

Brno dne 13. dubna 2026
Č. j.: MZP/2026/240/851
Sp. zn.: ZN/MZP/2026/240/67

ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ – ROZHODNUTÍ DORUČOVANÉ VEŘEJNOU VYHLÁŠKOU

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

Výroková část

Identifikační údaje

Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1:

„Modernizace traťového úseku Sázava u Žďáru (včetně) – Přibyslav (mimo)“

Bod 44 Celostátní železniční dráhy, kategorie I přílohy č. 1 k zákonu.

Kapacita (rozsah) záměru:

V rámci záměru dojde k modernizaci stávající železniční trati v délce cca 9,1 km v úseku ŽST Sázava u Žďáru (včetně) – Přibyslav (mimo). Bude modernizována jedna železniční stanice (Sázava u Žďáru) a dvě zastávky (Nížkov a Ronov nad Sázavou). Bude umožněn přístup osobám se sníženou možností pohybu a orientace a bude instalován informační systém.

Dojde k rekonstrukci všech mostů a propustků, nadjezd v km 99,300 bude demolován. Budou upraveny některé přilehlé pozemní komunikace a parkovací plochy. V ŽST Sázava u Žďáru bude demolován pozemní objekt a bude vystavěn nový objekt pro umístění technologie. Dojde k rekonstrukci trakčního vedení a kabelových tras.

Na trati bude instalováno nejmodernější zabezpečovací zařízení umožňující budoucí doplnění vlakového zabezpečovače ETCS (bude obsahem samostatné stavby). Modernizací bude zachována třída zatížitelnosti D4 a prostorová průchodnost tratě podle ložné míry UIC GC.

Umístění záměru:

kraj: Vysočina
obec: Olešenka, Přibyslav, Nové Dvory, Nížkov, Sázava, Velká Losenice
k.ú.: Olešenka, Poříčí u Přibyslavi, Přibyslav, Ronov nad Sázavou, Nové Dvory u Velké Losenice, Buková u Nížkova, Nížkov, Sázava u Žďáru nad Sázavou, Velká Losenice

Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Stavba „Modernizace traťového úseku Sázava u Žďáru (včetně) – Přibyslav (mimo)“ má charakter liniové železniční stavby. Předmětem záměru je rekonstrukce této dopravní stavby s cílem zvýšení bezpečnosti provozu, zajištění spolehlivosti provozu, zvýšení komfortu pro cestující, odstranění rychlostních propadů, zvýšení kapacity dráhy a zajištění potřebných parametrů pro provoz nákladní dopravy.

Předmětný záměr je součástí postupné modernizace trati Brno – Havlíčkův Brod – Kolín. Přibližně od roku 2014 probíhá realizace jednotlivých staveb na této trati. Cílem těchto staveb je zajistit plnění požadavků nařízení k transevropské dopravní síti TEN-T, plnění požadavků TSI, zvýšení traťových rychlostí, včetně zavedení rychlostních profilů V130, V150 a Vk.

Předmětný úsek mezi Sázavou a Přibyslaví je součástí trati Brno – Havlíčkův Brod – Kolín a je zařazen do globální sítě TEN-T v Nařízení č. 1315/2013/EU o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU.

Návrh technického řešení vychází z požadavků dopravní technologie železničního provozu. Modernizovaná trať musí vyhovět požadavkům jak pro rychlou – expresní osobní dopravu, tak pro příměstskou osobní dopravu i pro trasování nákladních vlaků.

Koordinace bude probíhat zejména s níže uvedenými investicemi a opravnými pracemi SŽ:

- Rekonstrukce traťového úseku Žďár nad Sázavou (mimo) – Sázava u Žďáru (mimo): v přípravě, předpoklad realizace rok 2025–2027
- Rekonstrukce traťového úseku Přibyslav – Pohled: realizace stavby 03/2024–05/2027
- ETCS+DOZ Brno – Havlíčkův Brod – Kolín: v přípravě

Případné kumulativní vlivy záměru s dalšími stávajícími či očekávanými záměry v období realizace modernizace trati v daném území nejsou za současné situace předpokládány.

Stručný popis technického a technologického řešení záměru:

V rámci stavby bude modernizován úsek Sázava u Žďáru (včetně) – Přibyslav (mimo). Stávající železniční svršek bude odstraněn. Nový železniční svršek bude vložen ve všech kolejích v celé délce. Jsou navrženy kolejnice typu 60E2 a 60E1, budou svařeny do bezстыkové koleje a budou uloženy na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Pražce budou uloženy ve šterkovém loži. Maximální traťová rychlost bude v jednotlivých úsecích v rozmezí 140 – 160 km/h.

