje riziko pro vyšší živočišné organismy/obratlovce, imobilizaci korýšů (zástupce nižších živočišných organismů), řasy a semena. Nelze však vyloučit negativní ovlivnění ekosystémů v případě uvolnění ropných látek, které byly zjištěny v hlubších vrstvách sedimentů, do prostředí. Při zachování stávajícího stavu řeky Bíliny, kdy nebude zasahováno do koryta vodního toku, nebude kvalita povrchových vod významně změněna.

V souvislosti s rekonstrukcí mostních objektů na řece Bílině dojde k zásahu do koryta řeky včetně nezbytného odtěžení dnových sedimentů z prostoru podmostí. Proto bude třeba před zahájením prací odebrat vzorky sedimentů, provést jejich následný analytický rozbor a na základě výsledku těchto rozborů rozhodnout o způsobu jejich odstranění. Je pravděpodobné, že koncentrace některých látek mohou dosáhnout limitních hodnot a na vytěžený sediment bude nutno nahlížet jako na odpad kategorie nebezpečný.

Proto je doporučen, před zahájením vlastních prací, odběr vzorků s jejich následnou chemickou analýzou. Na jejím základě pak bude upřesněn vlastní postup prací a následné nakládání s vytěženým materiálem.

Při dodržení uvedených podmínek a opatření není dán předpoklad negativního ovlivnění vodních toků, vodních ploch ani vodních zdrojů.

Součástí předloženého oznámení záměru je i samostatná příloha, která záměr hodnotí dle Směrnice o vodách (směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES ze dne 23. října 2000, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky).

V období realizace a samotného provozu nelze vyloučit únik paliva či olejů ze zařízení, nakladače a automobilů v případě havárie. V takovémto případě je třeba postupovat dle havarijního plánu, případně podle obecných zásad ochrany podzemních a povrchových vod.

Odpady – Odpady budou vznikat zejména v rámci realizace záměru. Nejvýznamněji se na jejich vzniku budou podílet demolice stávajících objektů a výstavba nových. Původce odpadů bude, v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů, nakládat s odpady podle jejich skutečných vlastností. Bude je shromažďovat a třídít podle druhu a kategorií a zabezpečí je před nežádoucím únikem do životního prostředí. Odstranění všech odpadů bude zajištěno subdodavately oprávněnou společností vlastníci příslušná oprávnění pro nakládání s odpady. Vzhledem k realizaci záměru je nejrizikovější nakládání s nebezpečnými odpady. Zejména se jedná o stavební materiály znečištěné ropnými látkami, popř. s odpady s obsahem azbestu (boletické panely). V rámci provozu bude produkce odpadů minimální. Pokud bude s odpadem vznikajícím při realizaci a provozu záměru nakládáno v souladu s platnými právními předpisy, nedojde vlivem produkce odpadů k poškození životního prostředí ani ohrožení zdraví lidí.

Vliv na půdu – Stavba bude realizována převážně na drážních pozemcích. Realizace v současné fázi projektování nepředpokládá trvalý zábor pozemků ZPF a PUPFL. Nezbytně nutné dočasné zábory pro potřeby realizace stavby budou upřesněny v rámci další projektové přípravy.

Vliv na přírodní zdroje - Předmětný záměr nezasahuje do dobývacích prostorů, chráněných ložiskových území a do území bilancovaných výhradních a nevyhrazených ložisek dle zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů. Realizace záměru nebude dle známých skutečností mít žádný negativní vliv na horninové prostředí a využívání horninových a nerostných zdrojů v širším okolí zájmové lokality.

Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy - Vlivy na flóru, jako soubor druhů určitého území, nejsou předpokládány. Určitým rizikem je možné šíření některých invazních druhů rostlin v souvislosti s realizací stavby. Jedná se především o křídlatku (*Reynoutria sp.*), která může být v rámci terénních úprav a přesunů velkých objemů materiálů včetně zemin zavlečena na nová stanoviště. Prozatím je ze sledovaného úseku známa pouze z pravé strany drážního tělesa mezi Chudeřicemi a Bílinou. Výskyt zvláště chráněných druhů rostlin nebyl na sledovaných plochách bezprostředně dotčených výstavbou zaznamenán.

