



V Praze dne 21. 8. 2026
Č. j.: MZP/2026/510/3125
Sp. zn.: ZN/MZP/2026/510/82

ROZHODNUTÍ

ve věci 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

„Přestavba odbočky Balabenka“

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

Identifikační údaje

Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1:

„Přestavba odbočky Balabenka“

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 je přestavba stávající železniční sítě konvenčních tratí se zapojením části úseku vysokorychlostní tratě. Řešení záměru vychází ze schválené „Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha včetně rychlých spojení“, jejímž úkolem bylo zajistit kapacitní řešení pro vysokorychlostní železnici, navrhnout uspořádání centrální části železničního uzlu s novou podzemní kolejovou infrastrukturou a získat prostor pro nákladní dopravu a městské železniční linky.

Záměr spočívá v kompletní přestavbě železničního uzlu odbočka Balabenka, který propojuje pět pražských nádraží. Budoucí kolejiště bude rozsáhlejší a bude propleteno ve třech výškových úrovních, současný rozsah bude tedy o jednu úroveň zvětšený. Traťová rychlost v uzlu Balabenka bude 80 až 100, respektive 115 km/h.



Přestavba uzlu Balabenka se dotkne těchto úseků:

- Praha hl. n. – Praha-Vysočany (TÚ 0901) od km 3,850 do km 6,440, délka 2590 m
- Praha-Libeň – Praha-Holešovice (TÚ 0791) od km 0,270 do km 2,240, délka 1970 m
- Odb. Balabenka – VRT od km 4,400 do km 5,220, celková délka 820 m

Celkový počet vlaků ve výhledovém stavu je v rámci předmětného záměru uvažován: 1h: 67 vlaků; 24h: 1135 vlaků. Součástí stavby bude řada umělých staveb. Půjde zejména o mosty a estakády, kterých je celkem 25 (současně dochází k demolici 12 stávajících mostů). Mosty jsou doplněny třemi lávkami pro pěší a cyklisty a 27 opěrnými a zárubními zdmi. Řešený úsek bude napájen trakční soustavou stejnosměrného napětí 3 kV.

Přeložky pozemních komunikací budou realizovány společně s rozsáhlou stavbou Městského okruhu, se kterým je přestavba železničního uzlu úzce koordinována. V samostatné stavbě, která bude předcházet realizaci předmětného záměru i stavbě městského okruhu, dojde k umístění vedení elektrického napětí, plynovodů a vodovodů. V rámci výstavby je plánováno využití mobilní recyklační linky, která by měla být umístěna v k.ú. Líbeznice v blízkosti železniční stanice Měšice.

Umístění záměru:

Kraj: Hl.m. Praha

Obec: Praha 3, Praha 8, Praha 9

k.ú.: Libeň [730891], Vysočany [731285], Žižkov [727415]

Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Předmětem záměru je přestavba stávající železniční sítě konvenčních tratí se zapojením části úseku vysokorychlostní tratě. Řešení záměru vychází ze schválené „Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha včetně rychlých spojení“, jejímž úkolem bylo zajistit kapacitní řešení pro vysokorychlostní železnici, navrhnout uspořádání centrální části železničního uzlu s novou podzemní kolejovou infrastrukturou a získat prostor pro nákladní dopravu a městské železniční linky.

Předmětný záměr řeší zapojení vysokorychlostní tratě RS 1 Praha – Brno – Břeclav ve stopě Zahradní Město – Vršovice – Praha hl. n. (východní kolejová skupina) – Balabenka s pokračováním do vysokorychlostní tratě RS 4 Praha – Ústí nad Labem – Německo. Pro dosažení vysoké kapacity hlavního nádraží musí být vlaky seřazeny do optimální polohy již před vjezdem do nádraží; tomu slouží mimo jiné i náročné uspořádání odbočky Balabenka a mimoúrovňový odjezd z odstavných kolejí Malletova do silně zatíženého jižního vítkovského tunelu.

Stavba se dotkne jak samotné železniční trati, tak vyvolá úpravu stávajících železničních mostních objektů a s tím související úpravu inženýrských sítí, sdělovacích a zabezpečovacích kabelů, odvodnění atd.



Záměr je koordinován s následujícími stavbami:

Stavby železniční infrastruktury:

- Rekonstrukce úseku odbočka Rokytka – Praha-Holešovice (mimo) – I. etapa, realizace po 2027–2029 (druhá etapa této stavby byla přesunuta a rozdělena do záměrů Městského okruhu v Praze a do stavby Přestavba odbočky Balabenka)
- Rozšíření odstavných kapacit ŽUP – lokalita Malletova, realizace 2026-2028
- Modernizace a dostavba ŽST Praha Masarykovo nádraží, realizace 2024-2027
- Modernizace trati Praha-Bubny (včetně) – Praha-Výstaviště, I. stavba, realizace 2029-2032
- Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice, realizace 2029-2032
- Zkapacitnění Kralupy nad Vltavou – Neratovice – Dřísy, realizace po 2035
- Rekonstrukce a elektrizace trati Kralupy nad Vltavou (mimo) - Neratovice (mimo), realizace 2028-2029
- RS4 VRT Praha – Balabenka – sjezd Lovosice (2032–2037)
- Optimalizace traťového úseku Čelákovice (mimo) - Mstětice (včetně), realizace 2022-2026
- ETCS Milovice – Praha hl. n. (mimo), v realizaci – dokončení 2027
- ETCS Kralupy n. Vlt. - Praha – Kolín
- ETCS Praha-Uhřetěves – Praha hl.n. (mimo), realizace 2026
- DOZ Praha Uhřetěves – Praha hl.n. – Praha Vysočany, realizace 2026
- Rekonstrukce Vinohradských tunelů, realizace 2035-2042

Stavby silniční infrastruktury:

- MO 0081 Pelc Tyrolka – Balabenka, realizace po dokončení posuzovaného záměru
- MO 0094 Balabenka – Štěrboholská radiála, realizace po dokončení posuzovaného záměru
- 8313 Libeňská spojka, realizace po dokončení posuzovaného záměru
- Cyklostezka A9 v úseku Krejčárek – Kolčavka, realizace po dokončení posuzovaného záměru
- Vysočanská radiála II. etapa, realizace po 2040

Ostatní stavby:

- Konverze na 25 kV, 50 Hz v úseku Kralupy nad Vltavou (mimo) – Dolní Žleb státní hranice
- Zvýšení trakčního výkonu TNS Balabenka

Z výše uvedených staveb jsou v předmětné lokalitě zásadní stavby městského okruhu, Libeňská spojka a Vysočanská radiála:



- MO 0081 Pelc Tyrolka – Balabenka
- MO 0094 Balabenka – Štěrboholská radiála
- 8313 Libeňská spojka
- Vysočanská radiála II. etapa

Výše uvedené stavby budou realizovány až po dokončení stavby předmětného záměru „Přestavba odbočky Balabenka“. V období výstavby tedy nejsou očekávány kumulativní ani synergické vlivy.

Možné kumulativní vlivy lze předpokládat v období provozu záměrů. Tyto vlivy byly posouzeny v hlukové studii (Ecological Consulting a. s., listopad 2025), která je součástí podaného oznámení. V rámci hlukové studie byly pro vyjádření možných kumulací a synergií zohledněny i další stavby a provoz na nich, zejména pak stavby městského okruhu v řešeném území a změna dopravní situace v území s ohledem na plánované záměry na území hlavního města Prahy. Byl tak vyjádřen celkový výhledový stav zatížení dotčeného území hlukem. S ohledem na výpočty v hlukové studii lze konstatovat, že i při realizaci staveb Městského okruhu budou dodrženy hlukové limity pro železniční tratě. Realizaci záměru „Přestavba odbočky Balabenka“ budou v předmětné lokalitě předcházet jako samostatné stavby přeložky inženýrských sítí, které budou realizovány v letech 2027 – 2028.

Stručný popis technického a technologického řešení záměru:

Záměr spočívá v kompletní přestavbě železničního uzlu, propojujícího pět železničních stanic na území hlavního města Prahy. Technické řešení vychází ze zpracované „Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha včetně Rychlých spojení“ (duben 2025). Kolejiště odbočky bude kompletně přestavěno tak, aby výsledná kapacita tohoto uzlu odpovídala potřebám realizace nejen VRT, ale i budoucí podoby železničního uzlu Praha.

Navržená varianta železničního uzlu Balabenka představuje robustní návrh infrastruktury, který koresponduje s návrhovými variantami Železničního uzlu Praha. Objekty kolejového svršku a spodku zahrnují kompletní přestavbu a modernizaci odbočky Balabenka a navazujících traťových úseků a dílčí úpravy ŽST Praha-Vysočany. Směrové poměry jsou obecně navrženy s využitím mezních hodnot. Minimální poloměr oblouku v kolejích směřujících na VRT je 590 m, v ostatních kolejích 300 m. Základní navržená osová vzdálenost je 5,0 m, v ŽST Praha-Vysočany 4,75 m. V úseku Rokytká – Holešovice je zachována stávající osová vzdálenost 4,2 m. Navržené rychlosti v jednotlivých směrech jsou od 60 km/h do 110 km/h (V130). Ve všech v rámci stavby řešených kolejích je uvažováno použití nového materiálu železničního svršku – kolejnice 60E2 na betonových pražcích. Celkem je navrženo 36 nových výhybek. V celém rozsahu navržených úprav kolejí je navrženo zřízení bezstykové koleje. Zemní těleso je rozšířeno dle přidávaných kolejí. Základní sklon pláň tělesa železničního spodku je 5 %. Šířka pláň je navržena 3,2 m. Základní sklon zemní pláň je 5 %. Odvodnění je zajištěno převážně doplněním sítě trativodů s vyústěním buď na terén, nebo do dešťových kanalizací.



Železničních mostů v oblasti odbočky Balabenka je celkem 25. Jedná se částečně o náhradu 12 demolovaných mostů, přičemž počet nových mostů reflektuje zvětšený rozsah kolejiště oproti současnému stavu. Konstrukce je většinou ocelová, nebo smíšená (ocel/železobeton), výjimečně železobetonová. Založení mostů je většinou pilotové. Zatížení je D4/120.

V oblasti odbočky Balabenka jsou navrženy tři lávky pro chodce a cyklisty ocelové konstrukce. Dále je zde celkem 26 opěrných a zárubních zdí, z toho 21 pro železniční trať, zbylých pět pro cyklostezky. Jedná se částečně o náhradu pěti demolovaných zdí, přičemž počet nových zdí reflektuje zvětšený rozsah kolejiště oproti současnému stavu. Konstrukce je železobetonová, založení mostů je většinou plošné, případně pilotové. Délka zdí je v řádech desítek metrů, výjimečně přes 100 m.

Na základě výsledků hlukové studie byly navrženy protihlukové stěny. Návrh protihlukových stěn č. 2 a 3. byl převzat z akustického posudku (Ing. Šnajdr, 2017). Součástí silniční stavby, která nesouvisí s přestavbou odbočky Balabenka, byl schválen návrh na demolici 2 objektů (Na Košince 2198/2 a Na Košince 2199/4), které má ochránit protihluková stěna umístěná v km 1,88 až 1,901 (pokud budou tyto objekty odstraněny, tak návrh na PHS postrádá smysl a nebude realizována). Skleněné protihlukové stěny nebo jiné skleněné plochy budou v rámci ochrany ptáků před střety opatřeny z vnější strany povrchovou úpravou (optimálně pískováním) svislými nebo vodorovnými pruhy (podle norem SŽ případně technických podmínek Ministerstva dopravy č. 104: Protihlukové clony pozemních komunikací).

Rozšíření železničního tělesa zasáhne do zahradního domu v km 5,0 vlevo od trati. Je navržena jeho úplná demolice (č. parcely 2983/1., ul. Nad Kotlaskou I, ev.č. 238, vlastnické právo: Družstvo správy pozemků v Praze 8 Nad Kotlaskou). Nové trakční vedení v oblasti Balabenka bude navrženo na traťovou rychlost do 120 km/h. Trakční vedení bude navrženo dle typové sestavy J, 3kV, DC. Hlavní sestava bude 150+120Cu bez přídavného lana, vedlejší sestava bude 100+50Cu bez přídavného lana. Základy budou hloubené se svorníky. Stožáry budou ocelové trubkové typu TS, TBS, 2TBS, kotevní stožáry budou příhradové typu BP.

Záměr přestavby odbočky Balabenka je velmi úzce koordinován s dalšími dopravními stavbami v této oblasti. Samotná přestavba železničního uzlu bude probíhat s jen malým omezením drážního provozu v rozmezí let 2029 až 2035, a to systémem postupného nahrazování jednotlivých kolejí, včetně mostů a zdí, s nimi spojených. Záměru „Přestavba odbočky Balabenka“ bude předcházet samostatná stavba řešící přeložky inženýrských sítí v území. Stavba městského okruhu v řešeném území začne po realizaci přestavby odbočky Balabenka.

Ani výstavba, ani provoz záměru „Přestavba odbočky Balabenka“ nespadá do režimu zákona č. 76/2002 Sb., o integrované prevenci, neboť ani výstavba, ani provoz železničních tratí nespadá do žádné kategorie činností vymezených v příloze č. 1. k zákonu č. 76/2002 Sb., o integrované prevenci. Vzhledem k uvedenému není v podaném oznámení předloženo porovnání s nejlepšími dostupnými technikami, s nimi spojenými úrovněmi emisí a dalšími parametry.

**Předpokládané zahájení
realizace:**

2029



**Předpokládané dokončení
realizace:**

2035

Oznamovatel:

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

Zpracovatel oznámení:

Ecological Consulting a.s.
Mgr. Bc. Petra Povýšilová
Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc
IČO: 25873962

Odůvodnění

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 výskytu významných negativních vlivů předmětného záměru, které by vylučovaly možnost realizace tohoto záměru nebo nezbytnost stanovit mimořádná opatření pro fázi výstavby a následného provozu záměru. K tomuto závěru dospělo ministerstvo na základě předloženého oznámení, které se podrobně zabývalo nejproblematičtějšími aspekty realizace záměru. Za takové je možno označit vliv záměru na hlukovou a rozptylovou situaci v oblasti.

Z doložených podkladů je patrné, že tyto mohou vznikat ve fázi výstavby, tedy pouze omezeně, a lze je účinně omezovat za pomoci dodržování běžné technologické kázně, takové vlivy je možno hodnotit jako akceptovatelné. Ve fázi provozu záměru lze naopak vnímat především vlivy na rozptylovou a hlukovou zátěž předmětné lokality jako pozitivní, a to s ohledem na modernizaci traťového úseku, elektrifikaci a plánovaná protihluková opatření. 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.

Součástí záměru je rozsáhlý soubor preventivních, minimalizačních a kompenzačních opatření, která směřují k ochraně jednotlivých složek přírody a krajiny i veřejného zdraví. Jedná se zejména o zajištění ekologického dozoru, průběžného monitoringu, realizaci ochranných a záchranných opatření pro dotčené druhy, regulaci zásahů do vegetace, vytváření náhradních biotopů a opatření zaměřená na eliminaci invazních druhů. Realizace záměru je z tohoto hlediska možná za předpokladu důsledného dodržení navržených opatření, zajištění odpovídajícího ekologického dozoru a vydání příslušných správních rozhodnutí podle zvláštních ustanovení právních předpisů, zejména výjimek ze zákazů u zvláště chráněných druhů. Tato opatření jsou nedílnou součástí předloženého oznámení záměru a vyhodnocení vlivů jako akceptovatelných. V případě nedodržení by mohly být vlivy závažnější a neodpovídající tomuto závěru zjišťovacího řízení.

Zpracované oznámení podalo přehled možných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a 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.

I. Charakteristika záměru

Jedná se o kompletní přestavbu významného železničního uzlu, který propojuje několik nádraží: Praha hl. nádraží, Praha-Vysočany, Praha-Libeň a Praha-Holešovice. Do odbočky Balabenka bude také od severu nově zapojena také RS 4 VRT Praha-Balabenka – sjezd Lovosice. Budoucí kolejiště bude rozsáhlejší a bude propleteno ve třech výškových úrovních, rozsah bude o jednu úroveň zvětšený. Traťová rychlost v uzlu Balabenka bude 80 až 100, respektive 115 km/h.

Součástí stavby bude velké množství umělých staveb, situovaných na malém území odbočky. Půjde zejména o mosty a estakády, kterých je celkem 25 (současně dochází k demolici 12 stávajících mostů). Mosty jsou doplněny třemi lávkami pro pěší a cyklisty a 27 opěrnými a zárubními zdmi.

Řešený úsek bude napájen trakční soustavou stejnosměrného napětí 3 kV. Z technologií bude dominantní zabezpečovací zařízení a sdělovací zařízení, které bude kompletně přepracováno, včetně zavázání do navazujících dopravních. Přeložky pozemních komunikací budou realizovány společně s rozsáhlou stavbou Městského okruhu, se kterým je přestavba železničního uzlu úzce koordinována.