Z důvodu rozložení stávajících dvojitých kolejových spojek a z důvodu prodloužení délky ŽST Sázava u Žďáru dojde k odklonu polohy kolejí oproti stávajícímu stavu o 15,3 m vpravo a 10,5 m vlevo od osy krajních kolejí za ŽST mezi km 94,50 – 95,35. Souběžná polní cesta vlevo bude posunuta. Výškové řešení trati bude v co největší míře kopírovat stávající průběh. Do ŽST se napojuje vlečka. Osová vzdálenost traťových kolejí v mezistaničním úseku je 4,1 m. Odvodnění v bude řešeno trativodním potrubím do stávajících vodotečí.

V některých úsecích bude v rámci železničního spodku provedena sanace skalních stěn. Sanace zahrnuje odstranění vegetace, očištění povrchů skalních stěn od volných úlomků horniny a zeminy, vylomení nestabilních bloků horniny a vyčištění akumulačních prostorů a odvodňovacích

zařízení od napadaného materiálu. Povrchy skalních stěn budou zajištěny pomocí sítí proti skalnímu řízení. Kvarterní zvětralinový horizont skalních zářezů bude proti splachům stabilizován podložením sítí proti skalnímu řízení protierozní georohoží.

Materiál ze sanací skalních zářezů (součást spodku železničního tělesa) bude uložen a následně využit při výstavbě nového kolejíště v ŽST Sázava u Žďáru a nových silničních komunikací v okolí zastávky Nížkov.

V ŽST Sázava u Žďáru budou stávající nástupiště demontována a nově budou zřízena 2 ostrovní nástupiště dl. 140 se 4 nástupními hranami. Výška nástupní hrany bude 0,550 m nad spojnicí TK. Nástupiště budou vybavena hmatovými prvky pro pohyb osob se sníženou schopností orientace. Přístup na nástupiště bude řešen samostatných podchodem s přístupovými rampami.

Stávající boční rampa nákladiště u koleje č. 5 bude rekonstruována tak, aby její nová poloha a výška odpovídala nové poloze koleje č. 5. Nová rampa bude mít délku 50 m.

V zast. Nížkov budou stávající nástupiště demontována a nově budou zřízena dvě vnější vstřícně umístěná nástupiště, oproti stávajícímu stavu jsou nástupiště posunuta o cca 185 m ve směru staničení, tj. blíže k obcí. V návrhovém stavu bude podchod pod tratí zasypán a bude vytvořen samostatný přístup na severní nástupiště z komunikace podcházející most v km 98,95. Železniční trať je v daném úseku vedena na vysokém náspu, proto mimo bezbariérovou rampu, která musí mít odpovídající délku, bude navrženo pro rychlejší přístup na nástupiště i schodiště.

V zast. Ronov nad Sázavou budou stávající nástupiště budou demontována a nově budou zřízena 2 vnější jednostranná nástupiště délky 140 m.

Mostní objekty budou sanovány, rekonstruovány dle potřeby. Objekty přes vodní toky budou navrženy tak, aby byly umožněny migrace (dle podmínek stanovených v biologickém hodnocení).

Obchodní firma oznamovatele: Správa železnic, státní organizace

IČ oznamovatele: 70994234

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

Zpracovatel oznámení: Ing. Dalibor Vostal, autorizovaná osoba ve smyslu § 19 zákona

Záměr „Modernizace traťového úseku Sázava u Žďáru (včetně) – Přibyslav (mimo)“ naplňuje dikci bodu 44 (Celostátní železniční dráhy) kategorie I přílohy č. 1 k zákonu. Vzhledem k tomu, že se jedná o změnu stávajícího záměru ve smyslu § 4 odst. 1 písm. b) zákona, bylo v souladu s § 7 zákona provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda záměr může mít významný vliv na životní prostředí a zda bude posuzován podle zákona. Příslušným úřadem k provedení zjišťovacího řízení je Ministerstvo životního prostředí.

Na základě informací uvedených v oznámení záměru, písemných vyjádření dotčených územních samosprávných celků, dotčených správních úřadů, veřejnosti a dotčené veřejnosti a zjišťovacího řízení provedeného podle zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu

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

„Modernizace traťového úseku Sázava u Žďáru (včetně) – Příbyslav (mimo)“

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

Účastník řízení (§ 27 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád):
Správa železnic, s.o.. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Odůvodnění

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

I. Charakteristika záměru

Záměrem je modernizace úseku stávající trati spočívající v rekonstrukci železničního svršku a spodku v celém traťovém úseku o délce 9,1 km. Součástí záměru bude rekonstrukce železniční stanice Sázava u Žďáru a dvou zastávek Nížkov a Ronov nad Sázavou, rekonstrukce 12 mostů, úprava, popř. přestavba 11 propustků, přestavba dvou a demolice jednoho nadjezdu, rekonstrukce trakčního vedení a vybudování nového sdělovacího a zabezpečovacího zařízení.

