



Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65
100 00 Praha 10

Váš dopis zn./ze dne:

MZP/2026/510/438

Č. j.:

MHMP 558822/2026

Sp. zn.:

S-MHMP 385435/2026

Vyřizuje/tel.:

Ing. Klára Pistorová

236 004 425

Počet listů/příloh: **4/0**

Datum:

27.05.2026

Vyjádření odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy jako dotčeného orgánu podle § 6 odst. 5 a odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon), k **oznámení** záměru

„RS 1 Modernizace Praha-Běchovice - Praha-Libeň“

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy vydává pro účely řízení podle zákona ke shora uvedené akci vyjádření dotčených orgánů:

1. Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu:

Ing. Barbora Vojarová, tel. 236 004 227, barbora.vojarova@praha.eu

Záměr představuje liniovou dopravní stavbu celostátního významu, jejímž předmětem je zkapacitnění stávající železniční tratě formou dostavby čtvrté traťové koleje v úseku Praha-Běchovice – Praha-Libeň včetně souvisejících úprav železničních stanic a navazující infrastruktury.

Z předloženého oznámení vyplývá, že realizací záměru dojde k dotčení zemědělského půdního fondu, a to jak formou trvalých záborů, tak dočasných záborů nad 1 rok. Celkový rozsah trvalého záboru ZPF činí dle oznámení 16 133 m² a rozsah dočasného záboru ZPF nad 1 rok činí 14 595 m².

Orgán ochrany ZPF konstatuje, že problematika záboru zemědělské půdy je v předloženém oznámení popsána v rozsahu odpovídajícím fázi zjišťovacího řízení EIA. Rozsah dotčení ZPF je v oznámení identifikován včetně členění podle jednotlivých katastrálních území. Současně je v oznámení uvedeno, že rozsah záborů bude dále upřesněn v navazujících stupních projektové dokumentace.

S ohledem na charakter záměru orgán ochrany ZPF upozorňuje, že v navazujících řízeních bude nezbytné podrobně vyhodnotit dopady záměru na zemědělský půdní fond, zejména z hlediska zásad plošné ochrany ZPF podle § 4 zákona o ochraně ZPF, minimalizace záborů zemědělské půdy a hospodárného využití skrývaných kulturních vrstev půdy.

Současně bude v dalších stupních projektové přípravy nezbytné: jednoznačně vymezit rozsah trvalých a dočasných záborů ZPF, doložit bilanci skrývek kulturních vrstev půdy a způsob jejich hospodárného využití, vyhodnotit kvalitu dotčených zemědělských půd včetně tříd ochrany, minimalizovat rozsah dočasných záborů a ploch zařízení stavenišť na pozemcích náležejících do ZPF.

Orgán ochrany ZPF nepožaduje, aby byl záměr dále posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

2. Z hlediska lesů a lesního hospodářství:

Ing. Veronika Nováková, tel.: 236 004 382, e-mail: v.novakova@praha.eu

Odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy bylo předloženo oznámení záměru s názvem „**RS 1 Modernizace Praha-Běchovice – Praha-Libeň**“, zpracované společností SUDOP Praha a. s., oprávněnou osobou Ing. Kateřinou Hladkou, Ph.D., v lednu 2026, oznamovatelem záměru je Správa železnic, státní organizace, se sídlem Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město.

Předmětem záměru navrženého v k. ú. Dolní Počernice, Hloubětín, Hostavice, Kyje, Libeň, Vysočany, Klánovice, Hrdlořezy a Běchovice je modernizace a zkapacitnění železniční trati Praha-Běchovice – Praha-Libeň, spočívající zejména v doplnění 4. traťové koleje a souvisejících úpravách ŽST Praha-Běchovice a ŽST Praha-Libeň a navazujících traťových úseků.

