



KRAJSKÝ ÚŘAD KRAJE VYSOČINA
Odbor životního prostředí a zemědělství
Ke Skalce 5907/47, 586 01 Jihlava, Česká republika
tel.: 564 602 502, e-mail: posta@kr-vysocina.cz

Číslo jednací: KUJI 17597/2026
Sp. zn.: OZPZ 73/2026
Vyřizuje/telefon: Michal Fryš/564602504

Rozhodnutí

DORUČOVANÉ VEŘEJNOU VYHLÁŠKOU

ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ

podle § 7 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o EIA“)

Identifikační údaje

Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1:

Revitalizace trati Kostelec – Telč - Slavonice

Bod 45, kategorie II Železniční a intermodální zařízení, překladiště a železniční dráhy s délkou od stanoveného limitu 2 km

Kapacita (rozsah) záměru:

Jednokolejná, regionální trať Kostelec u Jihlavy – Slavonice bude v celé délce 53 km elektrizována

Stavba zahrnuje rovněž rekonstrukci železničního svršku a spodku ve vybraných mezistaničních úsecích, úpravu geometrické polohy kolejí vybraných železničních stanic včetně vybudování nástupišť, rekonstrukci vybraných propustků a mostů, zabezpečení vybraných přejezdů světelnou signalizací. Podél trati bude zafouknut nový optický kabel a zřízeno 11 základnových stanic (BTS). V Kostelci, Telči a Slavonicích budou při zpracování demoličních a stavebních odpadů zřízeny recyklační linky.

Umístění záměru: Trať č. 227 Kostelec u Jihlavy - Slavonice

Kraj: Vysočina, Jihočeský

Obec: Cejle, Kostelec, Jezdovice, Třešť, Hodice, Sedlejšov, Žatec, Mysliboř, Telč, Radkov, Strachonovice, Černíč, Dačice, Kostelní Vydří, Peč, Cizkrajov, Písečné, Slavonice

K. Ú: Cejle, Kostelecký Dvůr, Kostelec u Jihlavy, Slavice, Jezdovice, Třešť, Hodice, Sedlejšov, Žatec na Moravě, Mysliboř, Telč, Radkov

u Telče, Strachonovice, Slaviboř, Černíč, Velký Pěčín, Malý Pěčín, Kostelní Vydří, Dačice, Hradištko u Dačic, Urbaneč, Peč, Cizkrajov, Dolní Bolíkov, Mutišov, Chvaletín, Slavonice.

Oznamovatel – účastník řízení podle § 27 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád (dále též „správní řád“):

Správa železnic, státní organizace, IČO 70994234 , Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha

Předpokládaný termín zahájení realizace záměru a jeho dokončení

Zahájení říjen 2026
Dokončení červen 2029

Zpracovatel oznámení:

RNDr. Bc. Jaroslav Bosák, MBA. (člen řešitelského týmu Sagasta s.r.o., držitel autorizace dle § 19 odst. 1 zákona o EIA)

Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Záměrem je revitalizace a elektrizace dráhy pro zefektivnění jejího provozu, zajištění dostatečné kapacity trati pro vedení vlaků v osobní a nákladní dopravě včetně zvýšení bezpečnosti (instalace systému ETCS L2, vybrané přejezdy budou nově zabezpečeny světelnou signalizací).

Podklad pro zjišťovací řízení provedené Krajským úřadem Kraje Vysočina v období 11/2020 – 01/2021 (závěr zjišťovacího řízení vydán pod č.j. KUJI 2682/2021), kterým bylo oznámení (SUDOP Praha s.r.o., zprac. Ing. Kateřina Hladká, Ph.D, 10/2020) nezahrnoval elektrizaci trati, která je hlavním důvodem významnosti změny u již posouzeného záměru a navrženého projektové řešení. Stavba má vydané pravomocné územní rozhodnutí z roku 2022 (č.j. MMJ/SÚ/56411/2022-JaK).

V rámci stavby bude provedena elektrizace v celém řešeném úseku soustavou 25 kV AC / 50 Hz. Napájení trakční soustavy po realizaci této stavby bude primárně sledovat napájení ze stávající TT Horní Cerekev na dříve elektrizované trati č. 225. Samotné trakční vedení bude po celé délce trati provedeno převážně soliterními podpěrami typu DS umístěnými po stranách železniční trati v optimálním odstupu 3,5 m od osy koleje a napínacími úseky dlouhými standardních 1200 m. Vzhledem k půdorysnému charakteru trati (převaha oblouků, méně rovných úseků) budou trakční podpěry umísťovány přednostně po vnější straně oblouků. V rovných úsecích návrh operuje s roztečí trakčních podpěr 63 m (maximum 65 m), v obloucích dochází k příslušnému zkrácení těchto roztečí tak, aby byla zajištěna sjízdnost troleje (nejmenší rozpětí trakčních podpěr 30 m v obloucích o poloměru menším než 300 m). Umístění trakčních podpěr se vyhýbá propustkům, silnicím a dalším překážkám ve výstavbě. Dále je navrženo zrušení několika úroňových přejezdů a s tím související vybudování náhradních komunikací. Rušeny bez náhrady budou přejezdy P6456, P6465, P6472 a P6430. Ke zrušení s vybudováním náhradní komunikace jsou určeny přejezdy P6444, P6461, P6470 a P6429, dále přejezd P6449, u kterého je podmínkou zvětšení podjezdové výšky železničního mostu u Dolního Bolíkova.

V traťových úsecích jsou navrženy úpravy, kde bude rekonstrukcí železničního svršku a spodku a zavedením rychlostního profilu V130 dosaženo zvýšení traťové rychlosti na 70-80 km/hod. resp. na nejvyšší dosažitelné hodnoty z hlediska směrového řešení. Rovněž dojde ke změně zábrzdné vzdálenosti ze současných 400 m na 700 m v celém traťovém úseku. Kolejový rošt bude vkládán nový s kolejnicemi tvaru 49E1 na betonových pražcích s pružným

bezpodkladnicovým upevněním. Bude zřízena bezстыková kolej. Výhybky budou vkládány nové 2. generace na betonových pražcích, v minimálně zatížených kolejích jsou místně stavěné výhybky navrženy 1. generace na dřevěných pražcích. V části rekonstruovaného traťového úseku bude ponechán stávající vyhovující rošt na betonových pražcích. Úpravy železničního spodku řeší zajištění dostatečné únosnosti (jsou navrženy převážně konstrukční vrstvy šterkodrti), předepsaných rozměrů pláňe a odvodnění. Ojedinele jsou navrženy pro rozšíření pláňe zemní přísypy nebo zídky z drátokošů. Ve stanicích bude odvodnění řešeno sítí trativodů, v traťovém úseku je navrženo přednostně otevřené odvodnění s využitím betonových tvárnic. V železničních stanicích Telč, Sedlejev a Třešť a v nově zřízené zastávce Slavonice – škola budou realizovány nové mimoúrovňové nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK s bezbariérovým přístupem a značením pro nevidomé. Délka nástupiště bude min. 80 metrů (úsek: Slavonice – Telč) a 100 metrů (úsek: Telč – Kostelec u Jihlavy). V ostatních případech bude v úseku rekonstruované koleje pouze úprava stávající nástupní hrany. Úpravy mostních objektů jsou navrženy v úseku Dačice – Kostelec u Jihlavy, kde bude rekonstruován železniční svršek a spodek a zvyšována rychlost. U převažujících kamenných klenbových mostů je dle zjištěného stavu ve většině případů navržena sanace zdiva, hloubkové přespárování klenby, položení nového izolačního souvrství, doplnění chybějícího zdiva, obnova říms a zábradlí. U ocelových mostů dojde k obnově povrchové úpravy, sanaci spodní stavby úložných prahů, náhradě ložisek a mostnic a v některých případech k zesílení. Pro potřeby dálkového ovládání jak zabezpečovacího tak sdělovacího zařízení, bude podél trati v úseku Slavonice–Kostelec u Jihlavy zafouknut nový optický kabel. Rekonstrukce železniční tratě neobsahuje žádné přeložky tratě, bude tedy provedena ve stávající trase na pozemcích dráhy. Výraznější zásah do pozemků mimo drážní pozemek je v obvodu nové ŽST Černíč-Slaviboř (výstavba nové stanice v poloze nutné pro vzájemné křížování vlaků). Záměr „Revitalizace trati Kostelec – Telč – Slavonice“ je v rámci projekční přípravy koordinován se stavbami (TES trati Veselí nad Lužnicí – Jihlava - Studie proveditelnosti, projektant CEDOP, Rekonstrukce ŽST Batelov včetně DOZ výhybny Spělov, Modernizace ŽST Jihlava město). Uvedené stavby mají z hlediska posuzovaného záměru „Revitalizace trati Kostelec – Telč – Slavonice“ přímý dopad na technické a technologické řešení (nutná koordinace projektové přípravy), bez významných kumulací vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a obyvatelstvo.

Stručný popis technického a technologického řešení záměru:

V rámci stavby dochází ke zrušení dvojího protisměrného staničení potkávajícího se v Telči a nově je celá trať staničena ze Slavonic.

Celkem trať obsahuje části s novým svrškem a spodkem (většina úseků), úseky vyjmuté (již realizované dříve či součásti souběžných staveb) a úseky pouze se směrovým vyrovnáním (SVV): od km 37,098 753 do km 43,640 569 Slavonice (mimo)–Dolní Bolíkov, Svršek i spodek, od km 43,640 569 do km 45,778 000 Dolní Bolíkov– Peč (mimo), SVV + vyustění odv, od km 45,778 000 do km 46,807 000 Peč – přímá se zastávkou, Svršek i spodek, od km 46,807 do km 51,608 648 Peč (mimo) – (Toužín), SVV, od km 51,608 648 do km 52,558 733 Most přes Moravskou Dyji X – navazující stavba, od km 52,558 733 do km 53,530 493 (Toužín) – Dačice město (mimo), SVV, od km 53,530 493 do km 53,935 386 Novostavba mostu přes Vápovku X – navazující stavba, od km 53,935 386 do km 54,298 726 Dačice město (x) – Dačice (x),SVV od km 54,298 726 do km 54,744 881 Dačice, nerealizováno, od km 54,744 881 do km 60,138 853 Dačice (mimo) – Slaviboř (mimo), Svršek i spodek, od km 60,138 853 do km 60,510 057 Černíč-Slaviboř, nová doprava, Svršek i spodek, od km 60,510 057 do km 66,583 123 Slaviboř (mimo) – Telč (mimo), Svršek i spodek, od km 66,583 123 do km 67,426 785 Telč, Svršek i spodek, od km 67,426 785 do km 70,831 906 Telč (mimo) – Sedlejev (mimo), Svršek i spodek, od km 70,831 906 do km 72,818 900 Před Sedlejevem X- nerealizováno, od km 72,818 900 do km 73,970 860 Sedlejev, Svršek i spodek, od km 73,970 860 do km 76,425 450 Za Sedlejevem X–nerealizováno, od km 76,425 450 do km 80,405 479 Sedlejev (mimo) – Třešť (mimo), Svršek

i spodek, od km 80,405 479 do km 82,633 777 Před Třeští X –nerealizováno, od km 82,633 777 do km 83,208 239 Třešť Svršek i spodek, od km 83,208 239 do km 86,071 132 Za Třeští X – nerealizováno, od km 86,071 132 do km 90,319 892 Třešť (mimo) – Kostelec (mimo), Svršek i spodek. Rovněž bylo při trasování přihlédnuto ke stávajícímu stavu ve smyslu zářez vs. násep – náspy pokud možno nejsou zvyšovány, v zářezech naopak zdvihy do 0,5 m jsou často žádoucí kvůli jejich šíři a neexistenci stávajícího odvodnění. Návrh odvodnění preferuje otevřené nezpevněné či zpevněné příkopy; v zářezech je často nutné využívat i žlabové příkopy a ojediněle i tvárnice, neboť stávající svahy zářezů jsou prudké a bez zpevnění.