Záměr bude zdrojem emisí zejména v období realizace, a to z dopravy materiálu a pohybu stavebních mechanismů - liniové zdroje. Plošnými zdroji znečištění budou vlastní plochy stavenišť, mobilní recyklační linky na zpracování kameniva kolejového lože a plochy pro skladování materiálu k těmto linkám. Pro linku byly vytipovány dvě lokality v rámci ŽST Sázava u Žďáru a ŽST Příbyslav. S novými bodovými zdroji emisí není při realizaci záměru uvažováno. Pro vyhodnocení vlivu záměru na kvalitu ovzduší byla k oznámení doložena rozptylová studie.

Zásobování stavenišť a ploch zařízení staveniště vodou bude řešeno ze stávajících veřejných vodovodních řadů a hydrantů. V období výstavby bude docházet ke spotřebě vody na zkrápění plochy staveniště, příjezdových komunikací, kropení při provozu recyklační linky, oplachy vozidel a pro vlastní stavbu. Množství takto spotřebované vody bude záviset na ročním období prováděných prací a aktuálním počasím. V současné době nelze přesně odhadnout spotřebu vody pro jednotlivé činnosti. Tato problematika bude řešena vybraným dodavatelem stavby.

Dosud není znám počet pracovníků při výstavbě ani sociální zázemí. Bilance potřeb pitné vody bude obsahem dalších stupňů projektové dokumentace.

Po dokončení stavby nedojde ke změnám v odběrech a spotřebě užitkové ani pitné vody oproti stavu před rekonstrukcí.

Technologické odpadní vody budou vznikat během stavebních prací: technologické postupy, mytí strojů, automobilů, čištění příjezdových komunikací apod. v běžném režimu staveb. Splaškové vody budou během výstavby produkovány v malém množství: sprchování, umývání rukou. Takto vzniklé vody budou jímány a likvidovány v souladu se zákonem o vodách. WC na zařízení staveníšť budou chemická.

Navýšení produkce splaškových vod se po dokončení stavby nepředpokládá, způsob likvidace odpadních vod zůstane zachován.

Odpady, které budou vznikat v rámci stavby, lze rozdělit na ty, které budou vázány na vlastní proces realizace stavby (zejména stavební a demoliční odpady), a na ty, které budou vznikat v souvislosti s použitými technologiemi, mechanismy, zázemím stavby apod. Kromě těchto odpadů budou na staveníšti a zařízeních staveníšť vznikat odpady spojené s pobytem a pohybem pracovníků. Půjde většinou o odpady typu komunální odpad. Zvláštní pozornost bude věnována materiálu vytěženému při stavbě, který bude po kategorizaci rozdělen na použitelný a likvidovatelný.

V rámci provozu budou kromě komunálního odpadu vznikat především odpady z odstraňování dřevin a bylinné vegetace v rámci údržby drážního tělesa. Tyto odpady podléhají standardnímu režimu provozovanému dílčími složkami dráhy.

V období výstavby dojde ke zvýšení hlukové zátěže okolí. Zdroje hluku z procesu výstavby jsou proměnné, dočasné a lze je jen těžko přesněji specifikovat. Intenzita hluku bude závislá na nasazení jednotlivých strojů. Během stavby budou konány výluky, bude zavedena náhradní autobusová doprava. Přednostně bude směřována na hlavní dopravní trasy. Dopravní trasy automobilů užívaných během výstavby budou přednostně směřovány mimo obytné zóny. Významným zdrojem hluku budou recyklační linky, pro které byl zpracován hlukový model.

V období provozu bude zdrojem hluku a vibrací průjezd vlakových souprav. Na modernizované trati bude použit kolejový svršek typu 60 E2 a 60 E1 na betonových pražcích B91 s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Všechny koleje budou svařeny do bezстыkové koleje, štěrkové lože bude kompletně nové a železniční spodek bude sanován. Těmito úpravami dojde ke zlepšení schopnosti pohlcovat vibrace.

Pro vyhodnocení vlivu hluku spojeného s realizací záměru v období výstavby i provozu byla zpracována akustická studie (SUDOP Brno, leden 2026), která je přílohou oznámení. Během přípravy stavby byla k ověření výpočtového modelu provedena měření hluku (Ecological Consulting a.s., srpen 2025). Měření byla provedena na dvou místech.