Dle informačního systému evidence kontaminovaných míst (SEKM) se v blízkém okolí záměru nachází řada lokalit s evidovanou ekologickou zátěží. Nejbližší záměru jsou lokality: skládka u ulice Na Labuťce, skládka u železniční trati, skládka u Vinných sklepů. Dle údajů ze surovinového informačního systému (SurlS) Geofondu ČR se v blízkosti trasy předmětného záměru nenachází žádné poddolované území.

Záměrem budou nejvíce zasaženy biotopy již silně ovlivněné člověkem, nejčastěji se jedná o nálety pionýrských dřevin, ostatní porosty, ale také urbanizovaná území, křoviny s ruderními a nepůvodními druhy a lesní kultury s nepůvodními dřevinami. Z přírodních typů lesních biotopů jsou stavbou dotčeny hercynské dubohabřiny v mozaice s lesními kulturami s nepůvodními dřevinami. Jedná se o většinu lesního porostu Labuťka – Flajšnerka. Z přírodních trávníků je na východ od osady Labuťka zaznamenán úzký pruh biotopu mezofilních ovsíkových luk, nicméně aktuálně je velmi ovlivněný náletovou vegetací. Plošný zásah do těchto přírodních biotopů bude však minimální.

Výstavbou železničního uzlu Balabenka může být dotčen jeden zvláště chráněný druh rostlin, čtyři zvláště chráněné taxony bezobratlých a 12 taxonů obratlovců. Konkrétně se jedná o druhy lomikámen trojprstý (*Saxifraga tridactylites*), roháč obecný (*Lucanus cervus*), zlatohlávek tmavý (*Oxythyrea funesta*), čmeláci rodu *Bombus* (*Bombus* spp.), mravenci rodu *Formica* (*Formica* spp.), ještěrka obecná (*Lacerta agilis*), slepýš křehký (*Anguis fragilis*), krahujec obecný (*Accipiter nisus*), pěnice vlašská (*Sylvia nisoria*), drozd cvrčala (*Turdus iliacus*), kavka obecná (*Coloeus monedula*), slavík obecný (*Luscinia megarhynchos*), strakapoud prostřední



(*Dendrocoptes medius*), netopýr rezavý (*Nyctalus noctula*) a veverka obecná (*Sciurus vulgaris*).

Běžné i vzácné druhy rostlin a živočichů budou ovlivněny zábořem biotopů, kácením dřevin, rušením během výstavby a zvýšeným rušením při provozu záměru. Při dodržení navržených ochranných a kompenzačních opatření, která jsou součástí záměru, nedojde k významnému ovlivnění jejich místních populací. Na liniové stavby jsou vázány také invazní druhy. Při stavebních pracích je proto nutné zaměřit pozornost na jejich další šíření a na zavlečení nových druhů při transportech materiálů.

Lokality soustavy Natura 2000 se nacházejí v dostatečné vzdálenosti od posuzovaného záměru a nebudou jím ovlivněny. Dle vyjádření MHMP č.j. MHMP 1261336/2025 ze dne 1. 12. 2025 nemůže mít hodnocený záměr, samostatně ani ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry, významný vliv na žádnou EVL ani PO. Záměrem jsou dotčeny VKP ze zákona vodní tok a les. Za nejsilnější vlivy záměru lze označit plošné odstranění porostů dřevin, včetně zbytků dubohabřiny a suchých acidofilních doubrav, které jsou kromě VKP součástí i lokálního ÚSES. V kontextu širšího území a již značné míry ruderalizace porostů lze vliv považovat za akceptovatelný. I když dojde k poměrně výraznému kácení mimolesních dřevin, tak se často jedná o ruderalizované porosty nebo porosty invazních dřevin. Po rekonstrukci části traťového úseku se bude nacházet dostatek ploch, kde mohou tyto dřeviny růst. Vliv na dřeviny rostoucí mimo les lze tedy vyhodnotit jako přijatelný. Předmětným územím nevedou důležité migrační trasy živočichů. Záměr zasahuje do ochranného pásma zvláště chráněného území PP Bílá skála.

Stavba bude realizována v místech stávajícího kolejiště. Výjimkou je část cca 230 m dlouhého napojení RS4 VRT Praha-Balabenka – sjezd Lovosice. Obecně lze konstatovat, že vliv záměru z hlediska krajinného rázu bude slabý.

V průběhu stavebních prací existuje riziko ovlivnění jakosti povrchových, případně podzemních vod v případě havárií. Při dodržení navržených opatření lze však toto riziko snížit na minimum. Vzhledem k intenzitě a rozsahu stavebních úprav během výstavby se nepředpokládá, že by tyto zásahy vedly ke zhoršení stavu jednotlivých biologických složek hodnocení ekologického stavu dotčených útvarů povrchových vod. Během výstavby může docházet k dočasným zákalům vody v dotčených vodních tocích z důvodů působení činností stavební techniky. Tato skutečnost, vzhledem ke své malé intenzitě a omezené době trvání, nebude příčinou trvalých změn ekologického ani chemického stavu uvedených útvarů povrchových vod.

Trasa záměru prochází přes vodní tok Rokytka (IDVT 10100106), na kterém je stanoveno záplavové území pro Q5, Q20 a Q100. Vodní tok je překonáván estakádou, která zajišťuje dostatečnou dimenzi pro průtok Q100. Záměr nezasahuje do ochranného pásma přírodních léčivých zdrojů a přírodních minerálních vod. Co se týče ovlivnění podzemních vod lze konstatovat, že v lokalitách určených pro budování mostních objektů může dojít při hlubinném zakládání (piloty) k zásahu do podzemní vody. Jedná se však o vliv dočasný, který po vybudování stavby odezní.

Realizace záměru si vyžádá zábor pozemků zemědělského půdního fondu. Trvalý zábor je požadován v rozsahu 3 508 m². Dočasný zábor nad jeden rok pak je uvažován o výměře



1 640 m². Převážná část trvalých i dočasných záborů je realizována na půdách náležejících do V. třídy ochrany, tedy nejméně kvalitních půd. Pouze cca 7 % trvalých záborů náleží do I. třídy ochrany (u dočasných záborů je to 41 %). Předpokládá se, že na většině pozemků se bude skrývka pohybovat v rozmezí 20–35 cm.

Ornice z ploch trvalého záboru ZPF bude předběžně nabídnuta zemědělským subjektům v okolí záměru a tím bude navracena zpět do ZPF, bude se jednat pouze o ornici, která je vhodná k tomuto způsobu využití, především se jedná o ornici ze zemědělsky obhospodařovaných pozemků. Na pozemcích, které jsou narušeny antropogenní činností, případně jsou pozemky jinak znehodnoceny (např. na pozemku jsou vzrostlé dřeviny, je trvale zamokřen), bude provedena skrývka ornice, která bude využita při výstavbě jako finální vrstva pro vegetační úpravy, případně pro ohumusování. Tímto způsobem bude nakládáno i se skrývkou podorničí.

Ornice z dočasného záboru nad jeden rok bude umístěna na dočasně deponii. Na dočasně vyňatých pozemcích bude po skončení stavebních prací provedena technická a biologická rekultivace. Součástí technické rekultivace je odstranění následků stavební činnosti, urovnání pozemku a následné rozprostření skryté ornice ve stejné mocnosti a na stejné pozemky, jako byla skryta. Následovat bude biologická rekultivace, která se skládá z agrotechnických postupů, které mají umožnit další pěstování zemědělských kultur na pozemku. Negativní vliv záměru na nerostné zdroje a geologické prostředí je možno vzhledem k charakteru záměru a jeho umístění považovat za akceptovatelný.

Z hlediska vlivů na veřejné zdraví lze konstatovat, že se nepředpokládá významné negativní ovlivnění zdraví obyvatel v souvislosti s předloženým záměrem. K dočasnému zhoršení může docházet především v období výstavby, a to jak z hlediska hlukového zatížení lokality, tak vlivem zhoršení imisních podmínek. Ovlivnění ovzduší lze předpokládat zejména v etapě výstavby. Takto rozsáhlá stavba, která bude realizována několik let, si vyžádá manipulaci se značným množstvím stavebního materiálu, včetně rozsáhlých zemních prací, navýšení intenzit dopravy nákladních automobilů převážejících stavební materiál a podobně.

Etapa výstavby tak bude poměrně významným zdrojem emisí zejména tuhých znečišťujících látek. Je předpoklad, že v některých lokalitách může dojít k překračování imisních limitů zejména pro průměrnou denní koncentraci PM₁₀. Jedná se však o maximální denní koncentrace, které mohou v lokalitě za nepříznivých klimatických podmínek nastat. Limitní hodnota je vztažena k průměrné denní koncentraci, a tu lze očekávat mnohem nižší. Maximální vypočtené hodnoty lze očekávat pouze v některých dnech v kumulaci s nepříznivými rozptylovými podmínkami a pouze v určitém časovém rozmezí. To ukazují i hodnoty průměrné roční koncentrace PM₁₀, u kterých dochází k navýšení v řádu desetin (maximálně nižších jednotek) µg·m⁻³. Je zřejmé, že součtem hodnoty imisního pozadí a imisního příspěvku (33–34 µg·m⁻³) k překročení imisního limitu (50 µg·m⁻³) nedojde.

Uvažuje se s umístěním recyklační základny na pozemek č. 914, katastrální území Líbeznice, v blízkosti železniční stanice Měšice. Maximální vypočtené hodnoty lze očekávat pouze v některých dnech v kumulaci s nepříznivými rozptylovými podmínkami a pouze v určitém časovém rozmezí. Na základě hodnot PM₁₀ v jednotlivých třídách stability při daných rychlostech větru plyne, že při vyšších rychlostech větru, ale zejména při labilnějším zvrstvení



atmosféry se vypočtené příspěvky pohybují na úrovni několika jednotek až desítek $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Z vypočtených hodnot doby překročení imisního limitu je zřejmé, že u nejzatíženějšího výpočtového bodu č. 1 (Nádražní 180) může docházet k překročení hodnoty imisního limitu na úrovni zhruba 22 hodin za rok, což při šestihodinové pracovní době linky činí necelé čtyři dny v roce. Na základě výše uvedeného lze tedy předpokládat, že imisní limit pro částice PM_{10} s denním průměrováním bude dodržen (s rezervou více než 30 dnů).

Z hlediska možného ovlivnění lokality zvýšenou zátěží hlukem z probíhající výstavby se nepředpokládá hlučnost, která by mohla mít negativní vliv na lidské zdraví. To bylo deklarováno v rámci hlukové studie, která je součástí podaného oznámení. Limitní hodnota pro proces výstavby (65 dB ve dne) nebude překročena ani při recyklaci materiálu. Doprava, která je spojena s návozem materiálu, nenavýší významně stávající hlukové zatížení na provozovaných komunikacích. Odstup vypočtených hodnot hlučnosti staveništní dopravy od hygienického limitu je větší než 12 dB, proto lze předpokládat, že staveništní doprava nezpůsobí překračování hygienického limitu.

U komunikací, které jsou dopravně vytíženy už ve stávajícím stavu, doprava stavby nezpůsobí ani hodnotitelnou změnu hlučnosti. Změna u těchto vytížených komunikací je do 0,1 dB. Co se týče vlivu provozu záměru na akustickou situaci, lze konstatovat, že provoz na železničních tratích nebude znamenat překročení platných akustických limitů. Pro zajištění plnění hygienických limitů byla navržena protihluková opatření v podobě tří úseků protihlukových stěn. Předmětné území je součástí strategického hlukového mapování. Na základě tohoto mapování byla v rámci Akčního plánu navržena protihluková opatření pro železniční dopravu, která jsou součástí záměru „Přestavba odbočky Balabenka“ (konkrétně PHS při ul. Kandertova). Všechny akusticky významnější stacionární zdroje hluku, zejména silnoproudé technologie, jsou umístěny mimo dosah jejich vlivu na obytnou zástavbu. Nepředpokládá se jejich negativní vliv obyvatele.

S ohledem na možné kumulativní vlivy z provozu záměru „Přestavba odbočky Balabenka“ a staveb Městského okruhu, které budou realizovány až po výstavbě předmětných železničních úseků, bylo v rámci hlukové studie posouzeno i celkové hlukové zatížení v uvažovaných stavech. Vzhledem k tomu, že se jedná o rozdílné zdroje hluku, které mají vlastní limity dané nařízením vlády č. 272/2011 Sb., je důležité, aby uvažované stavby plnily svoji legislativní povinnost. Pro celkový součtový hluk však v současné době neexistuje společný limit, či metodika, která by hodnotila kumulativní vlivy záměru na hlukovou situaci, potažmo veřejné zdraví. Lze konstatovat, že celkové hladiny hluku nepřekročí v území limitní hodnoty (68/63 dB) pro hluk z železničních tratí.

Změnu šíření vibrací po změně dispozic stavby (modernizaci trati) je téměř nemožné predikovat, nicméně se dá říci, že vlivem nového modernějšího kolejového svršku i spodku dojde ke snížení vibrací v budovách v okolí modernizovaného úseku trati. Výsledky provedených měření vibrací neprokázaly překračování limitů pro obytné místnosti ani v nejbližším objektu. Na základě těchto výsledků je dále předpokládáno, že tomu tak nebude ani ve výhledovém stavu. V rámci realizace záměru nebudou provozovány žádné trvalé zdroje ionizujícího záření ve smyslu zákona č. 18/1997 Sb., o mírovém využívání jaderné energie a ionizující záření (dále „atomový zákon“).



Při provádění prací ani při provozu záměru nebudou emitována radioaktivní nebo elektromagnetická záření v úrovních, které by mohly mít zjiitelný negativní dopad. Rovněž nebudou používány materiály, které jsou zdrojem radioaktivního záření. Provoz navrhovaného záměru předpokládá provoz zdrojů elektromagnetického neionizujícího záření (trakční vedení, TNS, trafostanice u technologických budov, BTS a místní rádiová síť). Negativní ovlivnění stávající obytné zástavby v okolí, resp. veřejného zdraví, se nepředpokládá. V souvislosti se záměrem nebudou provozována zařízení obsahující generátory vysokých a velmi vysokých frekvencí, která by mohla být původcem nepříznivých účinků elektromagnetického záření na zdraví.

Vzhledem k rozsahu a charakteru záměru na straně jedné a vzdálenosti lokality záměru od státní hranice, je možno vyloučit nepříznivé vlivy přesahující státní hranice.

Na základě komplexního zhodnocení všech dostupných údajů vztahujících se k posuzovanému záměru, současnému i výhledovému stavu jednotlivých složek životního prostředí a s přihlédnutím ke všem souvisejícím skutečnostem lze konstatovat, že navrhovaný záměr při respektování navržených podmínek je v navržené lokalitě přípustný.

II. Umístění záměru

Záměr vychází ze zpracované „Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha včetně Rychlých spojení“ (duben 2025). Cílem studie bylo zajistit kapacitní řešení pro vysokorychlostní železnici, navrhnout uspořádání centrální části železničního uzlu s novou podzemní kolejovou infrastrukturou a získat prostor pro nákladní dopravu a městské železniční linky. Poslední koncepční studie uzlu dospěly k modelu centrálního nádraží s novým podzemním kolejíštěm plně průjezdného typu, vyžadující segregaci provozu na přírodních tratích, do kterého je svedena většina regionální dopravy. Zároveň se připravuje revitalizace Masarykova nádraží a jeho hlubší zapojení do života města, jež s provozem vlaků nadále počítá.

Záměr je situován v intravilánu hlavního města Prahy v katastrálních územích Libeň, Vysočany a Žižkov. Díky své poloze je Praha významnou křižovatkou tranzitní dopravy, pro zásobování města a obsluhu logistických areálů po jeho obvodu má však nákladní železniční doprava, s jedinou výjimkou, marginální význam. Naproti tomu v železničním uzlu existují tratě využívané dosud pouze nákladní dopravou. Hlavní město je plánuje využít pro zavedení nových linek osobní železniční dopravy sloužících výhradně potřebám obsluhy území města a řešení tangenciálních vztahů mimo centrum. Hlavním cílem je dosažení výhledově dostatečné kapacity železniční stanice Praha hl. n. a popřípadě Praha Masarykovo nádraží a navazujících traťových úseků s umožněním segregace provozu a optimalizací přestupních vazeb.

Pro dosažení vysoké kapacity hlavního nádraží musí být vlaky seřazeny do optimální polohy již před vjezdem do nádraží; tomu slouží série mimoúrovňových křížení v prostoru Vršovice – Zahradní Město, i náročné uspořádání odbočky Balabenka a mimoúrovňový odjezd z odstavných kolejí Malletova do silně zatíženého jižního vítkovského tunelu. Umístění záměru vyplývá nejen z politiky Evropské unie, ale na území České republiky je upřesněno koridory



vysokorychlostních a konvenčních tratí, vymezenými v zásadách územního rozvoje Hlavního města Prahy. Uvažované konvenční tratě respektují plochy vymezené platným územním plánem Hlavního města Prahy pro drážní dopravu.