Stavba zahrnuje vybudování trakčního vedení se střídavým napětím 25 kV. Samotné trakční vedení bude po celé délce trati provedeno převážně soliterními podpěrami typu DS umístěnými po stranách železniční trati v optimálním odstupu 3,5 m od osy koleje a napínavými úseky dlouhými standardních 1200 m. Vzhledem k půdorysnému charakteru trati (převaha oblouků, méně rovných úseků) budou trakční podpěry umísťovány přednostně po vnější straně oblouků V rovných úsecích návrh operuje s roztečí trakčních podpěr 63 m (maximum 65 m), v obloucích dochází k příslušnému zkrácení těchto roztečí tak, aby byla zajištěna sjízdnost troleje (nejmenší rozpětí trakčních podpěr 30 m v obloucích o poloměru menším než 300 m).

Nová nástupiště budou vybudována v zastávce Slavonice škola ŽST Slaviboř, k úpravám nástupišť dojde v ŽST Slavonice, Dačice, Telč, Sedlejev, Třešť, zastávkách Malý Pěčín, Velký Pěčín, Radkov, Telč-Staré město, Hodice, Třešť-město, Salavice, Kostelec u Jihlavy-masna. Rušeny bez náhrady budou přejezdy P6456, P6465, P6472 a P6430. Ke zrušení s vybudováním náhradní komunikace jsou určeny přejezdy P6444, P6461, P6470 a P6429, dále přejezd P6449, u kterého je podmínkou zvětšení podjezdové výšky železničního mostu u obce Dolního Bolíkova.

Úpravy mostních objektů jsou navrženy v úseku Dačice – Kostelec u Jihlavy, kde bude rekonstruován železniční svršek a spodek a zvyšována rychlost. U převažujících kamenných klenbových mostů je dle zjištěného stavu ve většině případů navržena sanace zdiva, hloubkové přespárování klenby, položení nového izolačního souvrství, doplnění chybějícího zdiva, obnova říms a zábradlí. U ocelových mostů dojde k obnově povrchové úpravy, sanaci spodní stavby úložných prahů, náhradě ložisek a mostnic a v některých případech k zesílení. Rekonstruovány budou mosty v ev.km 60,892, v ev. km 61,201, v ev. km 65,904, v ev. km 66,516, v ev. km 11,117, v ev. km 3,057, v ev. km 0,379, v ev. km 0,239, v ev. km 55,203, propustky v ev. km 7,329 v ev. km 16,850, v ev. km 55,203, v ev. km 55,498, v ev. km 55,680, v ev. km 58,441, v ev. km 60,287, v ev. km 62,312, v ev. km 62,489, v ev. km 62,733, v ev. km 62,733, v ev. km 63,000, v ev. km 63,549. Zrušeny budou propustky v ev. km 12,881, v ev. km 12,673.

Stavba rovněž zahrnuje železniční zabezpečovací a sdělovací zařízení, požární a zabezpečovací signalizaci, dálkový optický kabel (úsek Slavonice - Kostelec u Jihlavy), informační a kamerové systémy, základnové stanice pro přenos radiového GSM_R, silnoproudovou technologii, ostatní inženýrské objekty (přeložky sdělovacích, silnoproudových zařízení, veřejné osvětlení, potrubní vedení). Do záměru je dále zahrnuta úprava navazujících pozemních komunikací, demolice ŽST Sedlejev (výpravní budova), přístřešků zastávek Slaviboř, Třešť-město.

Příslušný úřad ke kapitole „Stručný popis technického a technologického řešení záměru“ uvádí, že tuto zpracovatel oznámení spolu s řešitelským týmem pojal v rozsahu 101 stran. Detailní popis stavebních objektů, technologických zařízení, stavebních objektů je v oznámení uveden na str. 18 – 119.

Dle § 4 odst. 1 písm. c) zákona o EIA se jedná o změnu záměru (dále jen „záměr“) uvedeného v příloze č. 1, bodě 45, kategorii II zákona o EIA (Železniční a intermodální zařízení, překladiště a železniční dráhy s délkou od stanoveného limitu 2 km).

V souladu s § 7 zákona o EIA bylo provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda záměr může mít významný vliv na životní prostředí a zda bude posuzován podle zákona o EIA.

Příslušným úřadem k zajištění zjišťovacího řízení byl dle § 22 písm. a) zákona o EIA Krajský úřad Kraje Vysočina (dále též „příslušný úřad“), v jehož územním správním obvodu je navržena převážná část záměru, a který na základě informací uvedených v oznámení záměru, vyjádřeních k oznámení a kritérií uvedených v příloze č. 2 k zákonu o EIA rozhoduje dle § 7 odst. 6 zákona o EIA, že záměr

**„ Revitalizace trati Kostelec – Telč - Slavonice “
nemá významný vliv na životní prostředí a nebude posuzován podle zákona o EIA**

Odůvodnění

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

Zjišťovací řízení je vedeno ke změně záměru, kterou je elektrizace trati Kostelec – Telč – Slavonice. Předchozí závěr zjišťovacího řízení (č.j. KUJI 2682/2021), které elektrizaci nehodnotilo byl podkladem pro vydané pravomocné územní rozhodnutí z roku 2022 (č.j. MMJ/SÚ/56411/2022-JaK).

V nyní předloženém oznámení (člen řešitelského týmu společnosti Sagasta s.r.o. RNDr. Bc. Jaroslav Bosák, MBA je držitelem autorizace dle § 19 odst. 1 zákona o EIA) zpracovaném v lednu 2026 a jeho přílohách jsou hodnoceny vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví. S ohledem na charakter projektované stavby (kromě elektrizace je projektována např. rekonstrukce železničního svršku a spodku ve vybraných úsecích) lze za stěžejní považovat vlivy z výstavby.

Příslušný úřad při vydání závěru zjišťovacího řízení vycházel z faktu, že ovlivnění výstavbou bude dočasné, časově ohraničené (dle oznámení se doba výstavby předpokládá od října 2026 do června 2029, s tím, že vlastní stavební postupy jsou dle informací z rozptylové studie plánovány v letech 2027 – 2028, v letech 2026 a 2029 jsou uvažovány přípravné a dokončovací práce), přičemž stavební práce a též stavební doprava budou časově rozloženy v rámci celého úseku Kostelec – Slavonice.

Cílovým stavem je kromě bezpečnosti provozu i modernizace trati a jejího provozu (výměna kolejí, pražců, nasazení nových souprav), tedy zlepšení stávajícího stavu i z hlediska projevu hlučnosti, vibrací, snížení emisí. Oznámení, které zohledňuje výstupy i hlukové, rozptylové studie se zabývá opatřeními, jež mohou přispět k minimalizaci negativních vlivů na životní prostředí. V souvislosti s maximální možnou ochranou životního prostředí při realizaci stavby jsou opatření uvedena ve formě podmínek, které budou dodrženy (převzaty do technického řešení projektové dokumentace - plán organizace výstavby, případně havarijní plán apod.).

Negativním vlivům v období výstavby bude předcházet logicky sestavený harmonogram prací a dodržování režimu výstavby tak, aby nepříznivé vlivy byly minimalizovány (např. přístupové komunikace budou v suchých obdobích roku pravidelně kropeny, bude zajištěno udržování

sjízdnosti komunikací a jejich čištění, kropení ploch zařízení stavenišť v suchém a větrném počasí). U rekonstruovaných mostních objektů jsou navrženy parametry tak, aby ekologicko-stabilizační funkce vodních toků zůstala zachována či alespoň byla ovlivněna v co nejnižší míře. V případě vybudování doporučené migrační bermy dojde naopak i ke zlepšení stávajícího stavu a zatraktivnění stavebních objektů pro migraci živočichů.

V části III. tohoto závěru zjišťovacího řízení provedl příslušný úřad charakteristiku předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí a následně v bodě 5 i vypořádal připomínky v obdržených vyjádřeních. Příslušný úřad se zabýval nejen aspekty, které souvisí s provozem záměru, ale zejména s výstavbou (ovlivnění obytné zástavby stavebními pracemi včetně provozu recyklačních základen, nárůstem dopravy na komunikacích, související se stavební činností). Tato problematika byla diskutována se zástupcem oznamovatele (Sagasta s.r.o.). Z upřesňujících informací (poměru dopravních intenzit) vyžádaných k vyjádření Ministerstva zdravotnictví (viz. bod 5 tohoto závěru zjišťovacího řízení) nevyplývalo významné nepříznivé zatížení hlavních komunikací po nichž bude probíhat přeprava stavebního materiálu (navýšení hlukové zátěže z nezbytné staveništní dopravy na komunikacích je dočasné a plně reverzibilní). O rozložení stavebních prací včetně staveništní dopravy vypovídá i informace z rozptylové studie, že linka nebude provozována kontinuálně (denně) po celou dobu výstavby a nebude v provozu každý den plných 8 hodin (doba provozu recyklační linky je stanovena s časovou rezervou na 150 h/rok (modelový rok 2027, žst. Kostelec), 250 h/rok (rok 2027 a 2028, žst. Telč) a 180 h/rok (rok 2028, žst. Slavonice). Pro výpočet rozptylové studie bylo uvažováno, že materiál určený k recyklaci bude na ploše recyklační stanice skladován po dobu dvou měsíců. Na ploše zařízení stavenišť s recyklační linkou bude deponována max. 1/2 množství materiálu určeného v daném roce k recyklaci.

Příslušný úřad se tak zabýval vlivy na zájmy chráněné zákonem o EIA a dospěl k názoru, že projev a rozsah působení těchto vlivů na okolí záměru nebude nadměrný, tj. nebude nad rámec platných limitů. Intenzitu zásahů do složek životního prostředí neshledal jako významnou. Příslušný úřad tudíž dospěl k názoru, že vlivy záměru jsou v oznámení jednoznačně určeny (podrobně budou muset být řešeny v projektové dokumentaci) a není tedy třeba je v dalším procesu posuzování vlivů na životní prostředí upřesňovat.