Záměr bude realizován v již zastavěné ploše, pouze z důvodu odklonu polohy kolejí oproti stávajícímu stavu o 15,3 m vpravo a 10,5 m vlevo od osy krajních kolejí za ŽST Sázava u Žďáru mezi km 94,50 – 95,35 bude nutný trvalý zábor ZPF. Celkem se jedná cca o 0,84 ha v k.ú. Velká Losenice. Další drobnější zábory budou upřesněny v dokumentaci pro povolení stavby. Dočasný zábor ZPF nad 1 rok bude nutný pro zřízení ploch pro zařízení staveníšť.

Z důvodu přeložky polní cesty v km 98,93 – 99,33 (stávající nadjezd bude zrušen a cesta zajistí přístup k pozemkům) bude nutný zábor pozemků určených pro plnění funkce lesa. Záměr

nebude ve významné míře čerpat jiné přírodní zdroje a nepředstavuje zvýšený rizikový faktor vzniku havárií nebo nestandardních stavů s nepříznivými environmentálními důsledky.

II. Umístění záměru

Záměr se nachází v Kraji Vysočina, v okresech Havlíčkův Brod a Žďár nad Sázavou.

Záměr nezasahuje do chráněné oblasti přirozené akumulace vod ani do ochranného pásma vodního zdroje. Celé dotčené území se nachází ve zranitelné oblasti dle nařízení vlády č. 262/2012 Sb., v platném znění. Dle informací Povodňového informačního systému je na území stavby vyhlášeno záplavové území významného vodního toku Sázava, s nímž se trať v několika místech kříží nebo je s ním v souběhu.

Posuzovaný záměr není v kontaktu s žádným zvláště chráněným územím. Trať kříží nebo je v souběhu s prvky regionálního a lokálního ÚSES. Co se týče regionálního ÚSES, trať kříží RBK 449 Peperek – Ronov v km 95,521 a RBC Ronov v km 99,7 – 100,7. Trať jsou dotčeny některé významné krajinné prvky ze zákona - kříží několik vodních toků a je v kontaktu s několika rybníky a lesními porosty. V blízkosti trati naopak není žádný registrovaný VKP. Hodnocený záměr je svou lokalizací mimo území soustavy Natura 2000. Negativní vliv záměru na evropsky významné lokality a ptáčích oblasti byl vyloučen.

Přímo v trase předmětného železničního tělesa nebyly zjištěny staré ekologické zátěže.

III. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí

Z povahy záměru plyne, že k negativnímu vlivu na obyvatelstvo by mohlo případně dojít v období realizace, a to v důsledku znečišťování ovzduší emisemi nebo hlukovým zatížením, v období provozu pak vlivem hluku. Posuzovaný záměr nebude významným zdrojem elektromagnetického záření. V souvislosti s jeho realizací se nepředpokládá kontaminace zdrojů vod chemickými látkami ani patogenními organismy či jejich toxiny.

Z výsledků rozptylové studie vyplývá, že v průběhu stavby bude patrná zvýšená prašnost v bezprostředním okolí staveniště při realizaci zemních prací. Ke zhoršení kvality ovzduší dojde rovněž během realizace stavby, a to především emisemi z těžké automobilové dopravy v rámci přesunů materiálu a na staveništi vlivem stavebních mechanismů.

Pro recyklační linky bylo provedeno vyhodnocení samostatně. Celkově lze konstatovat, že jejich vlivem dojde v obou posuzovaných lokalitách – v obci Sázava a v Přibyslavi, k nejvýraznějšímu zatížení okolí tuhými znečišťujícími látkami, zejména v podobě maximálních hodnot průměrné denní koncentrace částic PM₁₀. U nejbližších dotčených lokalit obytné zástavby (v případě Sázavy – Velká Losenice 281), která je od místa zařízení staveniště vzdálená cca 165 m severovýchodním směrem, bude příspěvek dosahovat až 346,4 µg.m⁻³. V případě oblasti v Přibyslavi nejvyšší denní příspěvky částic PM₁₀ dosahují až 222 µg.m⁻³ u výpočtového bodu Poříčí 33, který je od místa recyklace vzdálen zhruba 140 m západním směrem. Byť hodnoty koncentrací imisního pozadí jsou s dostatečnou rezervou pod imisním limitem (50 µg.m⁻³), v součtu s imisním příspěvkem stavebního záměru může zejména při nepříznivých rozptylových podmínkách docházet k překročení hodnot imisního limitu, a to u všech výpočtových bodů obytné zástavby

(platí jak pro oblast Sázavy i Příbyslavi). Imisní limit je však překročen pouze v případě, pokud dojde k překročení hodnoty průměrné denní koncentrace PM₁₀ na úrovni 50 µg·m⁻³ 35 x v roce.