Konvenční tratě samotného předmětného záměru jsou součástí ploch DZ - tratě a zařízení železniční dopravy, nákladní terminály pro dopravu vymezených ve stávající územně platné dokumentaci Hlavního města Prahy. Úsek vysokorychlostní tratě RS4 VRT Praha – Balabenka – sjezd Lovosice vychází ze schválené Politiky územního rozvoje ČR a schválené aktualizace zásad územního rozvoje Hlavního města Prahy, které nabyly účinnosti dne 29. 8. 2025. Umístění záměru je v souladu s platným a účinným zněním zásad územního rozvoje Hlavního města Prahy.

III. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí

V průběhu stavby budou realizována opatření zabraňující kontaminaci povrchových a podzemních vod a horninového prostředí. S ohledem na to, že se v některých lokalitách předpokládá zasažení hladiny podzemní vody, bude pro fázi výstavby nutné počítat se snižováním úrovně hladiny podzemní vody jejím čerpáním či odvodem po spádnicí. Podzemní vody by měly být čerpány do bezodtokých usazovacích jímek, ve kterých dojde k jejich předčištění před dalším nakládáním. Tyto jímky je nutné dle potřeby vyvážet a s vodou nakládat dle platné legislativy. Usazené kaly z jímek by měly být pravidelně vybírány a následně odváženy na skládku k tomu účelu určenou. Ke znečištění vody může u hodnocené stavby dojít v průběhu výstavby (především v souvislosti s případnými haváriemi spojenými s únikem nebezpečných látek).

Vzhledem k charakteru stavby a blízkosti vodních toků a individuálních podzemních vodních zdrojů, bude pro období výstavby vypracován Plán opatření pro případ havárie (tzv. „havarijní plán“) dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů (dále „vodní zákon“) a vyhlášky č. 450/2005 Sb., o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků, ve znění pozdějších předpisů. Během provozu záměru se nepředpokládá významný vznik splaškových či technologických odpadních vod. V průběhu provozu na železniční trati může dojít k úniku látek závadných vodám (především v souvislosti s případnými haváriemi spojenými s únikem nebezpečných látek). V místech, kde bude nakládáno se závadnými látkami ve větším množství budou zpracovány havarijní plány v souladu s §39 vodního zákona. Technická zařízení, přepravní obaly a nádrže jsou standardně pravidelně kontrolovány z hlediska těsnosti.

V blízkosti záměru se nenachází žádná chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV). S největší pravděpodobností dojde k zásahu do vodního toku Rokytka, který záměr křížuje na dvou místech, z důvodu přestavby uzlu a výstavby estakád. Taktéž bude zasažen bezejmenný vodní tok mezi bobovou dráhou Prosek a vysočanským nádražím, který kříží stávající železniční trať. Estakáda přes Rokytka bude navržena tak, aby vydržela případné Q100 průtoky. Území není definováno jako zranitelná oblast. Ochranná pásma vodních zdrojů dle § 30 vodního zákona se v dotčeném území nenachází.



Ekologický stav vody v útvarech povrchových vod v zájmovém území je středně dobrý až poškozený. Kvalitu vody negativně ovlivňují staré ekologické zátěže, nedobrý morfologický stav, intenzivní zemědělské hospodaření a nedostatečné čištění odpadních vod z malých sídel. Kvantitativní i chemický stav útvarů podzemních vod základní vrstvy v zájmovém území je na dobré úrovni.

V okolí záměru se nachází VKP les, vodní tok a údolní niva. Realizací záměru budou dotčeny vodní toky, jejich údolní nivy a les. Nedojde k zásahu do žádného registrovaného VKP. Řešený záměr kříží tři skladebné části ÚSES. První je nefunkční lokální biokoridor L4/255 podél upraveného koryta Rokytky, a to ve dvou větvích, severovýchodní větev směrem k nádraží Praha-Vysočany a severozápadní větev směrem k nádraží Praha-Holešovice. Zde bude říčka překonána estakádami, ale při jejich rekonstrukci budou práce probíhat nejspíše i v blízkosti koryta. Další je lokální biocentrum L1/77 v lese Labuťka – Flajšnerka, a to ve dvou větvích, jednou v severovýchodní větvi vedoucí do nádraží Praha-Vysočany a druhou severním napojením do VRT. Dále záměr zasahuje do prostoru vymezeného funkčního lokálního biokoridoru L3/254, který je lokalizovaný nad a na svahu severně od spojky vedoucí na vysočanském nádraží. V blízkosti záměru je podél řeky Vltavy vymezen nadregionální biokoridor N 4/3, který se však nachází 50 m od řešené trati. Celkově lze proto záměrem dotčené území označit z hlediska dálkových migrací za nevýznamné. Funkční zůstávají především lokální migrační vazby mezi lesními porosty, křovinami a podél toku Rokytky (části lokálních prvků ÚSES - ÚSES LBK L4/255, LBC L1/77 a LBK L3/254, přičemž LBK L4/255 je nefunkčním prvkem).

Zásah způsobí oslabení ekologicko-stabilizačních funkcí VKP les „Flajšnerka-Labuťka“. Vzhledem k tomu, že se jedná o les v blízkosti zástavby a dopravních komunikací, tak lze zásah hodnotit jako akceptovatelný, avšak pouze za předpokladu realizace náhradních výsadeb v odpovídajícím rozsahu. Tyto náhradní výsadby však nesmí být umístěny na cenných přírodních biotopech, jako jsou stepní trávníky, vřesoviště, louky, mokřady nebo pískovny. Je naopak vhodné je směřovat do navržených (nefunkčních) skladebných částí ÚSES. Dřeviny, které bude možné zachovat (nebudou v kolizi při realizaci projektu), budou na stanovišti chráněny po dobu realizace projektu opatřeními, která navrhne zhotovitel stavby. Opatření musí zajistit dostatečnou ochranu zachovaných dřevin dle platné legislativy.

Památné stromy nebudou záměrem nijak dotčeny. V rámci záměru dojde k zásahu do ochranného pásma PP Bílá skála, kde bude provedena sanace železničního tělesa. Dotčená část ochranného pásma i samotná přírodní památka je silně ruderalizovaná, cenná společenstva se zde vyskytují pouze ve fragmentech. Vzhledem k charakteru zásahu nelze předpokládat negativní ovlivnění předmětů ochrany. Vliv na zvláště chráněná území je hodnocen jako akceptovatelný.

Záměr je navržen mimo velkoplošná chráněná území. Posuzovaný záměr neprochází územím přírodních parků. Záměr přímo neprochází žádnou evropsky významnou lokalitou (EVL). Nejblíže umístěnou EVL je Havránka a Salabka (CZ0110049) severozápadně ve vzdálenosti cca 2,9 km. Předmětem ochrany v tomto EVL jsou evropská suchá vřesoviště (4030). Záměr neprochází ptáčí oblastí, ani se v širším okolí žádná nevyskytuje.



V zájmové lokalitě se nenachází žádný aktivní nebo uklidněný sesuv. Záměr není dotčen žádným z kritických bodů rizikových z pohledu přívalových srážek. V oblasti záměru se nenachází žádný dobývací prostor, výhradní ložisko nebo chráněné ložiskové území. Nebilancované zdroje, tj. zdroje nerostných surovin, ověřené geologickými pracemi, které však nesplňují kritéria pro zařazení do bilance, případně evidence, nejsou v trase záměru mapovány.

Dle hodnocení vlivu zásahu na zájmy chráněné podle částí druhé, třetí a páté zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (dále „ZOPK“) (Ecological Consulting a. s., prosinec 2025) bylo ve zkoumaném území nalezeno 16 druhů invazních neofytů. V ruderálních vegetaci městských aglomerací jsou tyto druhy nyní již běžnou součástí flory. V rámci biologického hodnocení byly identifikovány zejména druhy typické pro městské prostředí a mozaiku ruderálních biotopů, křovin a okrajů lesních porostů. Riziko nadměrné ruderalizace území a šíření invazních druhů rostlin v souvislosti se stavební činností, je vyhodnoceno jako přijatelné, za podmínky, že budou přijata opatření na eradikaci invazních neofytů.

Ze zvláště chráněných rostlin je dotčený pouze lomikámen trojprstý (*Saxifraga tridactylites*, SO), jehož ovlivnění je hodnoceno jako nevýznamné. Po provedení zásahu lze předpokládat kolonizaci železničního svršku ze semenné banky. Transfery jednoletých druhů jsou prakticky neproveditelné. Vlivy na ostatní zástupce flóry a na biotopy byly posouzeny jako akceptovatelné.

Vlivy na vodní bezobratlé při zásazích do vodních toků jsou přijatelné za předpokladu dodržení opatření na ochranu vodního prostředí. Celkově lze vlivy na bezobratlé živočichy hodnotit jako akceptovatelné. Za předpokladu, že budou dodržovány zásady práce v blízkosti vodního toku, je vliv na ryby hodnocen jako zanedbatelný. Pro ochranu plazů bude během stavebních prací přítomen ekologický dozor, který pro odvrácení nebezpečí jejich zranění nebo usmrcení bude přijímat potřebná opatření (zejména transfer dotčených jedinců na vhodnou lokalitu, ohrazení stavby dočasnou zábranou). Vlivy na plazy jsou hodnoceny jako přijatelné, za předpokladu realizace navržených zmírňujících opatření v podobě šesti plazníků v místě nového lesního okraje u severní větve k VRT.

V dotčeném území byly zaznamenány především běžné druhy ptáků, včetně několika vzácných a zvláště chráněných druhů, které jsou vázány především na les „Flajšnerka-Labuťka“. Ptáci budou záměrem dotčeni především úbytkem hnízdních biotopů, rušením při výstavbě, zvýšeným provozem na trati a zvýšeným rizikem při střetu s vlaky. Toto dotčení bude nejvýraznější v prostoru „Flajšnerka-Labuťka“, kde dojde ke kácení vzrostlých stromů a rozsáhlých porostů křovin, následně k záboru a zvýšenému rušení hlukem z projíždějících vlaků. Nejvyšší vliv lze předpokládat u druhů ptáků, které jsou vázány na lesy a křoviny. Ti budou dotčeni zejména kácením, hlukem z výstavby a částečnou degradací potravního biotopu. Vlivy na ptáky jsou vyhodnoceny jako významné, ale vzhledem k charakteru prostředí jsou stále akceptovatelné. Zábory biotopů jsou s ohledem na jejich dostupnost v okolí akceptovatelné. Zcela nezbytné je ale dodržet termínové omezení při kácení dřevin pro zamezení mortality při hnízdění. Pro nahrazení biotopů vykácených dřevin a preventivní ochranu ptáků je navržena instalace 20 budek typu sýkorník a tří větších budek pro sovy. Rušení ptactva během stavby i provozem záměru nebude mít významné dopady na místní populace.



Záměr se dotkne převážně běžných druhů savců zemědělské a lesní krajiny. Obecně budou živočišové ovlivněny záborem biotopů, rušením během výstavby a zvýšeným rušením při provozu záměru. V rámci modernizace stávající dráhy dojde k nové fragmentaci území v prostoru lesa „Flajšnerka-Labuťka“, kde dojde k výstavbě severní větve k VRT, což si vyžádá zábor části lesa a křovin.

Jako významné riziko lze hodnotit dotčení netopýrů, zejména druhů vázaných na lesní porosty. Netopýři budou v průběhu stavby ohroženi kácením stromů s dutinami, degradací potravního biotopu, po realizaci záměru pak budou ohroženi zvýšeným rizikem srážky s projíždějícími vlaky, jelikož dojde ke zvýšení počtu projíždějících vlaků i ke zvýšení traťové rychlosti. Vhodné starší stromy s dutinami je nezbytné v maximální možné míře zachovat, případně provést citlivý ořez větví. Pokud bude kácení nezbytné, je možné jej s ohledem na ochranu netopýrů provádět pouze mimo období reprodukce a hibernace (cca od 15. září do 15. listopadu), případně provést kácení dřevin při schválení a dohledu ekodozoru. Pro nahrazení biotopů vykácených dřevin a preventivní ochranu netopýrů bude navrženo umístění pěti budek pro netopýry, které instaluje ekologický dozor stavby v nedotčené části lesa „Flajšnerka-Labuťka“. Žádný druh savce nebude dotčen takovou měrou, která by vedla k ohrožení jeho lokální nebo regionální populace.

V dotčeném území ani v jeho širším okolí není vymezen žádný biotop vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců a území tedy není z hlediska migrací velkých savců významné. Vzhledem k celkově nízkému významu území pro migraci a skutečnosti, že migrují převážně jedinci adaptovaní na městské prostředí, nebudou předmětné úseky železniční trati představovat za daných okolností významnou migrační překážku. Ovlivnění migrační prostupnosti území bude akceptovatelné.

V souvislosti s výstavbou nových mostů a severní větvi k VRT dojde k záboru antropogenně ovlivněných a přírodních biotopů. Kromě antropogenně ovlivněných biotopů, které se nachází v oblasti severní větve k VRT, budou dotčeny okrajově také fragmenty suchých trávníků, hercynských dubohabřin a acidofilních teplomilných doubrav a vysoké xerofilní a mezofilní křoviny. V ostatních částech záměru nebude zábor biotopů výrazný, jelikož se zde bude jednat o rozšíření stávajícího drážního tělesa a výstavbu mostů přes Rokytku. Určitý vliv bude mít kácení dřevin a odstraňování zeleně, která je tvořena spíše ruderalizovanými křovinami. U stromů, které jsou v přímé blízkosti stavby a je nutný zásah, ale ne celkové odstranění, je doporučeno preferovat citlivé ořezy větví místo odstranění celého stromu. Vliv na biotopy je hodnocen jako akceptovatelný, jelikož se záměr cenných biotopů dotýká jen okrajově.

Realizace záměru předpokládá kácení velkého množství stromů a porostů zapojených dřevin rostoucích mimo les. K tomuto účelu byl zpracován dendrologický průzkum (Ecological Consulting a. s., listopad 2025). I přes značný rozsah lze úbytek dřevin považovat za málo významný, jelikož v okolí se bude nacházet dostatek ploch, kde mohou dále spontánně růst. Kácení je navrženo v nezbytně nutném rozsahu kvůli záborům stavby a ochraně trakčního vedení. Mimořádně cenné přestálé doupné stromy se v záboru stavby, ani v její těsné blízkosti, nenachází. Významnější negativní vliv tak způsobí kácení zapojených porostů dřevin na železničním tělese, jelikož ty ve stávajícím stavu fungují jako účinná clona před rušivými vlivy železnice.



Realizace záměru si vyžádá zábor pozemků zemědělského půdního fondu. Trvalý zábor je požadován v rozsahu 3 508 m². Dočasný zábor nad jeden rok pak je uvažován o výměře 1 640 m². Trvalý zábor bude realizován na půdách I. (233 m²) a V. (3 267 m²) třídy ochrany. Stejně tak i dočasný zábor ZPF nad jeden rok bude realizován na půdách I. (672 m²) a V. (968 m²) třídy ochrany. Na celé výměře pozemků odnímaných ze ZPF bude provedena odděleně skrývka svrchní kulturní vrstvy půdy (ornice) a na vhodných místech, hlouběji uložené, zúrodnění schopné zeminy (podorničí). Skrývka je předběžně navržena v mocnosti od 0 do 60 cm, předpokládá se, že na většině pozemků se bude skrývka pohybovat v rozmezí 20–35 cm.

Ornice z ploch trvalého záboru ZPF bude předběžně nabídnuta zemědělským subjektům v okolí záměru a tím bude navracena zpět do ZPF. Bude se jednat pouze o ornici, která je vhodná k tomuto způsobu využití, především o ornici ze zemědělsky obhospodařovaných pozemků. Na pozemcích, které jsou narušeny antropogenní činností, případně jsou pozemky jinak znehodnoceny (např. na pozemku jsou vzrostlé dřeviny, je trvale zamokřen apod.) bude provedena skrývka ornice, která bude využita při výstavbě jako finální vrstva pro vegetační úpravy, případně pro ohumusování, tímto způsobem bude nakládáno i se skrývkou podorničí.

Ornice z dočasného záboru nad jeden rok bude umístěna na dočasné deponii. Na dočasně vyňatých pozemcích bude po skončení stavebních prací provedena technická a biologická rekultivace. Součástí technické rekultivace je odstranění následků stavební činnosti, urovnání pozemku a následné rozprostření skryté ornice ve stejné mocnosti a na stejné pozemky, jako byla skryta. Následovat bude biologická rekultivace, která se skládá z agrotechnických postupů, které mají umožnit další pěstování zemědělských kultur na pozemku.