I. Charakteristika záměru

V celém úseku tratě dojde k výstavbě trakční napájecí soustavy 25 kV/50 Hz. Záměr dále zahrnuje rekonstrukci železničního svršku a spodku ve vybraných mezistaničních úsecích a úpravu geometrických parametrů kolejí a nástupiště ve vybraných stanicích. Návrh směrového a výškového řešení je proveden s cílem maximálně zachovat stávající polohu kolejí s ohledem na blízkou zástavbu, stísněné prostorové poměry a značné množství souvisejících objektů. Rekonstrukce železničního svršku a spodku proběhne zejména v traťovém úseku Dačice – Kostelec u Jihlavy. K výrazným změnám ve vedení železnice nikde nedochází. Výraznější zásah do pozemků mimo drážní pozemek je v obvodu nové ŽST Černíč-Slaviboř. Zásah je způsoben výstavbou nové stanice v poloze nutné pro vzájemné křižování vlaků především osobní regionální dopravy. Nově zřízena bude zastávka Slavonice škola. Rekonstruováno bude 8 mostů a 13 propustků. Uvažováno je s modernizací staničních zabezpečovacích zařízení, vybudováním traťového zabezpečovacího zařízení (včetně modernizace a vybudování přejezdových zabezpečovacích zařízení), instalací elektrického ohřevu výhybek v jednotlivých stanicích a dálkovým ovládním zabezpečovacího, sdělovacího a energetického zařízení po celé délce trati.

Pro přepravu materiálu by měla být přednostně využívána doprava po železnici (návoz kolejnic, strojní odtěžení kolejového lože, demontované kolejové pole, nové pražce, doplnění šterku). Dále bude dopravní obsluha zajištěna nákladními automobily (zejména přeprava betonových

směsí, bednění, šrotu atd.). Pro přístup ke staveništi budou sloužit především komunikace I. II. a III. tříd a účelové komunikace, provizorní staveništní komunikace (polní a lesní cesty).

Celkové odhadované množství materiálu (šterku) určeného k recyklaci z celé stavby je 78 800 t, v modelovém roce 2027 je uvažováno se zpracováním 11 600 t na zařízení staveniště v žst. Kostelec a 24 500 t v žst. Telč. V roce 2028 bude v provozu recyklační linka na zařízení staveniště v žst. Telč (zpracovávané množství cca 25 500 t) a v žst. Slavonice (17 200 t). Na ploše zařízení staveniště s recyklační linkou bude deponována max. 1/2 množství materiálu určeného v daném roce k recyklaci, tzn. přibližně 5 800 t, resp. 12 500 t, 8 600 t). Linka nebude provozována kontinuálně (denně) po celou dobu výstavby a nebude v provozu každý den plných 8 hodin. Uvažovaná doba dočasné deponie je 2 měsíce. Jako další plošný zdroj jsou určeny plochy pro dočasné skladování materiálu určeného k recyklaci (plocha cca 700 m²). Počet nákladních vozidel spojených s provozem recyklační linky je uvažován 10 voz/hod. v intervalu 8 hodin v denní době a to po dobu trvání rekonstrukce železničního svršku.

Při výstavbě bude docházet ke spotřebě technologické vody, a to zejména na kropení materiálu při hutnění náspů, kropení betonu, čištění spár, resp. čištění techniky před výjezdem ze staveniště. Zásobování vodou bude řešeno ze stávajících veřejných vodovodních řadů a hydrantů. Do lokalit bez stávající vodovodní sítě bude voda dle potřeby dovážena. (5–15 m³/den pro jedno zařízení staveniště). Srážkové vody vznikající jak v období výstavby, tak v době provozu železnice budou odváděny v místech náspů na okraj tělesa do příkopů (systém odvodnění trati).

V období výstavby bude elektrická energie spotřebovávána při provozu zařízení staveniště. Zařízení staveniště budou napojena na stávající rozvody nebo, u zařízení v mezistaničních úsecích, bude využito mobilních agregátů. V rámci provozu trať spotřebovává elektrickou energii pro napájení sdělovacích a zabezpečovacích zařízení, trakčního vedení, dispečerského ovládání, na osvětlení venkovního prostranství, elektrický ohřev výhybek, elektrické zařízení pro předtápění osobních vozů, přeložky silnoproudých rozvodů a zařízení apod. V rámci stavby bude zvýšena spotřeba elektrické energie pro nové a rekonstruované technologie. Max. soudobý příkon 756,33 kW, nový instalovaný příkon 1 275,13 kW.

Intenzita vlakové dopravy ve fázi provozu

Z hlediska objemu se očekává v osobní dopravě ve výhledovém stavu nárůst o cca 2-3 páry vlaků za den oproti současnému stavu. Detailní přehled stávajících a výhledových intenzit dopravy na trati /osobní vlaky, spěšné vlaky, manipulační vlaky, průběžné nákladní vlaky v jednotlivých úsecích (u stávajícího stavu Kostelec u Jihlavy – Třešť, Třešť – Sedlejev, Sedlejev – Telč, Telč – Dačice, Dačice – Slavonice), (u výhledového stavu Kostelec u Jihlavy – Třešť, Třešť – Sedlejev, Sedlejev – Telč, Telč – Černíč – Slaviboř, Černíč – Slaviboř – Dačice, Dačice – Dačice město, Dačice město – Slavonice)/ je uveden na str. 131, 132 oznámení.

Během realizace záměru budou vznikat odpady vázané na samotnou výstavbu a odpady vznikající v souvislosti s použitými technologiemi, mechanismy apod. Na staveništi a zařízení staveniště budou též vznikat komunální odpady. Objemově nejvíce odpadů bude tvořit výkopová zemina, vybouraný beton, stavební suť, živичný kryt, šterk ze železničního svršku, železo a ocel, dřevo, smýcené dřeviny. Původce odpadů zabezpečí využití nebo odstranění odpadů, které v rámci stavebních prací vzniknou a to tak, že veškeré odpady předá oprávněné osobě, která je oprávněna k nakládání s odpady. Odpady před jejich předáním oprávněným osobám budou shromažďovány utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií a zabezpečeny před znehodnocením. V rámci provozu tratě půjde především o odpad z odstraňování dřevin a bylinné vegetace v rámci údržby drážního tělesa a odpad spojený s běžnou údržbou a opravami drážních zařízení. S veškerými odpady bude nakládáno v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb. o odpadech, vyhl. č. 8/2021 Sb.

Mezi rizika spojená s provozem a umístěním zařízení lze uvést únik pohonných či stavebních hmot do půdy, případně do vody a jejich kontaminace (např. při rekonstrukcích mostních objektů a propustků). Možnost vzniku havárie s negativním dopadem na životní prostředí i zdraví lidí je možné omezit na minimum technickými a organizačními opatřeními. V případě skladování většího množství závadných látek (dle § 2 vyhlášky č. 450/2005 Sb.), tj. nad 1 000 l kapalné látky v zařízení (nad 2 000 l v přenosných obalech) či nad 2 000 kg pevné látky na zařízení staveniště bude pro příslušnou etapu výstavby zpracován havarijní plán.

II. Umístění záměru

Trat' č. 227 v úseku Kostelec u Jihlavy – Slavonice prochází nejen volnou krajinou s menší hustotou zalidnění (malá, venkovská sídla), ale v posuzovaném úseku přímo i městy (Třešť, Telč, Dačice, Slavonice). Záměr je realizován ve vnitrozemí ČR, přímé negativní vlivy přesahující státní hranice, tak nejsou předpokládány.

III. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí včetně úvah pro hodnocení zásad dle přílohy č. 2 k zákonu o EIA

Vlivy na obyvatelstvo včetně sociálně ekonomických vlivů

Ovlivnění území hlukem a emisemi lze očekávat zejména v souvislosti s výstavbou. V odborných studiích, které byly přílohou oznámení (v tomto případě hlukové a rozptylové studii) byly hodnoceny impakty hluku a emisí /zejména prachových částic/ z výstavby včetně recyklačních základen a provozu na železniční trati.

V období výstavby budou ovlivněni obyvatelé žijící v blízkosti samotného staveniště a obyvatelé žijící v okolí přístupových komunikací na staveniště (v rámci stavby bude probíhat přeprava stavebních materiálů a odpadů včetně materiálů určených k recyklaci). Negativním vlivům bude předcházet sestavený harmonogram prací a dodržování režimu výstavby tak, aby nepříznivé vlivy byly minimalizovány (např. přístupové komunikace budou v suchých obdobích roku pravidelně kropeny, bude zajištěno udržování sjízdnosti komunikací a jejich čištění, klopení ploch zařízení stavenišť v suchém a větrném počasí).

Vlivem rekonstrukce řešených úseků železniční tratě a nasazením moderních souprav dojde ke zlepšení hlukové zátěže a vibračních projevů. V noční době pak navíc dojde ke zlepšení akustické situace i díky přesunu průjezdů nákladních vlaků z noční do denní doby. Z výsledků modelového výpočtu imisí hluku způsobeného železniční dopravou na úseku rekonstruované tratě Kostelec – Telč – Slavonice nedochází k překračování platných hygienických limitů bez návrhu protihlukových opatření.

Vlivy na ovzduší a klima

Vlivem výstavby dojde k dočasnému lokálnímu ovlivnění kvality ovzduší, na kterém se bude podílet automobilová doprava (transport materiálu, stavební mechanismy) a vlastní plochy zařízení stavenišť včetně recyklační linky. V rámci stavby jsou uvažována 3 místa pro zřízení recyklační linky na štěrk – žst. Telč, Kostelec, Slavonice.

Při provozu bude využíváno skrápěcí zařízení, kterým bude prašnost eliminována. Provoz recyklační linky je uvažován max. 8 hodin denně (v době 8 – 16 hod.), ve výpočtu rozptylové studie je uvažováno s průměrným hodinovým výkonem 100 t/h (800 t/den).

Rozptylová studie (zpracovaná v červenci 2025 Mgr. Terezou Veselou) zahrnuje výpočet příspěvku k imisní situaci vyvolané provozem recyklačních linek na šterk, především tuhých znečišťujících látek (PM_{10} , $PM_{2.5}$) a dále NO_2 , benzen, benzo(a)pyren (z dopravy materiálu nákladními automobily).

V lokalitách recyklačních stanic jsou bezpečně dodrženy limity všech sledovaných znečišťujících látek. Z výsledků rozptylové studie vyplývá, že příspěvky dané realizací záměru k průměrným ročním koncentracím sledovaných látek jsou velmi nízké a na kvalitě ovzduší se prakticky neprojeví. V případě posuzovaného záměru (provozu mobilní recyklační linky) nedojde k překročení žádného z imisních limitů s dobou průměrování 1 kalendářní rok, příspěvky sledovaných znečišťujících látek jsou nižší než 1 % imisního limitu. Nejvyšší hodnoty byly vypočteny v případě 24hodinové koncentrace PM_{10} . Jedná se o jednotky $\mu g/m^3$. Vypočtené hodnoty (max. $22,2 \mu g/m^3$ v místě nejbližší obytné zástavby v žst. Telč – rodinný dům, parc. č. st. 2108/1, k. ú. Telč) porovnávány s imisními limity jsou maximální dosažené vypočtené koncentrace, kterých je dosaženo za nejnepříznivějšího provozu zdroje a povětrnostních podmínek v daném místě v okolí zdroje znečištění (převážně v zimním období při smogových situacích, kdy stavba/recyklace probíhat nebude). Lze konstatovat, že v reálném provozu budou dosahované koncentrace nižší. Vypočtené hodnoty nicméně ani v součtu s imisním pozadím nedosahují limitních hodnot.