V části oznámení věnované vlivům na biologickou rozmanitost je v tabulce č. 52 na str. 171 „*Přehled požadavků na zábory pozemků na území PR Klánovický les*“ uvedeno dotčení lesních pozemků parc. č. 1124 a parc. č. 1127/1, oba v k. ú. Klánovice. U lesního pozemku parc. č. 1124 je ve variantě 1 uveden trvalý zábor 554 m² a dočasný zábor 788 m², ve variantě 2 trvalý zábor 0 m² a dočasný zábor 606 m². U lesního pozemku parc. č. 1127/1 je ve variantě 1 uveden trvalý zábor 112 m² a dočasný zábor 315 m², ve variantě 2 trvalý i dočasný zábor 0 m².

Předložené oznámení současně uvádí, že záměr byl z hlediska procesu posuzování vlivů na životní prostředí řešen v jedné variantě, přesto je na území PR Klánovický les a EVL Blatov a Xaverovský háj navrženo variantní připojení nové koleje, viz str. 189. Dále je v oznámení uvedeno, že ve variantě 2 budou zábory na území PR Klánovický les menší a jako vhodnější byla vyhodnocena varianta 2, viz str. 192.

Z hlediska ochrany pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“) je uvedené variantní řešení podstatné, zejména proto, že varianta 2 představuje nižší rozsah zásahu do PUPFL než varianta 1. Z hlediska lesního hospodářství proto požadujeme, aby byla v navazující projektové přípravě upřednostněna varianta s nejnižším rozsahem dotčení PUPFL, tj. varianta 2, případně navrženo jiné řešení s prokazatelně nižším nebo nulovým záborem lesních pozemků.

V navazujících stupních projektové dokumentace požadujeme jednoznačně určit dále sledovanou variantu a údaje o záborech PUPFL vztáhnout k této zvolené variantě. Současně požadujeme minimalizovat zábory PUPFL, zajistit ochranu okolních lesních porostů po dobu výstavby a stanovit způsob rekultivace dočasně odnímaných částí lesa. Za předpokladu zohlednění výše uvedených požadavků nemáme k záměru další připomínky.

3. Z hlediska nakládání s odpady:

RNDr. Kateřina Šimonová, tel.: 236 004 220, e-mail: k.simonova@praha.eu

Předmětem záměru je zkapacitnění stávající konvenční tříkolejné železniční elektrifikované trati (s traťovou rychlostí 100–160 km/h) v úseku z železniční stanice Praha-Běchovice (včetně rekonstrukce větší části stanice) do železniční stanice Praha-Libeň, které umožní budoucí zapojení nové železniční vysokorychlostní trati (VRT) z východu do železničního uzlu Praha. Traťový úsek bude doplněn o čtvrtou traťovou kolej pro zvýšení kapacity tratě k provedení výhledového rozsahu dopravy a pro možnost segregace dálkové a regionální osobní dopravy k posílení stability a spolehlivosti provozu. Vnitřní dvojice kolejí bude sloužit dálkové a příp. zrychlené regionální osobní dopravě, vnější dvojice pak primárně dopravě osobní regionální, zastavující v nácestných zastávkách. Čtvrtá traťová kolej bude přiložena ke stávající trati z jižní strany.

Odpady budou vznikat jak v době výstavby záměru, tak z jeho provozu. V prostoru záměru se nachází 2 staré ekologické zátěže a není možné vyloučit rizika spojená s případnou kontaminací zemin a podzemních vod. V době výstavby bude objemově nejvíce odpadového materiálu tvořit především vytěžená zemina, dále šterk ze železničního svršku, stavební suť a vybouraný beton (prostý beton i železobeton), vybouraný asfaltový beton, demontované kovové konstrukce, smýcené keře a kácené stromy z prostoru staveniště. Odpady budou předávány k dalšímu využití, popřípadě odstraněny v souladu s hierarchií nakládání s odpady.

Hlavním procesem produkujícím odpady z provozu bude úklid a údržba veškerého zařízení související s provozem železniční dopravy.

K předloženému záměru nemáme připomínky.

