

Praha dne 13.5.2026  
Č. j.: MZP/2026/210/1212  
Sp. zn.: ZN/MZP/2026/210/68

## **R O Z H O D N U T Í**

### **ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ – DORUČOVANÉ VEŘEJNOU VYHLÁŠKOU**

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy I (dále jen „ministerstvo“ nebo „MŽP OVSS I“) jako příslušný správní orgán podle § 21 písm. c) 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 EIA“) na základě informací uvedených v oznámení záměru, písemných vyjádření dotčených územních samosprávných celků, dotčených správních úřadů, a na základě zjišťovacího řízení provedeného v souladu s § 7 zákona EIA a podle zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu EIA rozhodlo podle ust. § 7 odst. 6 citovaného zákona, že záměr

#### **„Modernizace ŽST Kutná Hora, hl. n“**

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

#### **Identifikační údaje**

##### ***Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1:***

„Modernizace ŽST Kutná Hora, hl. n“

Záměr naplňuje ust. § 4 odst. 1 písm. b) zákona EIA, a to jako významná změna záměru uvedeného v bodě 44 (Celostátní železniční dráhy) zařazeného v příloze č. 1 výše uvedeného zákona.

##### ***Kapacita (rozsah) záměru:***

Předmětem záměru je rekonstrukce železniční stanice Kutná Hora za účelem zajištění bezpečnosti na trati, zvýšení traťové rychlosti a zlepšení komfortu pro cestující. V rámci stavby je v žst. Kutná Hora navržena úprava kolejíště, rekonstrukce železničního spodku a svršku včetně odvodnění. Dále bude rekonstruováno a nově vybudováno zabezpečovací a sdělovací zařízení, upravena výpravní budova i provozní objekt pro umístění této techniky, zřízen technologický objekt pro silnoproudé VN technologie a vybudována nová příjezdová účelová komunikace do depa ČD.

Rekonstrukce žst. Kutná Hora bude dále zahrnovat realizaci mostních objektů pro křížení potoků a odvedení dešťových vod pomocí několika propustků a mostů, konkrétně tři železničních mostů a pěti železničních propustků. Délka rekonstruovaného úseku je 2 610 m.

Rozhodující parametry připravované stavby jsou:

délka rekonstruovaného úseku:	2 610 m
celková délka rekonst. kolejí a výhybek:	15 120 m
rekonstrukce výhybek:	47 ks
rekonstrukce nástupištích hran:	1 186 m
trakční vedení:	14,9 km
staniční zabezpečovací zařízení:	1 ks
kategorie dráhy:	celostátní, trať v síti TEN-T
kategorie dráhy dle TSI INF:	P5/F2
třída tratí dle ČSN EN 1991-2/Z4:	1. třída
kategorie železniční stanice dle UIC (SR70):	C
traťová třída zatížení:	D4, 22,5 t/nápravu
nejvyšší traťová rychlost:	80–120 km/h
zábrzdna vzdálenost:	1 000 m
trakční soustava:	stejnoseměrná 3 kV Kutná Hora hl. n. – Kolín, střídavá 25 kV 50 Hz Havlíčkův Brod – Kutná Hora, stykové místo v oblasti kolínského záhlaví
prostorová průchodnost:	GC
počet traťových kolejí:	2
počet dopravních kolejí:	11
normativ délky vlaků nákladní dopravy:	525/567 m, 153 m (směr Kutná Hora město)
traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie:	automatický blok AB3-74
staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie:	RZZ AŽD 71
délka příjezdové účelové komunikace do depa:	1890m

***Umístění záměru:***

Kraj: Středočeský

Obec: Kutná hora, Církvice

k.ú.: Malín, Kutná hora, Sedlec u Kutné Hory,  
Církvice u Kutné Hory

**Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:**

Předmětem záměru je komplexní modernizace železniční stanice Kutná Hora hl. n. zahrnující obnovu kolejí (železničního svršku i spodku), rekonstrukci trakčního vedení včetně přemístění stávajícího styku trakčních soustav a úpravu nástupišť. Cílem je zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti provozu, zajištění odpovídajících parametrů pro osobní i nákladní dopravu, zlepšení přístupu pro cestující včetně bezbariérového řešení a zkvalitnění pracovních podmínek zaměstnanců. Součástí celostátní dopravní infrastruktury bude stanice upravena tak, aby vyhovovala současným i výhledovým požadavkům provozu. Modernizace umožní implementaci zabezpečovacího systému ETCS, prodloužení a úpravu staničních kolejí pro nákladní dopravu, zvýšení traťových rychlostí v prostoru stanice a celkové zefektivnění provozu. Současně se předpokládá snížení provozních nákladů zavedením moderního způsobu řízení provozu.

Připravovaná stavba je od počátku projektově koordinována se všemi souvisejícími i potenciálně navazujícími investičními akcemi v jejím okolí, o nichž byl projektant informován. Mezi tyto záměry patří zejména rekonstrukce traťového úseku Kutná Hora (mimo) – Kolín (mimo), pro který je aktuálně zpracovávána dokumentace DSP/PDPS se zahájením realizace nejdříve v září 2026, dále rekonstrukce úseku Čáslav (mimo) – Kutná Hora (mimo) s plánovaným zahájením v roce 2028, modernizace a elektrizace úseku Kutná Hora hl. n. – Kutná Hora město (tzv. Kutnohorský oblouk) ve fázi přípravy záměru projektu a projekt ETCS + DOZ Brno – Havlíčkův Brod – Kolín. V oblasti dopravních staveb se jedná například o výstavbu parkoviště pro osobní automobily u hlavního nádraží v ulicích Vítězná a K Nádraží a o parkovací plochy v lokalitě Kutná Hora – Malín, jejichž investorem je město Kutná Hora.

Řešený úsek železnice se nachází ve Středočeském kraji, severovýchodně od historického centra Kutné Hory, mezi místními částmi Sedlec a Malín. Stavba je situována převážně v obvodu dráhy a z větší části se nachází v extravilánu; pouze na kolínském záhlaví krátce zasahuje do intravilánu. Přeložka oblouku v čáslavském záhlaví přitom nepřekročí stávající ochranné pásmo dráhy. Stanice Kutná Hora hl. n. zahrnuje výpravní budovu i další železniční objekty a vyznačuje se rozsáhlými plochami kolejí a nástupišť, patrnými například z nadjezdu v ulici Vítězná. Záměr je zasazen do převážně zemědělsky využívané krajiny na okraji zástavby, která směrem k městu přechází v průmyslové areály. Stavba je realizována především na stávajících drážních pozemcích (vlastník pozemků Česká republika, právo hospodaření Správa železnic, státní organizace a České dráhy, a. s.). Vzhledem k rozsahu a obsahové náplni stavby se předpokládá také dotčení a výkupy cizích pozemků a potřeba zřízení věcných břemen. Trať je zařazena do evropského železničního systému TEN-T v globální síti osobní i nákladní dopravy s charakterem mimo koridorová trať celostátní dráhy.

Kumulativní vlivy během výstavby mohou vznikat zejména v důsledku stavební činnosti a související dopravy, především u záměrů v bezprostřední blízkosti. Tyto vlivy je nutné minimalizovat, zejména s ohledem na hluk a kvalitu ovzduší, přičemž konkrétní opatření budou upřesněna v další fázi projektové přípravy. Všechny záměry v území musí zároveň samostatně splňovat stanovené limity s ohledem na již existující zatížení, a případný nový (poslední) záměr je povinen tomu přizpůsobit své řešení i navržená opatření.

Z hlediska kumulativních vlivů jsou níže uvedené záměry připravovaných nebo zvažovaných záměrů, které by mohly působit významnou kumulaci vlivů na obyvatelstvo či životní prostředí, které jsou oznamovateli známy. Při další výstavbě v okolí jsou nutné věcné, časové i technické koordinace stavebních aktivit k minimalizaci negativních vlivů.

- Rozšíření Centra komplexního nakládání s odpady Čáslav (OV1264) – rozšíření skládky o etapy V a VI v areálu skládky; realizace proběhla v letech 2023–2026.