Vypočtené hodnoty zahrnují opatření na snížení prachových emisí při realizaci stavby jako zkrápění při provozu recyklační linky, zvlhčování vstupního materiálu, zaplachtování nákladních automobilů při přejezdech, úklid a očista komunikací, zkrápění zpevněných ploch, překrytí skladovaného sypkého materiálu fóliemi, sítěmi, plachtami. Šíření prachových emisí tak bude výrazně eliminováno a s tím i negativní vliv na ovzduší, resp. zdraví obyvatel v širším okolí recyklační základny. Ovlivnění ovzduší bude jen ve fázi výstavby, a to na lokální úrovni. Po výstavbě bude železniční trať provozovaná bezemisním způsobem dopravy.

Dle provedeného vyhodnocení přínosu záměru ke zmírňování změny klimatu (mitigace) a vyhodnocení jeho odolnosti vůči klimatickým změnám (adaptace) je v provedeném hodnocení, které v červnu 2025 provedla RNDr. Jana Svobodová, PhD. uvedeno, že záměr je projektován tak, že počítá s extrémními klimatickými jevy, a vůči změnám klimatu je odolný. Díky elektrifikaci tratě dojde k výraznému úbytku emisí znečišťujících látek.

Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky

Posuzovaný záměr vyvolá hlukovou zátěž, jak v období vlastní realizace stavebních prací, tak v období provozu. Pro posouzení míry zátěže obyvatelstva byla vypracována hluková studie zpracovaná v září 2025 Ing. Tomášem Kozlem (PRAGOPROJEKT, a.s.), která hodnotí stav vypočtený v 57 bodech (hygienicky chráněných objektech) jak z procesu výstavby včetně silniční dopravy z/na zařízení staveniště tak z provozu, a to před revitalizací trati i po jejím provedení. Součástí této studie je hodnocení vibračních projevů.

Pro přepravu materiálu bude přednostně využívána doprava po železnici (návoz kolejnic, strojní odtěžení kolejového lože, demontované kolejové pole, nové pražce, doplnění šterku). Dopravní trasy pro návoz a svoz stavebního materiálu v rámci této stavby jsou navrhovány po silnicích: I., II., III. třídy a po místních komunikacích.

Stavební práce a provoz stavebních mechanismů budou probíhat v časovém rozmezí mezi 7 až 21 hodinou. Práce v nočních hodinách nejsou uvažovány. Z modelového výpočtu hlukové studie vyplývá, že hygienické limity pro hluk ze stavební činnosti budou plněny i při působení všech pracovních strojů ve stejnou dobu (současné nasazení všech strojů po celých 8 hodin pracovní

směny není reálné, a tak jsou výpočty v rámci této hlukové studie na straně bezpečnosti). Během procesu výstavby je počítáno s provozem tří recyklačních linek v době 8 hodin v denní době v prostoru železničních stanic Kostelec, Telč a Slavonice. Recyklační linky se nachází v dostatečné vzdálenosti od bytové zástavby.

Hygienické limitní hodnoty pro hluk z dopravy na drahách (68 dB v denní a 63 dB v noční době) nebudou dle provedených výpočtů překročeny, tudíž u dotčené obytné zástavby nejsou navržena žádná protihluková opatření.

Pro výhledový stav v roce 2029, tj. stav po zprovoznění posuzovaného záměru (aktivní varianta) byly v denní době vypočteny nejvyšší hodnoty u stavby pro dopravu č.p. 82 v Hodicích (55,6 dB) a u RD č.p. 50 v Sedlejšově (55,5 dB), v noční době byly nejvyšší hodnoty hluku z provozu vypočteny u RD č.p. 50 v Sedlejšově (47,3 dB) a u stavby pro dopravu č.p. 82 v Hodicích (47,2 dB). Nejvyšší hodnoty pro hluk z výstavby, která bude probíhat v denní době od 7:00 do 21:00 byly vypočteny u stavby pro dopravu č.p. 156, Masarykova ulice v Telči, a to 64,6 dB (limit 65 dB), u RD č.p. 42 ve Velkém Pěčíně, a to 63,3 dB (limit 65 dB). Nejvyšší vypočtená hodnota ze silniční dopravy (z/na zařízení staveniště) byla vypočtena u RD č.p. 36 ve Velkém Pěčíně, a to 57,6 dB (limit 68 dB). Nadlimitní hlukovou zátěží nebude zasažena nejbližší obytná zástavba ani v případě rozvodu (trafostanice 22/0,4kV se záložním zdrojem elektrické energie) plánovaných ve Slavonicích, Dačicích, Slaviboři a Telči.

Vlivem rekonstrukce řešených úseků železniční tratě dojde ke zlepšení hlukové zátěže. V noční době pak navíc dojde ke zlepšení akustické situace i díky přesunu průjezdů nákladních vlaků z noční do denní doby. Dle výpočtů hlukové studie nedochází provozem rekonstruované železniční tratě Kostelec – Telč – Slavonice k překračování platných hygienických limitů bez návrhu protihlukových opatření.

Na revitalizované trati Kostelec - Telč - Slavonice bude ve stanicích Slavonice, Telč a Dačice docházet k odstávám. Na základě podkladů o akustických vlastnostech odstavených vlakových jednotek byla stanovena minimální vzdálenost od obytné zástavby tak, aby nedocházelo k překračování platných hygienických limitů. Je možné předpokládat, že v případě odstavy v denní době (od 6:00 do 22:00) nebude docházet k překračování platných hygienických limitů (50 dB) v chráněných venkovních prostorech stavby nacházející se ve větší vzdálenosti než 30 m od zdroje hluku odstavené jednotky. V případě odstavy v noční době (od 22:00 do 6:00), nebude docházet k překračování platných hygienických limitů (40 dB) v chráněných venkovních prostorech stavby nacházející se ve větší vzdálenosti než 90 m od zdroje hluku odstavené jednotky.

Dle v květnu 2025 provedeného měření vibrací, vyvolaných průjezdy osobních vlakových souprav na železniční trati, v místech MV1 - Radkov č.p. 42 a MV2 - Jezdovice č.p. 82 došlo k prokazatelnému překročení hygienických limitů pro denní i noční dobu, tj. 81 dB a 78 dB. Naměřené vysoké hodnoty včetně připočtených nejistot měření u MV1 84,4 dB v době denní (osa Z) a 90,4 dB v době noční (osa Y), u MV2 84,9 v době denní (osa Z), 81,9 v době noční (osa Z) jsou způsobeny malou vzdáleností měřících míst od hodnocené trati, stykovým napojením kolejnic a špatným stavem tratě. U měřícího místa MV 1, kde byly naměřeny nejvyšší hodnoty hladin zrychlení vibrací bylo navrženo opatření v podobě antivibrační rohože o délce cca 60 m. V úseku Dačice – Slavonice v říjnu 2025 naměřené hodnoty zrychlení vibrací u všech vlakových souprav v měřených místech (M1 - Mánesova 373, Slavonice, M2 – Julia Fučíka 317, Slavonice) prokazatelně splňují hygienický limit 78 dB pro noční dobu i hygienický limit ve výši 81 dB pro denní dobu, stanovený v souladu s Nařízením vlády č. 272/2011 Sb. Po rekonstrukci tratě lze očekávat nižší projev vibrací z důvodu lepších vlastností železničního spodku a zejména železničního svršku a uplatnění pružného bezpodkladnicového uchycení na

betonových pražcích.. Pozitivní vliv z hlediska vibrací bude mít i nasazení moderních vlakových souprav.

V rámci realizace záměru nebudou provozovány žádné trvalé zdroje ionizujícího záření. V souvislosti s novými trolejovými rozvody lze zmínit elektromagnetická pole. Ta však dle zkušeností ze stávajících provozů nedosahují hodnot hygienických limitů, stanovených z hlediska ochrany zdraví před neionizujícím zářením. Hodnoty elektromagnetických polí prudce klesají se zvětšující se vzdáleností od zdroje.

Vlivem zlepšení technických parametrů trati (především úprava železničního svršku, výměna tuhého podkladnicového upevnění za pružné bezpodkladnicové) a provozování modernějších vlaků u kterých lze předpokládat tišší podvozky dojde ke snížení hlučnosti a vibrací.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Trasa záměru kříží 4 významné vodní toky podle vyhlášky č. 178/2012 Sb. (Jihlava, Třeštský potok, Moravská Dyje, Vápovka) a zasahuje do záplavových území těchto vodních toků. Záměr nezasahuje do území chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV)

Rekonstruovaná železniční trať cca v ev. km 76,1-90,3 prochází ochranným pásmem povrchového vodního zdroje s názvem Rantířov povrchový zdroj Jihlava (stupeň OPVZ 3). Dále v úseku cca ev. km 51,3-61,85 prochází trať ochranným pásmem podzemního vodního zdroje s názvem Radkov vrty HV1, HV4, R3 (stupeň OPVZ 2b). Vzhledem k charakteru a rozsahu záměru nelze předpokládat jejich negativní ovlivnění.

Z vyhodnocení záměru z hlediska směrnice o vodách (2000/60/ES) vyplývá, že vzhledem k charakteru a umístění stavby, organizaci výstavby, stavebním činnostem a při bezpodmínečném dodržení všech uvedených opatření během výstavby i v době provozu nebude tímto záměrem zhoršován ekologický potenciál/stav a chemický stav útvar povrchových vod. Nepředpokládá se jak při realizaci, tak při provozu negativní ovlivnění kvantitativního stavu dotčených podzemních útvarů (Krystalinikum v povodí Jihlavy, Krystalinikum v povodí Dyje – západní část).

Negativní vlivy mohou být spojeny pouze s havarijnými stavy souvisejícími se samotnou stavbou, např. při rekonstrukcích mostních objektů a propustků (únik pohonných látek nebo stavebních materiálů do půdy, resp. podzemní vody apod.). K prevenci těchto havárií jsou navrženy podmínky a opatření (viz kapitola B.I.6.), při jejichž dodržení bude sníženo riziko možné havárie na minimum. V případě úniku znečišťujících látek je třeba postupovat dle platného havarijního plánu, který bude součástí dalších stupňů přípravy projektové dokumentace. Při dodržení uvedených podmínek a opatření není dán předpoklad negativního ovlivnění vodních toků, vodních ploch ani vodních zdrojů.

Vlivy na půdu

Dle vydaného územního rozhodnutí je udělen souhlas k trvalému odnětí zemědělského půdního fondu o výměře 3,2509 ha. Dále dojde k dočasnému záboru zemědělského půdního fondu o výměře 1,0660 ha. Celkový rozsah odnětí zemědělské půdy ze ZPF je 4,3169 ha. V současně navrhovaném projektovém řešení došlo k úpravám a zpřesnění stavebních prací a z tohoto důvodu bylo aktualizováno i vyčíslení záborů. U trvalého záboru ZPF došlo k poklesu ploch na 2,0040 ha. Naopak došlo ke zvýšení u dočasného záboru ZPF do 1 roku na 8,5322 ha, což je dáno především naprojektováním ploch pro zařízení staveniště a přístupových komunikací.