Maximální vypočtené hodnoty lze očekávat pouze v některých dnech v kumulaci s nepříznivými rozptylovými podmínkami a pouze v určitém časovém rozmezí. Při vyšších rychlostech větru, ale zejména při labilnějším zvrstvení atmosféry se vypočtené příspěvky pohybují na úrovni několika jednotek µg·m⁻³. Z vypočtených hodnot časového období překročení hodnot imisního limitu vyplývá, že u nejzatíženějšího výpočtového bodu v případě Sázavy může docházet k překročení na úrovni 88 hodin za rok, což při osmihodinové pracovní době linky činí cca 11 dnů v roce. V rámci oblasti v Příbyslavi se dá očekávat překročení limitu na úrovni 214 hodin za rok, což odpovídá zhruba 27 dnům v roce. Na základě výše uvedeného lze tedy předpokládat, že imisní limit pro částice PM₁₀ s denním průměrováním bude i tak dodržen.

Celkově lze konstatovat, že negativní vlivy záměru lze z hlediska ovzduší eliminovat dodržáním navržených opatření, např. vhodnou organizací práce, očištěním vozidel vyjíždějících ze staveniště, ohrazením staveniště a kropením kritických míst. Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o časově omezený negativní vliv, lze vyvodit závěr, že negativní vliv na ovzduší, resp. zdraví obyvatel bude při striktním dodržení všech opatření akceptovatelný a únosný.

Po dokončení modernizace trati nehrozí zvýšená produkce emisí ovlivňujících kvalitu ovzduší, provoz bude dále zabezpečován elektrickými soupravami. Trať může působit přejezdem souprav pouze jako krátkodobý nevýrazný liniový zdroj prašnosti s minimálním dosahem působení. Po dokončení rekonstrukce nedojde ke zvýšení znečištění ovzduší z provozu železnice ve srovnání se stávajícím stavem.

Z hlediska obtěžování obyvatelstva hlukem byl vyhodnocen vliv provozu recyklačních linek. Z výsledků hodnocení plyne, že limitní hladiny hluku (65 dB v době 7 – 21 hod) při provozu obou linek budou dodrženy. Maximální vypočtená hladina hluku dosahuje na obytných objektech v Příbyslavi 62 dB a v Sázavě u Žďáru 52 dB (služební byty ve výpravní budově). Pro snížení vlivů hluku na obyvatelstvo během výstavby jsou v oznámení navržena opatření pro činnost v blízkosti obytné zástavby, např. omezení stavební činnosti na denní dobu, použití strojů s garantovanou nižší hlučností a jejich umístění co nejdále od obytné zástavby, minimalizace pohybu mechanismů a těžké techniky v blízkosti obytné výstavby, odstínění hlučných stacionárních zařízení a recyklačních linek mobilními protihlukovými stěnami apod. S ohledem na výsledky hlukové studie a omezenou dobu realizace záměru lze při dodržení navržených opatření považovat vlivy na hlukovou situaci za únosné.

V období provozu lze za hlavní zdroj obtěžování obyvatelstva považovat hluk z provozu záměru. Dle výpočtů dojde realizací stavby k navýšení hluku především vlivem nárůstu dopravy. Limitní hladiny hluku však budou s rezervou dodrženy. Maximální zjištěné hladiny hluku jsou cca 53 dB ve dne a 49 dB v noci pro maximální zatížení dopravou. Obytná zástavba se nenachází v těsné blízkosti trati. Výjimkou jsou služební byty ve výpravních budovách v ŽST Sázava u Žďáru a v zast. Nížkov. Zde dosahují hladiny hluku až 70 dB ve dne a 68 dB v noci. Hluk z nově navržených parkovišť bude s velkou rezervou pod limitem.

Celkově lze shrnout, že vlivy záměru v období realizace budou krátkodobé a nepředstavují významně zvýšené riziko pro zdraví obyvatel v okolí záměru. Po rekonstrukci železnice dojde ke

snížení hlučnosti vlivem nahrazení stávajícího kolejového svršku novým s modernějším upevněním kolejnic. Trasa prochází mimo obytnou zástavbu obcí. Venkovní hladiny hluku jsou ve všech případech s velkou rezervou podlimitní. Riziko překročení vnitřních limitních hladin hluku je možné u služebních bytů ve výpravních budovách. V rámci posuzované stavby jsou navrhována individuální protihluková opatření na drážních budovách obsahující bytové jednotky. Jejich nezbytnost bude prověřena ve zkušebním provozu stavby přímým měřením hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb dotčených bytových jednotek.