- Kompostárna – K3 Provozovna (STC2711) – zařízení pro zpracování bioodpadu o kapacitě až 20 000 t/rok; realizace zahájena 07/2024.
- Přeložka silnice I/38 Kalabousek – Malín (STC244) – přeložka silnice I/38 navazující na obchvat Čáslavi.
- Farma pro výkrm brojlerů Borek – etapa III (STC2551) – výstavba nové haly pro chov brojlerů v rámci stávajícího areálu; realizace 10/2023–10/2024.
- Zařízení Kutná Hora – Kaňk (STC2435) – zařízení pro využití odpadů v rámci sanace a rekultivace území; zahájeno 2022.
- Prodejna potravin Lidl Kutná Hora (STC2523) – výstavba maloobchodní prodejny; realizace v roce 2023.
- Provoz mobilního zařízení k využívání odpadů – skládka Čáslav (STC2507) – provoz drtiče odpadů pro jejich úpravu; zahájeno koncem roku 2022, nyní v provozu.
- ZERS – drtící a třídící linka (STC2415) – stacionární linka pro recyklaci odpadů; realizace 07–09/2021.
- Rekonstrukce trati Kutná Hora – Kolín (OV1244) – modernizace železniční tratě se zvýšením rychlosti až na 160 km/h; realizace 09/2023–04/2026.
- Kompostárna Kutná Hora – Neškaredice I (STC2380) – zařízení pro kompostování v areálu recyklačního centra; realizace od 06/2020.
- Modernizace farmy Jakub (STC2373) – modernizace chovu se zaměřením na welfare zvířat; realizace v roce 2022.
- Rozšíření kapacity destilační jednotky (STC2372) – navýšení kapacity zpracování odpadních rozpouštědel; realizace 06/2021, nyní v provozu.

Všechny uvedené záměry jsou již realizovány a zahrnuty do stávajícího stavu území, přičemž nebyly identifikovány významné kumulativní vlivy ani další plánované záměry s významným souběžným dopadem.

### ***Stručný popis technického a technologického řešení záměru:***

Navržené technické řešení rekonstrukce železniční stanice Kutná Hora vychází ze studie proveditelnosti a současně připravované dokumentace pro povolení stavby. Realizace záměru je plánována ve třech navazujících etapách, přičemž každá etapa bude uvedena do provozu samostatně s cílem minimalizovat omezení provozu stanice. Řešený úsek je součástí celostátní železniční sítě zařazené do systému TEN-T, s návrhovou rychlostí až 120 km/h a parametry odpovídajícími moderním požadavkům na bezpečnost, kapacitu i interoperabilitu. Stanice bude disponovat dvěma hlavními kolejemi, jednou traťovou kolejí směrem na Kutnou Horu město, čtyřmi předjízdny koleji a dalšími dopravními a manipulačními kolejemi, přičemž délky kolejí budou upraveny pro nákladní vlaky až do délky 740 m.

Samotná výstavba bude organizačně i technologicky závislá na zvoleném zhotoviteli a podrobném harmonogramu, který bude stanoven v dalších fázích přípravy. Staveniště a dopravní trasy budou využívat převážně stávající komunikace, zejména silnice I/2 a I/38, doplněné o dočasné staveništní komunikace. Důraz bude kladen na minimalizaci negativních dopadů na okolí, zejména z hlediska hluku, prašnosti a bezpečnosti. Pracovní doba je plánována převážně na denní hodiny v pracovních dnech. Technologie výstavby bude standardní, s využitím běžných stavebních

mechanismů, přičemž konkrétní nasazení techniky a počty pracovníků budou upřesněny v dalších stupních projektové dokumentace.

V rámci zemních prací dojde k úpravám území, přeložkám inženýrských sítí a rekonstrukci železničního spodku i svršku, včetně odvodnění. Součástí stavby bude také kácení dřevin v nezbytném rozsahu, s následnou náhradní výsadbou. Vegetační úpravy budou realizovány zejména na svazích a v okolí protihlukových opatření. Celý proces výstavby bude organizován tak, aby nedocházelo k nadměrnému zatěžování okolí a byly dodrženy všechny požadavky na ochranu životního prostředí.

Z technického hlediska dojde k zásadní přestavbě kolejiště, včetně rekonstrukce většiny stávajících kolejí, úpravy jejich polohy a optimalizace uspořádání pro potřeby osobní i nákladní dopravy. Některé koleje budou zrušeny, jiné prodlouženy nebo nově vybudovány. Kolejový svršek bude tvořen novými materiály, hlavní koleje budou z kolejnic tvaru 60 E2, ostatní koleje převážně typu S49. Všechny koleje budou bezстыkové, s novým kolejovým ložem. Současně bude provedena sanace železničního spodku a zajištěno odpovídající odvodnění.

Součástí stavby je rekonstrukce mostních objektů, propustků a podchodu, přičemž technické řešení zajistí zachování nebo zlepšení jejich ekologické prostupnosti. Významnou změnou je sjednocení výškového vedení kolejí přes řeku Vrchlici a celkové zlepšení průtokových poměrů. Dále dojde k úpravám železničních přejezdů, kdy jeden přejezd bude zrušen a nahrazen novou komunikací, zatímco druhý bude modernizován.

Stanice bude nově vybavena třemi nástupišti, z toho dvě ostrovní a jedno vnější, s délkami až 270 m. Nástupiště budou bezbariérově přístupná pomocí podchodu, schodišť a výtahů a budou vybavena moderním mobiliářem, informačním systémem, rozhlasem i kamerovým systémem. Podchod bude prodloužen a propojí stanici s plánovanými parkovacími plochami.

Zásadní modernizací projde také zabezpečovací zařízení. Bude instalováno elektronické stavědlo 3. kategorie připravené pro systém ETCS, s možností budoucího dálkového řízení z centrálního dispečerského pracoviště v Praze. Nové budou i sdělovací technologie, včetně kabelizace, rozhlasu, kamerového systému a informačních zařízení pro cestující. Osvětlení stanice i nástupišť bude řešeno moderními LED svítidly.

Rekonstrukce se dotkne také stávajících budov. Výpravní budova projde částečnou stavební obnovou, včetně střechy, zateplení a technického zázemí. Provozní budova bude modernizována zejména z hlediska technologií, energetické náročnosti a zabezpečení. U všech objektů budou řešena opatření proti pronikání ptactva a případná ekologická opatření.

Součástí projektu je také řešení dopravy v klidu a návazné infrastruktury. Kapacita parkování bude zajištěna ve spolupráci s městem Kutná Hora, které plánuje výstavbu nových parkovišť na obou stranách stanice. Projekt počítá i s podporou cyklodopravy, včetně instalace stojanů pro jízdní kola.

**Předpokládané zahájení:** 2028

**Předpokládané dokončení:** 2030

**Oznamovatel:** Správa železnic, státní organizace  
Dlážděná 1003/7  
110 00 Praha 1  
IČO: 70994234

**Zpracovatel oznámení:** AZ GEO, s.r.o.  
Ing. Luboš Štancí  
Ocelářská 2969/12  
703 00 Ostrava – Vítkovice

## **O d ů v o d n ě n í**

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

V průběhu zjišťovacího řízení nebyla identifikována možnost významných negativních vlivů předmětného záměru, které by vylučovaly možnost realizace tohoto záměru nebo nezbytnost stanovit jakákoli opatření pro fázi výstavby a následného provozu záměru. K tomuto záměru dospělo ministerstvo na základě předloženého oznámení (Ing. Luboš Štancí, říjen 2025) a jeho příloh, které se podrobně zabývalo nejproblematičtějšími aspekty realizace záměru. Za takové lze označit vliv záměru na půdu, který je omezen na bezprostřední okolí posuzovaného záměru a který lze při dodržení podmínek uvedených v oznámení považovat za akceptovatelný. Z doložených podkladů je patrné, že mohou vznikat významnější vlivy ve fázi výstavby, a to v oblasti ochrany ovzduší a ochrany veřejného zdraví. Vzhledem k tomu, že tyto vlivy se budou vyskytovat pouze omezeně ve fázi výstavby a lze je účinně omezovat za pomoci dodržování běžné technologické kázně, je možné je hodnotit jako akceptovatelné. K mírnému a dočasnému ovlivnění dojde u flóry, fauny, a povrchových a podzemních vod, kde jsou nutná opatření a dodržování zadaných postupů, avšak celkově biodiverzita nebude ohrožena.

Ve fázi provozu záměru lze vnímat jako pozitivní především vlivy na hlukovou zátěž předmětné lokality, a to s ohledem na modernizaci traťového úseku.

U ostatních složek životního prostředí nebude provozem záměru docházet k významnému ovlivňování. Celkový přehled všech vlivů a zhodnocení jejich významnosti viz dále bod I., II. a III. odůvodnění rozhodnutí.

Zpracované oznámení podalo přehled možných vlivů 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

došlých vyjádření a samotného oznámení záměru došel příslušný úřad k závěru, že předkládaný záměr nemůže mít významný vliv na životní prostředí a nepodléhá dalšímu posuzování dle příslušného zákona (viz také kap. *III Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí*).

## **I. Charakteristika záměru**

Předmětem záměru „Modernizace ŽST Kutná Hora, hl. n.“ je rekonstrukce železniční stanice za účelem zajištění bezpečnosti na trati, zvýšení rychlosti na trati a zvýšení komfortu pro cestující. V rámci stavby je v žst. Kutná Hora navržena úprava kolejiště, rekonstrukce železničního spodku a železničního svršku, včetně odvodnění. Dále bude rekonstruováno a budováno nové zabezpečovací a sdělovací zařízení, upravována výpravní budova, provozní budova s umístěním sdělovací a zabezpečovací techniky, budován technologický objekt pro umístění silnoproudých VN technologií a budována nová příjezdová účelová komunikace do depa ČD.