Skrývka svrchní kulturní vrstvy půdy z ploch určených k dočasnému záboru bude uchována na deponiích tak, aby nedocházelo k jejímu znehodnocení (zaplevelení, odcizení apod.), do doby zpětného navrácení na plochy dotčené zábořem. Skrytou podorniční vrstvu je možné využít ve

stavbě jako svrchní vrstvu při rekultivaci dotčených ploch, k ohumusování svahů a finálních vegetačních úpravách.

Dochází k dotčení pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL). Dočasný zábor PUPFL do jednoho roku je vyčíslen na 0,8089 ha (plocha potřebná pro pohyb mechanizace, uložení materiálu, terénní úpravy atd.). Bude také nutný trvalý zábor pozemků PUPFL o výměře 0,3004 ha. Po dokončení stavby, před koncem platnosti dočasného odnětí a před její kolaudací, požádá investor orgán státní správy lesů o trvalé odnětí PUPFL, na částech lesních pozemků, které již nebudou do budoucna plnit funkce lesa, a to na základě geometrického zaměření stavby. Ovlivnění bude lokální.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Stávající těleso železniční trati tvoří antropogenní sedimenty. Charakter navážek může být značně heterogenní, a to jak v zrnitostním složení, tak v jejich mocnostech. Stavba prochází chráněným ložiskovým územím Dačice (stavební kámen). Do dobývacího prostoru trať nezasahuje.

Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy, biologickou rozmanitost

Přílohou oznámení byl Přírodovědný průzkum (zpracovatel Sagasta s.r.o. – RNDr. Jaroslav Bosák, Pavel Čtvrtlík, Mgr. Jan Vrbický, červen 2025) navazující na již dříve provedené průzkumy (FIALOVÁ & KOS 2020), které již byly podkladem pro předchozí zjišťovací řízení. Floristický průzkum území byl v průběhu roku 2023 (27. a 28. 6. a 10. 8. 2023) prováděn formou pochůzek se zaměřením na prověření výskytu zvláště chráněných druhů cévnatých rostlin. Vzhledem k tomu, že trasa záměru byla podrobně botanicky prozkoumána též v průběhu června a července 2020 (Fialová 2020), byl tento botanický průzkum zaměřen na ověření aktuálního výskytu zvláště chráněných druhů (a případně i druhů uvedených v červeném seznamu cévnatých rostlin ČR) a také na výskyt invazních neofytů. V případě živočichů proběhl průzkum v roce 2025.

V kategorii ohrožený byly průzkumem potvrzeny druhy (oměj pestrý - vyskytuje se v nivě Třeštského potoka v blízkosti Lučního rybníka mezi Salavicemi a Kostelcem u Jihlavy v km 19,91 – 2,0, tařice skalní - vyskytuje se na stěně skalního zářezu v blízkosti Slaviboře v km 60,94), v kategorii kriticky ohrožený (divizna ozdobná – vyskytuje se na svazích kamenitého zářezu mezi sídly Urbaneč a Hradištko).

V důsledku terénních úprav a mýcení dřevin bude pro fázi realizaci stavby nezbytné udělení výjimky z ochranných podmínek též u dalších zvláště chráněných druhů (v kategorii silně ohrožený - blatnice skvrnitá, skokan zelený, kuňka obecná, ještěrka obecná, slepýš křehký, v kategorii ohrožený – čmeláci rodu *Bombus*, ropucha obecná, užovka obojková, tuhýk obecný, veverka obecná).

Rekonstrukcí mostních objektů nedojde ke zhoršení stávajícího stavu (migrační prostupnost zůstane zachována). Lze předpokládat ztraktivnění stavebních objektů pro migraci živočichů (migrační lavice). V krátkých úsecích trať dvakrát kříží migrační koridor zvláště chráněných velkých druhů savců. Poprvé je to v km 76,1 – 77,1 mezi obcemi Hodice a Sedlejev, podruhé pak v km 41,5 – 43,5 u Mutišova. V žádném z nich není místo křížení vyhodnoceno jako kolizní. Jako problematické byt' z hlediska nepřímého ovlivnění záměrem se jeví možné rozšíření některých invazivních druhů rostlin, a to v souvislosti s prováděním zemních prací, pohybem stavební mechanizace případně změnou stanovištních podmínek. V této souvislosti je třeba uvést, že řada druhů invazních rostlin je již v území přítomná (křídlatky, netýkavky).

Jedná se o stávající železniční trať délky 53 km. Území je značně heterogenní a tedy i biologicky rozmanité. Mezi Slavonicemi a Dačicemi prochází železniční trať zemědělskou krajinou s rozsáhlými polními ekosystémy. Hodnotný je úsek mezi Dačicemi a Telčí, v němž železnice vede při okraji nivy Moravské Dyje respektive ji několikrát kříží a v němž jsou zastoupeny rozsáhlé plochy přírodních a přírodě blízkých biotopů. Nezanedbatelná je přítomnost skalních masívů. V úseku mezi Telčí a Kostelcem u Jihlavy převažuje zemědělská krajina, výraznější je zde vliv lidského osídlení, nicméně i zde lze zaznamenat celou řadu hodnotných biotopů, často vázaných na soustavu rybníků, podél kterých trať prochází. Trať zde vede podél nivy Třeštského potoka a kříží nivu Jihlavy.

V celém úseku železnice kříží několik vodních toků. Nejvýznamnějšími vodními toky jsou Moravská Dyje, Jihlava a Třeštský potok, dále Slavonický potok, Mutišovský potok, Bolíkovský potok, Liděrovický potok, Lačnovský potok, Myslibořský potok, Sedlejevský potok a celá řada drobných bezejmenných toků. Železnice také prochází po břehu několika rybníků (Černíčský, Vaňovský, Jezdovický a Luční). Lesy doprovází železnici v zemědělské krajině spíše fragmentárně. V úseku mezi zastávkou Peč a Urbančí prochází trať lesním komplexem v okolí Urbanečského vrchu. V úseku mezi Dačicemi a Černíčí se železnice vine na úbočí skal a prudkých svahů s lesními porosty. Dalším lesním komplexem prochází železniční těleso mezi obcemi Sedlejev a Hodice.

Předmětný záměr zasáhne do významných krajinných prvků (VKP) – vodní toky, údolní nivy a lesy. Během stavby dojde k zásahům do koryta vodních toků či kácení břehových porostů. Vzhledem k rozsahu těchto zásahů a navržených opatření se při revitalizaci tratě, která je v území již plně stabilizována se nepředpokládá negativní vliv na tato VKP (při realizaci mostních objektů bude minimalizován pohyb stavební techniky v korytě toků, doplňování provozních kapalin nebude prováděno v blízkosti vodních toků, kácení lesních porostů bude omezeno na nezbytné minimum). Konkrétní rozsah bude upřesněn během dalšího podrobnějšího rozpracování projektové dokumentace. S ohledem na charakter záměru a navržená opatření k minimalizaci negativních vlivů lze konstatovat, že ekologicko-stabilizační funkce významných krajinných prvků zůstanou zachovány.

Na území Slavonic je vymezeno VKP U sv. Ducha, které zahrnuje alej podél křížové cesty vedoucí ke kostelu Božího Těla a sv. Ducha. Tato alej začíná severně od oblouku železničního tělesa ve Slavonicích. Další VKP je situováno v mokřadech mezi Salavicemi a Lučním rybníkem. Registrovaný VKP Veselík nebude stavbou dotčen ani negativně ovlivněn.

Železnice v celé své délce kříží skladebné prvky územního systému ekologické stability. Rekonstrukcí mostních objektů dojde ke zlepšení stávajícího stavu a zatraktivnění stavebních objektů pro migraci živočichů, projektová dokumentace respektuje navržená doporučení uvedená v kapitole (doplnění migračních lavic).

Památné stromy (Dubové stromořadí u Jezdovic) nebudou při výstavbě negativně ovlivněny. Stromořadí se nachází po levé straně silnice z Jezdovic do Třeště. V tomto železničním úseku dojde k pokládce kabelů v prostoru mezi rybníkem a tratí. Vzhledem k prováděným pracím a dostatečné vzdálenosti od předmětných stromů se nepředpokládá negativní vliv. V rámci stavby dojde ke kácení dřevin v nezbytně nutném rozsahu. V území dotčeném stavbou byla provedena inventarizace dřevin (káceno a mýceno bude 1207 ks stromů, z toho 1017 ks vyžaduje povolení, 185 803 m² porostů a křovin, z toho 175 788 m² vyžaduje povolení). Do vydaného územního rozhodnutí (MMJ/SU/56411/2022-JaK) byla sice povolení ke kácení spolu s náhradní výsadbou již zahrnuta, ale vzhledem k uplynulé době, kdy se změnila situace v krajině (kácení, nebo výskyt nových náletových dřevin), změně parametrů dřevin v průběhu času, ale i s ohledem na změnu technického řešení záměru bude povolení kácení předmětem JES, který bude vydávat

Krajský úřad Kraje Vysočina a společného rozhodnutí, které dle § 83 odst. 9 zákona č. 114/1992 Sb. bude vydávat Krajský úřad Jihočeského kraje.

Stávající těleso železniční trati vedoucí po břehu Černíčského rybníka tvoří hranici přírodní památky Černíč. Zároveň se nachází v jejím ochranném pásmu. V úseku mezi sídly Urbaneč a Dačice vede po okraji, resp. kříží přírodní památku Moravská Dyje. Záměr Revitalizace trati Kostelec – Telč – Slavonice zasahuje také do území evropsky významné lokality Moravská Dyje (Natura 2000). Příslušné orgány ochrany přírody a krajiny (Krajský úřad Jihočeského kraje a Krajský úřad Kraje Vysočina) v souladu s § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, vyloučily významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality. Na ostatní zvláště chráněná území nebude mít realizace záměru negativní vliv. Záměr nezasahuje do přírodního parku.

Vlivy na krajinu

Jednokolejná regionální dráha (trať č. 227) prochází zájmovým územím v délce 53 km. Těleso železnice je v území dlouhodobě stabilizováno a nepředstavuje výraznější rušivý prvek. V úseku mezi Kostelcem a Telčí prochází zemědělskou krajinou (významněji se projevují sídla, rybníky). Úsek mezi Telčí a Dačicemi je veden okrajem nivy Moravské Dyje. V úseku mezi Dačicemi a Slavonicemi prochází trať zemědělsky intenzivně využívanou krajinou.

Realizace záměru bude probíhat zejména ve stávajícím železničním náspu. Ovlivnění krajinného rázu lze předpokládat realizací trakčního vedení umístěného po cca 30-60 m a stanic BTS (výstavba anténního systému), které budou svou provedením max. výšky 30 m lokálně ovlivňovat krajinný ráz, neboť se vymykají z měřítka okolní zástavby a budou se uplatňovat i z hlediska dálkových pohledů

U stožáru BTS projektovaného na poz. p.č. 2918/6 v k.ú. Telč, který se nachází na samé hranici ochranného pásma MPR (je umístěn v lokalitě se vzrostlou zelení, kterou bude částečně kryt), bylo v oznámení zmíněno přípustné závazné stanovisko orgánu státní památkové péče Městského úřadu Telč ze dne 08.06.2021, čj. 4075/2021ORÚP. Vzhledem k tomu, že se jedná o objekt na samé hranici ochranného pásma městské památkové rezervace (MPR) a vzhledem k jeho proporcím, se orgán státní památkové péče domnívá, že plánovaný stožár negativně neovlivní pohled na MPR Telč.