Trvalé či dočasné zábory PUPFL nejsou v rámci stavby vyžadovány. Záměr zasahuje do vzdálenosti 30 m od okraje lesních pozemků, tzn. bude dotčeno ochranné pásmo lesa. K dotčení pozemků do 30 m od okraje lesa je třeba, v souladu s ust. § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb. o lesích (dále „lesní zákon“), souhlasu příslušného orgánu státní správy lesů. Lze konstatovat, že nedojde k výraznému negativnímu vlivu na lesní pozemky. Během provozu záměru nebude docházet k dalším negativním vlivům na PUPFL, vyjma eventuálních havárií. Trasa záměru nezasahuje do žádného chráněného ložiskového území, výhradního ložiska či dobývacího prostoru. V blízkosti záměru je lokalizováno několik míst evidovaných v databázi SEKM (systém evidence kontaminovaných míst). V následujícím stupni projektování je doporučeno ověřit kontaminaci podzemních vod v řešené lokalitě.

Při dodržení preventivních a havarijních opatření, uvedených v Oznámení EIA a v havarijním plánu, neočekáváme významné vlivy na podzemní vody a vodní zdroje. Záměr se nachází mimo chráněná území s vazbou na vodu, tzn. mimo evropsky významné lokality, ptačí oblasti, maloplošných zvláště chráněných území s vazbou na vodu a mimo ramsarských mokřadů.

Při realizaci stavby budou vznikat odpady různých skupin a druhů. Bude se jednat o odpady kategorie „ostatní“ (O), a také o odpady kategorie „nebezpečný“ odpad (N). Dle směrnice SM096 Správy železnic, s.o., předloží zhotovitel stavby Závěrečnou zprávu odpadového hospodářství stavby. V ní bude jako původce odpadu dokladovat způsob nakládání s odpady v průběhu stavby a předá ji zástupci Správy železnic při kolaudaci stavby. Pro každý nebezpečný odpad bude zpracován identifikační list nebezpečného odpadu a místo nakládání



s nebezpečným odpadem bude vybaveno tímto listem. Odpady ze stavby budou odváženy a odstraňovány mimo staveniště.

V rámci zpracování Oznámení bylo zpracováno posouzení vlivu na krajinný ráz (Ecological Consulting a.s., říjen 2025). Celkem bylo vyčleněno jedno místo krajinného rázu - MKR Okolí uzlu Balabenka. Místo krajinného rázu (MKR Okolí uzlu Balabenka) představuje okolí samotného stavebního záměru a přilehlé svahy údolí řeky Rokytka. Z hlediska krajinného rázu se bude stavební záměr nejvíce vizuálně projevovat v bezprostředním okolí stavebního záměru. Z okolních svahů (prosecký, malešický) údolí Rokytka se záměr bude projevovat minimálně. Pohledy na železniční trať z veřejně dostupných míst jsou velmi omezené díky husté zástavbě vysokých domů intravilánu Prahy a také díky vzrostlé zeleni na zelených horizontech Proseka a Malešic. Míra vlivu na znaky krajinného rázu daných krajinných prostorů byla, vzhledem k výše uvedeným skutečnostem vyhodnocena na úrovni slabého zásahu. Výše uvedené hodnocení prokázalo, že realizace stavebního záměru „Přestavba odbočky Balabenka“ nebude znamenat snížení přírodní a estetické hodnoty, významnou změnu krajinného rázu dotčeného krajinného prostoru ani významné dotčení kritérií stanovených § 12 ZOPK (VKP, ZCHÚ, kulturní dominanty, harmonické měřítko a harmonické vztahy v krajině).

Praha patří z hlediska kvality ovzduší k nejvíce postiženým regionům státu. Kvalita ovzduší v Praze je nejvíce ovlivněna dopravou, výrobou elektřiny a tepla a emisemi ze stavebních prací. Měrné emise oxidů dusíku a oxidu uhelnatého z dopravy na jednotku plochy jsou v Praze více než desetinásobné ve srovnání s průměrem ČR. Emisní zatížení dotčené oblasti je dáno především křížením ulic, jež jsou páteřními komunikacemi pro provoz v Praze a směrem do pražského zázemí.

Z výsledků rozptylové studie (Ecological Consulting a.s., listopad 2025) vyplývá, že vlivem stavební činnosti (v kombinaci s pojezdy TNV) dojde k nejvýraznějšímu zatížení lokality suspendovanými částicemi PM_{10} s denním průměrováním. K překročení imisních limitů (u všech sledovaných látek) by však s velkou mírou pravděpodobností docházet nemělo. Jak v rámci suspendovaných prachových částic PM_{10} , tak i u frakce $PM_{2,5}$ s ročním průměrováním s velkou pravděpodobností nedojde k překročení imisních limitů. Lze s jistotou konstatovat, že příspěvek oxidu dusičitého (NO_2) se na kvalitě ovzduší nijak zvlášť významně neprojeví, a tudíž imisní limity budou splněny s dostatečně velkou rezervou u všech čtrnácti lokalit obytné zástavby.

V oblasti nedojde k překročení prahové hodnoty oxidu uhelnatého a limit tak bude plněn s dostatečně velkou rezervou. Lze s velkou mírou pravděpodobností prohlásit, že k překročení imisního limitu benzenu ($5 \mu g \cdot m^{-3}$) v řešeném území nedojde. V obou sledovaných lokalitách budou imisní příspěvky benzo[a]pyrenu minimální a k překročení imisního limitu tudíž nedojde. Jak v rámci suspendovaných prachových částic PM_{10} , tak i u frakce $PM_{2,5}$ s ročním průměrováním nedojde k překročení imisních limitů. Je zřejmé, že během několika dnů v roce může dojít k překročení prahové hodnoty $50 \mu g \cdot m^{-3}$, a to za nepříznivých rozptylových podmínek. Překročení imisního limitu jako takového se však nepředpokládá, jelikož hodnotu je dovoleno překročit až 35x během kalendářního roku. Z toho pohledu lze konstatovat, že imisní limit bude za předpokladu pracovní doby recyklační linky 6 hodin a výkonu 100 t/hod dodržen s dostatečnou rezervou.



Emise tuhých znečišťujících látek budou maximálně omezovány dodržováním opatření navržených v Oznámení EIA. Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o časově omezený negativní vliv (po dobu výstavby a provozu recyklační linky), lze vyvodit závěr, že negativní vliv na ovzduší, resp. zdraví obyvatel bude při striktním dodržení všech opatření (včetně doporučeného umístění recyklační linky na území obce Líbeznice) akceptovatelný a únosný. Na základě analýzy je v souvislosti s recyklační základnou možné konstatovat plnění podmínek provozu vyjmenovaného zdroje znečišťování ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší (dále „zákon o ovzduší“) a vyhlášky č. 415/2012 Sb. o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší.

Pro posouzení míry zatížení hlukem z výstavby předmětného záměru bylo zpracováno akustické posouzení (Ecological Consulting a.s., listopad 2025). Umístění výpočtových bodů bylo vybráno s ohledem na nejbližší obytnou zástavbu, a to jak v místě samotných probíhajících stavebních prací, tak v místě umístění recyklační základny. Ačkoliv neexistuje limitní hodnota pro kumulativní vliv hluku, můžeme konstatovat, že i v případě součtových hladin hluku pro všechny zdroje dopravy v území nedojde k překročení limitních hodnot 68/63 dB stanovených pro železniční dopravu. Dle dostupných vstupních informací se neuvažuje s umístěním hlučných stacionárních zdrojů do blízkosti obytné zástavby.

Vzhledem k charakteru záměru budou potenciální negativní vlivy záměru omezeny na nejbližší okolí lokality záměru a zdravotní rizika pro populaci budou minimalizována navrženými technicko-organizačními opatřeními (např. optimalizace tras návozu/odvozu materiálu, údržba přístupových komunikací, údržba stavební techniky...) a zejména realizací protihlukových opatření v období provozu. Z hlediska vlivů na zdraví obyvatel můžeme záměr vyhodnotit jako akceptovatelný za podmínek dodržení vstupních údajů a navržených opatření.

Pro ověření šíření vibrací v okolí trati bylo provedeno akreditované měření vibrací přenášených na člověka – vibrace v budovách ze železniční dopravy. Detailní výsledky měření jsou uvedeny v protokolu o zkoušce č. 25/68 (Ecological Consulting a. s., 2025). Výsledky provedených měření vibrací neprokázaly překračování limitů pro obytné místnosti ani v nejbližším objektu. Na základě těchto výsledků je dále předpokládáno, že tomu tak nebude ani ve výhledovém stavu.

Při dodržení opatření ke zmírnění vlivů záměrů na životní prostředí, uvedených mimo jiné v kapitole D.4. Oznámení EIA, je možno předpokládat, že rozsah negativních vlivů vzhledem k zasaženému území a populaci bude z hlediska životního prostředí akceptovatelný.

Počet zasažených obyvatel v období provozu lze uvažovat na základě zpracované hlukové studie. Zasaženými lokalitami, kde se projevuje šíření hluku z provozu na dráze, jsou katastry obcí na území hlavního města Prahy - Libeň, Vysočany a Žižkov. V předmětném území, kde se projevuje vliv železniční dopravy z posuzovaného záměru, žijí řádově i tisíce obyvatel. Z hlediska vlivů výstavby pak lze očekávat, že zasažené území je rozsáhlejší, a to z důvodu odvozu materiálu, odpadů ze stavby, a naopak návozu potřebných surovin na výstavbu, ale i z důvodu umístění recyklační základny v Líbeznici. Nicméně tento vliv je dočasný a po ukončení výstavby plně reverzibilní.



Nejvýraznější kumulativní vliv lze předpokládat při výstavbě záměru RS 4 VRT Praha-Balabenka – sjezd Lovosice, který bude navázán na novou severní větev železničního uzlu odbočka Balabenka krátkým úsekem a navazujícím Střížkovským tunelem, což si vyžádá větší zábor lesních biotopů (na lesní i nelesní půdě) v lese „Flajšnerka-Labuťka“. Vlivem vlakové dopravy zde lokálně dojde k výraznému navýšení hlukové zátěže, dále zde hrozí zvýšená mortalita, zejména u ptáků, při střetech se železničními vozidly. V případě záměrů „RS 1 VRT Praha-Vršovice – Praha-Běchovice“ a „Rekonstrukce úseku odbočka Rokytka – Praha-Holešovice (mimo)“ lze očekávat zvýšený traťový provoz a zvýšenou traťovou rychlost, což se může projevit i na mírném zvýšení mortality ptáků a netopýrů.

Záměry dostavby městského okruhu v úsecích „Pelc Tyrolka – Balabenka“, „Balabenka – Štěrboholská radiála“ a „Libeňská spojka“ budou dokončeny až po výstavbě železničního uzlu Balabenka. Podle převažujícího odborného názoru se hluk ze železniční dopravy neprojevuje kumulativně s hlukem ze silniční dopravy, a proto se hluk z obou těchto zdrojů hodnotí samostatně. U městské populace živočichů dochází k habituaci a lze předpokládat, že ani běžný hluk z těchto zdrojů nebude způsobovat rušení živočichů. Zároveň lze předpokládat, že ani hluk ze železniční dopravy, ani hluk ze silniční dopravy nebude dosahovat takových intenzit, aby měl významný vliv z hlediska fyziologického.

Kumulativní vlivy záměru na krajinný ráz s výše uvedenými záměry bude velmi malý. Je to z toho důvodu, že záměr se bude vizuálně projevovat pouze ve svém bezprostředním okolí. Záměr může znamenat pouze slabý zásah do určitých znaků krajinného rázu, a to především spojených s kácením mimolesní či lesní zeleně v okolí železniční trati (jednak na samotných náspech stávající železnice, tak v souvislosti s realizací krátké spojky do budoucího Střížkovského tunelu). Kumulativní vlivy záměru na významné krajinné prvky spolu s výše vyjmenovanými záměry budou rovněž malé.

Kumulativní vlivy záměru na územní systémy ekologické stability spolu s výše vyjmenovanými záměry budou rovněž velmi malé, a to zejména vzhledem k vysokému přemostění Rokytka a vzhledem k charakteru dotčených skladebných částí ÚSES. Nejvýraznější zásah lze očekávat u lesa „Flajšnerka-Labuťka“. Zde dojde k záboru lesních biotopů na nelesních pozemcích. Dotčený les nevykazuje vysoké biologické hodnoty, neboť je ruderalizovaný, má stejnověkovou věkovou strukturu a nachází se zde pouze velmi malé množství mrtvého dřeva, avšak jedná se o jeden z mála lesních porostů v centrální části Prahy. Z hlediska stavu lesa a jeho charakteru je zásah považovaný za akceptovaný. Je však nutné kompenzovat jeho zábor náhradními výsadbami. Část pokácené dřevní hmoty (15 kmenů o délce min. 2,5 m a obvodem nad 80 cm) je navržena k ponechání na lesních okrajích jako úkryty pro živočichy.

Vzhledem k umístění záměru lze vyloučit významné vlivy na ZPF, PUPFL, povrchové či podzemní vody, horninové či přírodní zdroje, faunu a flóru, VKP, zvláště chráněné území, přírodní parky, prvky ÚSES, lokality Natura 2000, krajinu a krajinný ráz, hmotný majetek a také kulturní památky (viz výše). MHMP vydal stanovisko dle § 45i ZOPK o tom, že lze vyloučit významný vliv předmětného záměru na evropsky významné lokality (EVL) a ptačí oblasti (PO).

Záměr se s výjimkou vysočanského nádraží nachází v ochranném pásmu památkové rezervace v hlavním městě Praze a také v nárazníkové zóně statku světového dědictví „Historické centrum Prahy“. Nezasahuje žádnou kulturní památku. 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. 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.

2. Úkony před vydáním rozhodnutí

Ministerstvu bylo dne 30. 4. 2026 předloženo oznámení k záměru „Přestavba odbočky Balabenka“ v rozsahu přílohy č. 3 zákona EIA, spolu s žádostí o provedení zjišťovacího řízení dle § 7 téhož zákona. Dopisem ze dne 13. 5. 2026, č.j. MZP/2026/510/782, resp. opravným dopisem ze dne 19. 5. 2026, č.j. MZP/2026/510/904, zahájilo ministerstvo v souladu s § 7 odst. 3 zákona EIA zjišťovací řízení. Oznámení záměru bylo zveřejněno v souladu s § 16 zákona EIA, dne 20. 5. 2026 byla zveřejněna informace o oznámení a o tom, kdy je možno do něj nahlížet, na úřední desce a internetových stránkách MHMP.

3. Podklady pro vydání rozhodnutí

Podkladem pro vydání rozhodnutí bylo oznámení záměru v rozsahu přílohy č. 3 zákona EIA, které zpracovala Mgr. Bc. Petra Povýšilová (autorizovaná osoba), spolu s vyjádřeními dotčených samosprávných celků, dotčených správních úřadů, veřejnosti a dotčené veřejnosti, která ministerstvo obdrželo. Požadavek záměr dále posuzovat dle zákona EIA byl vznesen ze strany odboru ochrany ovzduší ministerstva a dotčené veřejnosti. Uváděné požadavky na další posuzování se pak týkaly především absence vyhodnocení variantního řešení záměru a kumulativních vlivů, vlivu záměru na hlukovou a rozptylovou situaci a nedostatků rozptylové studie (Ecological Consulting a.s., listopad 2025). S ohledem na povahu a rozsah záměru, lokalitu, charakter předpokládaných vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, rozhodlo ministerstvo tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

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

- Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí
- Městská část Praha 3, odbor ochrany životního prostředí
- Městská část Praha 9, radní pro dopravu
- Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze
- Povodí Vltavy, státní podnik
- Obvodní báňský úřad pro území hlavního města Prahy a kraje středočeského



- MŽP, odbor ochrany ovzduší
- Sdružení měst a obcí Koridor D8
- Veřejnost

5. Vypořádání vyjádření obdržných v průběhu zjišťovacího řízení:

Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu konstatuje, že zásah do nejcennějších půd je omezen na nezbytné minimum. Zmiňuje negativní vlivy na zemědělský půdní fond, nicméně shrnuje, že se jedná převážně o vlivy dočasné. Dále uvádí, že pro ochranu ZPF a půdní prostředí navrhuje soubor standardních i specifických opatření. Součástí navržených opatření jsou rovněž kroky k prevenci kontaminace půdy, důraz je kladen i na minimalizaci narušení půdního prostředí během výstavby, omezení pojezdu mechanizace mimo nezbytné plochy a průběžnou kontrolu stavu půd. Po ukončení stavebních prací bude provedena rekultivace dočasně dotčených ploch, zahrnující technickou i biologickou fázi, jejímž cílem je obnova půdních funkcí a stabilizace povrchů. Nedílnou součástí jsou vegetační úpravy a kompenzační opatření, která přispívají ke zlepšení retenční schopnosti území a celkové ekologické stability. S ohledem na výše uvedené skutečnosti lze konstatovat, že zásahy do půdy a ZPF jsou v rámci posuzovaného záměru prostorově omezené, převážně směřované mimo nejkvalitnější půdy a doprovázené adekvátními opatřeními k jejich minimalizaci a kompenzaci. Za předpokladu dodržení navržených opatření lze vlivy záměru na půdu a zemědělský půdní fond považovat za akceptovatelné. Přípustnost odnětí zemědělské půdy pro realizaci záměru bude posouzena v rámci navazujícího řízení o vydání jednotného environmentálního stanoviska. Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu nepožaduje další posouzení vlivů záměru na životní prostředí.

