

Praha dne 29. října 2025
Č. j.: MZP/2025/210/2295
Sp. zn.: ZN/MZP/2024/210/379

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“ či „MŽP“) 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 k oznámení 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 traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky – změny záměru“

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 traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky – změny záměru“

Záměr naplňuje ust. § 4 odst. 1 písm. b) zákona EIA, a to jako změna záměru zařazeného v příloze č. 1, kategorii I, bodě 44 zákona EIA.

Kapacita (rozsah) záměru:

Předmětem záměru jsou dílčí změny záměru, které vyplynuly z podrobnějšího technického řešení záměru v rámci dalších stupňů projektové dokumentace. Jedná se o následující změny:

- 1) Ztrojkolejnění trati Libice n. C. – Babín za účelem zvýšení kapacity dopravy, v úseku zast. Libice n. C. (km 310,3) – odb. Babín (km 318,175), tzn. v délce 7,875 km, z nichž po novém drážním tělese vede cca 7,125 km,
- 2) „Obchvat“ Velký Osek v reakci na nezbytnost zrušení stávajícího přejezdu P3582 v ev. km 307,554, který leží v nově upravovaných kolejích mezi výhybkovými objekty a v blízkosti

s kolejí souběžnou silnicí II/125, a který je značně komplikované napojit na stávající komunikace. Bude tak nahrazen novou pozemní komunikací III. třídy vedenou ze severní části obce s šířkovým uspořádáním S7,5. Na trase nové komunikace budou dva silniční nadjezdy. První nad dvoukolejnou tratí Kolín – Praha a druhý nad tratí jednokolejnou Velký Osek – Hradec Králové. V ostatním rozsahu povede komunikace v úrovni okolního terénu a na opuštěném drážním tělese staré Libické spojky s napojením až ke křižovatce s ulicí Volárenská. Celková délka komunikace je navržena v délce cca 2,4 km, z toho 1,4 km vede po opuštěném drážním tělese zmíněné staré Libické spojky a 1,0 km v nové stopě.

- 3) Náhrada trémového mostu tzv. tunelomostem – v souvislosti s doplněním třetí koleje v úseku Libice n. C. – Babín byla upravena i koncepce přesmyku v Libici, kde nově 2 koleje (místo jedné) mimoúrovňově překonávají jednu kolej. Vzhledem k ostrému úhlu křížení by již nebyla trémová konstrukce mostu vyztužená obloukem efektivní a byla nahrazena betonovou rámovou konstrukcí, tzv. tunelomostem. Toto řešení umožnilo snížit niveletu kolejí na mostě až o cca 1,1 m a zároveň snížit sklon kolejí na 17,5 ‰. Estakáda mezi přesmykem a Cidlinou byla díky snížení nivelety nahrazena zemním tělesem.
- 4) Nová vodní plocha v kat. ú. Opolany, vznikající jako náhrada stávající vodní plochy u obce Kanína, která bude zabrána přeložkou komunikace III/3283. Nová vodní plocha pak vznikne vytěžením zemin ze stávajících ploch – tyto vytěžené zeminy budou využity ke stavbě náspů.
- 5) Náhrada přejezdů – za účelem navýšení bezpečnosti budou zrušeny veškeré úrovňové křížení a nahrazeny mimoúrovňovým, případně objízdou komunikací.
 - a. Náhrada přejezdu P3585, km 312,048 – zrušený přejezd P3585 v obci Choťánky bude nahrazen pro silniční vozidla nadjezdem umístěným na východní straně obce. Nadjezd je napojen na severní straně trati „podkovou“ přímo na silnici III. třídy č. 32812. Na jižní straně je pak komunikace napojena na stávající komunikaci, která bude v rámci stavby rekonstruovaná a zkapacitněna až do středu obce k napojení na silnici III. třídy č. 0119. Dle požadavku KUSK bude za nadjezdem na straně obce zřízena plocha pro otáčení vozidel údržby KSÚS. Nová komunikace do obce bude zřízena s šířkovým uspořádáním S 6,5. V prostoru stávajícího rušeného přejezdu bude realizován nový podchod s bezbariérovým přístupem.
 - b. Náhrada přejezdu P3586, km 312,848 – tento přejezd bude po svém zrušení nahrazen mimoúrovňovým křížením určeným pouze pro smíšený provoz pěších a cyklistů s bezbariérovým přístupem. V rámci zpracování se uvažuje varianta lávky nebo podchodu.
 - c. Náhrada přejezdu P3587, km 313,827 – zrušený přejezd nahrazen podchodem pod trati v km 313,982 propojující ulice Východní – Jungmannova. Tento podchod bude sloužit jak pro pěší, tak pro cyklisty.
 - d. Náhrada přejezdu P3588, km 314,595 – zrušený přejezd nahrazen samostatným podjezdem pod trati situovaným do odsunuté polohy v km cca 314,990 s navázáním na ulici Fügnerova, Družstevní a Za Nádražím. V místě rušeného přejezdu bude zřízen podchod pro pěší a cyklisty.

- e. Náhrada přejezdu P3593, km 318,432 – přejezd bude zrušen a nahrazen nadjezdem křížícím železniční trať cca v km 318,1 který je na jihozápadní straně trati napojen prostřednictvím nové okružní křižovatky na komunikaci II. třídy č. 331. Na straně severovýchodní je pak navržena nová komunikace v nové stopě, která je napojena mezi obcemi Velké Zboží a Křečkov na silnici IV. třídy č. 33016 a dále na komunikaci k novému nadjezdu nahrazující rušený přejezd P3591. Ná vazné pokračování nové komunikace je zárodkem „obchvatu“ Poděbrad až k napojení na komunikaci II. třídy č. 329. Navržená nová komunikace se předpokládá s šířkovým uspořádáním S 9,5. Součástí náhrady přejezdu je i zřízení podchodu pro pěší s bezbariérovým přístupem v místě přejezdu P3591 v obci Velké Zboží.
- f. Náhrada přejezdu P3591, km 316,521 – přejezd u „školního statku“ bude zrušen a nahrazen nadjezdem křížícím železniční trať v místě rušeného přejezdu. Tato náhrada je nutná pro velkou intenzitu přejezdů jak zemědělské techniky, tak i jízdy koní, které je nevhodné vést objízdovými trasami stávající městské zástavby. Tohoto křížení bude využívat i blízký servis nákladních vozidel. Proto je nový nadjezd na severovýchodní straně napojen na zárodek „obchvatu“ Poděbrad. Navržená nová komunikace se předpokládá s šířkovým uspořádáním S 6,5.
- 6) Demolice a výstavba nového silničního nadjezdu na silnici II. třídy č. 611 v reakci na přidanou třetí kolej, která je s tímto nadjezdem v kolizi. Most bude realizován ve stávající poloze se stávajícími šířkovými poměry.
- 7) Úprava rozsahu stavby – s ohledem na stanovený postup výstavby jednotlivých úseků došlo ke změně rozhraní staveb mezi stavbami Kolín – Babín a Nymburk – Lysá, respektive Chlumec n/C – Velký Osek. V případě stavby Chlumec n/C – Velký Osek došlo k posunu rozhraní staveb z km 4,1 do km 9,6 (v úseku je skok ve staničení – styk dvou tratí) což představuje zkrácení stavby o cca 1,4 km. V případě stavby Nymburk – Lysá došlo k posunu rozhraní staveb z km 318,652 do km 318,175 což představuje zkrácení stavby o cca 490 m.
- 8) Nárůst intenzit dopravy – V důsledku optimalizace a ztrojkolejnění došlo k ovlivnění uvažované intenzity dopravy, viz následující tabulka.