Pro zmírnění vizuálního projevu je u těchto objektů, které jsou součástí systému zajišťujícího bezpečný provoz na železnici, orgány ochrany přírody (Magistrát města Jihlavy, Městský úřad Dačice) požadováno konkrétní barevné provedení:

Magistrát města Jihlavy, odbor životního prostředí udělil v závazném stanovisku (ze dne 04.10.2021 pod čj. MMJ/OŽP/179534/2021-DvO) souhlas se stavbou a činností, která by mohla snížit nebo změnit krajinný ráz při akceptování následující podmínky vztahující se ke krajinnému rázu: Stožáry BTS budou o výšce max. 30 m a budou opatřeny nátěrem matné světle šedé barvy, jejich umístění nesmí být měněno oproti předložené PD.

Městský úřad Dačice, odbor životního prostředí vydal v závazném stanovisku ze dne 29.07.2021 pod čj. DACI/17457/21/OŽP souhlas se změnou krajinného rázu pro stavbu v části, která se nachází na území správního obvodu MěÚ Dačice v katastrálním území Velký Pěčín, Dačice, Urbaneč, Dolní Bolíkov, Mutišov a Slavonice za podmínek: Barevné provedení stožárů BTS v katastrálním území Velký Pěčín, Dačice, Urbaneč, Mutišov a Slavonice bude zelené s technologickým domkem (TD typ 1) se sedlovou střechou. V katastrálním území Dolní Bolíkov bude realizována stromová BTS (umělý strom např. typ borovice).

V katastrálním území Urbaneč přistoupil investor na variantní řešení umístění stožáru BTS (posunutí stožáru v ose východním směrem na hranici lesního pozemku). Původně navržený stožár BTS byl z městské památkové zóny Dačice přemístěn k hlavní železniční stanici Dačice (poz. p.č. 2843/1).

Orgán státní památkové péče Městského úřadu Dačice ve svém závazném stanovisku (ze dne 14.05.2025, čj.: DACI/6285/21/OKC) označil záměr (v rozsahu ORP Dačice) jako přípustný včetně umístění jednoho stožáru BTS v ochranném pásmu městské památkové rezervace Slavonice na pozemku parc. č. 9406/1 v k.ú. Slavonice.

K nyní probíhajícímu zjišťovacímu řízení se z orgánů ochrany přírody obcí s rozšířenou působností, příslušných z hlediska ochrany krajinného rázu (§ 12 zákona č. 114/1992 Sb.) vyjádřil pouze Magistrát města Jihlavy, dle kterého nedojde revitalizací železnice ve stejné trase ke změně jejich projevů v území. U základnových stanic, stožárů průměrné výšky 30 m je ve vyjádření uvedeno, že projev byl již vyhodnocen jako málo významný a akceptovatelný.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

K demolici jsou spolu s mostem u Salavic v ev. km 3,057, vybraných železničních přejezdů a propustků navrženy též betonový přístřešek s pultovou střechou z plechové krytiny v žst. Slaviboř, výpravní budova v žst. Sedlejev, ocelový přístřešek s pultovou střechou z plechové krytiny v zastávce Třešť město. Demolovaná budova a přístřešky budou nahrazeny novými objekty. Záměr prochází ochranným pásmem městské památkové zóny Dačice, ochranným pásmem historického centra Telče. Záměr nezasahuje do nemovitých kulturních památek. V zájmovém území se nacházejí významné archeologické lokality. V případě archeologického nálezu bude proveden záchranný archeologický průzkum.

2. Úkony před vydáním rozhodnutí

Krajský úřad Kraje Vysočina, odbor životního prostředí a zemědělství obdržel dne 6. 1. 2026 oznámení záměru „Revitalizace trati Kostelec – Telč - Slavonice“ od oznamovatele (Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha, IČO 70994234 podané prostřednictvím zmocněného zástupce (SAGASTA s.r.o., IČO 04598555, Novodvorská 1010/14, 142 00 Praha). Oznámení na záměr, který zasahuje do území Kraje Vysočina a Jihočeského kraje bylo předloženo Krajskému úřadu Kraje Vysočina, v jehož územním správním obvodu je navržena převážná část záměru, a který tak jako příslušný úřad zajišťuje posuzování (§ 23 odst. 11 zákona o EIA). Dopis o zahájení zjišťovacího řízení byl spolu s oznámením rozeslán dne 8. 1. 2026 pod čj. KUJI 1961/2026 OZPZ 73/2026. Oznámení bylo zveřejněno na internetu v informačním systému EIA (http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_VYS1372) a informace o něm byla zveřejněna dle § 16 zákona o EIA dne 12. 1. 2026 na úředních deskách dotčených krajů: Kraje Vysočina a Jihočeského kraje.

Zveřejnění na úředních deskách obcí bylo provedeno dne 12. 1. 2026 (Cejle, Jezdovice, Třešť, Hodice, Sedlejev, Žatec, Mysliboř, Telč, Strachonovice, Černíč, Dačice, Kostelní Vydří, Peč, Cizkrajov, Písečné, Slavonice), dne 13. 1. 2026 (Kostelec), dne 14. 1. 2026 (Radkov).

3. Podklady pro rozhodnutí

Oznámení zpracované v lednu 2026 dle přílohy č. 3 zákona o EIA (člen řešitelského týmu společnosti Sagasta s.r.o. RNDr. Bc. Jaroslav Bosák, MBA je držitelem autorizace dle § 19 odst. 1 zákona o EIA). Přílohy k oznámení: Hluková studie a měření vibrací zpracovaná v září 2025 Ing. Tomášem Kozlem (PRAGOPROJEKT, a.s.). Rozptylová studie zpracovaná Mgr. Terezou Veselou v červenci 2025. Přírodovědný průzkum zpracovaný RNDr. Jaroslavem Bosákem, Mgr.

Janem Vrbickým, Mgr. Pavlem Čtvrtlíkem v červnu 2025. Přehled kácených dřevin, inventarizace. Vyhodnocení záměru z hlediska Směrnice o vodách (2000/60/ES) zpracované RNDr. Janou Svobodovou v červnu 2025. Vyhodnocení záměru z hlediska změn klimatu zpracované RNDr. Janou Svobodovou v červnu 2025. Vyjádření uvedená v bodu 4.

4. Seznam subjektů, jejichž vyjádření k oznámení příslušný úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení

Ministerstvo zdravotnictví vydalo vyjádření dne 9. 2. 2026, č.j. MZDR 3717/2026-4/OVZ

Krajský úřad Kraje Vysočina, odbor životního prostředí a zemědělství vydal vyjádření dne 10. 2. 2026, č.j. KUJI 13902/2026 OZPZ 267/2026 z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny

Krajský úřad Kraje Vysočina, odbor životního prostředí a zemědělství vydal vyjádření dne 2. 2. 2026, č.j. KUJI 10343/2026 OZPZ 982/2023 z hlediska zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech

Krajský úřad Kraje Vysočina, odbor životního prostředí a zemědělství vydal vyjádření dne 6. 2. 2026, č.j. KUJI 13096/2026 OZPZ 168/2026 z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu

Krajský úřad Kraje Vysočina, odbor životního prostředí a zemědělství vydal stanovisko dne 3. 2. 2026, č.j. KUJI 10767/2026 OZPZ 254/2026/Rů z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší

Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví vydal vyjádření dne 6. 2. 2026, č.j. KUJCK 4469/2026 z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny

Magistrát města Jihlavy, odbor životního prostředí vydal vyjádření dne 9. 2. 2026, č.j. MMJ/OŽP/10276/2026-DvO z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny

Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Telči vydal vyjádření dne 27. 1. 2026, č.j. NPU-372/2159/2026

Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje se sídlem v Českých Budějovicích vydala dílčí vyjádření dne 26. 1. 2026, č.j. KHSJC 00712/2026/HOK JH-TA

Město Slavonice vydalo vyjádření dne 3. 2. 2026, zn. 382/2026/SÚ

Obec Cejle vydala vyjádření dne 12. 1. 2026, zn. 7/2026

Veřejnost, dotčená veřejnost se k oznámení záměru nevyjádřila.

5. Vypořádání vyjádření obdržených v průběhu zjišťovacího řízení

Ministerstvo zdravotnictví (MZD) sdělilo, že požaduje záměr projednat dle zákona o EIA s tím, že nebyly splněny požadavky Ministerstva zdravotnictví ze dne 10. 9. 2025, č.j. MZDR 20984/2025-3/OVZ na hlukové posouzení dopravy související se stavební činností, na upřesnění hodnocení recyklačních linek a jejich samostatného hodnocení. Ministerstvo zdravotnictví požaduje:

Ověřit správnost uvedených výsledků hluku ze stavební činnosti, neboť s ohledem na použité hlukové parametry jednotlivých pracovních strojů nelze vyloučit možnost jejich zkreslení či podhodnocení.

Posoudit dopravu související se stavební činností na dotčených komunikacích, které budou využívány jako trasy pro výstavbu záměru. Hodnocení bude zahrnovat popis stávajícího stavu dopravy, vyhodnocení vlivu záměru a jejich vzájemné porovnání, ze kterého bude zřejmé, zda v důsledku stavební činnosti dojde k významnému nárůstu intenzit dopravy a s tím související hlukové zátěže. Doprava související se stavební činností bude současně hodnocena jako součást hluku ze stavební činnosti v areálu. Celková hluková zátěž bude stanovena součtem příspěvků jednotlivých stavebních zdrojů, tj. dopravy, stavebních strojů, technologií a recyklačních linek, přičemž výsledky budou prezentovány jak souhrnně, tak s rozlišením podílu jednotlivých složek. Výsledky hodnocení budou prezentovány jak souhrnně, tak s rozlišením podílu hluku z dopravy a z ostatních stavebních zdrojů.

Upřesnit, zda recyklační základny budou hodnoceny jako součást stavební činnosti či samostatný stacionární zdroj hluku. V této souvislosti budou posouzeny jednotlivé technologické procesy na recyklační lince (drcení, třídění, násyp, výsyp, přesyp, skladování materiálu) a stanoveny odpovídající hygienické limity hluku. MZD doporučuje recyklační základny hodnotit samostatně, vzhledem k navazujícímu řízení ve věci vydání závazného stanoviska k povolení provozu recyklační základny k úpravě a využití stavebních a demoličních odpadů.

Z hlediska hodnocení hlukové a vibrační zátěže je nutné zahrnout do hodnocení a případného návrhu opatření k omezení negativních vlivů, tedy i antivibračních opatření objekt rodinného domu na ulici Julia Fučíka č.p. 383 ve Slavonicích.