Z hlediska lesů, lesního hospodářství a myslivosti nemá připomínek.

Z hlediska nakládání s odpady nemá k záměru připomínky, pouze uvádí, že odpady budou vznikat v době výstavby, ve fázi provozu pak budou vznikat odpady v souvislosti s úklidem a údržbou.

Z hlediska ochrany ovzduší uvádí, že se záměr nachází v rámci pražské aglomerace v oblasti imisně středně zatížené. Konstatuje, že dle závěrů rozptylové studie nedojde při realizaci záměru v posuzovaném území k překročení stávajících imisních limitů. Zvýšení negativního vlivu může být způsobeno nepříznivými klimatickými podmínkami a lze předpokládat, že tento stav bude trvat pouze v určitém časovém rozmezí. Zároveň upozorňuje na fakt, že ve vztahu k budoucím imisním limitům dle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/2881 je nutné uvést, že průměrné roční koncentrace $PM_{2,5}$ se již v současnosti pohybují nad úrovní budoucího ročního limitu $10 \mu g/m^3$. Současně se průměrné roční koncentrace NO_2 v části dotčeného území pohybují přibližně na úrovni budoucího ročního limitu $20 \mu g/m^3$. Tato skutečnost je významná z hlediska dlouhodobého posuzování záměru a schopnosti území plnit zprísňené požadavky na kvalitu ovzduší po roce 2030. Vzhledem k rozsahu stavebních prací je však nezbytné v průběhu realizace stavby důsledně uplatňovat opatření k omezení prašnosti dle přílohy č. 10 zákona o ovzduší, zejména při zemních pracích, manipulaci se



sypkými materiály a provozu staveništní dopravy. Současně je třeba zohlednit, že železniční doprava je obecně považována za environmentálně příznivější způsob přepravy ve srovnání se silniční dopravou, přičemž posilování kapacity železniční infrastruktury je v souladu s dlouhodobými cíli podpory udržitelné dopravy. Z hlediska ochrany ovzduší nepožaduje pokračování v dalším stupni procesu podle zákona EIA.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny uvádí, že nebyl identifikován přímý zásah do žádného ze zvláště chráněných území ve smyslu části třetí ZOPK. Záměr je situován v silně urbanizovaném území, přičemž jeho vlivy se mohou okrajově projevit v ochranných pásmech maloplošných zvláště chráněných území, konkrétně přírodní památky Bílá skála, a v širším kontextu také přírodní památky Prosecké skály. Tyto vlivy mají nepřímý charakter a jsou prostorově i intenzitou omezené a při respektování navržených opatření jsou tyto vlivy z pohledu ochrany přírody akceptovatelné. V rovině obecné územní ochrany ve smyslu § 3 a § 4 ZOPK nebyly zjištěny skutečnosti, které by nasvědčovaly významnému snížení ekologické stability území. Na základě stanoviska příslušného orgánu ochrany přírody byl vyloučen významný vliv záměru na lokality soustavy Natura 2000 ve smyslu § 45i ZOPK, a proto nebylo požadováno další podrobnější hodnocení podle tohoto ustanovení. Z pohledu územního systému ekologické stability nedochází k zásadnímu narušení funkčnosti dotčených prvků ÚSES. Nadregionální ani regionální prvky ÚSES nejsou záměrem dotčeny. Z hlediska požadavků na ochranu ekologické stability krajiny tak nedochází k nepřijatelnému zásahu. Ve vztahu k významným krajinným prvkům dle § 3 odst. 1 písm. b) ZOPK záměr zasahuje především do prvků vymezených přímo ze zákona, a to zejména vodních toků (Vltava a Rokytka) a jejich nivních struktur. Tyto zásahy jsou lokalizovány převážně do okrajových, již částečně degradovaných či antropogenně ovlivněných částí těchto prvků. Registrované významné krajinné prvky nebudou záměrem dotčeny. Celkový vliv na ekologicko-stabilizační funkce těchto prvků je hodnocen jako omezený a nepodstatný.

Z hlediska zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů byl v zájmovém území doložen výskyt řady druhů podléhajících ochraně podle § 48 a následujících ZOPK. Realizace záměru může být spojena s lokálními negativními vlivy, zejména v podobě záboru a ztráty biotopů, rušení v období výstavby nebo zvýšeného rizika kolizí. Tyto vlivy jsou však identifikovány a řešeny prostřednictvím souboru cílených opatření, zahrnujících ekologický dozor, biomonitoring, časové omezení stavebních prací, záchranné transfery jedinců a vytváření náhradních biotopů. Lze předpokládat, že realizace záměru bude podmíněna vydáním výjimek ze zákazů u zvláště chráněných druhů podle § 56 ZOPK. Zásahy do dřevin rostoucích mimo les jsou navrženy v souladu s ustanoveními § 7 a § 8 ZOPK. Kácení je plánováno mimo hnízdní období ptactva a s ohledem na biologické cykly dalších živočichů, zejména netopýrů. Upřednostňováno je zachování hodnotných jedinců, a to i prostřednictvím odborných arboristických zásahů. Součástí návrhu jsou rovněž kompenzační opatření podporující biodiverzitu, jako je ponechání torz dřevin, instalace hnízdních budek pro ptáky a úkrytů pro netopýry či vytváření vhodných habitatových prvků pro plazy.

Vliv záměru na krajinný ráz byl vyhodnocen jako slabý, bez významného dopadu na přírodní, kulturní či estetické hodnoty území ve smyslu § 12 ZOPK. K oznámení nemá zásadní připomínky a nepožaduje další posouzení dle zákona EIA.



Z hlediska ochrany vod nemá zásadní připomínky, upozorňuje na zákonné požadavky při provádění stavby. Navržený záměr se nenachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod ani nezasahuje do vodních ploch či do ochranných pásem vodních zdrojů. Stavba kříží ve dvou místech vodní tok Rokytka (IDVT 10100106) a dále kříží bezejmenný tok (IDVT 12004554). Část stavby zasahuje do vyhlášeného záplavového území vodního toku Rokytka. Vodní tok je překonáván estakádou, která zajišťuje dostatečnou rezervu při průtocích na úrovni Q100. Při výstavbě nových mostních objektů je nutné dbát na to, aby nebyl omezen průtočný profil pod mostem a ani jiným způsobem nebyly omezeny hydromorfologické charakteristiky vodního toku. Paty železničního náspu budou v místech kontaktu s vodním tokem zpevněny lomovým kamenem, vegetačními dlaždicemi nebo drátokamennými matracemi. V období výstavby bude docházet k nakládání se závadnými látkami ve větším rozsahu (stavební materiály a suroviny v rámci jednotlivých zařízení stavenišť) a současně bude zacházení s těmito látkami spojeno se zvýšeným nebezpečím pro povrchové vody a podzemní vody (poblíž vodního toku Rokytka je navrženo zařízení staveniště Nad Kolčavkou). Z tohoto důvodu bude pro období výstavby vypracován plán opatření pro případ havárie.

MŽP: Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře. Dotčený orgán státní správy nepožaduje další posuzování dle zákona EIA.

Úřad městské části Praha 3, odbor ochrany životního prostředí

Sděluje, že z hlediska jím chráněných zájmů nemá žádné připomínky ani požadavky k tomuto záměru.

MŽP: Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře. Dotčený orgán státní správy nepožaduje další posuzování dle zákona EIA.

Úřad městské části Praha 9, radní pro dopravu

Souhlasí za následujících podmínek:

1. Zajistit v celém úseku východ - západ cyklotrasy a jejich propustnost územím např. rampou na budoucím mostě Balabenka s možností napojení na Krejčíarek.
2. Přestavba odbočky Balabenka je rozsáhlá stavba v centru města, která vyvolá velký přesun hmot při stavbě a zvětší hlukovou a prachovou zátěž nejen při stavbě, ale následně i při provozu. Vzhledem k tomu, že stavba bude umístěna na zvýšené ploše, dojde k většímu rozptylu hluku a jeho odrazu. Požadujeme vytvoření takových opatření, která budou minimalizovat hlukové, vibrační a prachové dopady na místní obyvatele.
3. Stavbou dojde k významnému odstranění zeleně, a to i z protilehlého svahu, který hlukovou zátěž ještě zhorší. Požadujeme dendrologický posudek a vypracování krajinářské studie.
4. Samotnou kapitolou je zahloubení trati pod Střížkov a Prosek. Střídají se tu písky s jíly, což vytváří velmi problematické prostředí samo o sobě, navíc poměrně zvodněné a mělce poddolovaném území s ujíždějící hranou v některých případech i 1 cm za rok. Sídliště Prosek je z tohoto důvodu postaveno na „pasech“. Městská část proto



požaduje podrobný geologický průzkum vzhledem k známým i neznámým rizikům se zapracováním způsobených otřesů v návaznosti na dané zvodnění a navrženou ochranu proti těmto vlivům. Dále pak provést úpravu svahu jeho ozeleněním ke zvýšení zachytu prachu a hluku. A dále také doplnit hlukovou studii o vzniklé odrazy a rezonance.

MŽP: Některé z požadovaných prvků již byly řešeny v rámci podaného oznámení (dendrologický průzkum, opatření proti hluku, prachu a vibracím). Požadavky budou zapracovány do dokumentace pro povolení záměru, a tudíž byly předány oznamovateli záměru k zapracování pro navazující řízení.

Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze

Nepožaduje podrobit záměr dalšímu posuzování dle zákona EIA. Oznámení je zpracováno v dostatečném rozsahu k posouzení vlivu záměru na životní prostředí z hlediska ochrany veřejného zdraví. Není předpoklad negativního vlivu záměru na veřejné zdraví.

MŽP: Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

Povodí Vltavy, státní podnik

Jako správce povodí a správce dotčených vodních toků ve svém vyjádření uvádí následující požadavky na dokumentaci pro povolení dle vodního zákona:

1. Doplnit popis technického řešení mostních objektů přes drobný vodní tok Rokytky (IDVT 10100106) a bezejmenný drobný vodní tok (IDVT 12004554) a vyhodnocení jejich vlivu na odtokové poměry v okolí;

Pozn.: V úseku tratě Praha-Libeň – Praha-Holešovice (TÚ 0791) jsou dva pilíře současného mostu umístěny v korytě drobného vodního toku Rokytky (na pozemcích p.č. 3873/2 a p.č. 2673/4 v k.ú. Libeň). Pokud bude při přestavbě mostu zachováno umístění těchto pilířů, musí být zachovány i jejich rozměry tak, aby novým stavem nebyly zhoršeny odtokové podmínky v okolí. Pokud záměr předpokládá vybudování pilířů nových, je vhodné, vzhledem k ochraně před povodněmi, zvážit vymístění pilířů mimo koryto vodního toku.

2. Upřesnit způsob odvádění srážkových a průsakových vod ze stavebních jam v průběhu výstavby v souladu s § 5 odst. 3 vodního zákona;
3. Upřesnit způsob snižování hladiny podzemní vody po dobu výstavby, včetně vyhodnocení vlivu předpokládaného rozsahu čerpání na podzemní vody, a způsobu nakládání s takto čerpanými vodami;
4. Upřesnit způsob odvádění srážkových z tělesa dráhy v souladu s § 5 odst. 3 vodního zákona. Systém odvodnění bude obsahovat objekty retence srážkových vod a bude navržen tak, aby bylo zabráněno odvodu srážkových vod do jednotné kanalizace. Srážkové vody z tělesa dráhy budou prostřednictvím systému odvodnění zaústěny do bezejmenného drobného vodního toku (IDVT 12003082), tj. až za protipovodňovými



vraty přes Rokytku, aby při povodňové situaci, při které budou protipovodňová vrata uzavřena, nezvyšovalo množství odváděných srážkových vod z tělesa trati zatížení čerpací stanice;

Pozn.: Vzhledem k projevům klimatické změny (intenzivní krátkodobé deště) nelze na trati navrhovat zneškodňování srážkových vod výparem. Preferovaným způsobem nakládání s dešťovými vodami je jejich akumulace, jejich zpětné využití v souladu s principy „modro-zelené infrastruktury“, vsakování, pokud to místní podmínky dovolí, případně regulované odvádění do vod povrchových.

5. Upřesnit využití zdrojů technologické vody pro stavbu s upřednostněním využití odběru vody z blízkých vodních toků, nikoliv z vodovodních řadů;

Pozn.: Pro odběr povrchové vody z vodního toku je nezbytné získat povolení k nakládání s vodami dle § 8 odst. 1 písm. a) bod 1. vodního zákona.

6. Doplnit podmínky pro provádění stavby řešící minimalizaci dopadu výstavby z pohledu ochrany vod, například minimalizace dopadu na vody podzemní či odtokové poměry, tj. například řádné zdůvodnění umístění případného zařízení stavenišť a skladování materiálu v záplavových územích dotčených vodních toků.

MŽP: Ministerstvo k požadavkům vyjádřeným státním podnikem Povodí Vltavy uvádí, že vznesené požadavky nepovažuje za relevantní ve fázi procesu EIA, resp. zjišťovacího řízení. Požadavky pro zpracování dokumentace pro povolení záměru byly předány oznamovateli záměru k zpracování pro navazující řízení.

Obvodní báňský úřad pro území hlavního města Prahy a kraje středočeského

OBÚ posoudil předloženou žádost a s předloženým záměrem souhlasí. Navrhovaný záměr se nachází v území, které je situované mimo hranice stávajících dobývacích prostorů evidovaných u OBÚ a mimo hranice chráněných ložiskových území, tudíž není dotčena ochrana výhradních ložisek.

MŽP: Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

MŽP, odbor ochrany ovzduší

Požaduje další posuzování dle zákona EIA a uvádí následující připomínky k doplnění rozptylových studií:

1. S ohledem na předpokládaný rok zahájení a délku výstavby (2029 až 2035) požadujeme v rámci rozptylové studie vyhodnotit vlivy na ovzduší i ve vztahu k imisním limitům vyplývajícím ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 2024/2881 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu, které budou v době dalšího povolovacího procesu, a především samotného provádění stavby, již transponovány do české legislativy a platné. U hodnocení nových imisních limitů doporučujeme zohlednit aktuálně vypočítaná pole koncentrací překročení nových imisních limitů dle směrnice 2024/2881, která zveřejnil ČHMÚ v grafické ročence. Tato pole koncentrací



je vhodné považovat za výhledový stav zatížení území znečišťujícími látkami. Zároveň tato pole koncentrací představují ukazatel míry zatížení území ve vztahu k novým denním imisním limitům (zejména 19. maximální koncentraci PM₁₀ a PM_{2,5}). Lze je přitom do určité míry využít k překlenutí skutečnosti, že dosud neexistuje metodika vyhodnocení nových denních imisních limitů, kterou momentálně MŽP připravuje v rámci aktualizace metodického pokynu na zpracování rozptylových studií.

2. V příslušných kapitolách v rozptylových studiích pro etapu výstavby a pro umístění recyklační linky a v Oznámení jsou formulována opatření k omezení prašnosti ze stavební činnosti. V této souvislosti doporučujeme rovněž vycházet z Metodického pokynu odboru ochrany ovzduší MŽP ČR ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a dalších stavebních činností a do Dokumentace doporučujeme doplnit odkaz i na tento metodický pokyn.
3. Jelikož je daný záměr umístěn přímo v zastavěném území, upozorňujeme také na povinnost uloženou v ustanovení § 16 odst. 10 zákona o ovzduší, na jejímž základě je zhotovitel stavby povinen při provádění záměru dodržovat opatření uvedená v příloze č. 10 zmíněného zákona k předcházení a omezování prašnosti. Zároveň je třeba zohlednit opatření k omezení prašnosti ze stavební činnosti ve výpočtu v rámci rozptylové studie, aby bylo možné provést hodnocení, zdali jsou opatření navržena dostatečně k minimalizaci negativních vlivů na okolní obyvatele.

MŽP: Ministerstvo k požadavkům vyjádřeným MŽP, odborem ochrany ovzduší uvádí, že vznesené požadavky nepovažuje za relevantní ve fázi zjišťovacího řízení EIA. Nicméně doplňuje, že rozptylová studie byla zpracována v souladu s právními předpisy a metodickými požadavky platnými v době jejího zpracování. Hodnocení bylo proto provedeno vůči imisním limitům stanoveným platnou českou legislativou, která v současné době představuje závazný rámec pro posuzování kvality ovzduší. Nové imisní limity vyplývající ze směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/2881 dosud nebyly transponovány do českého právního řádu. Současně dosud není k dispozici závazná metodika MŽP pro jejich vyhodnocování, zejména ve vztahu k nově definovaným denním imisním limitům a způsobu jejich hodnocení v rozptylových studiích. Z tohoto důvodu nebylo možné provést hodnocení podle těchto limitů standardním a metodicky jednotným způsobem.