	EIA/DÚR			DUSL, horizont H1 (2035)			DUSL, horizont H3 (2055)			Změna EIA/DÚR vs. H1	Změna EIA/DÚR vs. H3
	Osobní (vl./den)	Nákladní (vl./den)	Celkem (vl./den)	Osobní (vl./den)	Nákladní (vl./den)	Celkem (vl./den)	Osobní (vl./den)	Nákladní (vl./den)	Celkem (vl./den)		
Kolín – Velký Osek	112	59	171	127	77	204	145	84	229	+ 33 (19 %)	+ 58 (34 %)
Velký Osek, obvod Libice nad Cidlinou – Nymburk hl. n., obvod Babín	146	97	243	168	160	328	150	180	330	+ 85 (35 %)	+ 87 (36 %)
Velký Osek, obvod Kanín – Chlumec nad Cidlinou	66	46	112	103	85	188	67	98	165	+ 76 (68 %)	+ 53 (47 %)

Umístění záměru:

kraj: Středočeský
Obec: Opolany, Poděbrady, Choťánky, Libice nad Cidlinou, Velký Osek
k.ú.: Opolany, Sány, Velký Osek, Kanín, Libice nad Cidlinou, Choťánky, Poděbrady, Velké Zboží

Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Předmětem záměru jsou výše popsané změny záměru stavby „Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky“, který byl posouzen z hlediska vlivů na životní prostředí dle zákona EIA a dne 11. 3. 2020 bylo ze strany ministerstva pod č. j. MZP/2019/500/1477 vydáno závazné stanovisko k posouzení vlivů na životní prostředí.

Jedná se zejména o náhrady úrovnových přejezdů mimoúrovňovými kříženími, které v několika případech vyvolávají potřebu zřízení nových komunikací, případně nového přerozdělení dopravy, ztrojkolejnění stávajícího úseku železniční trati v úseku zast. Libice n. C. (km 310,3) – odb. Babín (km 318,175), tzn. v délce 7,875 km, z nichž vede po novém drážním tělese cca 7,125 km, zvýšení intenzit dopravy, případně další menší nevýznamné změny. Některé změny (viz dále) byly vyvolány v rámci plnění podmínek závazného stanoviska k posouzení vlivů na životní prostředí č. j. MZP/2019/500/1477 ZE DNE 11. 3. 2020.

Kumulativní vlivy lze předpokládat především se samotným záměrem stavby „Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky“, z toho důvodu byly veškeré předkládané studie v rámci oznámení (hluková, rozptylová, dendrologický průzkum atd.) vztažené k celému záměru modernizace.

Obecně ke kumulacím může docházet jak ve fázi výstavby (souběh stavební činnosti více záměrů), tak ve fázi provozu (kumulativní vlivy z hlediska hluku, emisí apod.). Hluková a rozptylová studie počítá s výhledovými intenzitami dopravy danými dopravním modelem, který zohledňuje realizaci dalších dopravních staveb v okolí, které budou do roku 2036 v provozu, a to

- „Vysokorychlostní trať VRT Praha – Hradec Králové“ – zohledněno zejména s ohledem na vliv na oblasti Natura 2000, resp. biotop zvláště chráněných druhů velkých savců
- „Modernizace trať. úseku odb. Kanín – Chlumec nad Cidlinou“ - zohledněno v rámci intenzit železniční dopravy v akustické studii
- silniční stavby zohledněné v dopravním modelu, tj. kompletní komunikační síť dálnic a silnic I., II., a III. třídy a síť místních komunikací na území obcí Poděbrady, Libice nad Cidlinou, Choťánky a Velký Osek – zahrnuto ve výpočtu hlukové a rozptylové studie.

Stručný popis technického a technologického řešení záměru:**1) Ztrojkolejnění trati – Libice n. C. – Babín****Železniční svršek**

V rámci projektu je navrženo ztrojkolejnění v celém úseku přidáním třetí koleje vpravo. V modernizovaném úseku dochází k optimalizaci vedení traťových kolejí č. 1, 0 a 2 tak, aby bylo dosaženo požadovaných parametrů včetně zvýšení traťové rychlosti. S ohledem na předpokládanou skladbu provozu a z toho plynoucí provozní zatížení dané trati a vzhledem ke zvýšení traťové rychlosti až na 160 km/h je navržen v traťových kolejích č. 1, 0 a 2 nový rošt z kolejnic 60E2 z oceli třídy R260 (dlouhé kolejnicové pasy max. dl. 120 m svařené do bezстыkové koleje) na betonových pražcích pro běžnou kolej dl. 2,6 m se šroubovým pružným bezpodkladnicovým upevněním, které jsou schválené pro běžné použití nebo v rozšířeném provozním ověřování. Rozdělení pražců je „u“. Kolejové lože bude zřízeno z nového materiálu – z přírodního drceného hrubého hutného kameniva frakce 31,5/63 a z recyklovaného materiálu. Kolejové lože je navrženo jako otevřené s výjimkou zapuštěného štěrkové lože u mostních objektů, příp. jiných objektů. Všechny nové dopravní koleje budou svařeny do bezстыkové koleje

Železniční spodek

V rámci projektu jsou navrženy nové relativně nízké přísypy pro realizaci krajní koleje č.2. Po odtěžení svrchní humózní vrstvy bude položena konsolidační vrstva z drceného kameniva fr. 0/63 tl. 0,5 m se separační geotextilií pro zlepšení zhutnitelnosti relativně stejnozrnných písků v podloží. Jádro násypu bude zřízeno z nového nesoudržného a nenamrzavého materiálu SW, GW, (G-F, S-F). Zajištění stability tělesa železničního spodku v místech přísypávek ke stávajícímu zemnímu tělesu se provede po odstranění křovin a odhumusování stávajícího svahu svahovými stupni. V km cca 312,4 – 312,8 je z důvodu požadavku ŽP na minimalizaci záboru v oblasti PP Louky u Choťánek navržena gabionová zeď 1.0x1.0m délky 482 m s filtrační geotextilií na suché betonové směsi C12/15 tl.0,10 m. Základní šířka pláň tělesa železničního spodku je 3,2 m od osy krajní koleje.

2) „Obchvat“ Velký Osek

Stavební objekt nové komunikace nahrazuje stávající tranzitní propojení silnic III. a II. třídy, které v současném stavu prochází zastavěnou částí Velkého Oseku. Nově bude trasa vedena mimo zastavěnou oblast, zajistí propojení III/3287 a II/125, napojení nákladní a obslužné dopravy pro výhledové rozvojové zóny v oblasti severovýchodní části zastavitelného území Velkého Oseku v souladu s ÚP. V případě vybudování této nové obchvatové komunikace v předstihu, zajistí alternativní trasu dopravy v případě uzavření žel. přejezdu P3581 a umožní dobudování mimoúrovňového podjezdu v místě současného žel. přejezdu (viz související SO v ul. Palackého a Prokopa Holého), které budou postaveny v rámci nahrazení tohoto úrovňového přejezdu. Hlavní funkcí nové trasy obchvatu je náhrada po přerušení přístupu v místě přejezdu P3581 (ul. Prokopa Holého) a následné zajištění obsluhy území včetně stávajících i plánovaných rozvojových zón jižního prostoru Velkého Oseku za žel. tratí.