Délka rekonstruovaného úseku činí 2 610 m, délka rekonstruovaných kolejí a výhybek činí 15 120 m.

V okolí záměru je oznamovateli známo dalších záměrů, které by mohly v souvislosti s uvedeným záměrem působit významnou kumulaci vlivů na obyvatelstvo či životní prostředí (viz str. 4-5). Při další výstavbě v okolí, je nutné věcné, časové i technické koordinace stavebních aktivit k minimalizaci negativních vlivů.

Záměr je koncipován tak, aby byl v maximální možné míře realizován na stávajících drážních pozemcích, čímž se minimalizují zásahy do okolních ploch. Přesto dojde k záboru zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“), odhadovanému cca na 13 100 m<sup>2</sup>, převážně ve vyšších třídách ochrany. Rozsah záborů bude v dalších fázích projektové přípravy zpřesněn a rozdělen na trvalé a dočasné. Součástí realizace bude skrývka ornice a její následné využití pro rekultivace nebo zlepšení půd v okolí. Záměr nevyvolá zábory pozemků plnících funkci lesa (dále jen „PUPFL“).

Spotřeba vody bude významná především ve fázi výstavby, a to pro potřeby pracovníků a technologické procesy (např. výroba betonu, klopení nebo čištění komunikací). Konkrétní množství zatím není stanoveno a bude upřesněno podle zvoleného způsobu realizace stavby. Zásobování vodou může být řešeno dovozem cisternami nebo napojením na místní vodovod. V provozní fázi se nepředpokládá výrazná spotřeba vody nad rámec běžného provozu, pouze výjimečně při havarijních situacích. Celkově se neočekávají významné změny v odběrech vody oproti současnému stavu.

V rámci výstavby budou využívány běžné stavební materiály (např. kamenivo, zeminy, beton, ocel, prefabrikáty) a pohonné hmoty pro stavební techniku, přičemž významná část železničního svršku a spodku bude recyklována. Spotřeba materiálů i energií bude upřesněna v dalších stupních projektové dokumentace a bude odpovídat běžným nárokům tohoto typu liniové stavby. V provozní fázi budou nároky minimální a omezí se především na údržbu tratě a provoz dopravy. Součástí záměru je také nové trakční vedení (25 kV, 50 Hz), které bude navrženo dle platných norem. Ve fázi výstavby bude spotřeba elektrické energie záviset na rozsahu nasazené mechanizace a zázemí staveniště. Energie bude zajištěna buď napojením na stávající rozvody vysokého napětí, nebo dočasnými přípojkami, případně mobilními dieselagregáty tam, kde nebude možné připojení. Celkově se nepředpokládá významná zátěž pro životní

prostředí z hlediska spotřeby energie. Ve fázi provozu bude energie spotřebovávána především pro železniční dopravu a související technologie (trakce, zařízení stanice), přičemž konkrétní výpočet celkové energetické náročnosti zatím nebyl zpracován.

Záměr bude v období výstavby zatěžovat dopravní infrastrukturu, a to především přepravou stavebních materiálů, technologických celků a odpadů po stávajících silničních a železničních trasách. Hlavní část dopravy bude vedena po silnicích I/2 a I/38 a po navazujících účelových komunikacích, přičemž konkrétní trasování bude upřesněno v rámci zásad organizace výstavby. Dopravní zatížení bude dočasné a bude přímo záviset na postupu stavebních prací, zejména na etapách rekonstrukce železniční trati a souvisejících objektů. V rámci modelového hodnocení byla využita data z celostátního sčítání dopravy Ředitelství silnic a dálnice (ŘSD) z roku 2020, která byla přepočtena pro výhledový rok 2029. Z nich vyplývá, že dotčené komunikace již nyní nesou poměrně vysoké intenzity dopravy, zejména silnice I/38. Navýšení v souvislosti se stavbou představuje pouze dílčí a časově omezený přírůstek, přibližně v řádu jednotek až nízkých desítek nákladních vozidel denně. Tento nárůst se projeví zejména v okolí areálu meziskládky, kde bude soustředěna část stavební logistiky. Součástí záměru je také krátkodobé využití dočasné objízdny mimo obytnou zástavbu, určené zejména pro omezený počet nákladních vozidel (max. 20 NA) a složky integrovaného záchranného systému. Tato trasa nebude mít významný dopad na celkovou dopravní zátěž území. Železniční doprava v území zůstane v zásadě zachována, pouze s dílčími úpravami souvisejícími s modernizací a zvýšením kapacity tratě. Provoz osobní dopravy na dotčené trati se výrazně nemění. Kromě samotné dopravy bude záměr vyžadovat i zásahy do stávající technické infrastruktury, včetně přeložek a ochrany inženýrských sítí (vodovody, kanalizace, energetická a sdělovací vedení). Tyto zásahy budou prováděny ve spolupráci se správci sítí a v souladu s příslušnými ochrannými pásmy. Záměr je zároveň koordinován s dalšími plánovanými a probíhajícími stavbami v území, zejména s rekonstrukcemi navazujících železničních úseků a budoucí modernizací tratě. V širším kontextu je však jeho dopad na dopravní infrastrukturu považován za dočasný a akceptovatelný, přičemž po dokončení stavby dojde ke zlepšení parametrů železniční dopravy, zvýšení bezpečnosti a modernizaci celé infrastruktury.

Předložený záměr není ve střetu s žádným velkoplošným či maloplošným zvláště chráněným územím, přírodními parky, jeskyněmi ani památnými stromy.

Během výstavby dojde k dočasnému zásahu do prvků územního systému ekologické stability (dále jen „ÚSES“), konkrétně do regionálního biokoridoru RBK 1297 podél toku Vrchlice. Jeho ekologicko-stabilizační funkce bude po dobu stavebních prací částečně omezena, po dokončení však zůstane zachována. Podmínkou je zejména zachování stávajících mostních otvorů a dostatečně širokých břehových berm v původním uspořádání. Hodnocený záměr se nachází mimo hranice území evropsky významných lokalit (dále jen „EVL“) a ptačích oblastí (dále jen „PO“). Záměr zasahuje do částečně přírodě blízkých lokalit s výskytem zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů. Během průzkumů byl zaznamenán jeden zvláště chráněný druh rostlin a několik druhů živočichů, pro které bude nutné požádat o výjimky dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 114/1992 Sb.“). Zásah se dotkne pouze části jejich lokálních populací a budou přijata zmírňující opatření, aby dopady byly co nejmenší. Celkově se nepředpokládá významné ohrožení těchto druhů ani narušení ekologické stability území. Území je převážně zemědělsky využívané a silně ovlivněné lidskou činností,



s převahou drážních pozemků a náletové vegetace. Záměr kříží VKP vodní tok Vrchlici a menší bezejmenný tok, přičemž jejich ekologicko-stabilizační funkce zůstane zachována, případně může dojít i k dílčímu zlepšení. Vliv na krajinný ráz je hodnocen jako malý. Dojde k zásahům do mimolesní a dřevinné vegetace, včetně části nivy Vrchlice, avšak tyto zásahy lze kompenzovat novou výsadbou. Záměr nevytváří nové bariéry v krajině a po realizaci přirozeně zapadne do okolního urbanizovaného prostředí.

Pro potřeby oznámení byla zpracována rozptylová studie (Ing. Hana Konečná, listopad 2024). V rámci rozptylové studie byly hodnoceny vlivy záměru na kvalitu ovzduší v okolí, a to zejména v nejzatíženějším období výstavby (modelově rok 2029). Posouzení bylo provedeno s využitím konzervativních vstupů na straně bezpečnosti, tedy s nadhodnocením počtu strojů, vozidel i souběhů prací. Provozní fáze záměru nebyla významně modelována, protože po elektrifikaci trati se nepředpokládá zásadní vliv na emise. Hlavním zdrojem znečištění během výstavby bude stavební činnost, zejména prašnost (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>) vznikající při manipulaci se zeminou, provozu recyklačních linek, pohybu stavebních mechanismů a nákladní dopravě. Výfukové emise (NO<sub>2</sub>, benzen, benzo(a)pyren) mají ve srovnání s prašností výrazně menší význam. Pro dopravu je uvažováno cca 20 nákladních vozidel denně, přičemž část materiálu bude přepravována po železnici, což snižuje dopravní zátěž silnic. Modelové výpočty ukazují, že imisní příspěvky během výstavby jsou časově omezené a nejvyšší hodnoty odpovídají konzervativnímu (worst-case) scénáři. Reálné dopady budou pravděpodobně nižší. Největší vliv na kvalitu ovzduší má sekundární prašnost, kterou lze významně omezit technickými a organizačními opatřeními (např. kropení, čištění komunikací, omezení rychlosti a zakrývání materiálů). Stacionární zdroje (recyklační linky, skládky materiálu, stavební dvory) a liniové zdroje (staveništní doprava) byly modelovány jako souběžné, přestože v praxi nebudou působit současně v plném rozsahu. Dieselové agregáty a méně významné zdroje nebyly zahrnuty pro jejich zanedbatelný vliv. Z hlediska provozu záměru se očekává pozitivní efekt v podobě modernizace a elektrifikace trati, což přispěje ke snížení emisní zátěže z dopravy a k podpoře veřejné železniční dopravy. Celkově studie uzavírá, že vliv na ovzduší je dočasný, převážně vázaný na fázi výstavby a při dodržení opatření je akceptovatelný.