4. Z hlediska ochrany ovzduší:

Ing. Tomáš Novák, tel.: 236 004 357, e-mail: tomas.novak@praha.eu

Předmětem oznámení navrhovaného záměru je stavba „RS 1 Modernizace Praha–Běchovice – Praha-Libeň“, navrhující zkapacitnění uvedeného traťového úseku.

Stávající tříkolejný traťový úsek bude z jižní strany doplněn o čtvrtou traťovou kolej a bude tak umožněno zapojení nové železniční vysokorychlostní trati (VRT) označené RS 5 (Praha – Hradec Králové – Polsko) do železničního uzlu Praha. Kolejové úpravy budou provedeny v celkové délce cca 4,7 km.

Záměr zahrnuje následující části:

- rekonstrukci a rozšíření ŽST Praha-Běchovice pro mimoúrovňové odbočení vysokorychlostní tratě, včetně stavební přípravy tunelových konstrukcí
- zkapacitnění úseku Praha-Běchovice – Praha-Libeň formou dostavby 4. traťové koleje
- nezbytné úpravy navazujících traťových úseků
- částečnou rekonstrukci ŽST Praha-Libeň

Záměr bude zahrnovat stavební objekty železničního svršku a spodku, nástupišť, železničních mostů a propustků, opěrných a zárubních zdí, železničních tunelů, silničních mostů a propustků, protihlukových opatření a přeložky, novostavby pozemních komunikací a další stavby. Stavba by měla být zahájena v roce 2029 a ukončena v roce 2033.

Pro výstavbu navrhovaného záměru budou na vybraných místech podél trati zřízena zařízení stavenišť, na kterých bude prováděna manipulace s materiálem (vytěženým, navezeným) pomocí stavebních mechanismů. Zařízení stavenišť budou s místy stavebních prací a okolní silniční sítí propojeny staveništními a objízdnými komunikacemi. Pro výstavbu budou dodávány stavební materiály (zemina, kamenivo, cement, ocel a prefabrikáty), elektrická energie, voda.

Dle údajů map klouzavých pětiletých průměrů imisních koncentrací publikovaných Českým hydrometeorologickým ústavem (pětiletý průměr za období 2020–2024) dosahují ve sledovaném úseku průměrné roční imisní koncentrace oxidu dusičitého NO₂ (stávající imisní limit 40 µg/m³, výhledový limit 20 µg/m³) hodnot 13,1–21,4 µg/m³, poletavého prachu PM₁₀ (stávající limit 40 µg/m³, výhledový limit 20 µg/m³) hodnot 16,7–19,2 µg/m³, poletavého prachu PM_{2,5} (stávající limit 20 µg/m³, výhledový limit 10 µg/m³) hodnot 11,9–13,2 µg/m³, benzenu (stávající limit 5 µg/m³, výhledový limit 3,4 µg/m³) hodnot 0,9–1,3 µg/m³ a benzo(a)pyrenu hodnot 0,5–0,7 ng/m³. U 24hodinových koncentrací PM₁₀ dosahují 36. nejvyšší hodnoty úrovně 30–34 µg/m³ (stávající limit 50 µg/m³, výhledový limit 45 µg/m³ při maximálně 18 překročeních za kalendářní rok).

Z uvedených údajů vyplývá, že se jedná o území s relativně příznivou imisní situací v rámci hl. m. Prahy, kdy koncentrace sledovaných znečišťujících látek nepřekračují stávající imisní limity. Současně je však zřejmé, že některé sledované ukazatele, zejména PM_{2,5} a částečně i NO₂, se již v současnosti přibližují hodnotám budoucích imisních limitů, které budou podle nové evropské legislativy platné nejpozději od roku 2030.

V předloženém oznámení postrádáme základní údaje o fázi výstavby, zejména informace o množství odtěženého a dováženého materiálu, údaje o nákladní automobilové dopravě včetně počtu jízd a dopravních tras, dále informace o umístění a technickém vybavení zařízení staveniště. Součástí oznámení rovněž není rozptylová studie pro období výstavby, která by vyhodnotila vliv jednotlivých zdrojů znečišťování ovzduší, zejména liniových, plošných a bodových zdrojů, na kvalitu ovzduší v dotčeném území.