Dále je nová trasa obchvatu III/3287 je částečně vedena v koridoru původního opuštěného žel. Tělesa dráhy. Následně se trasa v mírném odstupu od obydlené oblasti Velkého Oseku stáčí k silnici II/125. Upravené vedení žel. trati překonává pomocí násypů a dvou nových silničních mostních objektů nad žel. tratí. Na konci úseku je trasa napojena na II/125 novou stykovou křižovatkou. Součástí je lokální úseková úprava silnice II/125 rozšířením o řadící pruh pro levé odbočení s protilehlým zařazovacím pruhem ve směru na Velký Osek. Navazující středový dopravní stín bude navázán na stávající dopravní značení a fyzický dělicí ostrůvek, který je jako stávající zpomalovací prvek umístěn před vjezdem do začátku intravilánu Velkého Oseku. V místě stykové křižovatky s II/125 je vedena souběžná cyklostezka. Její křížení je řešeno úrovnovým přejezdem v odsunutě poloze. Směrové vedení silnice: délka 2346 m, oblouky min. $R = 350$ m. Návrhová rychlost: $v_n = 70$ km/h. Odvodnění je řešení pomocí podélného příčného skonu v kombinaci s otevřenými příkopy /vsakovacími příkopy podél násypového tělesa řešené komunikace. Na sjezdech jsou umístěny propustky v km 1,3 je propustek DN 800 dl. 10 m vpravo a v km 2,3 jsou propustky DN 600 dl. 10 m vpravo i vlevo.

3) Náhrada trémového mostu tzv. tunelomostem

Jedná se o most v km 7,218. Nové koleje Libické spojky č. 201 a č. 202 překračují novou kolej č. 102. Nový most zajišťuje mimoúrovňové křížení tratí. Je navržena železobetonová uzavřená rámová konstrukce s průběžným kolejovým ložem. Založení konstrukce je navrženo na velkopřůměrových pilotách. V souvislosti s doplněním třetí koleje v úseku Libice n. C. – Babín byla upravena i koncepce přesmyku v Libici, kde nově 2 koleje (místo jedné) mimoúrovňově překonávají jednu kolej. Vzhledem k ostrému úhlu křížení by již nebyla trémová konstrukce mostu vyztužená obloukem efektivní a byla nahrazena betonovou rámovou konstrukcí, tzv. tunelomostem. Nosná konstrukce mostu je tvořena uzavřeným železobetonovým rámem. Svislé stěny jsou navrženy tloušťky 800 mm. Horní deska mostu je ve střeovitém sklonu 2 % s maximální tloušťkou 891 mm. Spodní deska je navržena konstantní tloušťky 800 mm a na krajích rámu má přesahy 500 mm tak, že tvoří základ, který svazuje velkopřůměrové piloty. Přesahy spodní desky jsou ve sklonu 4 % ve směru od konstrukce. Spodní deska je v podélném sklonu 0,5 %, horní deska v podélném směru kopíruje výškový průběh koleje pod mostem. Délka nosné konstrukce uzavřeného železobetonového rámu je 85,375 m.

4) Nová vodní plocha v k.ú. Opolany

Obsahem stavebních prací bude vytěžení zeminy, její odvoz na stavbu násypu, dále vysvahování břehů a jejich ozelenění. Na břehy bude možné se souhlasem obce umístit také i náhradní výsadbu za stavbou kácenou zeleň. Navržená náhradní vodní plocha v k.ú. Opolany bude doplněna o mělký a pozvolně klesající litorál, resp. bude v okrajových partiích navržena soustava mělkých tůň maximální hloubky 1,5 m a o celkové rozloze 300 m².

5) Náhrada přejezdů

Náhrada přejezdu P3585, km 312,048 – nahrazující nadjezd bude umístěn na východní straně obce Choťanky a napojen na severní straně trati na silnici III. třídy č. 32812, na jižní straně pak

bude komunikace napojena na stávající komunikaci, která bude rekonstruovaná a zkapacitněna až do středu obce. Nová komunikace do obce bude zřízena s šířkovým uspořádáním S 6,5. V prostoru stávajícího rušeného přejezdu bude realizován nový podchod s bezbariérovým přístupem.

Náhrada přejezdu P3586, km 312,848 – je uvažována varianta lávky či podchodu, a to pouze pro provoz pěších a cyklistů s bezbariérovým přístupem.

Náhrada přejezdu P3587, km 313,827 – náhrada bude formou podchodu pod tratí v km 313,982, propojujícím ulice Východní – Jungmannova, a bude sloužit pro pěší a cyklisty.

Náhrada přejezdu P3588, km 314,595 – náhrada bude formou podjezdu pod tratí v odsunutě poloze v km cca 314,990 s navázáním na ulici Fügnerova, Družstevní a Za Nádražím. V místě rušeného přejezdu bude zřízen podchod pro pěší a cyklisty.

Náhrada přejezdu P3593 v km 318,432 – náhrada spočívá ve vybudování nadjezdu křížícího trať cca v km 318,1, na jihozápadní straně trati napojen prostřednictvím nové okružní křižovatky na komunikaci II. třídy č. 331. Na straně severovýchodní je pak navržena nová komunikace v nové stopě, která je napojena mezi obcemi Velké Zboží a Křečkov na silnici IV. třídy č. 33016 a dále na komunikaci k novému nadjezdu nahrazující rušený přejezd P3591. Návazné pokračování nové komunikace je zárodkem „obchvatu“ Poděbrad až k napojení na komunikaci II. třídy č. 329. Navržená nová komunikace se předpokládá s šířkovým uspořádáním S 9,5. Součástí náhrady přejezdu je i zřízení podchodu pro pěší s bezbariérovým přístupem v místě přejezdu P3591 v obci Velké Zboží.

Náhrada přejezdu P3591 v km 316,521 – nahrazení nadjezdem křížícím železniční trať v místě rušeného přejezdu. Tento přejezd je intenzivně využíván pro zemědělskou techniku, jízdy koní či blízký servis nákladních vozidel. Nadjezd je poté napojen na severovýchodní straně na zárodek „obchvatu“ Poděbrad. Navržená nová komunikace se předpokládá s šířkovým uspořádáním S 6,5.

6) Demolice a výstavba nového silničního nadjezdu na silnici II. třídy č. 611

Jedná se o silniční most v km 313,375. Stavební objekt zahrnuje návrh novostavby mostu na pozemní komunikaci. Jedná se o trvalý třípolový spřažený ocelobetonový spojitý rámový most. Spodní stavba je masivní železobetonová monolitická, křídla opěr jsou rovnoběžná. Most převádí silnici přes tříkolejnou železniční trať. Na mostě je navržena třívrstvá asfaltbetonová vozovka celkové tloušťky 135 mm. Vozovka je provedena mezi monolitickými římsami mostu a její šířka je konstantní 9,5 m. Odvodnění mostu je zajištěno podélným a příčným sklonem povrchu vozovky k obrubám, kde jsou na přechodových dlažbách provedeny vtoky do skluzů. Skluzy jsou zavedeny do paty násypového tělesa, kde je voda přes vývařiště vedena do příkopů převáděné silnice. Srážková voda je dále řešena v rámci objektu převáděné pozemní komunikace.

