Praha dne 16.7.2026
Č. j.: MZP/2026/510/2678
Sp. zn.: ZN/MZP/2026/510/55

ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ

Podle § 7 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")

Název: **RS 1 Praha-Běchovice – Praha-Libeň**

Kapacita (rozsah):

Posuzovaný záměr zahrnuje modernizaci a zkapacitnění železniční trati v úseku Praha-Běchovice – Praha-Libeň v délce přibližně 4,72 km, přičemž začátek kolejových úprav je v km 398,725 a konec v km 394,004 tratě Česká Třebová – Praha. Hlavním opatřením je dostavba čtvrté traťové koleje, která umožní oddělení dálkové a regionální osobní dopravy, zvýšení propustnosti tratě a vytvoření kapacitní rezervy pro budoucí provoz vysokorychlostních vlaků.
Záměr zahrnuje následující části:
- rekonstrukci a rozšíření ŽST Praha-Běchovice pro mimoúrovňové odbočení vysokorychlostní tratě, včetně stavební přípravy tunelových konstrukcí, které budou dokončené v rámci navazujících staveb „RS 1 VRT Praha-Vršovice – Praha- Běchovice" a „RS 1 VRT Praha-Běchovice – Poříčany",
- zkapacitnění úseku Praha-Běchovice – Praha-Libeň formou dostavby 4. traťové koleje,
- nezbytné úpravy úseku Praha-Běchovice – Praha-Maleice a Praha-Libeň – Praha-Malešice související s výstavbou 4. traťové koleje,
- částečnou rekonstrukci a nezbytné úpravy ŽST Praha-Libeň.

Kapacita tratě byla stanovena pro dva výhledové časové horizonty. Ve výhledu 30 let se předpokládá provoz celkem 561 vlaků za den, z toho 144 expresních vlaků, 72 rychlíků, 78 spěšných vlaků, 156 osobních vlaků, 3 manipulačních (Nex) a 2 průběžných nákladních vlaků (Pn).
Ve výhledu 50 let se celkový počet vlaků zvýší na 566 vlaků za den, přičemž počet expresních vlaků zůstane zachován (144 vlaků/den), počet rychlíků vzroste na 108 vlaků/den, spěšných vlaků na 78 vlaků/den a osobních vlaků zůstane na 156 vlaků/den. Nákladní doprava bude představována 6 vlaky kategorie Nex/Pn a 2 vlaky kategorie Pn za den. Ve srovnání s třicetiletým

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

Elektronický podpis
JUDr. Hana Dvořáková MBA
Ministerstvo životního prostředí
16.07.2026 12:42

výhledem se tedy předpokládá zejména navýšení počtu rychlíků a mírný nárůst nákladní dopravy, zatímco ostatní segmenty osobní dopravy zůstávají na obdobné úrovni.
Maximální traťová rychlost bude činit 130 km/h pro osobní dopravu a 100 km/h pro nákladní vlaky. Navržená kapacita odpovídá dlouhodobému rozvoji železniční dopravy v pražském uzlu a vytváří podmínky pro budoucí začlenění vysokorychlostních tratí při zachování kvalitní regionální i dálkové obsluhy území

Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Předmětem záměru „RS 1 Modernizace Praha-Běchovice – Praha-Libeň" je zvýšení kapacity stávající elektrifikované železniční tratě v úseku mezi železničními stanicemi Praha-Běchovice a Praha-Libeň. Hlavním prvkem záměru je dostavba čtvrté traťové koleje v celém úseku, která umožní oddělení dálkové a regionální železniční dopravy a vytvoří kapacitní rezervu pro budoucí zapojení vysokorychlostních tratí do železničního uzlu Praha. Záměr je součástí systému Rychlá spojení (RS), konkrétně budoucí trati RS 5 Praha – Hradec Králové – Polsko.
Součástí stavby je rekonstrukce a rozšíření železniční stanice Praha-Běchovice včetně stavební přípravy pro budoucí napojení vysokorychlostní tratě, dostavba čtvrté traťové koleje v úseku Praha-Běchovice – Praha-Libeň, nezbytné úpravy navazujících tratí Praha-Běchovice – Praha-Malešice a Praha-Libeň – Praha-Malešice a částečná rekonstrukce železniční stanice Praha-Libeň. Součástí záměru jsou rovněž přestavby nástupišť, podchodů, mostních objektů, trakčního vedení, zabezpečovacího zařízení, protihlukových opatření a související úpravy dopravní a technické infrastruktury.
Cílem záměru je zvýšení kapacity a spolehlivosti železniční dopravy mezi Prahou a východní částí České republiky, zajištění podmínek pro rozvoj vysokorychlostní železniční sítě a podpora přesunu přepravních výkonů ze silniční dopravy na environmentálně šetrnější železniční dopravu.
Kumulativní vlivy během výstavby mohou vznikat zejména v důsledku stavební činnosti a související dopravy, především u záměrů v bezprostřední blízkosti.
Záměr je jako celek navržen v jedné variantě, pouze v úseku na území PR Klánovický les a na území evropsky významné lokality (dále jen „EVL") Blatov a Xaverovský háj byly posouzeny dvě varianty připojení nové koleje. Z hlediska ochrany přírody a rozsahu záborů byla proto jako environmentálně **vhodnější vyhodnocena varianta 2.**

Z hlediska kumulativních vlivů je příprava záměru koordinována s dalšími strategickými stavbami Správy železnic, aby byla zajištěna vzájemná technická i provozní návaznost jednotlivých staveb, zejména se záměry:

- RS 1 VRT Praha-Běchovice – Poříčany – Světlá nad Sázavou
- Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice, I. stavba,
- Studií proveditelnosti železničního uzlu Praha včetně Rychlých spojení
- Studií proveditelnosti Nového železničního spojení Praha – Drážďany

Dle informačního portálu EIA je v současnosti v území plánován záměr „Terénní úpravy Místo: k. ú. Horní Počernice (hl. m. Praha), č. parc.: 4295, 4296/1". Z hlediska ochrany přírody zasahuje část záměru do EVL Blatov a Xaverovský háj, kde dochází ke střetu s přírodním stanovištěm 9170.