Pole koncentrací zveřejněná ČHMÚ v grafické ročence představují cenný odborný podklad pro orientační posouzení budoucího stavu kvality ovzduší, nicméně sama o sobě nenahrazují závaznou metodiku ani legislativně stanovený postup hodnocení. Jejich využití proto nelze v současné době považovat za standardní součást zpracování rozptylových studií. Až po vydání aktualizovaného metodického pokynu MŽP bude možné tento přístup zohlednit při zpracování budoucích rozptylových studií v navazujícím stupni projektové dokumentace. Nutno uvést, že překročení imisního limitu není dáno jen samotnou koncentrací, ale i četností dní, kdy k překročení dochází. Z dat uvedených v rozptylových studiích vyplývá, že limitní hodnota daná zákonem o ovzduší, i mezní hodnoty dané výše uvedenou směrnicí EU, budou dodrženy.

V textu rozptylové studie není explicitně uveden odkaz na Metodický pokyn odboru ochrany ovzduší MŽP ČR ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a dalších



stavebních činností. Nicméně v kapitole 7 „Závěrečné shrnutí“ jsou uvedena klíčová opatření k omezení prašnosti při realizaci záměru, která jsou s doporučeními uvedeného metodického pokynu věcně v souladu a reflektují jeho hlavní principy. Současně jsou v této kapitole prezentována konkrétní opatření převzatá z dokumentu „Metodika pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM₁₀“ (TA ČR, 2015), který nad rámec obecných doporučení uvádí také orientační kvantifikaci účinnosti jednotlivých opatření při snižování emisí tuhých znečišťujících látek ze stavební činnosti. Rozptylová studie tedy z hlediska navržených opatření vychází z aktuálně doporučovaných postupů.

Rozptylová studie hodnotí předpokládané imisní zatížení na základě definovaných vstupních parametrů a modelových předpokladů. Samotná realizace, účinnost a důsledné dodržování opatření ke snižování prašnosti během výstavby však nejsou předmětem rozptylového modelování, ale představují součást organizace výstavby, za kterou odpovídá zhotovitel stavby. Kontrola plnění těchto opatření je následně v kompetenci příslušných správních a kontrolních orgánů v rámci výkonu jejich působnosti.

V případě hodnocení etapy přestavby uzlu Balabenka byla emisní bilance stanovena konzervativním způsobem, tj. bez uvažování účinnosti opatření ke snižování prašnosti. Tento přístup představuje scénář na straně bezpečnosti a je běžně uplatňován při zpracování rozptylových studií i dalších environmentálních hodnocení. Případná realizace opatření ke snižování prašnosti proto povede k nižším emisím a imisním příspěvkům, než jaké byly modelem vyhodnoceny.

Naopak v případě hodnocení recyklační linky v obci Líbeznice bylo při stanovení emisní bilance vycházeno z metodiky MŽP (2025), která pro technologické operace (zejména třídění, drcení a přesypy materiálu) předpokládá aplikaci zkrápění. Tato skutečnost je již zohledněna v použitých emisních faktorech, a promítá se tedy přímo do výsledných emisních toků i následně vypočtených imisních příspěvků. Z tohoto důvodu byla opatření ke snižování prašnosti u recyklační linky do výpočtů zahrnuta v rozsahu odpovídajícím platné metodice MŽP.

Uvedené ustanovení §16 odst. 10 zákona o ovzduší je zákonnou podmínkou, která bude zohledněna v navazujícím stupni projektové dokumentace.

Z hlediska připravovaného zpřísnění některých imisních limitů znečišťujících látek je z pohledu příslušného úřadu žádoucí upozornit na následující. Přestože je rozptylová studie řešena v souladu se stávající platnou národní legislativou v oblasti ochrany ovzduší, byla v současné době již schválena revize Směrnice Evropského parlamentu a Rady o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (2024/2881), z níž jsou odvozovány i české imisní limity. Tato revize směrnice, která vstoupila v platnost 10. prosince 2024, s povinností transpozice do české legislativy nejpozději do 2 let, snižuje roční imisní limity následovně: pro PM₁₀ z dosavadních 40 µg/m³ na 20 µg/m³, pro PM_{2,5} z 20 µg/m³ na 10 µg/m³ a pro NO₂ z 40 µg/m³ na 20 µg/m³; u denních imisních limitů snižuje limit pro PM₁₀ z 50 µg/m³ na 45 µg/m³ a snižuje povolený počet překročení z 35 na 18 za rok a nově stanovuje denní imisní limity 25 µg/m³ pro PM_{2,5} a 50 µg/m³ pro NO₂ (oba s povoleným počtem překročení 18krát za rok). Rovněž dochází v případě hodinového imisního limitu pro NO₂ ke snížení počtu překročení z 18 za rok na 3 překročení za rok, roční imisní limit pro benzen se rovněž snižuje, a to z 5 µg/m³ na 3,4 µg/m³.



Ve fázi další přípravy záměru tedy bude nutno orientovat se na plnění těchto budoucích imisních limitů a míru únosného zatížení území, kterou tyto limity vyjadřují pro oblast ochrany ovzduší, a případně uplatnit minimalizační či kompenzační opatření k zajištění souladu záměru s novými imisními limity. Jedná se v tuto chvíli o předběžné opatření, ke kterému je vhodné v rámci další přípravy záměru směřovat, nicméně od okamžiku, kdy budou tyto zpřísněné limity převzaty do českého právního řádu (předpoklad konec roku 2026), bude zohlednění takových limitů, popř. uplatnění dodatečných opatření k jejich nepřekročení vlivem záměru, již zákonnou povinností.

Vzhledem k výše uvedenému máme za to, že by další posuzování předmětného záměru nepřineslo žádné nové poznatky. Nicméně požadavky pro zpracování dokumentace pro povolení záměru byly předány oznamovateli záměru k zapracování.

Sdružení měst a obcí Koridor D8

Sdružení požaduje posuzování v celém procesu EIA a podalo celou řadu námitek, připomínek a požadavků na dokumentaci záměru. Dále apeluje, aby bylo Oznámení dle § 6 odst. 5 zákona EIA vráceno oznamovateli k přepracování.

1. Nepřípustné dělení záměru - požaduje společné posouzení celého záměru VRT RS 4 Praha – hranice s Německem (VRT Podřipsko), včetně přestavby odbočky Balabenka, jako jednoho funkčního a logického celku (minimálně však společné posouzení VRT Podřipsko I a VRT Podřipsko II) v souladu s čl. 2 odst. 1 EU Směrnice EIA a § 2 písm. e) zákona EIA. Žádá celkové posouzení celého záměru VRT RS 4, včetně časové úspory a kapacity až do cílové stanice (Praha hl. n.), včetně posouzení skutečných dopadů na životní prostředí a veřejné zdraví, a včetně dopadů na chráněná území a přírodní hodnoty.
2. Požaduje předložení a veřejné projednání všech podkladových technických studií, na jejichž základě Ministerstvo dopravy vybralo stávající koridor, aby bylo možné nezávisle posoudit skutečný proces výběru variant dle čl. 5 a Přílohy IV novelizované EU Směrnice o EIA a zákona EIA. Požaduje zpracování, předložení a posouzení všech rozumných variant záměru ve smyslu čl. 5 a Přílohy IV platné (tj. již 12 let novelizované) EU Směrnice o EIA a zákona EIA, v plném rozsahu procesu EIA, s uvedením hlavních důvodů jejich volby a porovnáním vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí.
3. Požaduje komplexní posouzení všech kumulativních a synergických vlivů záměru v souladu s čl. 3 a 5 a Přílohou IV EU směrnice EIA a § 2 a § 6 zákona EIA, zejména vlivů všech existujících a připravovaných záměrů dopravní infrastruktury, jejichž umístění vymezují platné územně plánovací dokumentace nebo jejich změny. Požaduje zohlednění Územní studie Pražského metropolitního regionu 1 při požadované obnově zelené infrastruktury.
4. Požaduje návrhy eliminačních a kompenzačních/adaptačních opatření ke snížení současného imisního pozadí na úroveň limitů 2030+ dle EU Směrnice o ovzduší, a to zejména pro PM₁₀ a PM_{2,5} a rovněž pro benz(o)apyren. Požaduje, aby dodržování limitů



podléhalo pravidelné verifikaci i po zprovoznění Záměru, s povinností doplnit příslušná eliminační a kompenzační opatření.

5. Požaduje, aby v závěru zjišťovacího řízení bylo výslovně uloženo posouzení hlukové zátěže kumulativním hlukem nad „referenčními prahy“ (reporting thresholds), tj. 55 dB Lden, 50 dB Lnight dle EU směrnice END (2002/49/ES), jak vyžaduje závazná „Příručka Evropské komise pro posouzení EIA pro zjišťovací řízení“. Zajištění hlukového posouzení má být provedeno společným výpočtovým modelem pro silniční a železniční stavby (např. CNOSSOS-EU). Požaduje, aby byl Záměr posouzen jako nová stavba a hluková zátěž vyhodnocena s limity 60/55 dB dle NV 433/2022. Požaduje provést odbornou kvantifikaci zdravotní zátěže hluku na obyvatele podle mezinárodně uznávaných ukazatelů (DALY) a řádně zohlednit synergické účinky hluku s ostatními environmentálními stresory (zejm. ovzduší). Požaduje návrhy eliminačních a kompenzačních opatření ke snížení hlukové zátěže zájmového území. Požaduje, aby dodržování limitů podléhalo pravidelné verifikaci i po zprovoznění Záměru, s povinností doplnit příslušná eliminační a kompenzační opatření.
6. Požaduje řádné vymezení a plnohodnotné posouzení záměru Recyklační linky Líbeznice v rámci dokumentace EIA, jakožto záměru nakládání s odpady nad 10 tisíc tun ročně podle Přílohy č. 1 zákona EIA, včetně zpracování variant řešení (včetně varianty dopravy po železnici – s ohledem na umístění záměru na železnici, v bezprostřední blízkosti nádraží Měšice), a komplexní vyhodnocení všech jeho vlivů (včetně kumulativních) a návrhu eliminačních a kompenzačních opatření (protihluková opatření, protiprachová opatření, regulace dopravy apod.).
7. Požaduje zpracování podrobné dopravně-bezpečnostní analýzy s vyhodnocením snížení nehodovosti a zvýšení bezpečnosti provozu oproti stávajícímu stavu, tak aby Záměr prokazatelně vedl ke zvýšení bezpečnosti provozu a ke snížení rizika dopravních nehod. Požaduje zpracovat a udržovat plán pro zvládání havárií v provozu (včetně nehod vozidel přepravujících nebezpečné látky), koordinovaný s havarijními plány HZS a ORP, a zajistit vybavení a organizační opatření umožňující rychlý zásah v případě události s dopadem na obyvatelstvo nebo složky životního prostředí.
8. Požaduje vypracovat komplexní matematický (2D) povodňový model, který by současně zohlednil kumulativní a synergické vlivy existujících i plánovaných opatření a staveb. Požaduje vypracovat kapacitní verifikaci nových i souvisejících mostních objektů (mosty/propustky a navazující objekty v inundačních územích) na návrhové průtoky minimálně Q100, a to na základě konkrétních hydraulických a hydrotechnických výpočtů. Oznámení EIA ve vodohospodářské části musí prokázat dodržení kapacity dle ČSN 73 6201.
9. Požaduje doplnit Dokumentaci o následující posouzení:
 - (i) Zdůvodnit hodnoty v matici rizik – doplnit podrobné odborné zdůvodnění přiřazení velmi nízkých hodnot pravděpodobnosti a závažnosti jednotlivým klimatickým rizikům (zejména růst teplot, extrémní srážky, sucho, cykly mraznutí a tání), včetně odkazu na konkrétní podklady a technické parametry navrhovaného řešení.



- (ii) Posoudit zranitelnost konkrétních částí stavby – provést detailní analýzu odolnosti jednotlivých prvků (konstrukce, odvodňovací systémy, mostní objekty a propustky, vegetační úpravy) vůči budoucím klimatickým podmínkám.
- (iii) Promítnout klimatické scénáře do návrhu stavby – doložit, jak byly projekční hodnoty (odvodnění, mostní objekty, dráha, vegetace) upraveny s ohledem na očekávaný vývoj klimatu.
- (iv) Ověřit povodňová rizika v kontextu klimatické změny – překontrolovat návrhové parametry mostních objektů (Q100) s ohledem na očekávané zvýšení extrémních srážek a hydrologických extrémů, nikoliv pouze podle současných norem.
- (v) Přeformulovat závěr klimatického hodnocení – zmírnit kategorické konstatování o absenci významných rizik a reflektovat existující nejistoty spojené s dlouhodobou životností stavby.

MŽP: V § 6 odst. 5 zákona EIA je uvedeno následující: *Pokud oznámení splňuje náležitosti podle odstavců 2 a 4, zveřejní jej příslušný úřad podle § 16 do 7 pracovních dnů ode dne jeho obdržení. Příslušný úřad v téže lhůtě zašle kopii oznámení s žádostí o vyjádření dotčeným správním úřadům a dotčeným územním samosprávným celkům. Nesplňuje-li oznámení náležitosti podle věty první, vrátí jej příslušný úřad do 7 pracovních dnů ode dne, kdy mu bylo doručeno, oznamovateli.* Jelikož oznámení splnilo všechny zákonné náležitosti, bylo v souladu s výše zmíněným paragrafem a odstavcem zákona EIA zveřejněno, čímž bylo zahájeno zjišťovací řízení.

Ad 1) Nepřípustné dělení záměru – MŽP uvádí následující: přestavba odbočky Balabenka je primárně samostatnou stavbou, řešící vzájemné propojení pěti pražských nádraží, přičemž její současná podoba kvůli své vyčerpané kapacitě představuje úzké hrdlo v systému pražských železničních tratí (Železniční uzel Praha). Do stávajících železničních tratí a stanic je odbočka Balabenka zapojena pomocí 15-ti kolejí, pouze 2 další koleje mají sloužit pro zapojení VRT RS4 (VRT Podřipsko) – zapojení VRT je tedy jen dílčí úlohou a vedlejší rolí celé stavby. Přestavba odbočky Balabenka se od stavby VTR liší požadavky vyplývajícími ze závazných technických předpisů pro její návrh. Odlišné bude řešení zabezpečovacího zařízení i trakční napájecí soustavy. VRT Podřipsko je uvažována jako související a navazující stavba. Přestavba odbočky Balabenka musí fungovat samostatně bez napojení VRT RS 4 Podřipsko.

Samostatná stavba záměru „Přestavba odbočky Balabenka“ (tj. bez VRT RS 4) umožní uspokojení poptávky na příměstskou osobní dopravu, kterou požadovalo PID a IDSK. Vzhledem k propojení záměru „Přestavba odbočky Balabenka“ se stavbou VRT RS4 Praha-Balabenka – sjezd Lovosice, byly tyto stavby posouzeny v rámci možných kumulativních vlivů, a to především v období provozu – kdy byly zohledněny intenzity dopravy i s ohledem na zprovoznění navazujících železničních úseků, tak i s ohledem na možné vlivy na ochranu přírody a krajiny (viz hodnocení dle § 67 ZOPK).

Ad 2) Výběr varianty umístění - vyjádření vychází z premisy, že oznámení záměru je vadné stran nezpracování variantního řešení záměru – proto ministerstvo uvádí následující. Zákon



EIA v § 6 stanoví, pro které záměry je třeba předkládat záměr ve variantách. Jedná se o záměry dle ustanovení § 4 odst. 1 písm. a) zákona EIA, přičemž předmětný záměr je záměrem dle ustanovení § 4 odst. 1 písm. b) tohoto zákona. Předložení tohoto záměru v jedné variantě není v rozporu s požadavky Směrnice EIA (2011/92/EU) ani se zákonem EIA. Dále je obligatorně stanoveno předložení záměru ve variantách, pokud z požadavků § 45i odst. 2 ZOPK vyplývá nezbytnost jejich zpracování – k oznámení záměru však bylo předloženo stanovisko MHMP, Odboru ochrany prostředí ze dne 1.12.2025 pod č.j. MHMP 1261336/2025, jehož obsahem je vyloučení významného vlivu záměru na lokality soustavy Natura 2000. Podle přílohy IV bodu 2 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU (v platném znění) a v souladu s § 6 odst. 2 českého zákona EIA je oznamovatel povinen uvést „nástin hlavních variant, které oznamovatel zkoumal, a uvedení hlavních důvodů pro jeho volbu s ohledem na vlivy na životní prostředí“, což bylo v Oznámení splněno. Rovněž je zde možno odkázat na rozsudek Městského soudu v Praze č. j. 3 A 47/2026-85 ze dne 28. 7. 2026, který došel k závěru, že posuzování variantního řešení (zejména posouzení „nulové varianty“), se netýká procesu zjišťovacího řízení, ale až samotného procesu posuzování vlivu záměru na životní prostředí, kterému zjišťovací řízení předchází.