Předpokládané zahájení září 2030

realizace:

Předpokládané dokončení září 2033

realizace:

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

Zpracovatel oznámení: Mgr. Lucie Peterková, Ph.D.
Ecological Consulting a.s.
Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc
IČO 25873962

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, resp. změn záměru, které by vylučovaly možnost realizace tohoto záměru nebo nezbytnost stanovit jakákoliv opatření pro fázi výstavby a následného provozu záměru.

Tento závěr ministerstvo vyslovilo také s ohledem na již existující podmínky pro provedení záměru samotné modernizace předmětného traťového úseku, které byly stanoveny v závazném stanovisku č. j. MZP/2019500/1477 ze dne 11. 3. 2020, a které se, vzhledem k charakteru změn (viz výše) budou uplatňovat také při realizaci těchto změn.

K tomuto závěru dospělo ministerstvo na základě předloženého oznámení, které se podrobně zabývalo nejproblematictějšími aspekty realizace záměru. Za takové je možno označit vliv záměru na hlukovou a vibrační zátěž, tzn. ochranu veřejného zdraví v blízkosti železničního trati, a také zásah záměru do EVL Libické luhy a PP Louky u Choťánek. Dále byl jako problematický identifikován zásah záměru do migračně významného území, resp. biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Vyhodnocení míry negativního působení záměru na tyto oblasti viz níže.

Z doložených podkladů je patrné, že tyto významnější vlivy budou eliminovány ať už podobou a rozsahem záměru, navrženými zmírňujícími opatřeními, či dodržováním podmínek již vydaného závazného stanoviska k posouzení vlivů záměru „Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) - odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky“ na životní prostředí.

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 jsou dílčí změny v záměru modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky, které vyplynuly z podrobnějšího technického řešení záměru v rámci dalších stupňů projektové dokumentace. Jako nejrozsáhlejší lze vnímat změnu č. 1 spočívající ve ztrojkolejnění části modernizovaného úseku o délce 7,875 km, a dále změny č. 2, 3, 5 a 6, které spočívají v realizaci nových pozemních komunikací, mostních objektů, nadjezdů, podjezdů, lávek či podchodů. Tyto změny vyvolají navýšení rozsahu realizace záměru, a především rozsahu stavebních prací. Pokud jde o změnu č. 8 spočívající v nárůstu intenzit dopravy, ta přímo navazuje na změnu č. 1, a konečně pak také na zpřesnění údajů vzhledem k vyšší propracovanosti celého záměru modernizace předmětného traťového úseku. Pokud jde o změnu č. 4, ta přímo vyplývá z plnění podmínky č. 14 závazného stanoviska č. j. MZP/2019500/1477 ze dne 11. 3. 2020, a lze jí považovat za změnu pozitivního charakteru, kdy nově vzniklá vodní plocha bude sloužit k zadržení vody v krajině a jako kompenzace za zábor jiných vodních ploch. Změna č. 7 je pak především organizačního charakteru realizace záměru, přičemž dojde ke snížení rozsahu stavby.

Kumulativní vlivy budou vznikat v průběhu realizace záměru především se samotnou modernizací traťového úseku „Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky“, ovšem oznámení tohoto záměru, tedy výše popsanych změn, v částech popisujících možné vlivy změn záměru na životní prostředí postihuje nejen změny tohoto záměru, ale právě realizaci celého záměru modernizace traťového úseku, zahrnujícího právě popisované změny. Tento přístup byl zvolen právě z důvodu provázanosti těchto záměrů a neoddelitelnosti některých změn, viz dále. Tím je problematika kumulativních vlivů s tímto záměrem vyřešena.

Pokud jde o kumulaci se záměrem „Vysokorychlostní trať VRT Praha – Hradec Králové“, je nutná koordinace především ohledně zásahu do oblasti Natura 2000, resp. biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců, v případě záměru „Modernizace trať. úseku odb. Kanín – Chlumec nad Cidlinou“, propočty intenzit železniční dopravy byl zahrnut v akustické studii. Obdobně pak byly zohledněny silniční stavby v zájmovém území ve výpočtu hlukové a rozptylové studii.

Realizací záměru dojde k navýšení trvalého záboru zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) o 198 246 m² a dočasného záboru ZPF o cca 52 000 m². Jedná se o nezbytné zábory jak pro komunikace nahrazující úrovněová křížení, tak o zábory v bezprostřední blízkosti stávající trati pro účely ztrojkolejnění části traťového úseku. Trvalý zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa

je vyčíslen v důsledku předmětných změn na 14 167 m². Pokud jde o odběr vody, ten je předpokládán ve fázi výstavby, v menší míře také ve fázi provozu – velikost spotřeby vody však bude záviset na ročním období provádění stavby a souvisejícím počasí.

Záměr je situován v zemědělské krajině v blízkosti dálnice a stávající železnice, v urbanizovaných plochách intravilánu dotčených obcí. Nejhodnotnější území představuje úsek mezi Libicí nad Cidlinou a Poděbrady, kde železnice prochází územím PP Louky u Choťánek, přičemž plochy v této PP v blízkosti železnice představují silně degradované biotopy. Na základě výsledků hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZOPK“) lze ovšem uzavřít, že ve vazbě na drážní těleso převažuje ruderní bylinná vegetace, a do nitra PP Louky u Choťánek u Libice směrem k rákosinám bude pouze umístěna přístupová komunikace šířky cca 5 m, která bude po ukončení stavby odstraněna. Nebude docházet k zásahu do podmáčených ploch, rákosin, podmáčené louky a mokřadní olšiny – zábory jsou navrženy do míst bez přítomnosti předmětů ochrany PP Louky u Choťánek.

Vzhledem k tomu, že dle stanovisek příslušných orgánů ochrany přírody a krajiny dle ust. § 45i odst. 1 ZOPK nelze vyloučit významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, konkrétně EVL Libické luhy, bylo jako součást oznámení záměru zpracováno tzv. naturové hodnocení, tedy posouzení vlivu záměru na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i ZOPK (EXprojekt s.r.o., Mgr. Martina Fialová, Ph.D., 06/2025). U předmětných změn záměru budou převažovat vlivy během období výstavby, které budou spojeny zejména s trvalými zábory ve spojení se ztrojkolejněním trati, realizací nové technologické budovy na území EVL vč. asfaltové přístupové cesty a realizací obchvatu Velkého Oseku. Dočasné zábory pozemků jsou spojené s umístěním zařízení stavenišť a přístupových komunikací. Na základě tzv. naturového hodnocení, zpracovaného osobou autorizovanou k provádění posouzení podle § 45i ZOPK lze uzavřít, že posuzovaný záměr nemá významný negativní vliv na předmět ochrany a celistvost EVL Libické luhy, a nemá významně negativní vliv na biotopy zvláště chráněných druhů velkých savců, resp. na vlka obecného, rysa ostrovida a medvěda hnědého. Záměr může způsobit maximálně mírně negativní vlivy na životní prostředí, za účelem jejich omezení jsou však součástí záměru opatření k prevenci, vyloučení a snížení očekávaných nepříznivých vlivů záměru, popsané v kapitole B.1.6 oznámení záměru.

Převážnou část odpadů vznikajících v rámci realizace záměru budou tvořit odpady patřící dle „Katalogu odpadů“ do skupiny č. 17 - Stavební a demoliční odpady včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst. S těmito odpady bude nakládáno dle platné legislativy. V rámci provozu půjde především o odpad z odstraňování dřevin a bylinné vegetace v rámci údržby železničního tělesa a odpad spojený s běžnou údržbou a opravami zařízení, případně odpad komunální.