V případě živočišných druhů je možno jako pozitivní vliv spojený s realizací záměru hodnotit snížení počtu kolejí mezi zastávkou Bílina kyselka a odbočkou České Zlatníky ze tří na dvě. To samo o sobě usnadní překonání drážního tělesa řadě živočišných druhů. K usnadnění migrace a snížení možnosti střetu s projíždějícími vlakovými soupravami přispěje i rekonstrukce stávajících propustků. Řada propustků, které jsou dnes řešeny jako trubní, bude nahrazena rámovými, které jsou z pohledu průchodnosti pro živočichy příznivější. Dále dojde ke zlepšení migrační propustnosti břehových partií řeky Bíliny pro semiakvatické savce, a to díky konstrukci migračních lavic v podmostí železničních mostů. Významné je toto opatření hlavně pro vydrů říční. Negativní dopad na druhové složení či početnost populací jednotlivých druhů živočichů vyskytujících se podél sledovaného úseku nepředpokládáme. Přesto bude nutné požádat

ve smyslu zákona o ochraně přírody a krajiny o udělení výjimky z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů živočichů pro fázi realizace záměru.

Realizace a následný provoz předkládaného záměru nebude mít na stávající biodiverzitu sledovaného území žádný vliv. Důvodem je skutečnost, že prakticky celý záměr se bude odehrávat v rozsahu již dnes železniční dopravou využívaných pozemcích. Nedojde tak k významným záborům okolních biotopů s dopadem na populace planě rostoucích rostlin a volně žijících živočichů (např. kácení starých stromů s možným výskytem saproxylických druhů hmyzu).

Vliv na krajinu - *Významné krajinné prvky (VKP)* - Předmětný záměr přímo zasáhne do VKP vodní tok a údolní niva. VKP les bude dotčen pouze omezeně, a to možným kácením stromů v těsné blízkosti trati ohrožujících bezpečnost železničního provozu.

Do vodního toku a údolní nivy řeky Bíliny bude zasahováno v souvislosti s realizací mostních objektů a tělesa železnice. V případě mostních objektů půjde o kácení břehových porostů v jejich okolí, úpravy břehů spojené především se zlepšením migrační průchodnosti v podmostí a úpravy dna v důsledku odstranění nánosů. Tyto zásahy budou v případě břehových porostů a říčního dna reverzibilní. Terénní úpravy břehů lze hodnotit z hlediska hájených zájmů na úseku ochrany přírody jako přínosné. Radčický potok, který je sám o sobě rovněž VKP, dnes v místě zásahu nemá vytvořenu údolní nivu ve smyslu její definice.

V souvislosti se zásahy do VKP zažádá investor příslušný orgán ochrany přírody o udělení souhlasného stanoviska k zásahu do těchto významných krajinných prvků.

Územní systém ekologické stability (ÚSES) - Z prvků ÚSES tvoří záměr hranici nebo přímo prochází plochou 1 regionálního a 5 lokálních biocenter. V km 45,250 (k.ú. Rudolice nad Bílinou) kříží jeden lokální biokoridor. V celé délce posuzovaného úseku doprovází, často velmi těsně, řeku Bílinu. Ta je přibližně v drážním km 35,260 – 40,600 vedena jako lokální biokoridor od km 43,750 – 44,270 jako biokoridor regionální. Prakticky ve všech případech se drážní těleso významně podílí na konfiguraci terénu jak v okolí skladebných prvků ÚSES, tak přímo v jejich ploše (např. LBC Chanov).

Vliv na jednotlivé prvky ÚSES se tak zásadně oproti stávajícímu stavu nezmění. Kladně je však možno hodnotit zamýšlenou realizaci náhradu dvou železničních mostů převádějících trať přes řeku Bílinu novými stavbami. Ty díky realizaci migračních lavic výrazně posílí migrační funkci tohoto přirozeného biokoridoru především pro drobné a semiakvatické savce.