Posuzovaný záměr nebude zdrojem obtěžujícího zápachu. Záměr nebude představovat žádné potenciální zdroje zápachu.

Součástí oznámení je Hluková studie (Ing. Jan Sovják, AZ GEO, s.r.o., duben 2025). Hluková studie hodnotila dopady železniční dopravy, stacionárních zdrojů, silniční dopravy i samotné výstavby na okolní chráněné venkovní prostory staveb. Pro výpočet byla použita akustická modelace v programu CadnaA a metodika Schall 03, přičemž výsledky byly posuzovány podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. se zpracováním jednotných hygienických limitů pro staré železnice a komunikace. U hluku ze železniční dopravy bylo zjištěno, že v roce 2024 i ve výhledovém roce 2030 se hodnoty v posuzovaných bodech pohybují přibližně v rozmezí 34–65 dB v denní a 34–64 dB v noční době. Nejvyšší hodnoty byly naměřeny v nejexponovanějších bodech, kde se hladiny blíží hygienickým limitům, ale ve většině území dochází po realizaci záměru k mírnému snížení hlukové zátěže, v některých případech až o několik dB, a jen ojediněle k zanedbatelnému nárůstu do 0,2 dB. Měření vibrací prokázalo, že hygienické limity pro vnitřní chráněné prostory jsou splněny s rezervou. Účinky průjezdu vlaků jsou srovnatelné ve dne i v noci, přičemž nebyly zjištěny nadlimitní hodnoty. Hluk ze stacionárních zdrojů, tedy zejména z odstavených vlakových souprav

v pohotovostním režimu, dosahuje výrazně nižších hodnot (cca 15–35 dB) a s rezervou splňuje příslušné limity. Studie doporučuje jejich umístění co nejdále od obytné zástavby. Silniční doprava související s výstavbou je vedena po několika trasách s využitím stávajících komunikací I/2 a I/38 a dočasné trasy. Navýšení hluku je dočasné a v dotčených bodech činí maximálně přibližně 0,4 dB. Hlukové limity jsou i při výstavbě v zásadě dodrženy. Nejvyšší hluková zátěž je spojena s fází výstavby, kdy se kombinují stavební mechanismy a doprava materiálu. Pro dobu výstavby je uvažováno s nepřetržitou pracovní dobou v rozmezí 7:00–21:00 hod po dobu 3 let. Odhadované hladiny v nejbližších chráněných prostorech dosahují zhruba 55–57 dB.

V průběhu výstavby budou vznikat odpadní vody především ze stavebních činností, jako je mytí techniky nebo technologické procesy. Jejich množství zatím nelze přesně stanovit. Hlavním rizikem je možné znečištění povrchových a podzemních vod, zejména v důsledku úkapů ropných látek nebo havárií stavebních mechanismů. Splaškové vody během výstavby budou vznikat jen v malém množství (zejména z hygieny pracovníků) a budou řešeny pomocí chemických WC nebo odvozem na čistírnu odpadních vod. Technologické vody budou řízeny tak, aby nedocházelo ke kontaminaci prostředí, a odvodnění stavby bude řešeno s ohledem na ochranu proti erozi. V provozní fázi bude produkce odpadních vod nízká. Splaškové vody ze zázemí budou odváděny do kanalizace a technologické vody vzniknou jen minimálně. Důraz bude kladen na zabezpečení proti únikům závadných látek a správné řešení odvodnění tratě.

Nakládání s odpady se řídí platnou legislativou a bude probíhat standardním způsobem. Největší množství odpadů vznikne během výstavby, kdy půjde zejména o stavební materiály jako šterk, beton, asfalt, kovové konstrukce a biomasa z kácení dřevin. Přesné množství odpadů zatím nelze určit, bude upřesněno v dalších fázích projektu. V provozní fázi budou odpady vznikat především při údržbě a úklidu zařízení. Nepůjde o nadstandardní množství, které by významně zatěžovalo životní prostředí. Veškeré odpady budou tříděny podle druhu a kategorie, nebezpečné odpady budou odděleně shromažďovány a následně předávány oprávněným subjektům k odstranění. Využitelné odpady budou recyklovány a ostatní odpady budou odstraněny v souladu s platnými předpisy.

Záměr není zdrojem radioaktivního ani ionizujícího záření. V průběhu výstavby může docházet pouze ke krátkodobému výskytu ultrafialového záření při svařovacích pracích, přičemž budou použity standardní ochranné pracovní prostředky. Nebudou používány žádné materiály ani technologie, které by mohly představovat riziko radioaktivního záření. Z hlediska elektromagnetického pole je relevantním zdrojem vedení vysokého napětí 110 kV, které vytváří nízkofrekvenční elektromagnetické pole. Hygienický limit pro veřejnost činí 100  $\mu$ T. Intenzita magnetického pole je nejvyšší přímo pod vodičem a se vzdáleností rychle klesá. Na hranici ochranného pásma dosahuje hodnot přibližně 70  $\mu$ T, uvnitř budov je vliv elektromagnetického pole prakticky zanedbatelný. Elektrické pole není z hlediska ochrany zdraví významné, neboť jeho účinky jsou výrazně stíněny stavebními konstrukcemi a vegetací.

Ve fázi výstavby bude světelné znečištění způsobeno především osvětlením stavenišť a provozem pracovních reflektorů stavebních mechanismů. Tyto vlivy budou dočasné a omezené pouze na dobu realizace stavebních prací. V období provozu budou zdrojem světelného znečištění zejména osvětlení železničních stanic a světlomety projíždějících vlakových souprav. Míra světelného znečištění bude závislá na technickém řešení osvětlovacích soustav a jejich nastavení. Částečné omezení šíření světla do okolí může

být dosaženo prostřednictvím protihlukových stěn a vegetačních bariér. Při návrhu osvětlení bude postupováno v souladu s metodickými doporučeními Ministerstva životního prostředí, jejichž cílem je minimalizace světelného znečištění v okolí dopravních staveb.

Rizika havárií souvisejí především s provozem stavební techniky a manipulací s pohonnými hmotami a dalšími závadnými látkami během výstavby, zejména v citlivých lokalitách v blízkosti vodních toků a v záplavovém území. Záměr nespadá pod režim zákona o prevenci závažných havárií, protože se nepředpokládá nakládání s významnými množstvími nebezpečných látek ani jejich skladování. Hlavním rizikem je únik ropných látek nebo olejů ze strojů a případné dopravní nehody, které mohou způsobit kontaminaci půdy a vod. Toto riziko je nejvyšší ve fázi výstavby, během provozu je nižší a souvisí hlavně s mimořádnými událostmi na železnici. Dále je nutné počítat s možností požáru nebo technické poruchy, tyto situace jsou však standardně ošetřeny bezpečnostními předpisy. Klíčovou součástí prevence je havarijní plán, školení pracovníků a pravidelná kontrola techniky. Při dodržení legislativy a organizačních opatření je riziko havárií i jejich dopadů omezené a celkově přijatelné, přičemž nejvýznamnějším potenciálním dopadem zůstává lokální znečištění životního prostředí, zejména při úniku ropných látek.

Ani výstavba, ani provoz předmětného záměru nespadá do režimu zákona č. 76/2002 Sb., o integrované prevenci, ve znění pozdějších předpisů.

Realizací záměru dojde k zásahu do hmotného majetku především v souvislosti se zásahem do stávající železniční tratě. V rámci záměru bude odstraněn jednopodlažní domek, který se nachází na ostrovním nástupišti na pozemku p. č. 812/13. Součástí stavby je také zrušení jednoho úrovněvého křížení veřejné účelové komunikace – přejezdu v km 286,47 a jeho nahrazení novou příjezdovou účelovou komunikací. Konkrétní rozsah demolic bude specifikován v dalším stupni projektových příprav.

## **II. Umístění záměru**

Řešený úsek železnice se nachází ve Středočeském kraji severovýchodně od historického centra Kutné Hory, mezi místními částmi Sedlec a Malín. Území náleží do geomorfologické oblasti Polabí, konkrétně Čáslavské kotliny, která je charakteristická sníženým reliéfem s výskytem nivních sedimentů, spraší a místy i vátých písků.