Hodnocení vlivů na soustavu Natura 2000 vyhodnotilo dopady jako mírně negativní, přičemž významné kumulativní vlivy s dalšími připravovanými záměry nebyly identifikovány.
Při další výstavbě v okolí jsou nutné věcné, časové i technické koordinace stavebních aktivit k minimalizaci negativních vlivů.

Stručný popis technického a technologického řešení záměru:

Předmětem záměru „RS 1 Modernizace Praha-Běchovice – Praha-Libeň" je modernizace a zkapacitnění stávající tříkolejné elektrifikované železniční trati mezi ŽST Praha-Běchovice a ŽST Praha-Libeň, zejména doplněním čtvrté traťové koleje a souvisejícími úpravami železniční infrastruktury. Záměr vytvoří podmínky pro budoucí zapojení vysokorychlostních tratí od východu do železničního uzlu Praha a umožní oddělení dálkové a regionální osobní dopravy. Součástí je zejména rekonstrukce a rozšíření ŽST Praha-Běchovice, dostavba čtvrté koleje v úseku Praha-Běchovice – Praha-Libeň, nezbytné úpravy navazujících tratí směrem na Praha-Malešice a částečná rekonstrukce ŽST Praha-Libeň. Cílem záměru je zvýšení kapacity, stability a spolehlivosti železniční dopravy a uspokojení budoucí přepravní poptávky mezi Prahou a východní částí republiky. Technické řešení vychází z varianty SK4 Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav.

Rekonstrukce a rozšíření ŽST Praha-Běchovice

Rekonstrukce se týká celé železniční stanice včetně zastávky Praha-Běchovice střed. Zahrnuje úpravy a doplnění nástupišť, vybudování bezbariérových přístupů, rekonstrukci podchodu pro cestující a doplnění parkoviště P+R. V prostoru zastávky Praha-Běchovice střed budou vytvořeny podmínky pro lepší přestupní vazby na MHD a doplněna nástupiště pro tangenciální železniční dopravu ze směru Praha-Malešice. Součástí řešení je rovněž nový podchod pro pěší v prostoru hráze Počernického rybníka. Stanice bude současně stavebně připravena na budoucí mimoúrovňové napojení vysokorychlostní trati RS 5 od Hradce Králové, včetně zárodků tunelových konstrukcí. S tím souvisí rozšíření kolejiště, úpravy souběžných komunikací a parkoviště P+R a přeložka vedení velmi vysokého napětí.

Zkapacitnění úseku Praha-Běchovice – Praha-Libeň

Hlavní částí záměru je dostavba čtvrté traťové koleje, která umožní oddělení dálkové osobní dopravy vedené převážně po vnitřní dvojici kolejí od regionální dopravy na vnějších kolejích. Nová kolej bude vedena převážně podél jižní strany stávajícího kolejiště, přičemž v úseku od Mezitraťové ulice směrem k Libni bude částečně využita a upravena stávající kolej trati Praha-Libeň – Praha-Malešice. V souvislosti s rozšířením tratě budou přestavěna nástupiště a podchody v zastávkách Praha-Dolní Počernice a Praha-Kyje a zajištěn jejich bezbariérový přístup. Rozšířeny nebo upraveny budou také železniční mosty a propustky, včetně objektů přes pozemní komunikace a vodní toky. Součástí stavby jsou rovněž úpravy navazujících komunikací, výstavba opěrných zdí, přestavba trakčního vedení, úpravy protihlukových stěn a modernizace zabezpečovacího, sdělovacího a energetického vybavení.

Úpravy úseku Praha-Běchovice – Praha-Malešice a Praha-Libeň – Praha-Malešice

V úseku Praha-Běchovice – Praha-Malešice bude stávající dvojkolejná elektrifikovaná trať mezi ŽST Praha-Běchovice a ulicí Lanžovskou posunuta přibližně o 5 m jižním směrem, aby vznikl prostor pro novou čtvrtou kolej. Součástí budou odpovídající úpravy železničního tělesa, odvodnění, trakčního vedení, protihlukových stěn a kabelových rozvodů. V úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice bude pro vedení čtvrté traťové koleje částečně využita stávající jednokolejná trať v návaznosti na připravovaný tzv. libeňský přesmyk. Provedeny budou rovněž nezbytné kolejové a technologické úpravy včetně zvýšení traťové rychlosti v dotčeném úseku.

Úpravy v ŽST Praha-Libeň

V ŽST Praha-Libeň budou provedeny zejména úpravy kolejiště pro efektivnější využití nástupišť a bude vybudováno nové čtvrté nástupiště. Stávající nástupiště č. 2 a 3 budou rekonstruována a vybavena novým zastřešením, osvětlením a informačními systémy. Podchod pro cestující bude doplněn o bezbariérové přístupy a eskalátory a prodloužen do ulice K Žižkovu, čímž se zlepší dostupnost stanice z okolního území. Součástí budou rovněž úpravy odvodnění, trakčního vedení, zabezpečovacího zařízení a slaboproudých a silnoproudých rozvodů.