Biotop zvláště chráněných druhů velkých savců - Posuzovaný záměr v úseku mezi Liběšicemi a Bílinou kříží vymezený koridor zvláště chráněných druhů velkých savců. Realizací záměru nedojde ke změně současného stavu, kdy je tento úsek hodnocen jako kritické místo. Hlavním důvodem je zde těleso silnice I/13. Samotné drážní těleso je z pohledu velkých savců výrazně menší migrační překážkou, a to i díky konfiguraci okolního terénu. V souvislosti s vymezením tohoto biotopu bude patrně nutné požádat ve smyslu zákona o ochraně přírody a krajiny o udělení výjimky z ochranných podmínek pro fázi realizace záměru.

Vlivy na estetickou hodnotu krajiny - Záměrem nedojde ke změně estetických hodnot krajiny a tím ani k dotčení krajinného rázu ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Vlivy na hmotný majetek - Záměrem budou přímo dotčena tři území s archeologickými nálezy. Jedná se o lokalitu Obrnice (ID SAS 475), Středověké a novověké jádro obce Obrnice (ID SAS 466) a Středověké a novověké jádro obce Chanov (ID SAS 468).

Na všechny typy území s archeologickými nálezy se vztahuje povinnost vyplývající z § 21-24 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. To znamená, že

je nutné u výše jmenovaných lokalit postupovat v souladu s ustanovením § 22 tohoto zákona. Oznamovatel má za povinnost již od přípravy stavby, oznámit tento záměr Archeologickému ústavu AV ČR a umožnit jemu nebo organizaci oprávněné k archeologickým výzkumům provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum.

2. Úkony před vydáním rozhodnutí

Ministerstvo jako příslušný správní úřad ve smyslu ust. § 21 písm. c) zákona, obdrželo dne 29.02.2024 oznámení společnosti Správa železnic, státní organizace, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČO: 709 94 234, k záměru „Rekonstrukce traťového úseku Bílina (včetně) - Most (mimo)“, zpracované RNDr. Bc. Jaroslavem Bosákem, MBA., SAGASTA s.r.o., Novodvorská 1010/14, 142 00 Praha 4, 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/2024/220/554 ze dne 19.03.2024 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 04.04.2024 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 „Rekonstrukce traťového úseku Bílina (včetně) - Most (mimo)“, zpracované podle přílohy č. 3 zákona v únoru r. 2024.

Dalšími podklady byla vyjádření dotčených územních samosprávných celků a dotčených správních úřadů, uvedená v následující části. V rámci zjišťovacího řízení obdržel příslušný úřad k posuzovanému záměru 4 vyjádření v zákonem stanovené 30-denní lhůtě, počínající ode dne zveřejnění informace o oznámení na úřední desce příslušného kraje, která byla stanovena do 06.05.2024. Příslušný úřad neobdržel žádná vyjádření veřejnosti [§ 3 písm. i) zákona].

Všechny vznesené námítky 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 ze dne 15.02.2024
2. Magistrát města Mostu, ze dne 02.05.2024
3. Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, ze dne 19.04.2024
4. Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje se sídlem v Ústí nad Labem, ze dne 02.05.2024

Vypořádání obdržených připomínek:

- 1. Ústecký kraj** nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona.
- 2. Magistrát města Mostu** nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona.
- 3. Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství** nepožaduje provést posouzení záměru dle zákona. K předloženému oznámení uplatňuje následující připomínky:

Státní správa lesů: „Z podkladů nelze jasně určit, které konkrétní pozemky určené k plnění funkcí lesa (dále jen PUPFL) budou dotčeny a v jakém rozsahu. V další fázi přípravy projektu

požadujeme seznam dotčených PUPFL, ve kterém bude uvedeno u každého pozemku jeho umístění a označení (k.ú., p.p.č.), jeho celková výměra a předpokládaná výměra záboru. Dále bude uvedena celková výměra záboru PUPFL a v mapových podkladech bude proveden zakres dotčených PUPFL.

Upozorňujeme, že zpracovatelé dokumentace jsou povinni dbát zachování lesa, dodržet ustanovení lesního zákona a vyhodnotit dotčení pozemků určených k plnění funkcí lesa a ochranného pásma lesa."

Vypořádání: Požadavek bude dále řešen v rámci navazujících povolovacích řízení.