Navržené řešení nevzniklo izolovaně, ale je výsledkem dlouhodobé přípravy modernizace železničního uzlu. V sérii předchozích prací byly prověřovány různé možnosti uspořádání kolejové infrastruktury, přičemž variantní přístupy byly posuzovány z hlediska provozní funkčnosti, kapacity, bezpečnosti provozu, realizovatelnosti v omezených prostorových podmínkách a návaznosti na ostatní připravované drážní stavby, stejně jako z hlediska využití a prostupnosti území a koordinace se záměry dalších investorů. Klíčovou roli v této přípravě sehrála „Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha včetně rychlých spojení“, podle jejíhož rozpracovaného znění byl připraven předkládaný návrh. Z podkladů je pak patrné, že do procesu EIA je předložena jediná, a to technicky a provozně realizovatelná varianta, což je v souladu s metodickými pokyny MŽP pro záměry v silně urbanizovaném území.

Rovněž lze doplnit, že odbočka Balabenka je umístěna v jednom z nejzatíženějších a technicky nejsložitějších úseků železniční sítě v České republice a je limitována stávající železniční infrastrukturou, navazujícími tratěmi, městskou zástavbou i koordinací s dalšími investičními akcemi. Tyto podmínky významně zužují prostor pro odlišné technické návrhy. Řešení je zásadně ovlivněno současnou zástavbou na západní straně kolejíště kolem ulice Sokolovská a Na Žertvách a plánovanou výstavbou související s městským okruhem na straně východní, resp. samotným křížením s městským okruhem v ulici Čuprova, ale také požadavky na oddělení jednotlivých segmentů železniční dopravy pro dosažení vysoké kvality a stability provozu a v neposlední řadě nezbytným zachováním alespoň omezeného provozu na železniční i silniční síti v průběhu výstavby.

Z uvedených důvodů nebyla v rámci oznámení EIA dále rozpracovávána soustava variant. Absence dalších variant je výsledkem předchozího prověřování, které vedlo k preferenci jediného technicky a provozně akceptovatelného řešení. Vzhledem k tomu, že v Oznámení byla popsána geneze výběru výsledného řešení a zdůvodnění, proč nebylo zkoumáno jiné řešení, lze tento postup vyhodnotit jako souladný s evropským i českým právem životního prostředí.



Ad 3) Komplexní posouzení synergických a kumulativních vlivů - požadavek na komplexní posouzení kumulativních a synergických vlivů byl akceptován a věcně naplněn. V rámci předloženého Oznámení byly posouzeny všechny relevantní a prokazatelně připravované záměry v dotčeném území, u kterých je znám stupeň rozpracovanosti a časový horizont realizace. U záměrů, které se nacházejí ve fázi raných studií či vizí není objektivně možné provést relevantní kvantitativní odhad kumulativních vlivů. Jakékoliv modelování hlukové či imisní zátěže by v této fázi bylo zatíženo tak vysokou mírou neurčitosti, že by postrádalo jakoukoliv výpovědní hodnotu pro proces EIA. V souladu s ustálenou praxí a metodickým výkladem MŽP se proto kumulativní vlivy podrobně posuzují pouze u záměrů, které jsou již schválené, rozestavěné, nebo u nichž byl proces EIA již prokazatelně zahájen a jsou známy jejich technické parametry.

Přesto byly záměry uvedené v tomto rozhodnutí v části „Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry“ (str. 2 – 3) podrobně vyhodnoceny z hlediska časových a prostorových souběhů se stavbou „Přestavba odbočky Balabenka“ (předpoklad realizace 2029–2035) a jsou součástí předloženého Oznámení EIA.

Územní studie Pražského metropolitního regionu 1 - v tomto dokumentu je jako jedna z prioritních staveb dopravní infrastruktury uvedeno „Zkapacitnění železničního uzlu Praha“, jehož je předmětná stavba nedílnou součástí. Stejně tak jsou tam uvedeny vysokorychlostní tratě směr Ústí nad Labem a Brno. Předmětný záměr leží mimo specifikované oblasti koncepce zelené infrastruktury, které jsou uvedeny v Územní studii Pražského metropolitního regionu 1. Náhradní výsadbu za kácené dřeviny stanoví v navazujícím stupni projektové dokumentace příslušný úřad.

Ad 4) Opatření pro snížení hodnot imisního pozadí - rozptylová studie byla zpracována podle právního stavu platného v době jejího zpracování, kdy byly pro hodnocení kvality ovzduší závazné aktuálně účinné imisní limity stanovené českou legislativou. Přestože směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/2881 již byla přijata, její nové imisní limity se mají uplatnit až od 1. 1. 2030 a v době zpracování studie dosud nebyly transponovány do českého právního řádu ani nebyly zavedeny do metodik pro zpracování rozptylových studií. Z tohoto důvodu byly výsledky primárně hodnoceny vůči aktuálně platným imisním limitům. Pole koncentrací zveřejněná ČHMÚ v grafické ročence představují odborný podklad pro orientační posouzení budoucího stavu kvality ovzduší, nicméně sama o sobě nenahrazují závaznou metodiku ani legislativně stanovený postup hodnocení. Tento přístup bude možné zohlednit při zpracování budoucích rozptylových studií v navazujícím stupni projektové dokumentace po vydání aktualizovaného metodického pokynu MŽP.

Nicméně, pro období výstavby byl proveden výpočet a porovnání s mezními hodnotami dle výše uvedené směrnice Evropského parlamentu a Rady. Nutno uvést, že překročení imisního limitu není dáno jen samotnou koncentrací, ale i četností dní, kdy k překročení dochází. Z výpočtů provedených v Rozptylových studiích vyplývá, že limitní hodnota daná zákonem o ovzduší, stejně jako mezní hodnoty dané výše uvedenou směrnicí EU, budou dodrženy.

Současné imisní pozadí, respektive překračování limitních, případně mezních hodnot u výše uvedených kontaminantů, je dáno především automobilovou dopravou. Železniční doprava je sama o sobě kompenzačním opatřením. Samotný záměr, tedy železniční doprava, není



zdrojem emisí. Půjde o elektrifikovanou trať, kde je provozována doprava v závislé trakci. Záměr bude zdrojem emisí v období výstavby. Jedná se ale o dočasný stav, kdy je nutné respektovat opatření pro minimalizaci především prašnosti. Stavba bude ovlivňovat kvalitu ovzduší pouze v období výstavby. Samotné příspěvky ze stavby splňují i mezní hodnoty ve výše uvedené směrnici EP a Rady (EU).

Ad 5) Opatření proti hluku, zpracování hlukových studií a modelů - oznámení EIA je zpracováváno v souladu s platným právním řádem České republiky a příslušnými metodickými pokyny Ministerstva životního prostředí a Ministerstva zdravotnictví. Dle této platné právní úpravy pro výpočet kumulativního hluku (tj. sčítání různých specifických zdrojů hluku s rozdílnými charakteristikami) neexistuje ze strany Světové zdravotnické organizace (WHO), ani v legislativě ČR, standardizovaná a obecně závazná metodika. Záměr je posuzován vůči platným hygienickým limitům, stanoveným nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. K tvrzení, že Oznámení problém stávající zátěže neřeší, uvádíme, že Záměr přebírá odpovědnost za hluk generovaný vlastním provozem (či vyvolanou dopravou) a navrhuje adekvátní protihluková opatření tam, kde dochází k překročení zákonných limitů. Záměr ze své podstaty nemůže sanovat historickou hlukovou zátěž celého širšího území Prahy, která s ním nesouvisí.

Publikace WHO (Environmental Noise Guidelines for the European Region) obsahuje doporučující charakter, nikoliv právně závazné limity pro povolování staveb v ČR. Cílem WHO je stanovit ideální cílové hodnoty z hlediska dlouhodobého veřejného zdraví, nikoliv prováděcí limity pro stavební řízení. Záměr se již v současnosti nachází v hustě zalidněném území, a i vzhledem k tomu je generován hluk také z jiných zdrojů, než je železniční doprava. Samotná železniční doprava je sice rovněž zdrojem hluku, ale v souvislosti s tím jsou navržena, v souladu s platnou legislativou, protihluková opatření. Ze zpracované hlukové studie vyplývá, že limitní hodnoty budou po realizaci záměru (i s navazujícími uvažovanými železničními stavbami) dodrženy, za podmínky realizace navrhovaných protihlukových opatření. Součástí navrhovaných protihlukových opatření je výstavba protihlukových stěn, které byly navrženy akustickým posudkem zpracovaným Ing. Šnajdrem v roce 2017. Vzhledem k tomu, že má v rámci výstavby souboru staveb městského okruhu dojít k demolici obytných objektů, kvůli kterým se má stavět jedna ze tří plánovaných PHS (jedná se o PHS č. 3), je zvážena taktéž varianta případné nerealizace této konkrétní PHS. Jiné obytné objekty (respektive CHVEPS), u kterých by byl překročen limit, se v místě této PHS nenacházejí (jedná se převážně o průmyslové areály).

Pokud Záměr v některých úsecích pouze modernizuje stávající těleso dráhy (které zde legálně existuje desítky let) a v jiných úsecích staví novou přeložku na zelené louce, legislativa ČR vyžaduje, aby se na tyto úseky pohlíželo odlišně. U stávající dráhy se hodnotí, zda nedojde k navýšení hluku oproti stávajícímu stavu o více než 2 dB (v souladu s § 12 nařízením vlády č. 272/2011 Sb.), zatímco u nově budovaných úseků se striktně uplatňují přísnější limity pro novou stavbu. Ke stanovením limitů se vyjadřuje příslušný orgán ochrany veřejného zdraví po realizaci staveb. V případě nedodržení limitních hladin jsou realizována dodatečná protihluková opatření.

Výpočty jsou provedeny ve společném výpočtovém modelu a jsou použity výhradně doporučené výpočtové metodiky. Metodika Burden of disease s výstupem ztracených roků



života vážených disabilitou (DALY) je mezinárodně uznávaný nástroj vytvořený primárně pro tvorbu makroekonomických a politických strategií v ochraně zdraví na makro-populační úrovni (státy, kraje, velká velkoměsta). Podle metodických pokynů Státního zdravotního ústavu (SZÚ) je tato metoda vhodná pouze pro hodnocení situací s velkým počtem zasažených osob (řádově v desítkách tisíc exponovaných nad prahové hodnoty). V případě posuzovaného záměru se populace vystavená nadprahovému hluku (nad $L_{dn} = 54$ dB a $L_n = 44$ dB) v nejvíce dotčených katastrálních územích pohybuje v řádu stovek až jednotek tisíců osob. Aplikace plošného indexu DALY na takto malý vzorek by vedla k metodicky nepřesným a statisticky nevýznamným výsledkům.

Z tohoto důvodu byla pro souhrnné vyjádření míry rizika zvolena konkrétnější a pro lokální HRA standardní metodika, která vyčísluje tzv. atributivní počet přímo dotčených obyvatel. V hodnocení byly detailně spočteny a vyhodnoceny:

- Počet obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem (HA – High Annoyance) na základě celodenního deskriptoru L_{dn} .
- Počet obyvatel vysoce rušených v nočním spánku (HSD – High Sleep Disturbance) na základě nočního deskriptoru L_n .

Tento přístup dává jasný, hmatatelný a vědecky obhajitelný obraz o reálném dopadu záměru na zdraví konkrétních obyvatel v dotčených městských částech.

Ad 6) Recyklační linka Líbeznice – samostatným záměrem zde byl myšlen bod 56: *Zařízení k odstraňování nebo využívání ostatních odpadů s kapacitou od stanoveného limitu (2500 t/rok) uvedený v příloze č. 1 zákona EIA*. Zařízení pro zpracování materiálu ze železničního svršku v lokalitě Líbeznice (Měšice) je koncipováno jako dočasná staveništní základna (recyklační uzel), zřízená výhradně po dobu trvání realizace tohoto záměru, nikoliv jako trvalé komerční zařízení pro nakládání s odpady ve smyslu Přílohy č. 1 zákona EIA. Na recyklační lince bude využíván materiál z železničního svršku. Vhodný materiál (tzv. nadsítná frakce) bude využit v rámci předmětného záměru. Teprve nevyužitý materiál po recyklaci bude odvezen, na základě chemických analýz, do příslušného zařízení pro nakládání s odpady.

Logistický koncept počítá s dovozem vytěženého materiálu pomocí nákladních automobilů. Vlivy této intenzifikace nákladní dopravy na dotčenou komunikační síť, stejně jako emise prachu a hluku z provozu samotné recyklační linky, byly zahrnuty do modelových výpočtů rozptylové a hlukové studie pro fázi výstavby. Z hlediska zatížení území imisemi z provozu recyklační linky a související dopravy byla vyhodnocena nejnepríznivější varianta. Při reálném provozu však nemusí k těmto stavům vůbec dojít. Opatření, zejména pro snížení prašnosti, jsou zohledněna.

Zvolená lokalita byla vybrána s ohledem na minimalizaci průjezdu obytnými zónami a dočasný charakter této zátěže bude ošetřen striktními organizačními opatřeními v Plánu organizace výstavby (POV), včetně omezení provozu linky na denní dobu. V části Zdiby – Líbeznice je doprava vedena po komunikaci I/9. Tato komunikace se nachází ve vzdálenosti cca 200 a více metrů (doprava k recyklační lince a recyklace byla uvedena v Líbeznicích, výpočtový bod hlukové studie R07). Vzhledem k uvažované intenzitě dopravy materiálu – 50 TNV/den (7 – 21 hod), nebude doprava zdrojem znečištění ovzduší ani zdrojem hluku, který by významně ovlivnil stávající situaci v území, a to ani po zprovoznění výše uvedených kumulativních



záměrů. Z hlediska kapacity železničního uzlu Praha a podmínky zachování železničního provozu neumožňuje využití dovozu a odvozu materiálu po železnici. Toto může být případně prověřeno v navazujícím stupni projektové dokumentace. Recyklační základna a doprava k ní byla vyhodnocena z hlediska hluku a imisního zatížení lokality, což je z hlediska potenciálního vlivu na životní prostředí dostačující. Vyhodnocení je součástí přílohové části Oznámení – hluková studie a rozptylová studie pro proces výstavby (přílohy č. 3 a 9).

Ad 7) Bezpečnost provozu je v projektu řešena komplexně. Nasazení evropského zabezpečovače ETCS a eliminace úrovnových křížení radikálně snižují riziko selhání lidského faktoru a vzniku kolizních situací. Přeprava nebezpečných věcí (v režimu RID) je na této mezinárodní síti striktně regulována platnými mezinárodními předpisy. Konstrukční řešení uzlu (železobetonové estakády, zabezpečené odvodnění) je navrženo tak, aby v případě mimořádné události nedošlo k ohrožení okolní obytné zástavby, ani ke kontaminaci podzemních vod. Podrobné hodnocení rizik nehodovosti a případných havárií bude standardní součástí navazujícího stupně projektové dokumentace, jak vyžadují příslušné právní a technické předpisy.

V průběhu výstavby je zpracování havarijního plánu, v souladu s ustanovením § 39 vodního zákona, legislativním požadavkem na zhotovitele stavby. V souladu s ustanovením § 71 téhož zákona bude pro případ povodňových stavů zpracován povodňový plán stavby. Pro případ mimořádných událostí v provozu bude v dalším stupni dokumentace nejprve zpracována riziková analýza, která vyhodnotí možná rizika a zadá požadavky na zpracování dalších dokumentů. Podrobné hodnocení rizik nehodovosti a případných havárií bude standardní součástí navazujícího stupně projektové dokumentace, jak vyžadují příslušné právní a technické předpisy.

Oznamovatel disponuje vlastní Hasičskou záchrannou službou (HZS SŽ), která je v souladu se zákonem č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému, ostatní složkou IZS s celoplošnou působností. Vnitřní plány pro zvládání havárií a mimořádných událostí Správy železnic (včetně zásahů u nehod s přepravou nebezpečných látek) by měly být plně koordinovány a provázány s vnějšími havarijními a krizovými plány HZS krajů a dotčených ORP. Požadovaná organizační a technická opatření sloužící pro rychlý zásah a ochranu obyvatelstva či životního prostředí jsou integrální součástí standardního a legislativně ukotveného provozu drážní infrastruktury.

Ad 8) Není zřejmé, na jakou vodohospodářskou část se spolek odkazuje. Již v současné době je vodní tok Rokytky, kde je vyhlášeno záplavové území a jeho aktivní zóna, které přichází do styku se záměrem „Přestavba odbočky Balabenka“, překonáván mostní estakádou. V novém stavu, i s ohledem na vedení silniční sítě a obytnou zástavbu, bude vodní tok Rokytky překonáván rovněž mostní estakádou. Světlá výška přemostění je plánována cca 22 m. Do koryta vodního toku se nezasahuje. S přeložkou vodních toků se při realizaci záměru neuvažuje.