Některé posuzované změny záměru zasahují do záplavového území Q100 řeky Labe – z hlediska povodní je důležitá průtočná kapacita mostních objektů, která je pro současné stavby standardně dimenzována na Q100, což je dodrženo i u předmětného záměru. Nové silniční a mostní objekty jsou projektovány tak, aby byly zachovány odtokové poměry v inundačním území. Z hlediska přívalových povodní a vydatných srážek nebyla identifikována riziková území při přívalových

srážkách ani lokality se sesuvy či erozním rizikem. Na základě opatření, která jsou zahrnuta do podoby záměru nelze předpokládat významné ovlivnění vodních toků a vodních zdrojů.

Modernizací a zkapacitněním trati dojde ke snížení emisí zejména ze silniční dopravy, a to z důvodů převedení zejména nákladní dopravy na železniční dopravu. Realizace záměru tak bude mít pozitivní vliv na snižování emisí škodlivin CO₂.

Vzhledem k charakteru záměru, kterým je modernizace železničního úseku, není etapa provozu záměru spojena přímo s emisemi látek do ovzduší, a to proto, že provoz má být výhledově plně elektrifikovaný. Emise znečišťujících látek do ovzduší budou spojené zejména s procesem výstavby samotné železniční trati. Jedná se však o vliv krátkodobý, zhoršení kvality ovzduší bude dočasné a plně reverzibilní.

Vzhledem k tomu, že některé ze změn se týkají výstavby nových úseků komunikací, byl proveden výpočet příspěvku imisí z vybraných nových komunikací v nových stopách, které mají potenciál ovlivnit zastavěné území, ke stávajícímu imisnímu pozadí formou rozptylové studie (Ecological Consulting a.s., Mgr. Lucie Peterková, Ph.D., červen 2025). Tato rozptylová studie pak posuzuje vliv významných komunikací v blízkosti zastavěného území, kterými je obchvat Velkého Oseku (změna č. 2) a komunikace severně od Poděbrad (obchvat Velkého Zboží, změna č. 5, písm. e). Příspěvek v důsledku zbudování těchto dvou komunikací k aktuálnímu imisnímu pozadí u nejbližší obytné zástavby pro benzo(a)pyren bude činit 0,001-0,03 nm/m³ (roční průměrná koncentrace). Pro PM₁₀ a PM_{2,5} lze u průměrné roční koncentrace předpokládat u nejbližší dotčené obytné zástavby předpokládat přírůstek k aktuálnímu imisnímu pozadí na úrovni cca 0,2-1 µg.m⁻³ u průměrné roční koncentrace PM₁₀, resp. 0,05-0,25 µg.m⁻³ u průměrné roční koncentrace PM_{2,5}.

Největší příspěvek se předpokládá u maximální denní koncentrace PM₁₀, a to až na úrovni několika jednotek µg.m⁻³ (obchvat Velkého Oseku – referenční bod č. 1 až 15 µg.m⁻³, ostatní referenční body 2-6 µg.m⁻³, obchvat Velkého Zboží – referenční bod č. 3 až 7 µg.m⁻³, ostatní referenční body 1 – 5 µg.m⁻³). Těchto vypočtených hodnot bude však dosaženo pouze za nejnepříznivějšího provozu zdroje, tzn. při maximu uvažovaných intenzit dopravy, a zároveň nepříznivých povětrnostních podmínek (špatné rozptylové podmínky. I po přičtení těchto hodnot k aktuálnímu imisnímu pozadí nebude docházet k překročení imisního limitu.

Příspěvek v důsledku zbudování výše uvedených komunikací k aktuálnímu imisnímu pozadí u nejbližší obytné zástavby pro NO₂ bude na úrovni maximálně několika tisícín až jedné setiny µg.m⁻³ u průměrné roční koncentrace, u maximální hodinové koncentrace pak maximálně několik desetin µg.m⁻³. Příspěvek záměru k průměrné roční koncentraci benzenu pak bude znamenat zanedbatelnou hodnotu.

V případě průměrných ročních koncentrací benzo(a)pyrenu, PM₁₀ a PM_{2,5}, NO₂ a benzenu jsou průměrné příspěvky zanedbatelné, na imisním pozadí se projeví pouze minimálně a nelze předpokládat překračování překročení imisního limitu.

Další komunikace jsou buď umístěny nedaleko stávajících přejezdů, a není tak předpoklad významných změn dopravních proudů a imisního zatížení, nebo se nacházejí mimo zastavěné území.

Posuzovaný záměr vyvolá hlukovou zátěž, jak v období vlastní realizace stavebních prací, tak v období provozu. Jako součást oznámení byla předložena hluková studie (Hluková studie – železniční provoz, Ecological Consulting a.s., Mgr. Daniel Bednař Ph.D., listopad 2024). Pokud jde o období výstavby, přesný průběh stavebních postupů a využití stavebních zařízení není možné v tuto chvíli stanovit. Za účelem omezení hluku ze stavební činnosti budou dodržována standardní opatření při stavebních činnostech, a také plněny podmínky závazného stanovisko k posouzení vlivů záměru modernizace předmětné trati na životní prostředí, viz dále. Pokud jde o hluk v období provozu železnice, u většího množství objektů dojde k překročení hygienických limitů – vzhledem k tomu je jako součást záměru navrženo 24 protihlukových stěn, a u 9 objektů jsou navržena individuální protihluková opatření. Dále jsou také navrženy kolejnicové absorbéry. Za účelem omezení šíření vibrací jsou pak v rámci podoby záměru navrženy antivibrační opatření ve formě antivibračních rohoží. Vyhodnocení hlukové zátěže v rámci předložené hlukové studie bylo zpracováno pro celý záměr modernizace železniční trati, jelikož dílčí stavební záměry by šlo samostatně poměrně složitě obsáhnout, a z hlediska stavby jako celku dává smysl posoudit hluk z celé stavby komplexně. Navíc jednou ze změn je i navýšení intenzit dopravy na celém traťovém úseku, které se odráží v celé délce projektu.

Pro posouzení hlukové zátěže z provozu nových a upravovaných komunikací byla zpracována hluková studie (Hluková studie – silniční provoz, Ecological Consulting a.s., Mgr. Daniel Bednař Ph.D., Červen 2025), na základě které byly identifikovány problematické body s dominantním příspěvkem hluku ze stávajících komunikací. V rámci úpravy či výstavby komunikací tak dojde k realizaci protihlukových stěn, a také prověření a případné realizaci individuálních protihlukových opatření u některých z bodů.

Na tomto místě považuje ministerstvo za nezbytné uvést, že ať už jde o hlukovou zátěž ze stavebních prací v rámci realizace modernizace traťového úseku, ze železničního provozu na předmětné trati či z provozu na silničních komunikacích vznikajících namísto přejezdů, závazné stanovisko k posouzení vlivů na životní prostředí č. j. MZP/2019/500/1477 ze dne 11. 3. 2020 stanovilo řadu podmínek za účelem realizace protihlukových opatření (jak individuálních, tak protihlukových stěn apod.). Konkrétně se jedná o podmínky č. 5, 6, 7, 8, 16, 17, 18, 19, 20, 52, 54, 56, 57 a 58. Tyto podmínky jsou nadále platné, a vzhledem k provázanosti tohoto záměru, především pak změn záměru ve formě ztrojkolejnění jednoho z úseků trati a nárůstu intenzity dopravy, a záměru „Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) - odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky“, se povinnost plnění těchto podmínek vztahuje záměr jako celek.