Ochrana ZPF: „Jako dotčený orgán z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu (dále jen ZPF) podle ust. § 17a písm. j) zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon), uvádíme, že z doložené dokumentace není jasné, zda a jaký bude mít Rekonstrukce traťového úseku Bílina – Most vliv na ZPF, vzhledem k tomu není možné se z hlediska ochrany ZPF k záměru vyjádřit."

Vypořádání: V rámci navazujících povolovacích řízení bude tato problematika upřesněna na základě podrobného záborového elaborátu.

Ochrana přírody a krajiny: „V souladu se Zásadami územního rozvoje Ústeckého kraje je v území vymezeno regionální biocentrum RBC 1324 Niva Bíliny. Biocentra i biokoridory musí být chráněny před změnami ve využití území, které by znamenaly snížení stupně ekologické stability, popř. by znemožnily založení vymezené skladebné části ÚSES v budoucnosti. Plochy, které jsou součástí ÚSES, by měly být navrhovány k opatřením zlepšujícím ekologickou stabilitu krajiny.

Pro uvedený záměr byl zpracován přírodovědný průzkum „Rekonstrukce traťového úseku Bílina (včetně) – Most (mimo)" (zpracovatel SAGASTA s.r.o. - RNDr. Bc. Jaroslav Bosák, MBA, Bc. Jan Bábek, Mgr. Jan Vrbický, 2022), který prokázal přítomnost zvláště chráněných druhů živočichů (dále jen ZCHD) chráněných dle § 50 zákona, obsahující návrh preventivních, zmírňujících a kompenzačních opatření. Dále pak byla zpracována migrační studie „Rekonstrukce traťového úseku Bílina (včetně) – Most (mimo)" (zpracovatel SAGASTA s.r.o. - RNDr. Bc. Jaroslav Bosák, 2023), obsahující opatření zmírňující vliv stavby na migrační prostupnost, které je nutné respektovat a dodržovat. Nicméně vzhledem k nevhodnému období provedení terénních šetření (převážně zimní terénní šetření) doporučujeme provést průzkum zpracovaný na základě opakovaných terénních šetření v jarním – časně letním období příslušnými specialisty se zaměřením na zajištění vhodné migrační prostupnosti území v souvislosti s modernizací trati.

Průzkum by se tedy měl zaměřit pouze na druhy, které mohou být záměrem na železničních pozemcích přímo ovlivněny a u kterých lze očekávat dopady na migrační prostupnost území. Pokud by v tomto směru byly dotčeny ZCHD, pak bude potřeba získat výjimky z ochranných podmínek těchto druhů dle § 56 zákona. Pro ZCHD, které se ve vyznačeném zájmovém území sice vyskytují, ale nebudou záměrem nijak ovlivněny nebo dojde naopak ke zlepšení podmínek pro jejich migraci (bez dočasného negativního dopadu např. ve fázi výstavby), není třeba povolení výjimky dle § 56 zákona vypořádávat."

Vypořádání: Požadavek bude dále řešen v rámci navazujících povolovacích řízení.

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

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 OV4231, 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 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 Ministerstvu 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.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 OV4231.

Rozdělovník

Oznamovatel:

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

Dotčené územní samosprávné celky:

- 2/ **Ústecký kraj**, k rukám hejtmana, ISDS: t9zbsva
- 3/ **Obec Obrnice**, k rukám starosty, ISDS: 8ppbujx
- 4/ **Obec Želenice**, k rukám starosty, ISDS: m9vb2tg
- 5/ **Město Bílina**, k rukám starostky, ISDS: Qdtb7vx
- 6/ **Statutární město Most**, k rukám primátora, ISDS: pffbfvy

Dotčené správní úřady:

- 7/ **Krajský úřad Ústeckého kraje**, Odbor životního prostředí a zemědělství, ISDS: t9zbsva
- 8/ **Magistrát města Mostu**, Odbor životního prostředí a mimořádných událostí, ISDS: pffbfvy
- 9/ **Městský úřad Bílina**, Odbor dopravy, životního prostředí a stavebního úřadu, ISDS: Qdtb7vx
- 10/ **Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje**, Územní pracoviště Most, ISDS: 8p3ai7n

Zpracovatel oznámení:

11/ **SAGASTA s.r.o.**, ISDS: nd9sqfy