V rámci přípravy stavby bylo provedeno měření vibrací v blízkosti stávající trati. Průjezd vlakových souprav se projevuje stejně v denní a noční době. Proto jsou naměřené hodnoty porovnány s přísnějším nočním limitem. Hygienický limit je prokazatelně splněn u všech zaznamenaných průjezdů vlakových souprav. Samotná modernizace a použitá konstrukce svršku a spodku železniční trati přispěje ke snížení vibrací. Není zde předpoklad překročení hygienických limitů vibrací, antivibrační opatření nejsou navrhována. Realizací stavby dojde ke zlepšení stávající situace.

Z doložených podkladů a rovněž z povahy, velikosti a umístění záměru dále vyplývá, že realizace ani provoz záměru nebudou mít negativní účinky na čistotu povrchových vod. Kvalita podzemních vod jimi nebude ovlivněna. Záměr nebude mít významný negativní vliv na zemědělskou půdu. Realizací a provozem záměru nedojde k významnému dotčení pozemků určených pro plnění funkce lesa nebo k narušení horninového podloží.

Realizací záměru bude dotčen jeden zvláště chráněný druh rostliny - lomikámen trojprstý (*Saxifraga tridactylites*) a následující zvláště chráněné druhy živočichů: čmeláci rodu *Bombus*, mravenci rodu *Formica*, ouklejka pruhovaná (*Alburnoides bipunctatus*), střevle potoční (*Phoxinus phoxinus*), ropucha obecná (*Bufo bufo*), ropucha zelená (*Bufo viridis*), skokan skřehotavý (*Pelophylax ridibundus*), rosnička zelená (*Hyla arborea*), užovka obojková (*Natrix natrix*), ještěrka obecná (*Lacerta agilis*), slepýš křehký (*Anguis fragilis*), užovka hladká (*Coronella austriaca*), krutihlav obecný (*Jynx torquilla*), ledňáček říční (*Alcedo atthis*), lejsek šedý (*Muscicapa striata*), vlaštovka obecná (*Hirundo rustica*), veverka obecná (*Sciurus vulgaris*), bobr evropský (*Castor fiber*) a vydra říční (*Lutra lutra*). Tyto druhy, resp. jejich populace budou záměrem více či méně dotčeny, a to zejména s ohledem na vedení přístupových cest na stavbu. Navržena byla taková zmírňující opatření, aby byla míra jejich ovlivnění co možná nejnižší.

Při zvažování významnosti vlivů záměru bylo přihlédnuto k navrženým opatřením vycházejícím z biologického hodnocení zpracovaného podle § 67 zák.č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Je důvodné mít za to, že za předpokladu jejich realizace stavba ovlivní biotopy zvláště chráněných druhů pouze v nezbytné míře a dočasně a v souhrnu nebude mít významný negativní vliv na jejich populace.

Provoz záměru nebude mít žádný vliv na soustavu Natura 2000, prvky ÚSES ani zvláště chráněná území. S ohledem na charakter záměru, kterým je rekonstrukce stávající trati ve stávajícím koridoru, je zřejmé, že krajinný ráz, kulturní památky a hmotný majetek jím nemohou být ovlivněny.

2. Úkony před vydáním rozhodnutí:

Ministerstvo životního prostředí, jako příslušný správní úřad ve smyslu ust. § 21 písm. c) zákona, obdrželo dne 29.01.2026 oznámení záměru „Modernizace traťového úseku Sázava u Žďáru (včetně) – Přibyslav (mimo)“ (dále jen „oznámení“). Oznamovatelem je společnost Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1, IČ: 70994234. Příslušný úřad posoudil předložené oznámení a konstatoval, že splňuje náležitosti dle § 6 odst. 4 zákona, umožňující zahájení zjišťovacího řízení dle § 7 zákona. Oznámení pak bylo dne 16.02.2026 převedeno k přímému zajištění procesu EIA na OVSS IV MŽP v Brně (dále jen „příslušný úřad“).

Na základě toho zahájil příslušný úřad zjišťovací řízení dopisem č.j. MZP/2026/240/433 ze dne 17.02.2026 a rozeslal v souladu s ustanovením § 6 odst. 7 zákona informaci o zahájení zjišťovacího řízení spolu s oznámením záměru dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným orgánům. Informace o zahájení zjišťovacího řízení byla zveřejněna na úřední desce Kraje Vysočina dne 20.02.2026 a oznámení bylo zveřejněno i na internetu v Informačním systému EIA na adrese http://portal.cenia.cz/eiasea/view/eia100_cr, pod kódem záměru OV7229. Lhůta pro vyjádření k oznámení záměru uplynula dnem 23.03.2026.