Posuzovaný záměr nepředstavuje zásadní riziko z hlediska havárií v dotčené lokalitě, při dodržování zásad provozních řádů a bezpečnosti práce pracovníků i uživatelů. Mezi rizika spojená s realizací stavby lze uvést únik pohonných či stavebních hmot do půdy, případně do vody a jejich kontaminace (pro tyto případy se zpracovává havarijní plán). Tomu bude zabráněno

technologickou kázní dodavatelů těchto prací. Rizika spojená s dopravními nehodami na trati jsou obecně minimalizována zabezpečením železničního provozu.

II. Umístění záměru

Záměr je situován mezi Nymburkem a Kolínem v prostoru Středolabské tabule. Záměr je umístěn v rovinatém území ve východní části Středočeského kraje a prochází jak intravilány obcí, tak i zemědělsky obdělávanou krajinou s lesními fragmenty. Železniční trať je částečně stabilizována v územních plánech obcí v plochách s funkčním využitím pro dopravní infrastrukturu, v ZÚR Středočeského kraje jako územní rezerva. Záměrem je modernizace a ztrojkolejnění stávající železniční trati, území je tak již nyní využíváno pro železniční dopravu, a železniční doprava patří obecně k environmentálně nejšetrnějším způsobům dopravy s nízkou energetickou náročností. Modernizace uvedeného úseku je součástí celkové přestavby frekventované spojnice Kolína, Všetat a Děčína. Moderní železnice je nejlepším řešením pokrytí rostoucích požadavků na mobilitu osob a zboží, jež je obrazem hospodářské úrovně země a blahobytu jejích obyvatel, a která zvyšuje i konkurenceschopnost společnosti v mezinárodním měřítku. Nahrazení stávajících úrovnových křížení železnice a silnice za mimoúrovňová křížení je pak prováděno za účelem zvýšení bezpečnosti území.

Lokalita záměru neleží na území žádného velkoplošného zvláště chráněného území. Část změny záměru – ztrojkolejnění v úseku zast. Libice n. C. (km 310,3) – odb. Babín (km 318,175) prochází přírodní památkou PP Louky u Choťánek, a to v km cca 312,35 – 312,65 a 311,2 – 310,7. Dále změna č. 1 prochází ochranným pásmem této přírodní památky. Změna záměru č. 2 (obchvat Velkého Oseku) se dále nachází v blízkosti národní přírodní rezervace NPR Libický luh.

Plánovaný záměr prochází změnou č. 1 (ztrojkolejnění v úseku zast. Libice n. C. – odbočka Babín) přes evropsky významnou lokalitu EVL Libické luhy, a to v km cca 312,35 – 312,7 a 311,1 – 310,7. Na okraji EVL Libické luhy se pak nachází změna č. 5b. Do ptačích oblastí nebude stavbou zasahováno. Záměr nezasahuje do přírodního parku.

Záměr zasáhne do několika prvků ÚSES. V trase budoucí změny č. 2 (obchvat Velkého Oseku) vymezen nadregionální biokoridor Polabský luh – Bohdaneč. Dle územních plánů jednotlivých obcí je patrné, že změna č. 5e a 5f zasáhne dále do lokálního prvku ÚSES – lokálního biokoridoru LBK Na spraši. Posuzované změny záměru křížují pouze VKP vodní tok (změna č. 1 kříží bezejmenný vodní tok - km 310,5, změna č. 1 kříží bezejmenný vodní tok - km 311,0, změna č. 5e a 5f kříží vodní tok Dub) a dále VKP les (změna č. 2). Stávající železniční trať v úseku Choťánky – Poděbrady (změna č. 1 – ztrojkolejnění) prochází registrovaným VKP Choťánecké louky, který je shodný s hranicí PP Louky u Choťánek.

Pokud jde o faunu, záměrem dojde k zásahu do biotopů běžných bezobratlých, obojživelníků, lokálně biotopů plazů, ptáků (vč. hnízdních příležitostí) a také savců. Především ve fázi výstavby bude docházet k rušení, přičemž okolí železnice poskytuje dostatečné vhodné úkryty, které mohou živočichové dočasně využít. Po ukončení realizace záměru pak dojde k opětovnému osídlení ploch původními druhy. V rámci záměru bude realizována změna č. 4, kterou je nová vodní plocha jako

náhrada za zanikající vodní plochu u obce Kanína – tato nová vodní plocha pak bude sloužit pro živočichy vázané na vodní a mokřadní biotopy. Ovlivnění populací ryb při přestavbě mostních objektů se nepředpokládá.

Posuzované změny záměru se zejména změnou č. 2 dostávají do kolize s migračně významným územím, resp. biotopem zvláště chráněných druhů velkých savců, a to severně od Velkého Oseku, kde je identifikováno rizikové místo se souběhem dvou železničních tratí, silnice a bezlesí. Pro zmírnění tohoto zásahu do významného migračního území bude realizováno několik remízků v prostoru mezi Velkým Osekem a tělesem dálnice, které budou sloužit jako nášlapné kameny pro propojení obou zalesněných částí koridoru, a realizace výsadby zeleně podél severního okraje obchvatu, včetně bariéry proti světelnému znečištění tak, aby negativní vlivy byly maximálně sníženy.

Záměr vyvolá také potřebu kácení dřevin rostoucích mimo les, i v lesích. Celkově bude v souvislosti s realizací posuzovaných změn záměru Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky vykáceno cca 550 ks dřevin a cca 20 000 m² porostů.

Pro stavbu jako celek bylo provedeno detailní vyhodnocení stavby na krajinný ráz (EXprojekt s.r.o., Mgr. Zuzana Indráková a Mgr. Martina Fialová, Ph.D., červen 2025) se závěrem, že záměr bude mít akceptovatelný vliv na identifikované znaky krajinného rázu a jeho realizace bude představovat únosný zásah, který se bude projevovat především v nejbližším okolí dílčích částí záměru, a to realizací přeložek silnic mezi Velkým Osekem a Libicí nad Cidlinou, u Kanína, u Choťánek, na východním okraji Poděbrad a u obce Velké Zboží a výstavbou PHS v okrajových částech obcí, zejména ve Velkém Oseku, v Libici nad Cidlinou, v Choťánkách, Poděbradech a ve Velkém Zboží. Záměr je únosným zásahem do zákonných kritérií krajinného rázu.

V zájmovém území se nenachází žádná chráněná oblast přirozené akumulace vod. Některé posuzované změny záměru zasahují do záplavového území Q100 řeky Labe. V celém území záměru je vymezeno ochranné pásmo přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod Poděbrady, II. stupně. V posuzovaném území nejsou vyhlášena ochranná pásma vodních nádrží. Realizace stavby nebude důvodem k nesplnění environmentálních cílů, nebude docházet ke zhoršení stavu útvarů povrchových, resp. podzemních vod. Záměr nemění fyzikální poměry útvarů povrchových vod ani hladiny v útvarech podzemní vody. Nebude také příčinou zhoršení dobrého stavu útvaru povrchových vod v důsledku nových trvale udržitelných rozvojových činností člověka.