Pro ověření správné aplikace hygienických limitů hluku MZD požaduje doplnit grafický podklad (např. koordinační situaci), z něhož bude přehledně patrné směrové vedení železniční trati ve stávajícím a navrhovaném stavu, včetně vyznačení případných změn oproti původnímu vedení trasy.

V závěru MZD uvedlo, že pro objektivní posouzení záměru z hlediska ochrany veřejného zdraví je nutné zohlednit všechny výše uvedené skutečnosti a doplnit předložené podklady tak, aby bylo možné záměr posoudit v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb. a s ohledem na zájmy chráněné orgány ochrany veřejného zdraví s tím, že dokumentace pro navazující řízení musí obsahovat aktualizovanou akustickou studii, která ověří předpoklady očekávaných hlukových dopadů záměru, která bude predikovat, že hluk z provozu záměru, včetně hluku ze stávajících zdrojů hluku v dotčeném území a související dopravy, nebude nepřekračovat hygienické limity hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

Vypořádání:

Připomínky uplatněné ve vyjádření MZD konzultoval příslušný úřad se zástupcem oznamovatele, který dne 19. 2. 2026 zaslal k těmto komentář. Vypořádání připomínek provedl příslušný úřad i na základě takto upřesněných informací.

Akustické parametry jednotlivých strojů a zařízení jsou uvedeny v tab. 4 hlukové studie. Jedná se o hodnoty dle katalogových listů (garantované výrobcem), případně přímo naměřené. Po provedení kontroly údajů a opětovném ověření konstatuje zpracovatel hlukové studie, že výsledky zkresleny ani podhodnoceny nejsou.

Stavební činnost (proces výstavby) je hodnocena jako celek (hluk z dopravy, recyklační linky, používaných strojů a zařízení), přičemž je konstatováno, že nedochází vlivem stavební činnosti k překračování limitních hodnot. Z toho důvodu nebylo provedeno hodnocení jednotlivých činností samostatně. Staveništní doprava je v co největší míře směřována mimo obytnou zástavbu, přednostně bude využívána pro přepravu materiálu doprava po železnici (návoz kolejnic, strojní odtěžení kolejového lože, demontované kolejové pole, nové pražce, doplnění šterku). Stavební postup a harmonogram prací je navržen tak, aby docházelo k zatížení okolí co možná nejméně a co nejkratší dobu. V rámci stavby je uvažováno s průjezdem 10 nákladních vozidel za hodinu na okolních dotčených komunikacích. Vyčíslení příspěvku z dopravy spojené se zásobováním stavby upřesnil zástupce oznamovatele na příkladu komunikace II/406 v úseku mezi Slavonicemi a Dačicemi (sčítací úsek 2-2780). Jedná se o úsek, který bude dle navrženého plánu organizace výstavby jedním z nejzatíženějších úseků staveništní dopravou po dobu výstavby a současně jde o úsek s nejnižší běžnou intenzitou dopravy (v porovnání s úseky Telč – Kostelec a Telč – Dačice). V roce 2020 zde bylo nasčítáno celkem 1542 vozidel (OV-1319, NV-223). Při rozdělení na denní a noční dobu dle manuálu Výpočet hluku z automobilové dopravy, Aktualizace metodiky Manuál 2018, verze 2020 je na dané komunikaci celkem 1198 OV a 193 NV v denní době. Při navýšení nákladní dopravy o 10 NV/hodinu během pracovní směny vzroste hluk o 0,9 dB. Čím vytíženější komunikace bude, tím menší bude nárůst hluku způsobený staveništní dopravou.

Recyklační základna, jak je popsáno v hlukové studii je hodnocena jako součást procesu výstavby. Jedná se o mobilní recyklační linky, které jsou v daných lokalitách navrženy v rámci projektové přípravy. Jejich provoz je podmíněn probíhajícími pracemi a recyklováním materiálu z revitalizace trati Kostelec - Telč – Slavonice. Příslušný úřad tak ve shodě s názorem zástupce oznamovatele neshledává důvod ji hodnotit jako samostatný stacionární zdroj. Akustický výkon recyklační linky je stanoven pro nejhlučnější práce, tudíž není potřeba vyhodnocovat jednotlivé fáze procesu recyklace. Akustické parametry a údaje o provozu recyklačních linek jsou uvedeny v hlukové studii včetně závěru, kde je konstatováno, že recyklační linky se nachází v dostatečné vzdálenosti od objektů obsahujících bytové jednotky, takže jejich provozem nebude docházet k překračování platných hygienických limitů. Provozovatel recyklační linky bude disponovat platným povolením provozu pro daný kraj, případně je povinností zhotovitele stavby si povolení zajistit.

Ke stavu o měření vibrací v objektu na ulici Julia Fučíka ve Slavonicích upřesnil zástupce oznamovatele, že poznámka v oznámení na str. 157 ohledně objektu na adrese Julia Fučíka 383 byla převzata z protokolu o měření vibrací. Tato poznámka byla vložena na základě nedostupnosti zmiňovaného objektu a odůvodnění, proč bylo měřeno ve vzdálenějším objektu. Měření bylo provedeno na adrese Julia Fučíka 317. Vzdálenost tohoto objektu od osy koleje je 14 m. Naměřené hodnoty vibrací jsou u tohoto objektu splněny s rezervou cca 18 dB. Lze tedy předpokládat, že u objektu Julia Fučíka 383 (vzdálenost od osy koleje 10 m) budou hygienické limity také splněny a není třeba provádět žádná antivibrační opatření (po rekonstrukci trati lze očekávat nižší projev vibrací, než je tomu v současné době). Ohledně naměřených hodnot v Jezdovicích (měřící místo MV2) konstatoval zástupce oznamovatele, že vzhledem ke vzdálenosti 22, 5 m od železniční trati zde budou hygienické limity splněny po rekonstrukci trati. Po rekonstrukci trati lze očekávat nižší projev vibrací, než je tomu v současné době z důvodu lepších vlastností železničního spodku a zejména železničního svršku a uplatnění pružného bezpodkladnicového uchycení na betonových pražcích. Pozitivní vliv z hlediska vibrací bude mít i nasazení moderních vlakových souprav.

K aspektu směrového a výškového řešení zástupce oznamovatele uvedl, se jedná o rekonstrukci trati ve stávající stopě vedení trati. Z tohoto důvodu jsou použity hygienické limity vztahující se k hlukovým imisím způsobených železniční dopravou pro chráněný venkovní prostor stavby u

staveb, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu před 1. lednem 2001.

Krajský úřad Kraje Vysočina, odbor životního prostředí a zemědělství (orgán ochrany přírody) uvedl, že nepožaduje záměr dále posuzovat dle zákona o EIA. Upozornil, že v blízkosti tratě se nachází registrovaný významný krajinný prvek Veselík, evidované lokality Slepé rameno u Salavic, Jezdovický rybník, přírodní památka Černíč, prvky regionálního ÚSES a biotopu vybraných zvláště chráněných velkých druhů savců. Pro následná řízení požaduje předložit žádost s náležitostmi dle § 83a zákona č. 114/1992 Sb. a ošetřit tyto aspekty (zajistit migrační prostupnost a bezpečnost objektů a propustků pro drobné živočichy, zajistit migrační prostupnost biotopu vybraných zvláště chráněných velkých druhů savců, který záměr kříží ve dvou místech, pro realizaci stavby (především terénní úpravy a mýcení dřevin) a provoz záměru navrhnout podmínky pro předcházení a zmírnění vlivu záměru na rostliny a živočichy, při dotčení zvláště chráněných druhů zajistit vydání výjimky z ochranných podmínek, z důvodu potřeby kácení dřevin navrhnout vhodnou náhradní výsadbu dřevin v dotčeném území, pro zapojení záměru do krajiny a ochranu krajinného rázu realizovat ozelenění záměru v kombinaci domácích druhů stromů a keřů a volit barevnou úpravu objektů, která nepůsobí rušivým dojmem, zajistit údržbu stavbou dotčeného území, tak aby nedošlo ruderalizaci území a k výskytu a šíření invazivních druhů rostlin).

Vypořádání:

Vyjádření neobsahuje požadavek na další posuzování záměru dle zákona o EIA. Požadavky uplatněné orgánem ochrany přírody Krajského úřadu Kraje Vysočina budou řešeny v rámci jednotného environmentálního stanoviska (JES), které z hlediska ochrany přírody a krajiny pro záměr na území Kraje Vysočina vydá Krajský úřad Kraje Vysočina.

Krajský úřad Kraje Vysočina, odbor životního prostředí a zemědělství (orgán odpadového hospodářství) sdělil, že nemá připomínek a nepožaduje další posuzování dle zákona o EIA.

Ve vyjádření je upozorněno, že pro vydání JES je třeba předložit projekt s uvedením předpokládaného a popisu odpadů, včetně kategorie a katalogového čísla spolu s plánovaným způsobem nakládání. Krajským úřadem bude vyžadováno též uvedení předpokládaného množství a popisu jednotlivých opětovně použitých stavebních výrobků, využitých vedlejších produktů a stavebních výrobků, které přestaly být odpadem.

Vypořádání:

Vyjádření je bez připomínek a požadavku na další posuzování dle zákona o EIA. Upozornění se vztahují k povolujícímu řízení, resp. k následnému vydání JES.

Krajský úřad Kraje Vysočina, odbor životního prostředí a zemědělství (orgán ochrany ZPF) sdělil, že nepožaduje provést další posouzení záměru dle zákona o EIA. Ve vyjádření je uvedeno, že pro původní podobu záměru byl Krajským úřadem Kraje Vysočina dne 12. 5. 2021 vydán souhlas s trvalým a dočasným odnětím půdy ze ZPF (č.j. KUJI 41633/2021 OZPZ 827/2021 Pe). Tímto rozhodnutím bylo uděleno trvalé odnětí v rozsahu 3,2509 ha a dočasné odnětí v rozsahu 1,0660 ha. Celkový rozsah tak činil 4,3169 ha. V předkládaném oznámení došlo k úpravám (u trvalého záboru ZPF došlo k poklesu ploch na 2,0040 ha) u dočasného záboru ZPF do jednoho roku došlo ke zvýšení na 8,5322 ha. Orgán ochrany ZPF upozorňuje, že při žádosti o dočasné odnětí ze ZPF je nutné předložit plán rekultivace dle § 16 vyhlášky č. 271/2019 Sb. Dále zmiňuje potřebu řídit se zásadami ochrany ZPF uvedenými v § 4 zákona č. 334/1992 Sb. Ve vztahu k odnětí půdy ze ZPF uvádí, že součástí žádosti o odnětí půdy je i návrh způsobu hospodářného využití skryvky kulturních vrstev půdy (§ 14 odst. 3 vyh.č. 271/2019 Sb.). Pro vydání JES požaduje doložit žádost o udělení souhlasu s trvalým odnětím zemědělské půdy ze ZPF včetně nezbytných příloh dle § 9 odst. 6 zák. č. 334/1992 Sb. a vyhl. č. 271/2019 Sb.

Vypořádání:

Vyjádření neobsahuje požadavek na další posuzování záměru dle zákona o EIA. Záměr vyžaduje vydání JES dle zákona č. 148/2023 Sb., které nahradí souhlas s odnětím půdy ze ZPF dle § 9 zákona č. 334/1992 Sb.