Technické řešení mostních objektů a propustků je řešeno při projekční činnosti v rámci stavby. Mostní objekty jsou projektovány v souladu s platnými normami. Jejich technické řešení je projednáváno se správcí vodních toků, kteří se vyjadřují i s ohledem na možné ovlivnění odtokových poměrů. Vodní tok Rokytky je v místě střetu záměru veden v již upravovaném



korytě. Záplavové území pro Q100 včetně jeho aktivní zóny je vyhlášeno přímo v korytě toku. Z hlediska povodní je zásadní, že prochází přes povodňové území estakádou. Návrh mostních objektů by měl odpovídat normě ČSN 73 6201, tedy dimenzování na průtok Q100, včetně bezpečnostní rezervy. S ohledem na poměry v území bude tedy stoletá voda bezpečně převedena. Odvodnění by mělo být rovněž dimenzováno na extrémní srážkové situace. Záměr nezasahuje do aktivních záplavových území způsobem, který by zvyšoval povodňové riziko. Uvedená část projektové dokumentace pak musí odpovídat jednotlivým povinnostem vyplývajícím z jednotlivých složkových právních předpisů, což bude rovněž předmětem posouzení v jednotném environmentálním stanovisku a v řízení o povolení stavebního záměru.

Ad 9)

i) Klimatické posouzení bylo již zpracováno (příloha č. 6 předloženého Oznámení), a to v rozsahu odpovídajícím metodickým požadavkům směrnice EIA, resp. zákona EIA, a principům „climate proofing“ dle metodik EU. Hodnocení zahrnuje identifikaci relevantních klimatických jevů, analýzu expozice, citlivosti a zranitelnosti, včetně vyhodnocení rizik prostřednictvím standardního maticového přístupu. Vyhodnocení vychází ze základního metodického dokumentu – Sdělení Komise „Technické pokyny k prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu v období 2021 – 2027“, Příloha B, s přihlédnutím k metodice DG Climate Action – Guidelines for Project Managers: Making vulnerable investments climate resilient a Rámcovým vodítkům pro implementaci zásady „významně nepoškozovat“ životní prostředí (DNSH) a prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu ve fondech EU v ČR. Použitý postup odpovídá doporučením národní adaptační strategie i aktuálním poznatkům o projevech změny klimatu v ČR (např. růst teplot, sucho, extrémní srážky a povodně jako hlavní rizika). Současně reflektuje metodický rámec EU pro prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu, který požaduje identifikaci hlavních rizik a posouzení jejich významnosti, nikoli detailní modelování všech dílčích prvků.

Žádné z potenciálních rizik není vyhodnoceno v nejnižší kategorii, tedy jako zanedbatelné/nízké/nevýznamné. Hodnocení je založeno na výstupech komplexních studií hodnocení změn klimatu (ČHMÚ, Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR a související), údajů jednotlivých odborných mapových portálů pro dané jevy (ČHMÚ, HEIS, ČGS atd.) a dále metodik a doporučení (viz předchozí). Analýza rizik je založena na konkrétním umístění a charakteru stavby (modernizace existující infrastruktury), vysoké úrovni technické ochrany prvků (mosty, konstrukce, odvodnění) a zahrnutí adaptačních opatření přímo v návrhu.

Hodnocení bylo provedeno na úrovni projektu jako celku, nikoliv jednotlivých prvků, což odpovídá metodickým postupům. Jednotlivé oblasti železniční infrastruktury jsou zohledněny v rámci hodnocení citlivosti. Při hodnocení je aplikován princip, kdy se pracuje s nejvyšší dosaženou mírou (citlivosti, expozice, pravděpodobnosti atd.), tj. nejslabším článkem infrastruktury a v žádném případě tedy nedochází k podhodnocení rizik.

Hodnocení sucha rovněž reflektuje aktuální poznatky – ačkoliv sucho představuje významný klimatický fenomén v ČR, jeho přímý dopad na funkci železniční infrastruktury tohoto typu a v urbanizovaném prostředí je omezený (na rozdíl např. od zemědělství nebo vodního hospodářství). Životnost infrastrukturní stavby je v hodnocení v souladu s metodickými postupy



standardně uvažována 100 let. Vyhodnocení pracuje s komplexním pojetím území a zohledňuje umístění stavby v silně urbanizovaném prostředí. Výsledné hodnoty rizika jsou věcně podložené a odpovídají jak charakteru a umístění záměru, tak současným odborným poznatkům o dopadech klimatické změny na infrastrukturu. Konkrétní odkazy na zdroje podkladových materiálů a data jsou uvedeny u konkrétních grafů, obrázků a tabulek v kapitole vyhodnocení „Seznam vybraných podkladových materiálů“, s platností k datu zpracování vyhodnocení.

Hodnoty pravděpodobnosti a významnosti byly stanoveny na základě:

- dlouhodobých klimatických trendů a scénářů pro ČR (ČHMÚ, MŽP),
- závěrů národní adaptační strategie a souvisejících studií,
- technického řešení stavby a platných norem (zejm. ČSN 73 6201),
- zkušeností s provozem obdobné infrastruktury.

Výsledná rizika jsou stanovena v kategoriích střední a vysoká a odrážejí skutečnost, že klimatické jevy sice vykazují rostoucí intenzitu, avšak jejich dopady na železniční infrastrukturu jsou při standardním návrhu dlouhodobě zvládnutelné, návrh stavby již implicitně zahrnuje bezpečnostní rezervy a dimenzování na extrémní situace. Postup je v souladu s doporučením využívat standardizované scénáře a pracovat s mírou nejistoty bez nutnosti spekulativního nadhodnocování rizik.

ii) Zranitelnost jednotlivých prvků byla posouzena v rámci analýzy citlivosti a návrhu opatření, přičemž konstrukce a mostní objekty jsou navrženy dle platných norem s dostatečnou bezpečnostní rezervou, odvodňovací systémy odpovídají návrhovým srážkovým parametrům a zohledňují charakter extrémních srážek a vegetační úpravy reflektují očekávané sušší a teplejší podmínky. Detailní rozpad zranitelnosti na jednotlivé prvky není pro účely EIA rozhodující, neboť výsledné riziko je určeno nejslabším článkem systému a je již zachyceno v celkovém hodnocení.

iii) Klimatické scénáře jsou do návrhu promítnuty nepřímo prostřednictvím použití aktualizovaných technických norem (zahrnujících i rezervu) a návrhových parametrů, dimenzování staveb na extrémní hodnoty (např. hydraulické zatížení) a aplikace adaptačních principů doporučených EU. Metodiky EU (DNSH, climate proofing) přitom nepožadují detailní kvantifikaci scénářů pro každý parametr, ale ověření, že návrh je robustní vůči očekávanému vývoji klimatu, což je v daném případě splněno.

iv) Povodňové riziko bylo posouzeno v souladu s postupem projektování všech mostních objektů dle platné normy ČSN 73 6201, která vychází z návrhového průtoku Q100, včetně zahrnutí bezpečnostní rezervy cca 0,5–1,0 m, která je obvykle dostatečná pro provedení n-letých průtoků, případně je v rámci návrhu optimalizace či modernizace trati na základě zkušenosti správců požadováno zkapacitnění daného objektu. Současně je třeba zdůraznit, že mostní objekty jsou v řešeném úseku vedeny po estakádě, nezasahují do inundace a nevytvářejí překážku proudění. Povodňové riziko je proto reálně omezené, a se zahrnutými stavebně-technickými a organizačními opatření odpovídá nízkému stupni rizika konstatovanému v hodnocení.



v) Závěr hodnocení odpovídá aktuálním poznatkům o zranitelnosti dopravní infrastruktury v ČR, kde jsou při plánování železniční infrastruktury adaptační opatření již dlouhodobě implementována do stavebně-technických opatření a průběžně aktualizována dle vývoje klimatu. K posílení odolnosti přispívají také organizační opatření v podobě inteligentních dopravních systémů a systémů včasné výstrahy. Dopravní infrastruktura je obecně hodnocena jako relativně odolná a její zranitelnost je spíše nižší.

Veřejnost

Za veřejnost se vyjádřilo 7 zástupců. Žádný z nich nemá námítky proti záměru samotnému, vznášejí však námítky k umístění dočasného zařízení staveniště, přičemž 6 zástupců využilo totožný vzor dokumentu, jeden využil vzor jiný, leč s totožnými námítkami. Jedná se o následující:

1. Jde o prostor v těsné blízkosti obytných domů, kde lze očekávat významné negativní vlivy v období výstavby a provozu zařízení staveniště, zejména zvýšenou hlukovou a prašnou zátěž a zátěž vyvolanou obsluhou nákladní dopravou.
2. Dotčená plocha dnes fakticky slouží jako veřejně užívaná zeleň se vzrostlými stromy. Místní obyvatelé ji využívají k běžné rekreaci a pobytu venku, včetně her dětí (v zimě včetně sáňkování na zdejším menším svahu). Současně jde o plochu, která má význam i z hlediska městského prostředí a jako biotop běžně se vyskytujících živočichů (rozličné druhy ptáků, veverky, občas i zajíci či netopýři apod.).
3. Z předložených podkladů, zejména z mapy na str. 33 Oznámení, vyplývá, že dopravní obsluha tohoto zařízení staveniště má být vedena ulicí Kovanecká. V dotčeném úseku se však jedná o komunikaci úzkou, zatíženou parkováním a již nyní dopravně frekventovanou. Současně se zde nachází Základní škola a mateřská škola Na Balabence, kam rodiče každodenně přivázejí děti. Nadto není zřejmé, jak by navržená dopravní trasa mohla být v tomto úseku realizována s ohledem na jednosměrný režim a dopravní značení, což vyžaduje přinejmenším podrobné prověření.
4. Dotčená lokalita se dotýká záplavového území Q100 Rokytka (viz počátek str. 89 oznámení záměru). Umístění zařízení staveniště v takovém prostoru považují za problematické zejména s ohledem na manipulaci s materiálem, provoz stavební techniky a možné nakládání s látkami, které by v případě povodňové situace mohly představovat riziko pro okolí (např. odplavitelné materiály, pohonné hmoty).
5. Dle katastru nemovitostí jde o památkovou zónu.

S ohledem na výše uvedené veřejnost navrhuje, aby byla v další fázi posuzování podrobně prověřena jiná varianta umístění tohoto dočasného zařízení staveniště, a to včetně souvisejících dopravních tras. Pokud by i nadále mělo být uvažováno s umístěním zařízení staveniště v uvedené lokalitě, požadují, aby byly výše uvedené oblasti v další dokumentaci podrobně vyhodnoceny.



MŽP: Zařízení staveniště (dále jen “ZS”) bude sloužit především jako administrativní zázemí stavby. Z tohoto důvodu je uvažováno převážně s obsluhou osobními automobily a nejsou v rámci ZS uvažovány manipulace se sypkými materiály.

Ad 1) Výsledky výpočtu imisních příspěvků pro hodnocené znečišťující látky v místech výše umístěných výpočtových bodů prokazují, že při porovnání s aktuálně platnými imisními limity nedochází k jejich překračování a záměr je z hlediska platné legislativy akceptovatelný a únosný. Odlišná situace však nastává při posouzení výsledků vůči novým limitním hodnotám stanoveným směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/2881, které budou účinné od 1. 1. 2030 a významně zpřísňují zejména roční imisní limity pro $PM_{2.5}$ a NO_2 . V těchto případech již samotné imisní pozadí, stanovené na základě pětiletého období 2020–2024, dosahuje nebo překračuje nově stanovené limitní hodnoty. Je však třeba zdůraznit, že hodnoty imisního pozadí v době nabytí účinnosti nové směrnice nelze v současnosti spolehlivě předvídat.

Naopak dlouhodobá měření kvality ovzduší v České republice i v ostatních evropských státech ukazují převážně klesající trend koncentrací většiny sledovaných znečišťujících látek v důsledku postupného snižování emisí z dopravy, energetiky i lokálních topenišť. Lze proto předpokládat, že skutečné hodnoty imisního pozadí v roce 2030 budou v řadě lokalit nižší než hodnoty použité pro toto hodnocení, které vychází z reprezentativních dat za období 2020–2024 a představuje tak spíše konzervativní přístup.

Vypočtený příspěvek z hodnoceného záměru přitom představuje pouze malý až nepatrný podíl z celkové imisní koncentrace a není hlavní příčinou překročení budoucích limitů. Výsledky proto poukazují především na skutečnost, že dosažení požadavků nové evropské legislativy bude v některých lokalitách podmíněno systematickým snižováním emisní zátěže z širšího spektra zdrojů, zejména z dopravy, lokálního vytápění a dalších stávajících emisních zdrojů. Samotný hodnocený záměr proto nelze považovat za rozhodující faktor ovlivňující plnění nových imisních limitů, přestože v kumulaci s existujícím imisním pozadím dochází k jejich překročení.

Hlučnost od provozu zařízení staveniště bude proměnná v čase v závislosti na jeho využití. Na ploše staveniště se nepředpokládají významné hlučné stavební práce, proto očekávaná ekvivalentní hladina akustického tlaku v průběhu roku u nejbližšího objektu Nad Kolčavkou 2561/2 nepřekročí 55 dB v časech od 7:00 do 21:00. Noční práce se neuvažují.

Ad 2) Plocha pro zařízení staveniště je umístěná na pozemku Oznamovatele. Jedná se o bývalé těleso železniční trati Praha-Těšnov – Praha-Vysočany, což byl jednokolejný koncový úsek železniční tratě Lysá nad Labem – Praha, společnosti Rakouská severozápadní dráha (ÖNWB). Trať spolu s koncovým nádražím Těšnov ustoupila rozvoji silniční infrastruktury, zejména přemostění Masarykova nádraží a mimoúrovňové křižovatce na Balabence. Umístěním zařízení staveniště nedojde k záboru celé plochy pozemku. Zařízení staveniště bude situováno při ulici Kovanecká a významná část stávajícího porostu bude zachována, bude tedy částečně zachován i biotop pro výše uvedené druhy. Hodnocení z hlediska zájmů ochrany přírody a krajiny bylo uvedeno jako součást Oznámení v příloze č. 4., kdy nebyl konstatován významný negativní vliv.



Ad 3) Toto zařízení staveniště bude využíváno jako prostor pro administrativní zázemí stavby (mobilní kanceláře, buňky apod). Zařízení stanoviště tak bude ze své podstaty obsluhováno v zásadě pouze osobními automobily s přístupem z ulice Kovanecká, resp. Podvinný mlýn - Kovanecká.

Ad 4) Zařízení staveniště není umístěno v záplavovém území, je umístěno pouze v jeho blízkosti. Plán pro případ havárií dle § 39 a povodňový plán dle § 71 vodního zákona je zákonnou povinností zhotovitele stavby. Návrhy povodňových a havarijních plánů bývají součástí navazujícího stupně projektové dokumentace.

Ad 5) Záměr se s výjimkou vysočanského nádraží nachází v ochranném pásmu památkové rezervace v hl. m. Praze a také v nárazníkové zóně statku světového dědictví „Historické centrum Prahy“. Nezasahuje žádnou kulturní památku. Má-li se provádět stavební činnost na území s archeologickými nálezy jsou stavebníci na základě ustanovení § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, již od doby přípravy stavby povinni tento záměr oznámit Archeologickému ústavu a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum. Ze skutečnosti, že se území nachází na území s archeologickými nálezy, nevyplývají žádné jiné povinnosti ani nevznikají žádná omezení.

Poučení

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 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 (helena.strakova@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 OV1286.

Rozdělovník

Dotčené územní samosprávné celky:

Hlavní město Praha, primátor

Mariánské náměstí 2/2

110 00 Praha 1

Městská část Praha 3, starosta

Havlíčkovo nám. 700/9

130 00 Praha 3

Městská část Praha 8, starosta

Zenklova 1/35

180 48 Praha 8

Městská část Praha 9, starosta

Sokolovská 14/324

180 49 Praha 9

Dotčené správní úřady:

Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí

Jungmannova 35

110 00 Praha 1

Úřad městské části Praha 3

Havlíčkovo nám. 700/9

130 00 Praha 3

Úřad městské části Praha 8, odbor životního prostředí

Na Košince 1

180 48 Praha 8

Úřad městské části Praha 9, odbor životního prostředí

Sokolovská 14/324

180 49 Praha 9

Obvodní báňský úřad pro území Hlavního města Prahy a kraje Středočeského,

Kozí 4

110 01 Praha 1

Ministerstvo zdravotnictví

Palackého náměstí 375/4



128 00 Praha 2

Oznamovatel

Správa železnic, státní organizace,
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1 – Nové Město

Zpracovatel oznámení

Ecological Consulting a.s.
Legionářská 1085/8
779 00 Olomouc

Na vědomí

Povodí Vltavy, státní podnik
Holečkova 3178/8
150 00 Praha 5

Dopravní a energetický stavební úřad
Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 00 Praha 1

MŽP OPVIP
Vršovická 65
100 10 Praha 10