Stavba bude v rámci projektové přípravy posouzena z hlediska souladu s územně plánovací dokumentací. Realizace proběhne převážně na pozemcích ve vlastnictví státu, spravovaných Správou železnic a Českými drahami, přičemž se předpokládá i částečný zábor cizích pozemků a zřízení věcných břemen. Záměr se nachází převážně v obvodu dráhy a mimo zastavěné území, pouze okrajově zasahuje do intravilánu. Přeložka trati zůstane v rámci stávajícího ochranného pásma dráhy.

Posuzovaný záměr v rámci prvků ÚSES zasahuje do regionálního biokoridoru RBK 1297 Na Vrchlici – Nové Dvory, který je tvořen říčkou Vrchlicí a navazujícími břehovými porosty. Tento biokoridor je částečně funkční a propojuje regionální biocentra RBC 950 Na Vrchlici a RBC 1710 Nové Dvory, přičemž jeho ekologická funkce nebude realizací záměru významně ovlivněna. Biocentrum RBC 950 Na Vrchlici se nachází přibližně 2,3 km jihovýchodně od záměru a je tvořeno převážně smíšenými lesními porosty na svazích a skalách doplněnými o vodní a břehová společenstva vázaná na tok Vrchlice.

Nejbližším biocentrem je RBC 1710 Nové Dvory, situované zhruba 1,4 km severovýchodně od záměru. V širším okolí se dále nachází několik dalších biokoridorů, konkrétně RBK 1337 Vrabcov – Nové Dvory ve vzdálenosti přibližně 1 km východně, RBK 1299 Na Vrchlici – Vrabcov asi 1,6 km jihozápadně a RBK 1298 Nové Dvory – Starý Kolín ve vzdálenosti zhruba 1,7 km od záměru.

V trase záměru ani v jeho bezprostředním okolí se nenacházejí zvláště chráněná území podle zákona č. 114/1992 Sb. V širším okolí se však ve východním směru nachází národní přírodní rezervace Větrušické rokle. Záměr je v kontaktu s významným krajinným prvkem (dále jen „VKP“), konkrétně s vodním tokem Vrchlice, avšak nezasahuje do památných stromů ani jejich skupin či stromořadí nebo přírodních parků. Krajinný ráz tak nebude záměrem negativně ovlivněn.

Dle stanoviska KUSK č.j. 123458/2024/KUSK ze dne 25. 9. 2024, nemůže mít hodnocený záměr významný vliv, a to samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry, na žádnou evropsky významnou lokalitu (EVL) ani ptačí oblast (PO). Nejbližší EVL je Kačina (CZ02133792), která se nachází přibližně 2,4 km severovýchodně od zájmového území.

V řešeném území se rovněž nevyskytují ochranná pásma vodních zdrojů, chráněných oblastí přirozené akumulace vod (dále jen „CHOPAV“) či ochranném pásmu přírodních léčivých zdrojů.

Trasa záměru nezasahuje do oblastí výhradních ložisek, aktivně těžených či netěžených dobývacích prostorů, ani do území s chráněným ložiskovým územím.

V trase posuzovaného záměru se nenacházejí žádné kulturní památky.

### **III. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí**

S ohledem na charakter záměru a s přihlédnutím ke všem doloženým podkladům, došlo ministerstvo k záměru, že lze vyloučit významné vlivy záměru na obyvatelstvo a životní prostředí. Realizací záměru nejsou předpokládány přímé negativní vlivy přesahující stávající hranice České republiky, vzhledem k umístění záměru ve vnitrozemí České republiky, jsou vlivy lokálního charakteru. V rámci celého záměru byly v oznámení a na základě doložených studií podrobně posuzovány tyto vlivy:

#### **a) Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví**

Posouzení vlivů na veřejné zdraví (Mgr. Bc. Petra Povýšilová, duben 2025) zpracované jako příloha oznámení uvádí, že modernizace železniční stanice nepovede k významným negativním dopadům, naopak přinese mírné zlepšení oproti současnému stavu. Hluková studie, vycházející z platné legislativy i doporučení WHO, potvrzuje, že hygienické limity pro hluk ze stacionárních zdrojů budou dodrženy a u železniční dopravy dojde ve většině lokalit ke snížení hlukové zátěže (cca o 0,2–4,7 dB). Přestože doporučené hodnoty WHO nebudou vždy splněny, celkově se sníží počet obyvatel vystavených vyšším hladinám hluku a změna není legislativně považována za významné navýšení. Během výstavby, plánované na roky 2028–2030, bude hluk i dopravní zatížení jen mírně zvýšeno a bez zásadního vlivu na zdraví obyvatel. Z hlediska kvality ovzduší byly zjištěny velmi nízké koncentrace sledovaných škodlivin (NO<sub>2</sub>, benzen, benzo(a)pyren), bez prokazatelných zdravotních dopadů; určité riziko představují pouze prachové částice (PM<sub>10</sub>), u nichž je nutné důsledně

omezovat prašnost během stavby. Celkově lze konstatovat, že realizace záměru, při dodržení opatření, nezpůsobí významné zhoršení životních podmínek a v provozní fázi povede ke zlepšení stávající situace.

#### b) Vlivy na ovzduší a klima

Vliv záměru na ovzduší je celkově hodnocen jako málo významný a přijatelný. Modernizace železniční stanice Kutná Hora hl. n. se týká především rekonstrukce infrastruktury, přičemž samotný provoz tratě není z hlediska emisí zásadní, protože jde o elektrickou trakci. Hodnocení se proto zaměřilo zejména na období výstavby, kdy budou hlavním zdrojem znečištění prachové částice ( $PM_{10}$  a  $PM_{2,5}$ ) a v menší míře emise z nákladní dopravy a stavebních mechanismů. Modelové výpočty ukazují, že imisní limity všech sledovaných látek budou plněny s rezervou a nedojde k významnému zhoršení kvality ovzduší ani v nejbližší obytné zástavbě. Krátkodobě může během výstavby dojít k mírnému navýšení koncentrací prachu, zejména v okolí stavební základny, avšak toto zvýšení je dočasné, lokální a málo významné. Ostatní škodliviny, jako  $NO_2$ , benzen či benzo(a)pyren, se budou pohybovat na velmi nízkých až zanedbatelných úrovních. Při dodržení navržených opatření ke snížení prašnosti (např. kropení ploch) nedojde k negativním dopadům na zdraví obyvatel. V dlouhodobém horizontu lze naopak očekávat mírně pozitivní vliv na kvalitu ovzduší díky podpoře železniční dopravy jako ekologičtější alternativy k dopravě silniční.

Co se týče ovlivnění klimatu, je záměr celkově nevýznamný až mírně pozitivní. Zvýšení podílu zpevněných ploch může sice lokálně ovlivnit mikroklima (např. rozdílným prohříváním povrchů), avšak tento efekt bude omezen pouze na bezprostřední okolí a nebude mít význam na širší mezoklimatické podmínky. Naopak díky úpravám v území, jako je doplnění vegetace a efektivnější nakládání se srážkovými vodami prostřednictvím retenčních nádrží, lze očekávat mírné zlepšení – zejména snížení teplotních extrémů a zpomalení odtoku vody. Z hlediska vztahu ke klimatickým strategiím (mitigačním i adaptačním) je záměr hodnocen jako neutrální, protože nemá významný vliv na emise skleníkových plynů ani na změnu klimatu jako takovou. Posouzení zranitelnosti ukázalo střední citlivost na některé klimatické jevy (např. povodně, sucho či vysoké teploty), avšak tato rizika jsou dostatečně ošetřena návrhem stavby nebo běžnými provozními opatřeními. Celkově je tedy záměr považován za klimaticky odolný a adaptovaný, bez potřeby dalších speciálních opatření nad rámec projektu.

#### c) Vliv na hlukovou situaci, vibrace

Hluková studie prokázala, že modernizace železniční stanice Kutná Hora hl. n. povede celkově ke zlepšení hlukové situace v území. Po realizaci záměru nedojde k překročení hygienických limitů hluku, a to ani při zvýšení intenzity dopravy či maximální rychlosti vlaků. Naopak se ve většině hodnocených bodů očekává snížení hladin hluku přibližně o 0,2–4,7 dB, přičemž jen výjimečně může dojít k nepatrnému nárůstu (max. o 0,2 dB). Hluk ze stacionárních zdrojů (např. odstavné koleje) bude rovněž splňovat stanovené limity ve dne i v noci. Vzhledem k těmto výsledkům není nutné realizovat protihluková opatření, nicméně po dokončení stavby bude provedeno kontrolní měření a v případě potřeby mohou být dodatečně aplikována. Dočasné zhoršení hlukové situace nastane pouze během výstavby, avšak i zde budou limity dodrženy a dopady lze zmírnit organizačními opatřeními. Celkově je tedy vliv záměru na hlukovou situaci hodnocen jako akceptovatelný, s převahou pozitivních efektů oproti současnému stavu.

Vibrace budou ve fázi výstavby vznikat lokálně především provozem stavebních mechanismů a průjezdy těžkých nákladních vozidel, přičemž jejich účinky se projeví jen v bezprostředním okolí zdroje (řádově jednotky metrů) a vzhledem k omezené blízkosti obytné zástavby budou málo významné. V rámci modernizace dojde k výměně konstrukčních prvků tratě (kolejnice, pražce, upevnění, šterkové lože i železniční spodek), což povede ke zlepšení tlumících vlastností a celkovému snížení přenosu vibrací do okolí. Měření vibrací v běžném provozu zároveň prokázalo, že limity pro obytné prostory nejsou překračovány. Celkově lze proto vlivy záměru z hlediska vibrací hodnotit jako akceptovatelné, s očekávaným zlepšením oproti stávajícímu stavu.

#### d) Vlivy na povrchové a podzemní vody

Stavba záměru nezasahuje do žádného ochranného pásma podzemních ani povrchových vodních zdrojů. Zasahuje však do stanovených záplavových území Rokytky, Hostavického, Říčanského, Běchovického a Blatovského potoka. Vliv záměru na povrchové a podzemní vody je proto hodnocen jako středně velký a středně významný. Záměr v průběhu výstavby i provozu může potenciálně ovlivnit povrchové a podzemní vody zejména z hlediska kvality vody, odtokových poměrů a výjimečně i vydatnosti vodních zdrojů, nicméně charakter stavby (rekonstrukce železnice) znamená jen omezené zásahy do horninového prostředí a hydrologického režimu. Nejvýznamnějším rizikem jsou havarijní situace při výstavbě i provozu, zejména úniky ropných látek nebo jiných závadných látek, ty jsou však považovány za krátkodobé a řešitelné standardními havarijními postupy a organizačními opatřeními. Odvodnění území a režim povrchových vod nebudou podle posouzení zásadně změněny, případné překážky v trase vodních toků budou řešeny mosty nebo propustky, takže nedojde k významnému ovlivnění odtoku ani ekologického stavu vodních útvarů. Srážkové vody budou odváděny v souladu s legislativními limity a technickými normami, přičemž je předpokládáno, že nedojde k významnému zhoršení kvality ani množství vod. V provozu jsou rizika obdobná jako ve výstavbě, avšak dlouhodobé dopady železniční dopravy na vody jsou hodnoceny jako omezené a srovnatelné s jinými druhy dopravy; potenciální kontaminace může vznikat např. z mazání výhybek, ale při dodržení opatření je minimalizována. Zásah do záplavových území (např. Vrchlice) je řešen přemostěním. Celkově je vliv záměru na povrchové a podzemní vody hodnocen jako malý až málo významný, bez očekávaného zásadního zhoršení jejich kvality nebo režimu při dodržení navržených opatření.

#### e) Vlivy na půdu

Realizace záměru povede k trvalému i dočasnému záboru ZPF, přičemž se jedná zejména o půdy vyšších bonitních tříd (I. a II. třída ochrany). Celkový trvalý zábor je odhadován přibližně na 13 100 m<sup>2</sup>, z toho I.–II. třída ochrany ZPF činí cca 12 100 m<sup>2</sup> a IV. třída ochrany ZPF činí zhruba 1 000 m<sup>2</sup>. Skutečný rozsah bude v navazujících stupních projektové dokumentace pravděpodobně zpřesněn a snížen, včetně rozdělení na trvalé a dočasné zábory. K trvalému a dočasnému záboru PUPFL nedojde.

V rámci výstavby bude docházet ke skrývce ornice, která bude následně využita pro rekultivace a zlepšení půdních vlastností okolních zemědělských pozemků nebo pro ozelenění svahů drážního tělesa. Dočasně dotčené plochy budou po skončení výstavby rekultivovány a vráceny k zemědělskému využití. Rizika pro půdu v období výstavby souvisejí především se zhutněním půdy, erozí v místech zemních prací, změnami odtokových poměrů a případnou kontaminací, zejména při havarijních situacích, tato rizika jsou však považována za omezená a řešitelná organizačními a technickými

opatřeními. Provoz záměru nepředstavuje významné nové riziko pro kvalitu půdy, možné znečištění je omezeno na havarijní stavy (úniky ropných látek apod.), které mají být ošetřeny standardními postupy. Eroze v území není považována za významný problém a po dokončení stavby se předpokládá stabilizace a částečné ozelenění dotčených ploch.

Celkově jsou vlivy na půdu hodnoceny jako negativní, ale územně omezené a odpovídající charakteru liniové dopravní stavby. Za předpokladu dodržení navržených opatření a legislativních postupů je záměr z hlediska vlivů na půdu považován za akceptovatelný.

#### f) Vlivy na přírodní zdroje

Záměr je z hlediska přírodních zdrojů a horninového prostředí hodnocen jako málo konfliktní, přičemž navazuje na Strategii ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016–2025 a řeší zejména možné vlivy na horninové prostředí. Hlavní potenciální vlivy jsou spojeny s výstavbou a provozem, kdy může výjimečně dojít ke kontaminaci půdy a horninového prostředí úniky ropných látek nebo jiných nebezpečných látek ze stavebních mechanismů či při haváriích. Tato rizika jsou však považována za nízká, lokální a technicky řešitelná pomocí standardních opatření (údržba techniky, havarijní plány, sorpční prostředky a rychlá sanace znečištění).

Výstavba také povede k lokálním zásahům do reliéfu v podobě násypů a zářezů, tedy ke změně mikroreliéfu, nicméně bez vlivu na celkovou stabilitu území. Geologické podmínky v území neobsahují významná ložiska ani nestabilní svahové struktury, pouze okrajově zasahuje trasa do poddolovaného území Sedlec u Kutné Hory–Turkaňk, což je v návrhu zohledněno. Možné ovlivnění těžkými kovy se předpokládá pouze v bezprostřední blízkosti dráhy (do cca 5 m), přičemž s rostoucí vzdáleností rychle klesá. Riziko kontaminace při provozu je obecně nízké a soustředěné do havarijních situací. Celkově je vliv záměru na horninové prostředí a další přírodní zdroje hodnocen jako nevýznamný až málo významný, bez očekávaných trvalých negativních dopadů při dodržení navržených ochranných opatření.

#### g) Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

Podle stanoviska orgánu ochrany přírody (KUSK č.j. 123458/2024/KUSK ze dne 25. 9. 2024) podle § 45i ZOPK "*záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry nebo koncepcemi významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality ani ptačí oblasti*". Záměr není ve střetu s žádným zvláště chráněným územím, přírodními parky či památnými stromy.

Záměr zasahuje především do již dlouhodobě antropogenně ovlivněného území drážního tělesa a jeho bezprostředního okolí, které je tvořeno mozaikou ruderalních porostů, náletových dřevin a okrajů zemědělské krajiny. Z hlediska flóry dochází během výstavby k odstranění části vegetační pokrývky, zejména náletových dřevin (např. javor jasanolistý – *Acer negundo*, trnovník akát – *Robinia pseudoacacia*) a ruderalních bylin, mezi nimiž se vyskytují i druhy jako laskavec ohnutý (*Amaranthus retroflexus*), turanka kanadská (*Conyza canadensis*), turan roční (*Erigeron annuus*) či celík kanadský (*Solidago canadensis*). V menší míře se v území vyskytují také druhy původní nebo polopřirozené flóry, například mák polní (*Papaver argemone*), rmen rakouský (*Cota austriaca*) a zvláště chráněný druh (dále jen „ZCHD“) lomikámen trojprstý (*Saxifraga tridactylites*), jejichž lokální populace budou dočasně zasaženy, ale předpokládá se jejich následná sekundární kolonizace po ukončení stavebních

prací. Vegetace rákosinového charakteru vázaná na vodní tok Vrchlice není přímo dotčena.

Z hlediska fauny dochází k ovlivnění zejména běžných druhů bezobratlých, přičemž významnější pozornost je věnována ZCHD čmelákům rodu *Bombus* a mravencům rodu *Formica*, u nichž lze očekávat zásah do nižších desítek jedinců a lokálních hnízd. V území se dále vyskytují běžné druhy ptáků vázané na křovinné a okrajové biotopy dráhy; mezi zvláště sledované patří například slavík obecný (*Luscinia megarhynchos*), u něhož lze očekávat ovlivnění vyšších jednotek párů v důsledku kácení dřevin a rušení. Z plazů je doložen výskyt ZCHD ještěrky obecné (*Lacerta agilis*) a slepýše křehkého (*Anguis fragilis*), kteří využívají drážní těleso jako úkrytový a termoregulační biotop; jejich populace budou dotčeny zejména během stavebních prací, přičemž se předpokládá ovlivnění jednotek až nižších desítek jedinců. Obojživelníci vázaní na reprodukční biotopy v dotčeném území nebyli prokázáni, jejich populace tedy nebudou významně ovlivněny. Savci jsou ovlivněni především rušením a dočasnou ztrátou klidových stanovišť, bez zásadního dopadu na jejich populace.

Z hlediska ekosystémů dochází k zásahu do již silně fragmentované krajiny, přičemž modernizovaná železnice navazuje na stávající liniíovou bariéru, která již v současnosti omezuje migrační prostupnost. Vliv na ekologickou konektivitu je tak hodnocen jako zanedbatelný. Významným prvkem v území je VKP vodní tok Vrchlice, který tvoří lokální biokoridor RBK 1297 Na Vrchlici – Nové Dvory, který je tvořen říčkou Vrchlicí a navazujícími břehovými porosty. Tento biokoridor je částečně funkční a propojuje regionální biocentra RBC 950 Na Vrchlici a RBC 1710 Nové Dvory. Jeho ekologicko-stabilizační funkce může být dočasně snížena během stavebních prací, avšak po jejich ukončení zůstane zachována, případně může být lokálně zlepšena při vhodném technickém řešení mostních objektů. Lokální i regionální systém ekologické stability není záměrem dlouhodobě narušen.

Celkově lze shrnout, že vlivy na flóru, faunu a ekosystémy jsou převážně dočasné, prostorově omezené na bezprostřední okolí drážního tělesa a představují zásah do druhově relativně běžných, často ruderalních společenstev. U zvláště chráněných druhů (zejména *Lacerta agilis*, *Anguis fragilis* a *Luscinia megarhynchos*) se jedná o lokální ovlivnění dílčích populací, které však neohrožuje jejich celkovou stabilitu v území. Po ukončení výstavby se předpokládá částečná regenerace vegetace a návrat části druhů, přičemž celkový dopad na ekosystémy je hodnocen jako mírný, lokální a z hlediska ochrany přírody akceptovatelný.

#### h) Vlivy na krajinný ráz

Z hlediska krajinného rázu je modernizace železniční stanice Kutná Hora hl. n. umístěna do již silně antropogenně ovlivněného území na okraji města, kde dominuje dopravní a technická infrastruktura. Záměr využívá stávající železniční těleso, takže nedochází ke vzniku nové výrazné krajinné linie ani ke zvýšení fragmentace krajiny. Nejvýznamnějším přírodním prvkem v území je vodní tok Vrchlice, který je součástí lokálního biokoridoru. Jeho ekologická funkce bude zachována, pouze dočasně ovlivněna během stavebních prací při přemostění. Zvláště chráněná území ani EVL se v dosahu záměru nenacházejí. Z hlediska flóry dojde především k lokálnímu odstranění náletové a ruderalní vegetace. Celkově je vliv na krajinný ráz, ekosystémy i biologickou rozmanitost hodnocen jako slabý, převážně dočasný a po dokončení stavby částečně kompenzovaný vegetačními úpravami. Záměr je z těchto hledisek považován za akceptovatelný.



Ch) Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Záměr přímo neprochází územím, jehož charakter a prostředí určuje soubor nemovitých kulturních památek, popřípadě archeologických nálezů, prohlášeným za památkovou rezervaci. Památková rezervace Kutná Hora, vyhlášena v roce 1961, se nachází v částech obce Hlouška; Kutná Hora-Vnitřní Město; Vrchlice; Žižkov, mimo zájmové území posuzovaného záměru. V území Kutné hory se nachází mnoho vymezených území s archeologickými nálezy typu ÚAN I, které jsou situovány do intravilánu obce a nebudou záměrem dotčeny vzhledem ke své vzdálenosti. Nejblíže záměru se nachází ochranné pásmo této památkové rezervace, rejstr. Č. ÚSKP 3118 – ochranné pásmo kolem městské památkové rezervace Kutná Hora. Posuzovaný záměr není ve střetu s památkami světového dědictví UNESCO ani s jinými památkami.

Z hlediska hmotného majetku dojde k lokálním zásahům. Bude odstraněn jednopodlažní objekt na ostrovním nástupišti (parc. č. 812/13) a zrušen úrovnový přejezd v km 286,47, který bude nahrazen novou účelovou komunikací v délce cca 1,85 km vedenou v souběhu s tratí. Součástí záměru je také demolice části stávajícího železničního svršku a zařízení dráhy. Konkrétní rozsah demolic bude specifikován v dalším stupni projektových příprav. Záměr dále vyžaduje zásahy do technické infrastruktury včetně přeložek a ochran inženýrských sítí (VN, NN, vodovod, kanalizace apod.), které budou realizovány v koordinaci se správcí sítí a v rámci jejich podmínek. Celkově lze vlivy na hmotný majetek hodnotit jako lokální a běžné pro liniové dopravní stavby tohoto typu.

i) Vlivy světelného znečištění

Světelné znečištění spojené se záměrem bude vznikat jak ve fázi výstavby, tak při následném provozu, avšak jeho vliv bude celkově omezený. Během výstavby půjde především o dočasné zdroje, jako je osvětlení staveniště a světlomety stavebních strojů. Ve fázi provozu budou hlavními zdroji světlomety projíždějících vlaků a osvětlení železničních zastávek, přičemž výraznější účinky lze očekávat zejména v otevřených úsecích tratě. Negativní dopady světelného rušení se mohou projevit především na živočiších, a to rušením jejich přirozeného chování nebo zvýšeným rizikem kolizí. Tyto vlivy však budou zmírněny návrhem vhodné zeleně, která omezí šíření světla do okolí. Současně bude nové osvětlení navrženo v souladu s platnými předpisy a metodikami pro omezení světelného znečištění. Vzhledem k tomu, že území je již nyní ovlivněno světelným smogem z blízké urbanizované oblasti, nepředstavuje realizace záměru významné zhoršení stávající situace. Celkově lze vliv na životní prostředí z hlediska světelného znečištění hodnotit jako málo významný.

Shrnutí:

Posuzovaný záměr má z hlediska vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo převážně lokální charakter a nepředstavuje významné zatížení území. Celkově lze konstatovat, že realizace projektu nezpůsobí zásadní zhoršení stávajících podmínek, naopak v některých oblastech přinese zlepšení.

V oblasti hluku se očekává mírné snížení hladin (cca o 0,2–4,7 dB), přičemž hygienické limity nebudou překročeny. Dočasné zvýšení hluku nastane pouze během výstavby. Vibrace zůstávají v přijatelných mezích. Kvalita ovzduší nebude významně ovlivněna; během výstavby může dojít ke krátkodobému zvýšení prašnosti, které lze omezit

vhodnými opatřeními. Dlouhodobě lze očekávat spíše pozitivní efekt díky podpoře železniční dopravy.

Záměr nebude mít významný vliv na povrchové ani podzemní vody. Zásahy do půdy jsou omezené a lze je považované za přijatelné. Z hlediska přírody a krajiny jde o zásah do již člověkem ovlivněného území. Dojde k částečnému ovlivnění vegetace a k zásahu do lokalit s výskytem některých ZCHD rostlin a živočichů. Tyto dopady budou řešeny formou výjimek a zmírňujících opatření. Ekologická stabilita území ani VKP nebudou zásadně narušeny. Krajinný ráz bude ovlivněn pouze mírně a záměr nebude vytvářet nové bariéry v území.

Záměr se nedotýká kulturních památek ani archeologicky významných lokalit. Světelné znečištění ani jiné doprovodné vlivy nebudou mít významný dopad na okolní prostředí.

S přihlédnutím ke všem doloženým podkladům, došlo MŽP OVSS I k závěru, že výše zmíněné vlivy budou pouze dočasné, lokálního charakteru a lze vyloučit významné a dlouhodobé negativní vlivy záměru na všechny vyjmenované oblasti, pokud budou dodržována všechna navržená opatření uvedená v oznámení záměru, a která budou dále předmětem dalších řízení projektové dokumentace.

## **2. Úkony před vydáním rozhodnutí**

Ministerstvu bylo dne 29. 1. 2026 předloženo oznámení k záměru „Modernizace ŽST Kutná Hora, hl. n.“ v rozsahu přílohy č. 3 zákona EIA, spolu s žádostí o provedení zjišťovacího řízení dle § 7 uvedeného zákona. Dopisem ze dne 17. 2. 2026, č.j. MZP/2026/210/541 zahájilo MŽP OVSS I v souladu s § 7 odst. 3 zákona zjišťovací řízení. Oznámení záměru bylo zveřejněno v souladu s § 16 zákona a v souladu s § 16 odst. 4 zákona byla dne 26. 2. 2026 zveřejněna informace o oznámení a o tom, kdy je možno do něj nahlížet, na úřední desce a internetových stránkách Krajského úřadu Středočeského kraje.

## **3. Podklady pro vydání rozhodnutí**

Podkladem pro vydání rozhodnutí bylo oznámení záměru v rozsahu přílohy č. 3 zákona EIA, zpracované Ing. Lubošem Štanclem (autorizovaná osoba), spolu s vyjádřeními dotčených samosprávných celků a dotčených správních úřadů, která MŽP OVSS I obdržel. Požadavek záměr dále posuzovat dle zákona nebyl vznesen od žádného subjektu. Dotčená veřejnost ani veřejnost se k uvedenému záměru nevyjádřila. S ohledem na povahu a rozsah záměru, lokalitu a charakter předpokládaných vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, rozhodlo MŽP OVSS I tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

## **4. Seznam subjektů, jejichž vyjádření příslušný úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení:**

- Město Kutná hora, starosta
- Městský úřad Kutná hora, odbor životního prostředí
- Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství
- Krajská hygienická stanice Středočeského kraje, územní pracoviště v Kolíně

## **5. Vypořádání vyjádření obdržených v průběhu zjišťovacího řízení:**

### **Město Kutná hora, starosta**

Uvádí, že k uvedenému záměru nemá připomínky a nepožaduje další posuzování dle zákona EIA. MŽP OVSS I: Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

### **Městský úřad Kutná hora, odbor životního prostředí**

Městský úřad shrnuje, že záměr je z hlediska životního prostředí akceptovatelný, ale bude vyžadovat několik povolení a dodržení podmínek:

Z hlediska vodního hospodářství městský úřad uvádí, že stavba zasahuje do záplavového území řeky Vrchlice (Q5–Q100), proto je nutný souhlas vodoprávního úřadu v rámci jednotného enviromentálního stanoviska (dále jen „JES“) a stanoviska správců toku a Povodí Labe. Během výstavby je nutné zabránit znečištění půdy a vod.

Z hlediska zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o odpadech“) a především pak také zákonem č. 542/2020 Sb., o výrobcích s ukončenou životností, ve znění pozdějších předpisů a vyhláškou č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady městský úřad nemá připomínek, pouze uvádí, že odpady musí být tříděny, evidovány, předávány oprávněným osobám a přednostně recyklovány. Přesun zeminy mimo stavbu může vyžadovat povolení kraje. Pokud záměr bude vyhodnocen jako změna stavby vyžaduje vydání závazného vyjádření za odpady.

Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ovzduší“) nemá připomínek pouze upozorňuje na dodržování opatření k omezení prašnosti.

Z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., lesní zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „lesní zákon“) nemá připomínek.

Z hlediska ochrany přírody uvádí, že záměr vyžaduje rozsáhlé kácení dřevin, a proto je nutné požádat o povolení ke kácení dřevin dle § 8 odst. 1 zákona 114/1992 Sb., a to formou JES.

Z hlediska zákona č. 34/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění (dále jen „zákon ZPF“), uvádí, že záměrem dojde ke značným záborům ZPF s vlivem na drenážní systémy a vodní režim půdy, proto doporučuje pro záměr upřednostnit zemědělské půdy méně kvalitní s nižší třídou ochrany půdy. Dále uvádí, že bude nutné získat souhlas s odnětím půdy ze zemědělského půdního fondu.

MŽP OVSS I: Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře. Vyjádření obsahuje upozornění na zákonné požadavky a následné postupy.

### **Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství**

Z hlediska ochrany přírody a krajiny shrnuje záměr a uvádí, že pro záměr bude nutné požádat o udělení výjimky dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. Jedná se o silně ohrožený lomikámen trojprstý (*Saxifraga tridactylites*), dále živočišné druhy: čmeláci (*Bombus sp.*), mravenci, (*Formica sp.*), slepýš křehký (*Anguis fragilis*), ještěrka obecná (*Lacerta agilis*), slavík obecný (*Luscinia megarhynchos*). Dále uvádí, že v souladu s ust. § 45i odst. 1 citovaného zákona, bylo k předloženému záměru dne 25. 9. 2024 vydáno stanovisko pod č.j. 123458/2024/KUSK, že lze vyloučit významný vliv předloženého výše uvedeného projektu samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných

lokalit nebo ptačích oblastí stanovených příslušnými vládními nařízeními v gesci Krajského úřadu Středočeského kraje. Toto stanovisko zůstává v platnosti.

Z hlediska ochrany ZPF shrnuje záměr a uvádí, u kterých správních orgánů je nutné před vydáním rozhodnutí o povolení záměru, požádat orgán ochrany ZPF, o souhlas k odnětí zemědělské půdy ze ZPF podle ust. § 9 odst. 8 zákona o ochraně ZPF a v souladu s ust. § 3 zákona č. 148/2023 Sb., o jednotném enviromentálním stanovisku (dále jen „zákon o JES“).

Z hlediska ochrany ovzduší shrnuje záměr a závěry rozptylové studie a dále uvádí, že možným zdrojem znečišťování ovzduší v rámci záměru bude recyklační linka a dieselagregát. V případě, že svou kapacitou/příkonem budou zařazeny do přílohy č. 2 zákona o ochraně ovzduší, nebo v případě, že realizací záměru vznikne nějaký další stacionární zdroj znečišťování ovzduší uvedený v příloze č. 2 k zákonu o ochraně ovzduší nebo parkoviště s kapacitou nad 500 parkovacích stání nebo pozemní komunikace kategorie dálnice nebo silnice I. třídy v zastavěném území obce, je příslušným orgánem krajský úřad (§ 11 odst. 2 zákona o ochraně ovzduší).

Z hlediska nakládání s odpady nemá připomínek.

Z hlediska lesů a PUFLF uvádí, že dotčení PUPFL ve vzdálenosti do 30 m od okraje lesa (tzv. ochranné pásmo lesa) podléhá souhlasu orgánu státní správy lesů dle ustanovení § 14 odst. 2 lesního zákona.

MŽP OVSS I: Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře. Vyjádření obsahuje upozornění na zákonné požadavky a následné postupy.

#### **Krajská hygienická stanice Středočeského kraje, územní pracoviště v Kolíně**

Shrnuje záměr z hlediska hluku ze železniční dráhy, vibrací, hluk ze stacionárních zdrojů, z pozemních komunikací, hluku z výstavby. Závěrem upozorňuje, že se záměr nachází v lokalitě zatížené toxickými prvky ze staré důlní činnosti v Kutné Hoře. Projektová dokumentace proto musí v souladu s regulativem ÚP Kutná Hora obsahovat vyhodnocení zátěže půdy a případný návrh opatření k ochraně zdraví a životního prostředí.

Krajská hygienická stanice považuje záměr za přijatelný při dodržení opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí a není nutné záměr posuzovat z hlediska zákona EIA.

MŽP OVSS I: Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře. Vyjádření obsahuje upozornění na zákonné požadavky a následné postupy.

### **P o u č e n í**

Proti tomuto rozhodnutí mohou podat do 15 dnů ode dne jeho doručení oznamovatel, dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 zákona EIA a dotčené územní samosprávné celky rozklad, k ministrovi životního prostředí, podáním učiněným u MŽP, odboru výkonu státní správy I, Vršovická 65, 100 10 Praha 10 – Vršovice.

JUDr. Hana Dvořáková, MBA  
ředitelka odboru výkonu státní správy I  
*podepsáno elektronicky*

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

Do závěru zjišťovacího řízení lze také nahlédnout v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz/eia>) a na stránkách Ministerstva životního prostředí (<http://www.mzp.cz/eia>) pod kódem záměru **OV1284**.

## **Rozdělovník**

### **Dotčené územní samosprávné celky:**

#### **Středočeský kraj**

hejtmanka  
Zborovská 11  
150 21 Praha 5

#### **Město Kutná Hora**

Havlíčkovo náměstí 552/1  
284 01 Kutná Hora

### **Dotčené správní úřady:**

#### **Krajský úřad Středočeského kraje**

odbor životního prostředí a zemědělství  
Zborovská 11  
150 21 Praha 5

#### **Městský úřad Kutná Hora**

Odbor životního prostředí  
Radnická 178  
284 01 Kutná Hora

#### **Krajská hygienická stanice**

#### **Středočeského kraje se sídlem v Praze**

územní pracoviště Kutná Hora  
U Lorce 40  
28401 Kutná Hora

### **Oznamovatel (v zastoupení):**

#### **Valbek SK, spol. s.r.o., odštěpný závod**

Vinohradská 3217/167  
100 00 Praha 10

**Zpracovatel oznámení:**

**AZ GEO s.r.o.**

**Ing. Luboš Štancí**

Ocelářská 12

703 00 Slezská Ostrava

**Na vědomí:**

**Povodí Labe, státní podnik**

závod Pardubice

Cihelna 135

530 09 Pardubice

**MŽP OPVIP**

Vršovická 65

100 10 Praha 1