3. Podklady pro vydání rozhodnutí:

Podkladem pro vydání tohoto rozhodnutí bylo zejména oznámení záměru „Modernizace traťového úseku Sázava u Žďáru (včetně) – Přibyslav (mimo)“, zpracované podle přílohy č. 3 Ing. Daliborem Vostalem, osobou autorizovanou podle § 19 zákona. Dalšími podklady byla vyjádření dotčených orgánů, uvedených v následující části.

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

- Krajský úřad Kraje Vysočina, OŽPZ,
 - č.j. KUJI 21980/2026 ze dne 06.03.2026 (odpady)
 - č.j. KUJI 24059/2026 ze dne 16.03.2026 (les)
 - č.j. KUJI 25344/2026 ze dne 19.03.2026 (ZPF)
 - č.j. KUJI 25905/2026 ze dne 23.03.2026
- Krajská hygienická stanice Kraje Vysočina se sídlem v Jihlavě, č.j. KHSV 03421/2026/ZR/HOK/Roh ze dne 10.03.2026
- Městský úřad Havlíčkův Brod, odbor životního prostředí, č.j. MHB_OZP/276/2026/RK ze dne 17.03.2026
- Městský úřad Žďár nad Sázavou, odbor životního prostředí, č.j. MUZR/009588/2026/ZP/2 ze dne 18.03.2026

5. Vypořádání vyjádření obdržných v průběhu zjišťovacího řízení:

Krajský úřad Kraje Vysočina, odbor životního prostředí a zemědělství, se vyjádřil prostřednictvím čtyř přípisů, jedním souhrnným a zvláště pak za úseky odpadů, ochrany ZPF a ochrany lesa. V rámci souhrnného vyjádření uvedl, že za předpokladu splnění opatření formulovaných v části D.IV oznámení nemá k záměru připomínky. Dále sděluje, že z důvodu výskytu zvláště chráněných druhů a zásahu do jejich biotopů bude nutné vydání výjimky ze zákazů u zvláště chráněných druhů dle § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny. Vzhledem k tomu, že se jedná o záměr vyžadující povolení stavebního úřadu, udělení této výjimky bude řešeno v rámci vydání jednotného environmentálního stanoviska dle zákona č. 148/2023 Sb. o jednotném environmentálním stanovisku, v platném znění.

Ve vyjádření na úseku odpadů sděluje, že dle předložené dokumentace záměr vyžaduje vydání závazného stanoviska k odstranění stavby podléhající povolení podle stavebního zákona z hlediska nakládání s odpady, vedlejšími produkty, stavebními výrobky, které přestaly být odpadem, nebo stavebními výrobky určenými k opětovnému použití dle § 146 odst. 3 písm. a) zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění, a vyjádření ke změně dokončené stavby podléhající povolení podle stavebního zákona z hlediska nakládání s odpady, vedlejšími produkty, stavebními výrobky, které přestaly být odpadem, nebo stavebními výrobky určenými k opětovnému použití dle § 146 odst. 3 písm. b) zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění. Závazné stanovisko bude součástí jednotného environmentálního stanoviska.

Ve vyjádření za úsek ochrany lesa rovněž nepožaduje další posouzení záměru dle zákona, upozorňuje pouze na novelizaci vyhl. č. 77/1996 Sb., upravující náležitosti podání žádosti o odnětí pozemků určených k plnění funkcí lesa.

Ve vyjádření na úseku ochrany ZPF uvádí požadavky a doporučení pro obsah podkladů zemědělské přílohy k žádosti o odnětí půdy ze ZPF. Nepožaduje však další posouzení záměru dle zákona.

Vypořádání: Vzato na vědomí.

Krajská hygienická stanice Kraje Vysočina se sídlem v Jihlavě uvádí, že předložený záměr obsahuje řešení problematiky ochrany veřejného zdraví, a proto nepožaduje orgán ochrany veřejného zdraví jeho posouzení podle zákona. Doporučuje pouze stanovit podmínku provedení kontrolního měření hluku z provozu železniční dopravy po realizaci záměru v chráněných vnitřních prostorech staveb (služební byty ve výpravních budovách) v rámci zkušebního provozu stavby v denní i noční době.

Vypořádání: Vzato na vědomí. Vzhledem k tomu, že negativní závěr zjišťovacího řízení nemůže obsahovat podmínky pro následná povolovací řízení, oznamovatel je tímto o požadavku KHS informován. Je na dotčeném orgánu, aby splnění požadavku ověřil.