Krajský úřad Kraje Vysočina, odbor životního prostředí a zemědělství (orgán ochrany ovzduší) vydal stanovisko, v němž uvedl, že s realizací záměru souhlasí a nepožaduje ho dále posuzovat dle zákona o EIA. Uvádí, že vlastní záměr není vyjmenovaným zdrojem znečišťování ovzduší a nebude se ho z hlediska zákona o ochraně ovzduší týkat vydání JES. Upozornil, že provoz recyklační linky bude podmíněn platným povolením provozu podle zákona o ochraně ovzduší vydaným Krajským úřadem Kraje Vysočina (pro provoz ve stanicích Kostelec a Telč) a Krajským úřadem Jihočeského kraje (pro provoz ve stanici Slavonice).

Vypořádání:

Stanovisko je souhlasné bez požadavku na další posuzování záměru dle zákona o EIA. Upozornění orgánu ochrany ovzduší se vztahují k držení platného povolení k provozu recyklačních linek.

Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví (orgán ochrany přírody a krajiny) sdělil, k přírodovědnému průzkumu (zpracovatel společnost Sagasta s.r.o., RNDr. Jaroslav Bosák, Pavel Čtvrtlík, Mgr. Jan Vrbický) nemá připomínky a doporučuje dodržení navržených opatření k prevenci, omezení, vyloučení, případně kompenzaci negativních vlivů. Orgán ochrany přírody uvedl, že z důvodu výskytu zvláště chráněných druhů a zásahu do jejich biotopů bude nutné požádat o udělení výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů dle ust. § 56 zákona č. 114/1992 Sb., bude nutné posoudit rozsáhlé kácení, zásah do významných krajinných prvků, křížení Moravské Dyje, která je přírodní památkou. Požadováno je dále navrhnout propustky k převedení vodních toků v migračně prostupné variantě se suchou bermou přesýpanou hlinitým jílem a volit vhodné prostorové nastavení svítidel a šetrné venkovní osvětlení (světelný zdroj s barevnou teplotou nižší než 3000 K).

Vypořádání:

Vyjádření neobsahuje požadavek na další posuzování záměru dle zákona o EIA. Ohledně migračních lavic v podmostí u vybraných rámových propustků je v oznámení zmíněno toto řešení. Migrační berma bude stabilizována kamennou dlažbou s hlubokým spárováním tak, aby kameny vystupovaly nad beton 5-10 cm a od sebe byly vzdáleny (nepravidelně) také 5-10 cm. Takto stabilizované kameny je nezbytné překrýt souvislou vrstvou hlinitého jílu o mocnosti min. 5 cm tak, aby kameny nevystupovaly na povrch. Vstup a výstup z propustku musí být bezbariérový, upravený jako pozvolný svah, bez kolmých usazovacích jímek, sítě svodnic, či navazujících neprostupných šikmin koryta vodoteče.

Požadavky uplatněné orgánem ochrany přírody Krajského úřadu Jihočeského kraje budou předmětem společného rozhodnutí vydaného Krajským úřadem Jihočeského kraje dle § 83 odst. 9 zákona č. 114/1992 Sb., neboť část posuzovaného záměru se nachází ve zvláště chráněném území (přírodní památka Moravská Dyje), evropsky významné lokalitě (CZ0313110 Moravská Dyje), které jsou na území Jihočeského kraje. Společné rozhodnutí bude zahrnovat všechny souhlasy, povolení nebo jiná rozhodnutí, závazná stanoviska anebo vyjádření, které by jinak k posuzovanému záměru na území Jihočeského kraje měly být dle zákona č. 114/1992 Sb. vydány.

Magistrát města Jihlavy, odbor životního prostředí (orgán ochrany přírody) sdělil, že předložené oznámení lze považovat za dostačující z hlediska zájmů hájených orgánem ochrany přírody. Vliv záměru na zájmy dle zákona o ochraně přírody lze ošetřit v následných správních řízeních, tudíž dle názoru orgánu ochrany přírody není nutné záměr dále posuzovat dle zákona o EIA. Ve vyjádření je jako nezbytné uvedeno řešit kompenzaci za navržené kácení mimolesních dřevin (návrh náhradních výsadeb), pokud již nebyla řešena v rámci předchozích řízení (povolení

kácení obecními úřady), z hlediska migrační prostupnosti dodržet zachování suchého průchodu u mostních objektů přes vodní toky za běžných průtoků.

Vyjádření neobsahuje požadavek na další posuzování záměru dle zákona o EIA. Požadavky uplatněné orgánem ochrany přírody Magistrátu města Jihlavy budou řešeny v rámci JES, které z hlediska ochrany přírody a krajiny pro záměr na území Kraje Vysočina vydá Krajský úřad Kraje Vysočina.

Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje se sídlem v Českých Budějovicích uvedla, že záměr není třeba posuzovat z hlediska zájmů ochrany veřejného zdraví dle zákona o EIA. Vyjádření obsahuje upozornění, že dokumentace pro navazující řízení musí obsahovat aktualizovanou akustickou studii, která doloží předpoklady očekávaných hlukových dopadů záměru dle dokumentace a hlukové studie a doloží, že hluk z provozu záměru včetně hluku z provozu stávajících zdrojů hluku v lokalitě a včetně související dopravy nepřekračuje hygienické limity hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. Upozorněno je na to, že se jedná pouze o dílčí vyjádření, k záměru se bude vyjadřovat Ministerstvo zdravotnictví.

Vypořádání:

Vzato na vědomí.

Národní památkový ústav, ÚOP v Telči ve svém konzultačním vyjádření upozornil, že práce se odehrají v území s archeologickými nálezy, a tudíž je třeba oznámit stavební činnost Archeologickému ústavu AV ČR, Brno.

Vypořádání:

Vyjádření je bez připomínek a požadavku na další posuzování dle zákona o EIA.

Město Slavonice uvedlo, že k záměru nemá připomínky.

Vypořádání:

Vyjádření je bez připomínek a požadavku na další posuzování dle zákona o EIA.

Obec Cejle uvedla, že k oznámení záměru nemá připomínky ani návrhy na posuzovatelné skutečnosti a zájmy. Uvádí, že není nutné záměr dále posuzovat dle zákona o EIA.

Vypořádání:

Vyjádření je bez připomínek a požadavku na další posuzování dle zákona o EIA.

Poučení o odvolání

Proti tomuto rozhodnutí mohou podat do 15 dnů ode dne jeho doručení oznamovatel, dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 zákona o EIA a dotčené územní samosprávné celky odvolání k Ministerstvu životního prostředí prostřednictvím Krajského úřadu Kraje Vysočina, odboru životního prostředí a zemědělství. Splnění podmínek podle § 3 písm. i) bodu 2 zákona o EIA doloží dotčená veřejnost v odvolání.

V Jihlavě dne: 20. 2. 2026

Mgr. Michal Fryš
úředník odboru životního prostředí a zemědělství

Kraj Vysočina, Město Telč, Město Třešť, Obce Cejle, Kostelec, Jezdovice, Hodice, Sedlejev, Žatec, Mysliboř, Radkov, Strachoňovice, Černíč, Jihočeský kraj, Město Dačice, Město Slavonice, Obce Kostelní Vydří, Peč, Cizkrajov, Písečné jako dotčené územní samosprávné celky se žádají o vyvěšení tohoto rozhodnutí na místě k tomu určeném po dobu stanovenou zákonem o EIA (min. 15 dnů) a poté o zaslání potvrzení o vyvěšení Krajskému úřadu Kraje Vysočina, odboru životního prostředí a zemědělství. Po stejnou dobu bude rozhodnutí vyvěšeno i na úřední desce obou dotčených krajů a zveřejněno též způsobem umožňujícím dálkový přístup. Patnáctým dnem po vyvěšení na úřední desce Krajského úřadu Kraje Vysočina a Krajského úřadu Jihočeského kraje se písemnost považuje za doručenou.

Datum vyvěšení:

Datum sejmutí:

.....

Podpis oprávněné osoby potvrzující vyvěšení

.....

Podpis oprávněné osoby potvrzující sejmutí

Razítko:

Razítko:

Rozdělovník

Zástupce účastníka řízení (oznamovatele)

Datovou schránkou

1. SAGASTA s.r.o., Novodvorská 1010/14, 142 00 PRAHA

Dotčené územní samosprávné celky:

2. Kraj Vysočina zastoupený odborem životního prostředí a zemědělství – zde

Datovou schránkou

3. Město Telč, nám. Zachariáše z Hradce 10, 588 56 TELČ
4. Město Třešť, Revoluční 20/1, 589 14 TŘEŠŤ
5. Obec Cejle, 588 51 BATELOV
6. Obec Kostelec, 588 61 KOSTELEC U JIHLAVY
7. Obec Jezdovice, 589 01 TŘEŠŤ
8. Obec Hodice, 589 01 TŘEŠŤ
9. Obec Sedlejev, 588 62 URBANOV
10. Obec Žatec, 588 62 URBANOV
11. Obec Mysliboř, 588 62 URBANOV
12. Obec Radkov, 588 56 TELČ
13. Obec Strachoňovice, 588 56 TELČ
14. Obec Černíč, 588 56 TELČ
15. Jihočeský kraj, hejtman, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 ČESKÉ BUDĚJOVICE
16. Město Dačice, Krajířova 27, 380 13 DAČICE
17. Město Slavonice, Horní nám. 525, 378 81 SLAVONICE
18. Obec Kostelní Vydří, 380 01 DAČICE
19. Obec Peč, 380 01 DAČICE
20. Obec Cizkrajov, 378 81 SLAVONICE
21. Obec Písečné, 378 72 PÍSEČNÉ NAD DYJÍ

Dotčené orgány:

22. Krajský úřad Kraje Vysočina – zde

Datovou schránkou

23. Ministerstvo zdravotnictví ČR, Palackého nám. 4, 128 01 PRAHA
24. Magistrát města Jihlavy, Masarykovo nám. 1, 586 28 JIHLAVA
25. Městský úřad Telč, nám. Zachariáše z Hradce 10, 588 56 TELČ
26. Krajský úřad Jihočeského kraje, ředitel, U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 ČESKÉ BUDĚJOVICE
27. Městský úřad Dačice, Krajířova 27/1, 380 13 DAČICE
28. Obvodní báňský úřad pro území krajů Plzeňského a Jihočeského, Hřímálého 11, 301 00 PLZEŇ

Na vědomí:

Datovou schránkou :

29. Krajská hygienická stanice kraje Vysočina se sídlem v Jihlavě, Tolstého 15, 586 01 JIHLAVA
30. Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje se sídlem v Českých Budějovicích, Na Sadech 25, 370 71 ČESKÉ BUDĚJOVICE
31. Povodí Moravy, s.p., Dřevařská 11, 602 00 BRNO
32. Národní památkový ústav, ÚOP v Telči, Hradecká 6, 588 56 TELČ
33. Národní památkový ústav, ÚOP v Českých Budějovicích, Senovážné nám. 6, 370 21 ČESKÉ BUDĚJOVICE