Záměr je jako celek navržen v jedné variantě, pouze v úseku na území PR Klánovický les a EVL Blatov a Xaverovský háj byly posouzeny dvě varianty připojení nové koleje. Varianta 1 představuje prostorově náročnější řešení s výraznějším záborem tůně Pod Blatovem, větším přiblížením k cenným bezkolencovým loukám a rovněž se záborem lesního stanoviště dubohabřin. Varianta 2 využívá technická řešení umožňující minimalizovat zásah do přilehlého svahu a vyžaduje podstatně menší trvalé i dočasné zábory přírodně hodnotných ploch; zároveň se vyhýbá přímému zásahu do stanoviště dubohabřin a omezuje zásah do tůně Pod Blatovem. Z hlediska ochrany přírody a rozsahu záborů byla proto jako environmentálně **vhodnější vyhodnocena varianta 2.**

Záměr zahrnuje komplexní úpravy železniční infrastruktury, zejména železničního svršku a spodku, nástupišť, mostů, propustků, opěrných a zárubních zdí, tunelových konstrukcí, protihlukových opatření a souvisejících pozemních komunikací. Součástí jsou rovněž rekonstrukce a výstavba technologických a dalších pozemních objektů, úpravy a přeložky technické infrastruktury a vodních toků, modernizace zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, trakčního vedení, energetických rozvodů a venkovního osvětlení. Realizace záměru si vyžádá také demolice některých kolidujících objektů, odstranění části zeleně, skrývku ornice, vegetační úpravy a rekultivaci dočasně dotčených ploch.

Zařazení dle přílohy č. 1: Kategorie I bod 44 – Celostátní železniční dráhy

Umístění:
Kraj: Hlavní město Praha
Obec: Hlavní město Praha
k.ú.: Dolní Počernice, Hloubětín, Hostavice, Kyje, Libeň, Vysočany, Klánovice, Hrdlořezy, Běchovice

Zahájení:	Předpokládaný termín zahájení stavby je v prosinci 2029
Ukončení:	Předpokládaný termín dokončení stavby je v prosinci 2033
Oznamovatel:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 – Nové Město IČO: 70994234
Zpracovatel oznámení:	SUDOP Praha a.s. Ing. Kateřina Hladká, Ph.D. Olšanská 1a 130 80 Praha 3

Záměr „RS 1 Praha-Běchovice – Praha-Libeň" naplňuje dikci § 4 odst. 1 písm. b) zákona EIA, jakožto změna záměru uvedeného v příloze č. 1 k tomuto zákonu kategorii I – tyto záměry podléhají posouzení vlivů záměru na životní prostředí, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení.

Dle § 7 zákona EIA bylo provedeno zjišťovací řízení a podle zásad uvedených v příloze č. 2 tohoto zákona dospěl příslušný úřad, tj. Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy I (dále jen „MŽP OVSS I"), k závěru, že záměr:

„RS 1 Praha-Běchovice – Praha-Libeň"

může mít významný vliv na životní prostředí a **bude posuzován** dle zákona EIA.

Na základě informací uvedených v oznámení záměru, písemných vyjádření dotčených územních samosprávných celků a dotčených orgánů, a zjišťovacího řízení provedeného dle ustanovení § 7 zákona EIA a podle kritérií uvedených v příloze č. 2 k zákonu dospěl příslušný úřad dále k závěru, že dokumentaci EIA dle přílohy č. 4 k zákonu je nutné zpracovat především s důrazem na následující oblasti:

1. Z hlediska ochrany ovzduší podrobně vyhodnotit vlivy záměru, zejména ve fázi výstavby, a zpracovat rozptylovou studii na základě upřesněných údajů o organizaci a postupu výstavby, zahrnující všechny relevantní zdroje emisí a sekundární prašnosti a jejich vliv na obytnou zástavbu. Navrhnout konkrétní opatření k omezení emisí a prašnosti a s ohledem na předpokládanou realizaci záměru v letech 2029–2033 zohlednit rovněž výhledové imisní limity vyplývající ze směrnice EU 2024/2881 a dostupné údaje o budoucím zatížení území.
2. Z hlediska hlukové zátěže upřesnit hodnocení vlivů záměru ve fázi výstavby i provozu na základě aktuálních údajů o dopravním zatížení, technickém řešení a organizaci výstavby a vyhodnotit rovněž relevantní kumulativní a synergické působení hluku s dalšími záměry a zdroji hluku v dotčeném území.
3. Z hlediska vibrací a neionizujícího záření zpracovat vyhodnocení vlivu vibrací z provozu přímo pro posuzovaný záměr a vyhodnotit vliv neionizujícího záření na veřejné zdraví.

4. Z hlediska veřejného zdraví zpracovat hodnocení zdravotních rizik souvisejících zejména se znečištěním ovzduší ve fázi výstavby a v návaznosti na výsledky odborných studií zohlednit rovněž relevantní vlivy hluku, vibrací a neionizujícího záření.
5. Z hlediska ochrany vod podrobněji vyhodnotit vlivy záměru na povrchové a podzemní vody, odtokové poměry a povodňová rizika, zejména v záplavových územích a územích s povodňovým ohrožením. Posoudit technické řešení stavby, změny v odvádění srážkových vod a kapacitu odvodňovacích a retenčních objektů a navrhnout opatření k zabránění zhoršení stávajících vodních poměrů.
6. Doplnit konkrétní rozsah a charakter demolic vyvolaných realizací záměru, včetně identifikace objektů určených k odstranění, a vyhodnotit související vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.
7. Z hlediska ochrany přírody a biologické rozmanitosti podrobně vyhodnotit vlivy záměru na zvláště chráněná území, lokality soustavy Natura 2000, zvláště chráněné druhy a jejich biotopy, mokřadní stanoviště, tůně, lesní porosty, významné krajinné prvky a prvky Územního systému ekologické stability. Zvláštní pozornost věnovat možnému ovlivnění hydrologických podmínek citlivých stanovišť, zejména lokalit s výskytem kosatce sibiřského a hořce hořepníku, a zachování migrační prostupnosti území. Posouzení Natura 2000 doplnit o evidenci vyhodnocených nevýznamných negativních vlivů a zapracovat navržená zmírňující opatření, zejména ve vztahu k EVL Blatov a Xaverovský háj.
8. Vyhodnotit kumulativní a synergické vlivy záměru s dalšími relevantními existujícími, povolenými nebo připravovanými záměry v dotčeném území, zejména se souvisejícími železničními stavbami, u nichž lze důvodně předpokládat společné působení na životní prostředí nebo veřejné zdraví.
9. Upřesnit a vzájemně porovnat relevantní varianty záměru, zejména variantní řešení v prostoru PR Klánovický les a EVL Blatov a Xaverovský háj, a odůvodnit výběr výsledné varianty z hlediska vlivů na životní prostředí, zejména s ohledem na rozsah záborů a zásahů do přírodně cenných stanovišť.
10. Z hlediska ochrany půdy a pozemků určených k plnění funkcí lesa upřesnit rozsah jejich trvalých a dočasných záborů a vyhodnotit nezbytnost těchto záborů.
11. Na základě výsledků jednotlivých hodnocení konkretizovat opatření k prevenci, vyloučení, snížení a případné kompenzaci významných negativních vlivů záměru ve fázi výstavby i provozu.
12. Zohlednit a vypořádat všechny relevantní požadavky a připomínky obsažené v doručených vyjádřeních. Na úvod dokumentace EIA zařadit přehled způsobu jejich zohlednění a vypořádání

O d ů v o d n ě n í

Příslušný úřad obdržel několik relevantních odůvodněných připomínek a požadavků na dopracování dokumentace EIA. S přihlédnutím k těmto požadavkům a rovněž se zřetelem na povahu a druh záměru, faktory životního prostředí uvedené v § 2 zákona, které mohou být provedením záměru ovlivněny, a na současný stav poznatků a metody posuzování byly příslušným úřadem specifikovány výše uvedené oblasti.

Ke zveřejněnému oznámení se během zjišťovacího řízení vyjádřili:

- Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí
- Hlavní město Praha, Ing. Jana Komrsková
- Městská část Praha 9, radní pro dopravu

- Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze
- Povodí Vltavy, státní podnik
- Odbor MŽP
- Český národní komitét ICOMOS z.s.
- Hrdlořezská zvonička, spolek
- Kyjský občanský klub
- veřejnost

Níže jsou uvedeny námitky v upravené a zkrácené formě, originální doručená vyjádření jsou k nalezení na www.cenia.cz/EIA, **kód záměru OV1285**.

Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí

Magistrát hlavního města Prahy (dále jen „Magistrát") ve svém vyjádření shrnuje základní charakteristiky záměru spočívajícího v modernizaci a zkapacitnění železniční trati Praha-Běchovice – Praha-Libeň, zejména doplněním čtvrté traťové koleje a souvisejícími úpravami železniční infrastruktury.

Z hlediska zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF") Magistrát požaduje v navazujících stupních projektové přípravy podrobně vyhodnotit dopady záměru na ZPF, jednoznačně vymezit rozsah trvalých a dočasných záborů, doložit bilanci skrývek kulturních vrstev půdy a způsob jejich hospodárného využití, vyhodnotit kvalitu dotčených půd včetně tříd ochrany a minimalizovat rozsah dočasných záborů a ploch zařízení staveniště na pozemcích ZPF. Další posuzování záměru podle zákona EIA z tohoto hlediska nepožaduje.

Z hlediska lesů a lesního hospodářství Magistrát požaduje v navazující projektové přípravě upřednostnit variantu s nejnižším rozsahem dotčení pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL"), tedy variantu 2, případně jiné řešení s prokazatelně nižším nebo nulovým záborem lesních pozemků. Současně požaduje jednoznačně určit dále sledovanou variantu, vztáhnout k ní údaje o záborech PUPFL, minimalizovat tyto zábory, zajistit ochranu okolních lesních porostů během výstavby a stanovit způsob rekultivace dočasně odnímaných částí lesa.

Z hlediska odpadů Magistrát nemá k záměru připomínky.

Z hlediska ochrany ovzduší Magistrát požaduje další posuzování záměru podle zákona EIA. V dokumentaci požaduje podrobně specifikovat stavební činnosti a související procesy ovlivňující kvalitu ovzduší, zejména umístění a technické vybavení zařízení staveniště, rozsah zemních prací, množství odtěženého a dováženého materiálu, manipulaci se zeminou a dalšími materiály a organizaci staveništní dopravy včetně počtu jízd a dopravních tras. Dále požaduje zpracovat rozptylovou studii pro období výstavby, která pomocí modelových výpočtů vyhodnotí vliv liniových, plošných a bodových zdrojů na kvalitu ovzduší, zejména ve vztahu k nejbližší chráněné obytné zástavbě, a navrhne odpovídající opatření k omezení emisí. Vzhledem k předpokládané době výstavby je nutné posoudit záměr rovněž ve vztahu ke zpřísněným výhledovým imisním limitům platným po roce 2030. Dokumentace má také specifikovat případné vyjmenované zdroje znečišťování ovzduší, například spalovací zdroje nebo recyklační linky stavebních hmot.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny Magistrát nemá k záměru zásadní připomínky a nepožaduje jeho další posuzování podle zákona EIA. Požaduje však důsledné uplatnění navržených zmírňujících a kompenzačních opatření, zejména minimalizaci zásahů do přírodně cenných lokalit, přesné vymezení staveništních ploch, omezení pohybu stavební techniky mimo tyto plochy a vyloučení umisťování zařízení staveniště ve zvláště chráněných územích. Nevyhnutelné zásahy mají být kompenzovány zakládáním náhradních vodních ploch, rekultivací dotčených území a výsadbou stanovištně vhodné, regionálně původní vegetace. V navazujících stupních

projektové přípravy doporučuje aktualizovat přírodovědné průzkumy a průběžně aktualizovat hodnocení podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 114/1992 Sb.“). Realizace záměru bude rovněž vyžadovat postupy podle § 56 tohoto zákona.

Z hlediska myslivosti Magistrát nemá připomínky.

Z hlediska ochrany vod Magistrát nemá k záměru připomínky a nepožaduje další posuzování podle zákona EIA. Z vyjádření nicméně vyplývá nutnost hydrotechnicky posoudit mostní objekty překračující vodní toky a úseky trati v záplavových územích, projednat zásahy do vodních toků s jejich správci a pro umístění stavby v záplavových územích získat příslušný souhlas vodoprávního úřadu. Dále má být provedeno hydrogeologické posouzení stavby včetně pasportizace individuálních objektů zásobování vodou a vyhodnocení jejich možného ovlivnění stavbou. Odčerpávané vody ze stavebních jam nesmějí být bez předčištění vypouštěny na terén ani do veřejné kanalizace a nakládání s nimi musí probíhat v souladu s příslušnými povoleními.

Celkově Magistrát hlavního města Prahy požaduje další posuzování záměru podle zákona EIA pouze z hlediska ochrany ovzduší, přičemž v dokumentaci EIA má být podrobněji vyhodnocena zejména fáze výstavby a její vliv na kvalitu ovzduší. V ostatních oblastech další posuzování požadováno není, avšak Magistrát stanovuje požadavky a doporučení, které mají být zohledněny v navazující projektové přípravě a povolovacích procesech

Hlavní město Praha, Ing. Jana Komrsková

Hlavní město Praha (dále jen „HMP“) jako územní samosprávný celek nepožaduje další posouzení záměru podle zákona EIA a záměr podporuje, přičemž zečtyřkolejnění železniční trati považuje za velmi potřebné. Pro další fáze projektové přípravy však stanovuje požadavky a doporučení týkající se zejména ochrany přírody, migrační prostupnosti území a koordinace stavby s pěší a cyklistickou dopravou a rozvojem okolního území.

Za přijatelnou považuje HMP pouze variantu č. 2 (tzv. červenou), která byla vyhodnocena jako příznivější z hlediska ochrany EVL i dalších zájmů ochrany přírody.

Z hlediska ochrany přírody HMP požaduje doplnit opatření, která vyloučí negativní ovlivnění vodního režimu lokality s výskytem zvláště chráněných druhů kosatce sibiřského a hořce hořepníku. Při kácení dřevin v mimovegetačním období musí být současně zajištěno, aby nedošlo k odstranění stromů s hibernujícími netopýry a k jejich úhynu. Dále je požadováno obnovení podmínek pro vznik a zachování zvodnělých sníženin významných pro výskyt obojživelníků a redukce náletových dřevin v okolí tůní v lokalitě Tůně pod Blatovem (Tůň a mokřad Nohavička) za účelem zlepšení stavu zdejších biotopů.

Dále požaduje bezpodmínečně zachovat minimálně navržené parametry mostních objektů, aby byla zajištěna dostatečná migrační prostupnost území pro volně žijící organismy. Splnění tohoto požadavku, stejně jako požadavků týkajících se variantního řešení a ochrany přírody, má být ověřováno v dalších fázích projektové přípravy.

Vzhledem k rozsahu modernizace železniční trati HMP upozorňuje, že realizace záměru představuje významnou příležitost ke zlepšení podmínek pro pěší a další formy bezmotorové dopravy v okolí trati. Doporučuje proto věnovat pozornost zejména kvalitě a doplnění veřejných prostupů pod a nad železniční tratí, odstranění stávajících bariér, zajištění bezbariérovosti a rozvoji souběžných účelových komunikací a přístupových tras.

Záměr je nutné v dalších stupních projektové přípravy koordinovat se systémem celoměstských cyklotras, které řešené území kříží nebo jsou vedeny v souběhu s železniční tratí. Zvláštní pozornost má být věnována zejména trase A5, vedené z Běchovic směrem do Libně a centra

Prahy, a trase A7 v oblasti Vysočan. V odůvodněných případech může být cyklistická infrastruktura lokálně vedena také po severní straně železniční tratě.

V oblasti intenzivně se rozvíjejících Vysočan je požadována koordinace záměru s Územní studií Vysočany. Zohledněna má být zejména možnost prodloužení cyklistického koridoru po vlečce ČKD od Hořejšího rybníka směrem k Harfě a k ŽST Praha-Libeň. V souvislosti s novou výstavbou v okolí stanice Praha-Libeň je rovněž nutné řešit nové přístupy na nástupiště a nové pěší prostupy napříč železniční tratí, zejména v návaznosti na rozvoj území Nových Vysočan a Vysočan.

Splnění požadavků týkajících se volby varianty, ochrany přírody a zachování migrační prostupnosti bude ověřováno v dalších fázích projektové přípravy. HMP proto požaduje, aby byl koncept dokumentace pro povolení záměru, nebude-li zpracována dokumentace EIA, projednán s IPR Praha.

Městská část Praha 9, radní pro dopravu

Požaduje zejména koordinaci záměru se stavbou Libeňského přesmyku (Praha-Libeň – Praha-Malešice) tak, aby obě akce probíhaly souběžně, a zajištění účinných protihlukových opatření pro ochranu obyvatel v celém dotčeném úseku Libeň – Hrdlořezy – Hloubětín.

Dále požaduje uvést záměr do souladu s Cyklogenerlem hl. m. Prahy a záměrem drážní stezky a zachovat všechny stávající pěší vazby v dotčeném území. Pro zařízení staveniště mají být přednostně využívány pozemky ve vlastnictví Správy železnic nebo Českých drah.

Dopady staveništní dopravy mají být minimalizovány tak, aby její převážná část probíhala přímo po drážním tělese a co nejméně zatěžovala okolní uliční síť.

Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze

Hygienická stanice hlavního města Prahy (HSHMP) požaduje v navazujícím stupni posuzování záměru doplnit dokumentaci zejména z hlediska vlivů na veřejné zdraví. Konkrétně požaduje zpracovat vyhodnocení vlivu vibrací z provozu posuzovaného záměru a vyhodnocení vlivu neionizujícího záření. Pokud by tato posouzení prokázala předpoklad dosažení či překročení příslušných hygienických limitů, musí být pro oba vlivy zpracováno také hodnocení zdravotních rizik. Dále HSHMP požaduje vypracovat hodnocení zdravotních rizik souvisejících se znečištěním ovzduší, zejména pro fázi výstavby.

HSHMP zároveň konstatuje, že předložená hluková studie předpokládá při realizaci navržených opatření dodržení hygienických limitů hluku během výstavby i provozu; stávající studie vibrací však hodnotí sousední záměr RS 1 VRT Praha-Běchovice – Poříčany, a proto je nutné doplnit samostatné posouzení vibrací přímo pro záměr RS 1 Modernizace Praha-Běchovice – Praha-Libeň.

Povodí Vltavy, státní podnik

Požaduje, aby navazující dokumentace podrobněji řešila zejména vlivy záměru na vodní poměry a povodňová rizika. Konkrétně požaduje popsat a odůvodnit technické řešení stavby v záplavových územích, zejména případné rozšíření drážního tělesa do aktivních zón nebo území s vysokým či středním povodňovým ohrožením, a posoudit vliv stavby na odtokové poměry včetně návrhu opatření, která zabrání jejich zhoršení během výstavby i provozu.

Dále požaduje vyčíslit navýšení množství odváděných srážkových vod oproti stávajícímu stavu, doložit dostatečnou kapacitu navrhovaných či stávajících odvodňovacích a retenčních objektů a zabránit odvádění srážkových vod do jednotné kanalizace.

Požadován je rovněž podrobný popis technického řešení stavební přípravy tunelových konstrukcí v ŽST Praha-Běchovice včetně hospodaření s vodou a návrh odpovídajícího opevnění drážního tělesa a stavebních objektů nacházejících se v rozlivu Q100 tak, aby byly odolné vůči účinkům povodňových vod a ledu. Pro fázi výstavby mají být stanoveny podmínky minimalizující dopady na povrchové a podzemní vody a odtokové poměry, včetně řádného zdůvodnění případného umístění zařízení staveniště a skladování materiálu v záplavových územích.

Ministerstvo životního prostředí, odboru územní ochrany přírody a krajiny

Konstatuje, že dokumentaci vlivů na životní prostředí je nutné doplnit o evidenci vyhodnocených nevýznamných negativních vlivů v souladu s aktuálními požadavky vyhlášky č. 142/2018 Sb. a v souladu s metodickým materiálem MŽP „Metodické sdělení odboru územní ochrany přírody a krajiny MŽP k náležitosti posouzení vlivů záměru podle § 45i odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb. z hlediska identifikace nevýznamných negativních vlivů". Současně požaduje, aby navržená zmírňující opatření uvedená v posouzení a oznámení záměru byla převzata do závazného stanoviska EIA.

Ministerstvo životního prostředí, odboru územní ochrany přírody a krajiny

Požaduje, aby rozptylová studie vyhodnotila vlivy záměru na kvalitu ovzduší také ve vztahu k novým imisním limitům podle směrnice EU 2024/2881, které budou vzhledem k předpokládané realizaci stavby v letech 2029–2033 již promítnuty do české legislativy. Při hodnocení doporučuje zohlednit aktuální pole koncentrací zveřejněná ČHMÚ jako výhledový stav zatížení území.

Vzhledem k očekávané významné prašnosti během výstavby požaduje v dokumentaci podrobně popsat všechna relevantní opatření ke snižování prašnosti a dodržovat zákonná opatření pro její předcházení a omezování při provádění staveb v zastavěném území.

Současně upozorňuje na nutnost upravit terminologii oznámení v souladu s aktuálně platnou legislativou v oblasti ochrany ovzduší, zejména odstranit či nahradit nesprávně používané pojmy „cílové imisní limity" a „dlouhodobé imisní cíle".

AutoMat, z.s.

Spolek AutoMat upozorňuje na nedostatečné zohlednění dopadů záměru na pěší a cyklistickou dopravu a prostupnost území. Požaduje zejména koordinaci záměru s páteřními cyklotrasami A5 a A8 a Cyklogenerelem hl. m. Prahy, prověření možných prostorových kolizí a zachování dostatečných územních rezerv pro budoucí cyklistickou infrastrukturu. Současně požaduje zachovat a rozvíjet stávající pěší a cyklistické vazby, zajistit bezpečné a bezbariérové řešení podchodů, mostů a návazností na veřejnou dopravu a koordinovat záměr s rozvojem území a dalšími dopravními stavbami. Modernizace tratě by podle spolku neměla vytvářet nové bariéry ani znehodnotit stávající investice do bezmotorové dopravy, ale naopak by měla být využita ke zlepšení prostupnosti území podél železničního koridoru i napříč ním.

Hrdlořezská zvonička, spolek

Spolek s realizací záměru v předložené podobě nesouhlasí a požaduje jeho další posuzování v procesu EIA. Ve svém vyjádření uplatňuje zejména následující připomínky a požadavky:

Kumulativní a synergické vlivy – požaduje posoudit záměr v souvislosti s dalšími plánovanými železničními stavbami v území, zejména VRT Praha–Běchovice–Poříčany–Světlá nad Sázavou, Libeňským přesmykem a jeho navazující etapou a přestavbou odbočky Balabenka. Podle podatele tvoří tyto stavby funkčně propojený celek a jejich společné vlivy, zejména na hlukovou situaci a životní prostředí, nebyly dostatečně vyhodnoceny.

Hluk a ochrana veřejného zdraví – požaduje důkladné vyhodnocení hlukové zátěže, včetně kumulativních a synergických vlivů všech souvisejících záměrů. Zpochybňuje úplnost a

přezkoumatelnost předložené hlukové studie, zejména použité vstupní údaje, předpokládanou skladbu vozového parku, nezohlednění všech zdrojů hluku včetně nákladní dopravy, absenci porovnání stavu bez záměru a se záměrem a nedostatečné hodnocení hluku během několikaleté výstavby. Požaduje rovněž komplexní hodnocení zdravotních rizik.

Vlivy na ovzduší – požaduje řádně vyhodnotit emise a imisní zatížení zejména ve fázi výstavby, včetně emisí ze stavební techniky a související dopravy, a doložit tvrzení, že provoz záměru nebude představovat nový zdroj emisí.

Ochrana přírody a zvláště chráněných druhů – požaduje důkladně posoudit zásahy do biotopů zvláště chráněných druhů, zejména možné ovlivnění hydrologického režimu stanovišť kosatce sibiřského a hořce hořepníku a zásahy do biotopů obojživelníků a dalších chráněných živočichů.

Variantní řešení záměru – požaduje zpracování a posouzení skutečných variant řešení záměru v rámci následného procesu EIA, nikoli pouze jediné předložené varianty.

Hodnocení vlivů na veřejné zdraví – upozorňuje, že oznámení sice uvádí prahové hodnoty účinků hluku na zdraví a životní pohodu, avšak podle podatele s nimi dále nepracuje a chybí vlastní vyhodnocení zdravotních rizik.

Maximální rychlost vlaků – nesouhlasí s výhledovou rychlostí až 130 km/h v zastavěném území Prahy a požaduje zachovat současnou maximální rychlost vlaků jako závaznou podmínku i pro navazující řízení, aby nedocházelo k dalšímu zvyšování hlukové zátěže.

Závěrem podatel požaduje, aby byly všechny uvedené připomínky vypořádány v dokumentaci a následně zohledněny v procesu EIA. Současně je přesvědčen, že vzhledem k předpokládaným vlivům záměru na životní prostředí a veřejné zdraví není možné k záměru v předložené podobě vydat souhlasné stanovisko EIA.

Kyjský občanský klub, spolek

Kyjský občanský klub požaduje, aby záměr „RS 1 Modernizace Praha–Běchovice – Praha-Libeň" byl dále posuzován v plném procesu EIA, neboť podle něj může mít významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Hlavní připomínky jsou následující:

Hluková zátěž a kapacita záměru – spolek upozorňuje, že hlukové hodnocení vychází pouze z modelovaných intenzit dopravy pro roky 2030 (455 vlaků) a 2050 (566 vlaků), nikoliv ze skutečné maximální kapacity modernizované tratě. Požaduje proto stanovit maximální kapacitu záměru a ve vztahu k ní vyhodnotit hlukovou zátěž.

Kumulace hluku – požaduje posoudit železniční hluk společně s dalšími zdroji hluku v území, zejména automobilovou dopravou na ulicích Broumarská a Průmyslová a na Pražském okruhu. Podle spolku současné hodnocení kumulativní hlukovou zátěž obytných území v Kyjích, Hostavicích a Dolních Počernicích dostatečně nezohledňuje.

Vibrace – upozorňuje, že předložené hodnocení vibrací nezahrnuje lokality Kyje a Hostavice, přestože se zde obytná zástavba nachází v blízkosti železniční trati. Požaduje doplnit posouzení vlivu vibrací na obyvatele a obytné stavby a vyhodnotit soulad s požadavky na ochranu zdraví před hlukem a vibracemi.

Ochrana přírody a krajiny a kulturního dědictví – záměr zasahuje nebo se dotýká řady přírodně cenných území a prvků, zejména PR Klánovický les, PP Počernický rybník, EVL, přírodních parků Smetanka a Klánovice–Čihadla, prvků ÚSES a významných krajinných prvků. Dotčen je rovněž viadukt u Hořejšího rybníka jako nemovitá kulturní památka. Spolek považuje hodnocení vlivu na krajinný ráz za nedostatečné a požaduje jeho podrobnější posouzení. Současně požaduje, aby úpravy v oblasti Rokytky a Kyjského rybníka dále nezhoršovaly funkčnost ekologických koridorů a naopak přispěly k jejímu zlepšení.

Zábory ZPF a PUPFL – podle spolku jsou zábory zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkcí lesa v oznámení sice kvantifikovány, jejich význam však není dostatečně vyhodnocen, zejména ve vztahu k ostatním vlivům záměru. Požaduje proto komplexní vyhodnocení těchto záborů.

Varianty záměru – spolek namítá, že oznámení dostatečně neposuzuje variantní řešení, zejména možnost realizace záměru v menším rozsahu, ani nulovou variantu, tedy stav území bez realizace záměru.

Kumulativní vlivy s dalšími záměry v území – požaduje zohlednit také souběh s další plánovanou výstavbou v okolí, zejména s projekty Rezidenční areál Kyjský Mlýn, Rezidence Broumarská a Domov seniorů Prelátská.

Závěrem spolek požaduje zpracování dokumentace EIA a komplexní posouzení všech vlivů záměru, jeho variant včetně nulové varianty a kumulativních vlivů. Za důležité považuje rovněž nezávislé odborné posouzení dokumentace a veřejné projednání záměru.

Veřejnost

MŽP OVSS I obdrželo 6 vyjádření veřejnosti, která jsou obsahově totožná s výše uvedeným vyjádřením spolku Hrdlořezská zvonička.

Plná znění výše uvedených vyjádření jsou v elektronické podobě k dispozici v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, české informační agentury životního prostředí (http://www.cenia.cz/eia) a na stránkách Ministerstva životního prostředí (http://www.mzp.cz/eia), pod kódem záměru **OV1285**.

Dokumentaci požadujeme předložit **v elektronické podobě.**

Závěr zjišťovacího řízení nenahrazuje vyjádření dotčených správních úřadů, ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů. Závěr zjišťovacího řízení není rozhodnutím vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat.

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

Dotčené územní samosprávné celky ve smyslu ust. § 16 odst. 2 zákona **neprodleně** zveřejní závěr zjišťovacího řízení na úředních deskách. Doba zveřejnění je podle ust. § 16 odst. 2 zákona nejméně 15 dnů. Zároveň v souladu s tímto ustanovením dotčené územní samosprávné celky vyrozumí elektronickou datovou nebo e-mailovou zprávou (*Lucie.Zakoutska@mzp.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 **OV1285.**

Rozdělovník

Dotčené územní samosprávné celky:

Hlavní město Praha
podatelna
Mariánské nám. 2
110 01 Praha 1

Městská část Praha-Dolní Počernice
Stará obec 10
190 12 Praha 9

Městská část Praha 14
Bratří Venclíků 1073/8
198 21, Praha 9

Městská část. Praha 8
Zenklova 1/35
180 00 Praha 8 – Libeň

Městská část Praha 9
Sokolovská 14/324
180 49 PRAHA 9

Městská část Praha-Klánovice:
U Besedy 300/8
190 14 Praha-Klánovice

Městská část Praha – Běchovice
Českobrodská 3
190 11 Praha – Běchovice

Dotčené správní úřady:

Magistrát hlavního města Prahy
odbor životního prostředí
Jungmanova 35/29
110 00 Praha 1

Úřad m. č. Praha-Dolní Počernice
Oddělení životního prostředí, odpady,
evidence obyvatel a volby
Stará obec 10
190 12 Praha 9

Úřad m. č. Praha 14
Odbor životního prostředí
Bratří Venclíků 1073/8
198 21, Praha 9

Úřad m. č. Praha 8
Odbor životního prostředí
Zenklova 1/35

180 00 Praha 8 – Libeň

Úřad m. č. Praha 9
odbor životního prostředí
Sokolovská 14/324
180 49 PRAHA 9

Úřad m. č. Praha-Klánovice
referát životního prostředí a odpadu
U Besedy 300/8
190 14 Praha-Klánovice

Úřad m. č. Praha – Běchovice
Českobrodská 3
190 11 Praha - Běchovice

Krajská hygienická stanice
Středočeského kraje se sídlem v Praze
Dittrichova 329/17
120 00 Praha 2

Oznamovatel (v zastoupení):

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

Zpracovatel oznámení:

SUDOP PRAHA a.s.
Ing. Kateřina Hladká, Ph.D.
Olšanská 1a
130 00 Praha 3

Na vědomí:
Povodí Vltavy, státní podnik
závod Dolní Vltava
Grafická 36
150 21 Praha 5

MŽP OPVIP
Vršovická 65
100 10 Praha 1