Městský úřad Havlíčkův Brod, odbor životního prostředí, nemá k oznámení žádné připomínky a nepožaduje posouzení záměru dle zákona. Dle jeho názoru postačí případné vlivy na životní prostředí ošetřit v rámci následných správních řízení.

Vypořádání: Vzato na vědomí.

Městský úřad Žďár nad Sázavou, odbor životního prostředí, nemá k záměru připomínky a nepožaduje jeho posouzení podle zákona. Upozorňuje pouze, že záměr podléhá vodohospodářskému souhlasu podle § 17 odst. 1 zák.č. 254/2001 Sb., vodní zákon.

Vypořádání: Vzato na vědomí.

Nikdo z veřejnosti ani žádný dotčený územní samosprávný celek se k oznámení záměru nevyjádřil. Z obdržných vyjádření dotčených orgánů k oznámení nevyvstal žádný požadavek na posuzování záměru podle zákona.

Na základě informací uvedených v oznámení záměru a v jeho přílohách, písemných vyjádření dotčených orgánů a zjišťovacího řízení provedeného podle zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu dospělo Ministerstvo životního prostředí k závěru, že záměr nemůže mít významný vliv na životní prostředí, a rozhodlo tak, jak je ve výroku tohoto rozhodnutí uvedeno.

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí mohou podat do 15 dnů ode dne jeho doručení oznamovatel, dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 zákona a dotčené územní samosprávné celky rozklad k ministru životního prostředí, podáním učiněným u Ministerstva životního prostředí, odboru výkonu státní správy IV, Lidická 25/27, 602 00 Brno. Splnění podmínek podle § 3 písm. i) bodu 2 zákona doloží dotčená veřejnost v odvolání.

Otisk úředního razítka

RNDr. Miroslav Rokos
ředitel odboru výkonu státní správy IV
elektronicky podepsáno

Dotčené obce a kraj (jako dotčené územní samosprávné celky) **žádáme** ve smyslu § 16 odst. 2 zákona o **neprodlené zveřejnění závěru zjišťovacího řízení na úřední desce**. **Doba zveřejnění je podle téhož ustanovení nejméně 15 dnů. Zároveň** v souladu s tímto ustanovením **žádáme** dotčené územní samosprávné celky, aby vyrozuměly elektronickou datovou nebo e-mailovou zprávou (*Miroslav.Rokos@mzp.gov.cz*) popř. písemně příslušný úřad o dni vyvěšení závěru zjišťovacího řízení na úřední desce, a to v nejkratším možném termínu.

Rozhodnutí o závěru zjišťovacího řízení bude v souladu s § 7 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb. doručeno veřejnou vyhláškou zveřejněnou na úřední desce Ministerstva životního prostředí. Do tohoto rozhodnutí lze rovněž nahlédnout na internetu na adrese http://portal.cenia.cz/eiasea/view/EIA100_cr, kód záměru OV7229.

Rozdělovník:

Oznamovatel

- Správa železnic, státní organizace, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Dotčené územní samosprávné celky ke zveřejnění na úřední desce po dobu nejméně 15 dnů podle § 16 odst. 2 zákona:

- Kraj Vysočina, zastoupený odborem životního prostředí a zemědělství, Žižkova 57, 587 33 Jihlava
- Město Přibyslav, do rukou starosty, Bechyňovo náměstí 1, 582 22 Přibyslav
- Obec Velká Losenice, do rukou starosty, Velká Losenice 230, 592 11 Velká Losenice
- Obec Sázava, do rukou starosty, Sázava 159, 592 11 Velká Losenice
- Obec Nížkov, do rukou starosty, Nížkov č. p. 107, 592 12 Nížkov
- Obec Nové Dvory, do rukou starosty, Nové Dvory 70, 592 12 Nové Dvory
- Obec Olešanka, do rukou starosty, Olešanka 42, 582 22 Přibyslav

Dotčené správní úřady:

- Krajský úřad Kraje Vysočina, odbor životního prostředí a zemědělství, Ke Skalce 5907/47 586 01 Jihlava
- Krajská hygienická stanice Kraje Vysočina se sídlem v Jihlavě, Tolstého 1914/15, 586 01 Jihlava
- Městský úřad Žďár nad Sázavou, odbor životního prostředí, Žižkova 227/1 591 01 Žďár nad Sázavou
- Městský úřad Havlíčkův Brod, odbor životního prostředí, Havlíčkovo náměstí 57, 580 61 Havlíčkův Brod 2

Na vědomí

SUDOP Brno, s.r.o., Kounicova 26, 611 36 Brno
MŽP, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, zde

VYVĚŠENO DNE: 14.4.2026

SEJMLITO DNE: