

Podatel:

AutoMat, z.s.

IČ: 22670319

Sídlo: Slezská 11, 120 00 Praha 2

Datová schránka: 79ztquz

Adresát:

Ministerstvo životního prostředí

IČ: 00164801

Sídlo: Vršovická 65, 100 10 Praha 10

Datová schránka: 9gsaax4

Dne: 3. 6. 2026

Vyjádření k oznámení záměru „RS 1 Modernizace Praha-Běchovice – Praha-Libeň“ (OV1285)

Dne 5. 5. 2026 byla na úřední desce Ministerstva životního prostředí (konkrétně na portálu České informační agentury životního prostředí) zveřejněna dokumentace oznamovatele Správa železnic, státní organizace, k záměru „RS 1 Modernizace Praha-Běchovice – Praha-Libeň“ (OV1285). Datum sejmutí je stanoveno na 4. 6. 2026. V souladu s § 6 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, tímto podáváme ve stanovené lhůtě vyjádření.

Z dostupné dokumentace vyvozujeme následující:

Záměr zahrnuje zkapacitnění stávající železniční trati formou dostavby 4. traťové koleje v úseku Praha-Běchovice – Praha-Libeň. Součástí stavby jsou také úpravy navazující infrastruktury, opěrných zdí, mostních objektů, protihlukových opatření a úpravy drážního tělesa. Dokumentace zároveň uvádí, že v některých úsecích dojde k rozšíření drážního tělesa a novým záborům území.

V dokumentaci však **postrádáme dostatečné zohlednění stávajícího a plánovaného vedení páteřní cyklotrasy A5, která představuje jeden z hlavních celoměstských cyklokoridorů v Praze** a důležitou bezmotorovou dopravní osu mezi centrem města, Prahou 9, Horními Počernicemi, Běchovicemi a dále směrem na východ Prahy.

Cyklotrasa A5 je dlouhodobě stabilizovaným a strategicky významným propojením v systému pražské cyklistické dopravy. V řadě úseků je její budoucí trasování vedeno právě v souběhu s železniční tratí. **Rozšíření drážního tělesa o 4. kolej může v některých místech vytvořit zásadní prostorové kolize a znemožnit budoucí realizaci kvalitního cyklistického propojení.**

Současně postrádáme dostatečné zohlednění páteřní cyklotrasy A8 vedené po severní straně trati Praha-Malešice – Praha-Běchovice, která představuje další

významnou nadřazenou bezmotorovou trasu v systému hlavního města Prahy. Území záměru přitom tuto trasu kříží zejména v oblasti Dolních Počernic.

Obě trasy jsou součástí koncepčního systému pražské cyklistické dopravy definovaného Cyklogenerelem hl. m. Prahy a mají zásadní význam pro zachování prostupnosti území, návazností mezi jednotlivými městskými částmi a bezpečné každodenní mobility obyvatel.

Zachování a rozvoj těchto tras zároveň přispívá ke zvýšení podílu bezmotorové dopravy, snížení závislosti na individuální automobilové dopravě, a tím i ke zmírnění negativních dopadů dopravy na životní prostředí, zejména imisní a hlukové zátěže v dotčeném území.

Za problematické považujeme zejména úseky s omezeným prostorovým profilem, například v okolí Broumarské ulice a dalších úzkých hrdel podél tratě, kde může rozšíření železniční infrastruktury fakticky zablokovat možnost vedení samostatné cyklistické stezky nebo významně zhoršit podmínky pro pěší a cyklistickou prostupnost území.

Dokumentace přitom řeší rozsáhlé územní a technické zásahy do koridoru stavby, avšak možné střety s budoucím vedením páteřní cyklodopravy, návazností na místní pěší a cyklistické vazby nebo koordinace s koncepčními dokumenty hl. m. Prahy nejsou systematicky vyhodnoceny.

Domníváme se, že **takto rozsáhlý infrastrukturní projekt by měl koordinovaně zohledňovat nejen železniční dopravu, ale také budoucí prostupnost území, podmínky pro aktivní mobilitu a bezpečné bezmotorové vazby** mezi jednotlivými částmi města.

Požadujeme, aby záměr nezhoršil pěší, cyklistickou a bezmotorovou prostupnost území. Naopak by měl být využit jako příležitost ke zlepšení vazeb přes železniční těleso i podél něj.

Mostní, podchodové a navazující objekty by neměly být řešeny pouze jako technická součást železniční stavby, ale také jako důležité prvky místní dopravní sítě a veřejného prostoru. Je nutné prověřit zejména bezpečné pěší vazby, cyklistické vazby, bezbariérová napojení, návaznost na MHD a návaznost na okolní veřejný prostor.

Vzhledem k probíhající a připravované bytové výstavbě v okolí železničního koridoru je nezbytné, aby železnice nepůsobila jako bariéra mezi obytnými celky, ale aby byla modernizace využita k posílení bezpečných a komfortních propojení pro pěší a cyklisty.

Požadujeme proto, aby v dalších stupních projektové přípravy:

- byla cyklotrasa A5 explicitně zohledněna jako významný dopravní koridor celoměstského významu,
- byla zohledněna také nadřazená cyklotrasa A8 vedená po severní straně trati Praha-Malešice – Praha-Běchovice,
- byl záměr uveden do souladu s Cyklogenerelem hl. m. Prahy,
- byly identifikovány úseky potenciálních prostorových kolizí mezi rozšířením železničního tělesa a budoucím vedením cyklotras,
- byla v kritických místech zachována dostatečná územní rezerva pro budoucí realizaci cyklistické infrastruktury,
- byla zejména v úzkých profilech ponechána minimálně prostorová rezerva umožňující vedení samostatné stezky v šířce alespoň cca 3 m,
- byly zachovány a dále rozvíjeny příčné pěší a cyklistické vazby v území, zejména propojení Lednická–Hodějovská a Vlkovická–Šimanovská a vazby v okolí zastávek Praha-Kyje a Praha-Dolní Počernice,
- byly prověřeny podchody u železničních stanic a zastávek Praha-Dolní Počernice a Praha-Kyje, včetně možnosti bezbariérového propojení,
- byla prověřena bezpečná a bezbariérová návaznost na zastávky veřejné dopravy a podchody pod železniční tratí,
- byla prověřena možnost zlepšení pěších a přestupních vazeb v oblasti Broumarské ulice,
- byly prověřeny návaznosti na stávající a plánované cyklistické trasy a možnost vedení drážních stezek podél železničního koridoru,
- byla zachována bezpečná křížení železničního tělesa a návaznosti na lokální pěší a cyklistickou síť,
- byla podporována bezpečná a atraktivní bezmotorová doprava jako součást opatření přispívajících ke snížení emisní a imisní zátěže v území,
- a aby navrhovaná řešení neznehodnotila stávající investice městských částí Praha 9 a Praha 14 do pěší a cyklistické infrastruktury.

Považujeme za důležité, aby realizace strategické železniční infrastruktury nevytvořila nevratné bariéry pro budoucí rozvoj aktivní mobility a bezmotorových propojení v Praze.

Upozorňujeme rovněž, že **v dotčeném území již byly realizovány významné investice do pěší a cyklistické infrastruktury ze strany městských částí Praha 9 a Praha 14.** Modernizace železniční tratě by proto neměla vést ke vzniku nových bariér nebo přerušení návazností, ale naopak představovat příležitost ke zlepšení prostupnosti území a koordinaci jednotlivých druhů dopravy.

Za důležité považujeme rovněž koordinovat záměr s dalšími připravovanými dopravními stavbami a úpravami v území, zejména v oblasti Broumarské ulice, zastávky Praha-Kyje a navazujících pěších a cyklistických propojení.

Záměr má zjevně významný vliv na uspořádání veřejné infrastruktury a prostupnost území v rozsáhlém koridoru napříč několika městskými částmi. Domníváme se proto, že koordinace se stávajícími i plánovanými trasami aktivní mobility by měla být standardní součástí posuzování vlivů stavby na území a jeho budoucí využití. V dokumentaci proto postrádáme podrobnější vyhodnocení dopadů záměru na podmínky pro pěší a cyklistickou dopravu v dotčeném koridoru.

Závěr

Záměr představuje rozsáhlý infrastrukturní zásah s významnými dopady na budoucí uspořádání území. V dokumentaci však **není dostatečně zohledněna koordinace s páteřními cyklotrasami A5 a A8, které představují významné nadřazené koridory bezmotorové dopravy celoměstského významu.**

Požadujeme proto, aby byly cyklotrasy A5 a A8 v dalších stupních přípravy záměru systematicky prověřeny a aby byly v kritických úsecích zachovány podmínky pro jejich budoucí realizaci, včetně odpovídající územní rezervy.

Zároveň **požadujeme, aby byla modernizace železniční infrastruktury koordinována s koncepčními dokumenty hl. m. Prahy, zejména Cyklogenerelem hl. m. Prahy, a aby nezhoršila stávající ani budoucí pěší a cyklistickou prostupnost území.** Zachování a rozvoj kvalitních bezmotorových vazeb v území zároveň považujeme za důležité opatření přispívající ke snížení závislosti na individuální automobilové dopravě a ke zmírnění negativních dopadů dopravy na životní prostředí, zejména imisní a hlukové zátěže.

Dále uvádíme, že spolek AutoMat požádá hlavní město Prahu, respektive radního pro oblast dopravy, o zajištění nezbytné součinnosti při koordinaci navrhovaných opatření a zachování podmínek pro realizaci páteřních cyklotras A5 a A8, včetně případného podílení se na vícenákladech nebo jiných formách kompenzace souvisejících s integrací bezmotorové dopravy do záměru.

Po ukončení řízení Vás zdvořile žádáme, abychom byli o výsledku informováni.

Za spolek AutoMat
Mgr. Martin Šotola
výkonný ředitel

Vyřizuje:
Ing. Zuzana Sýkorová, email: zuzana.sykorova@auto-mat.cz