Posuzovaný záměr nezasahuje do CHLÚ, dobývacího prostoru, výhradních ložisek ani poddolovaných území. Změny č. 5 písm. e) a č. 5 písm. f) prochází přes předpokládané ložisko nevyhrazeného nerostu Křečkov.

V těsné blízkosti trati se nenachází žádný památný strom ani jeskyně. Část změny záměru – ztrojkolejnění v úseku zast. Libice n. C. (km 310,3) – odb. Babín (km 318,175) prochází přírodní památkou PP Louky u Choťánek, a to v km cca 312,35 – 312,65 a 311,2 – 310,7. Dále změna č. 1

prochází ochranným pásmem této přírodní památky. Změna záměru č. 2 (obchvat Velkého Oseku) se dále nachází v blízkosti národní přírodní rezervace NPR Libický luh.

Dle systému evidence kontaminovaných míst jsou v průběhu záměru lokalizovány následující lokality - Skládky ČSD Libice n. Cidlinou, kde je evidována historická skládka odpadu z 80. let, dále Železniční stanice Poděbrady (únik nafty) a Ropná havárie v žel. stanici Libice nad Cidlinou (opět únik nafty, který byl v minulosti sanován). V těchto lokalitách bude provedeno ztrojkolejnění železniční trati (změna č. 1).

Posuzovaný záměr nezasahuje do žádné nemovité kulturní památky – v okolí se nachází městská památková zóna v Poděbradech a na území obce Libice nad Cidlinou je vymezena archeologická památková rezervace Slavníkovská Libice, včetně národní kulturní památky Hradiště Slavníkovská Libice. Do těchto ploch nebude záměr zasahovat. Dle Státního archeologického seznamu České republiky leží lokalita pro výstavbu na ploše s archeologickými nálezy typu UAN I. Na zájmovou lokalitu je třeba pohlížet jako na území s předpokladem archeologických nálezů ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů – posuzovaná trať vymezena v místech s možným výskytem archeologických nálezů, a to v oblasti Babína, Velkého Zboží, Žižkova předměstí v Poděbradech, Poděbrad Vystrkova, Libice nad Cidlinou a Choťánek. Vzhledem k této skutečnosti, je nutné, aby stavebník před zahájením akce uzavřel smlouvu na provedení archeologického dozoru s institucí, které přísluší provádět archeologické výzkumy.

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 závěru, že lze vyloučit významné vlivy záměru na obyvatelstvo a životní prostředí.

Vzhledem k umístění záměru lze vyloučit významné vlivy na ZPF, PUPFL, povrchové či podzemní vody, horninové či přírodní zdroje, faunu a flóru, VKP, zvláště chránění území, přírodní parky, prvky ÚSES, lokality Natura 2000, krajinu a krajinný ráz, hmotný majetek a také kulturní památky (viz výše).

Pokud jde o problematiku hlukové zátěže z realizace předmětných změn záměru, ministerstvo vyhodnotilo, že pro splnění účelu zjišťovacího řízení poskytlo předložené oznámení dostatečné informace, na základě kterých lze uzavřít, že tyto změny nebudou mít významný vliv na životní prostředí, a to především nad rámec vlivů již posouzených v rámci předchozího procesu EIA pro záměr „Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) - odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky“. Právě podmínky závazného stanoviska k posouzení vlivu tohoto záměru na životní prostředí ze dne 11. 3. 2020, č. j. MZP/2019/500/1477, dostatečně postihují problematiku hlukové zátěže v předmětné lokalitě. Oznamovateli byly stanoveny povinnosti pro další stupně projektové dokumentace, týkající se ochrany obyvatelstva před hlukovou a vibrační zátěží, které se uplatí také při realizaci ztrojkolejnění předmětného úseku, resp. realizaci změn popsanych výše. Předložené hlukové studie poskytly údaje o aktualizované intenzitě dopravy na traťovém úseku, a také souvisejících silničních staveb – další aktualizace hlukové studie pak proběhne v rámci navazujících stupňů

projektové dokumentace, a také po dokončení stavby, přičemž budou případně realizována dodateční protihluková a protivibrační opatření (viz podmínka č. 52 výše uvedeného závazného stanoviska „V případě, že bude měřeními hluku a vibrací po realizaci stavby doloženo překročení hygienických limitů pro chráněný venkovní prostor staveb, chráněný vnitřní prostor staveb a pro denní a noční dobu, bude nutno realizovat provedení dodatečných protihlukových a protivibračních opatření, která budou předem projednána s Krajskou hygienickou stanicí Středočeského kraje“).

Za stěžejní z hlediska problematiky hlukové zátěže je pak třeba považovat především fakt, že realizací záměru dojde ke snížení procenta exponované populace, a tedy ke snížení celkového počtu obtěžovaných obyvatel a obyvatel rušených ze spánku, a to v důsledku realizace navržených protihlukových opatření.

Dále byl v rámci oznámení záměru řešen zásah do PP Louky u Choťánek – na základě hodnocení předloženého hodnocení dle § 67 ZOPK však lze tento zásah s následnou obnovou označit za únosný. Také zásah do EVL Libické luhy lze na základě tzv. naturového hodnocení hodnotit tak, že nemá významný negativní vliv na předmět ochrany a celistvost EVL a nemá významně negativní vliv na biotopy zvláště chráněných druhů velkých savců.

Obdobně pak jako v případě hlukové a vibrační zátěže, také pro zásah do EVL Libické luhy a PP Louky u Choťánek byly stanoveny podmínky za účelem ochrany těchto území (podmínky č. 26 a 27 závazného stanoviska k posouzení vlivu tohoto záměru na životní prostředí ze dne 11. 3. 2020, č. j. MZP/2019/500/1477) – tyto podmínky zůstávají nadále v platnosti a oznamovatelem budou plněny při realizaci záměru v podobě změn popsanych v rozhodnutí výše.

Ministerstvo se také zabývalo problematikou migrační prostupnosti území, a to s ohledem na zbudování „obchvatu“ Velkého Oseku, které bude znamenat narušení a ovlivnění biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců, resp. tzv. kritického místa v rámci přítomného migračního koridoru. S ohledem na stávající liniové stavby v předmětné lokalitě (stávající železniční trať, dálnice D11 a silnice II/125), a přimknutí „obchvatu“ Velkého Oseka ke stávající zástavbě lze však tento zásah do migračního koridoru označit za přípustný. Tato nově vznikající komunikace nebude tvořit absolutní bariéru v rámci migračního koridoru, jelikož je situována v jižní, okrajové části tohoto koridoru.

Předložené podklady poskytly dostatečná odborná zhodnocení vlivu projednávaných změn záměru. Na základě těchto podkladů ministerstvo seznalo, že byl naplněn účel zjišťovacího řízení dle ust. § 7 odst. 2 zákona EIA. Na základě těchto podkladů lze uzavřít, že byly vyloučeny možné významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, případně jsou problematické aspekty záměru postihnuty v podmínkách výše citovaného závazného stanoviska.

Realizací záměru nejsou předpokládány přímé negativní vlivy přesahující stávající hranice České republiky, vzhledem k umístění záměru ve vnitrozemí České republiky.

Za předpokladu důsledného plnění navrhovaných opatření a respektování legislativních požadavků lze považovat realizaci předmětného záměru za akceptovatelnou, bez významných vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo.

2. Úkony před vydáním rozhodnutí

Ministerstvu bylo dne 30. 6. 2025 předloženo oznámení k záměru „Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky - změny záměru“ v rozsahu přílohy č. 3 zákona EIA, spolu s žádostí o provedení zjišťovacího řízení dle § 7 téhož zákona.

Předložení tohoto oznámení předcházela žádost oznamovatele dle ust. § 23 odst. 3 písm. a) zákona EIA, zda je nutné změny výše popisovaného záměru podrobit zjišťovacímu řízení. Ministerstvo na tuto žádost reagovalo písemností č. j. MZP/2024/210/3063 ze dne 28. 8. 2024, přičemž konstatovalo, že především změny č. 1, 2, 5 a 8 (ztroukolejnění trati, „obchvat“ Velký Osek, náhrada přejezdů a nárůst intenzit dopravy) lze považovat za změny, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví, a je třeba předložit relevantní podklady (odborná vyhodnocení).

Dopisem ze dne 29. 7. 2025, č.j. MZP/2025/210/2412 zahájilo ministerstvo v souladu s § 7 odst. 3 zákona EIA zjišťovací řízení. Oznámení záměru bylo zveřejněno v souladu s § 16 zákona EIA, dne 7. 8. 2025 byla zveřejněna informace o oznámení a o tom, kdy je možno do něj nahlížet, na úřední desce a internetových stránkách KUSK.

3. Podklady pro vydání rozhodnutí

Podkladem pro vydání rozhodnutí bylo oznámení záměru v rozsahu přílohy č. 3 zákona EIA, které zpracovala Mgr. Lucie Peterková, Ph.D. (autorizovaná osoba), spolu s vyjádřeními dotčených samosprávných celků a dotčených správních úřadů, která ministerstvo obdrželo.

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

- Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze
- Městský úřad Poděbrady, odbor životního prostředí
- Městský úřad Kolín, odbor životního prostředí a zemědělství
- Středočeský kraj
- Město Kolín

5. Vypořádání vyjádření obdržených v průběhu zjišťovacího řízení:

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze

Z hlediska ochrany veřejného zdraví nepožaduje další rozpracování záměru, a tedy ani další posuzování záměru dle zákona EIA. S předloženým oznámením záměru souhlasí za podmínek, že v následujícím stupni řízení bude aktualizována hluková studie pro silniční provoz, a to především kvůli podjezdu a připojení komunikací ve městě Poděbrady, a že ke zkušebnímu provozu budou stanoveny podmínky k zjištění skutečných ekvivalentních hladin akustického tlaku A a vibrací (i pro ověření výpočtů) z provozu záměru v chráněném venkovním/vnitřním prostoru stavby.

MŽP: Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

Městský úřad Poděbrady, odbor životního prostředí

Z hlediska nakládání s odpady, ochranou ovzduší a vodního hospodářství nemá k záměru připomínek.

Z hlediska ochrany ZPF upozorňuje na nezbytnost omezit vznik neobhospodařovatelných pozemků a zachovat síť komunikací vč. polních tak, aby nedošlo k narušení organizace a ztížení obhospodařovatelnosti, a také na zákonné povinnosti při odnímání pozemků ze ZPF.

Z hlediska státní správy lesů upozorňuje, shodně s ochranou ZPF, na nezbytnost omezit vznik neobhospodařovatelných pozemků a zachovat síť lesních komunikací, a také na zákonné povinnosti při dotčení pozemků určených k plnění funkce lesa. Dále upozorňuje na možný vliv záměru na ochranné pásmo lesa, vzhledem k ochrannému pásmu trati. Dále požaduje klást důraz na prostupnost krajiny, a to jak ve smyslu migrace živočichů, tak obyvatelstva, jakožto i přístupu do lesa ve smyslu mimoprodukčních funkcí lesa.

Z hlediska ochrany přírody upozorňuje na zákonné povinnosti při ochraně dřevin, VKP či krajinného rázu.

MŽP: Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

Městský úřad Kolín, odbor životního prostředí a zemědělství

Z hlediska nakládání s odpady, vodoprávního úřadu, ochrany ovzduší, ochrany ZPF, ochrany přírody a krajiny a z hlediska státní správy lesů a myslivosti bere oznámení na vědomí a nemá připomínky.

MŽP: Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

Středočeský kraj

Souhlasí s realizací záměru a nemá připomínky.

MŽP: Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

Město Kolín

Nepožaduje další posuzování záměru dle zákona EIA. Předložené oznámení bere na vědomí, na základě informací a závěrů v něm uvedených toto oznámení považuje za dostatečné za předpokladu, že budou realizována všechna opatření uvedená k prevenci, snížení a případnému vyloučení všech možných vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel.

MŽP: Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře. Navržená opatření k prevenci, snížení a případnému vyloučení všech možných vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel jsou v oznámení uvedena v kapitole B.I.6 Stručný popis technického a technologického

řešení záměru – jedná se tak o podobu záměru, a realizace těchto opatření musí být nedílnou součástí jednotlivých staveb.

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 Ministerstvu životního prostředí. O rozkladu rozhoduje ministr životního prostředí na základě návrhu rozkladové komise. Splnění podmínek podle § 3 písm. i) bodu 2 zákona EIA doloží dotčená veřejnost v rozkladu.

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

Dotčené územní samosprávné celky (dle rozdělovníku) žádáme ve smyslu § 16 odst. 1 písm. b) a odst. 2 cit. zákona EIA o zveřejnění závěru zjišťovacího řízení na úředních deskách a na internetu. Doba zveřejnění je podle § 16 odst. 2 cit. zákona nejméně 15 dnů.

Zároveň žádáme dotčené územní samosprávné celky v souladu s § 16 odst. 2 cit. zákona o **písemné či elektronické** (kristyna.vachova@mzp.gov.cz) **vyrozumění 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.env.cz/EIA>), **kód záměru OV1282.**

Rozdělovník

Dotčené územní samosprávné celky:

Středočeský kraj

hejtmanka
Zborovská 11
150 21 Praha 5

Město Poděbrady

starosta
Jiřího náměstí 20/I
290 31 Poděbrady

Město Kolín

starosta
Karlovo náměstí 78
280 12 Kolín I

Obec Velký Osek

starosta
Revoluční 36
281 51 Velký Osek

Obec Libice nad Cidlinou

starostka
Husova 4
289 07 Libice nad Cidlinou

Obec Choťánky

starosta
Choťánky 24
290 01 Poděbrady

Obec Sány

starosta
5. května 16
289 06 Sány

Obec Opolany

starostka
Opolany 68
289 07 Libice nad Cidlinou

Dotčené správní úřady:

Krajský úřad Středočeského kraje

odbor životního prostředí a zemědělství
Zborovská 11
150 21 Praha 5

Městský úřad Kolín

odbor životního prostředí a zemědělství
Sokolská 545
280 12 Kolín II

Městský úřad Poděbrady

odbor životního prostředí
Nám. T.G. Masaryka 1130
290 31 Poděbrady

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze

Dittrichova 329/17
120 00 Praha 2

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR

Regionální pracoviště Správa CHKO
Kokořínsko – Máchův kraj
Česká 149
276 01 Mělník

Oznamovatel

Správa železnic, státní organizace

Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Na vědomí

Obec Veltruby

starosta
Sportovní 239
280 02 Veltruby

Obec Ovčáry

starosta
Vrchlického 39
280 02 Ovčáry

Povodí Labe, státní podnik

Víta Nejedlého 951/8
500 03 Hradec Králové 3

MŽP OPVIP

Vršovická 65
100 10 Praha 10Rozdělovník