Pro posouzení navrhovaného záměru z hlediska ochrany ovzduší bude proto nezbytné v dalším stupni procesu EIA podrobně specifikovat všechny stavební činnosti a související procesy, které mohou ovlivňovat kvalitu ovzduší, zejména plochy zařízení staveniště, rozsah zemních prací, manipulaci se zeminou a materiály a organizaci staveništní dopravy. Současně bude nezbytné prostřednictvím modelových výpočtů

rozptylové studie vyhodnotit vliv výstavby na kvalitu ovzduší, a to především ve vztahu k nejbližší chráněné obytné zástavbě, včetně návrhu odpovídajících opatření k omezení emisí znečišťujících látek. Vzhledem k předpokládanému harmonogramu výstavby, který zasahuje i do období po roce 2030, považujeme za nezbytné vyhodnotit vlivy záměru rovněž ve vztahu ke zpřísněným výhledovým imisním limitům.

Součástí předložené dokumentace bude rovněž specifikace případných vyjmenovaných zdrojů znečišťování ovzduší, kterými mohou být například spalovací zdroje s kódy 1.1 a 1.2. nebo recyklační linky stavebních hmot (kód 5.11.). Z hlediska ochrany ovzduší požadujeme, aby byl záměr dále posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

5. Z hlediska ochrany přírody a krajiny:

Ing. Petr Šmat, MBA, tel. 236 002 571, petr.smat@praha.eu

Předmětem oznámení dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, je záměr „RS 1 Modernizace Praha-Běchovice – Praha-Libeň“ (dále jen „záměr“). Navrhovaný záměr je situován na území hlavního města Prahy, konkrétně v katastrálních územích Běchovice, Dolní Počernice, Hostavice, Hloubětín, Hrdlořezy, Kyje, Libeň, Vysočany a dalších. Jedná se o modernizaci a rozšíření stávající elektrifikované železniční trati v úseku mezi železničními stanicemi Praha-Běchovice a Praha-Libeň, včetně souvisejících úprav navazující infrastruktury a železničních uzlů. Cílem záměru je zejména zkapacitnění stávající přetížené tratě a zvýšení spolehlivosti a plynulosti železniční dopravy v rámci pražského železničního uzlu s ohledem na předpokládaný dlouhodobý nárůst přepravních výkonů. Zásadním principem řešení je rozšíření stávající trojkolejné tratě o čtvrtou kolej, čímž dojde k vytvoření čtyřkolejného uspořádání umožňujícího segregaci dálkové a regionální osobní dopravy. Součástí záměru je rovněž komplexní rekonstrukce a rozšíření železniční stanice Praha-Běchovice, zahrnující modernizaci nástupišť, zajištění bezbariérového přístupu, posílení přestupních vazeb na městskou hromadnou dopravu, vybudování parkovacích kapacit typu P+R a vytvoření technických předpokladů pro budoucí mimoúrovňové napojení vysokorychlostních tratí, včetně stavební přípravy tunelových konstrukcí. Záměr je koncipován jako strategická investice do železniční infrastruktury s cílem posílit roli železniční dopravy jako environmentálně šetrnější alternativy k individuální automobilové dopravě a podpořit dlouhodobě udržitelný rozvoj dopravního systému.

Z hlediska zájmů chráněných zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, posoudil orgán ochrany přírody a krajiny (OCP MHMP) záměr z pohledu územní i druhové ochrany. V rámci územní ochrany zasahuje záměr do zvláště chráněných území, konkrétně do přírodní rezervace Klánovický les a přírodní památky Počernický rybník, a současně okrajově ovlivňuje evropsky významnou lokalitu Blatov a Xaverovský háj, která je součástí soustavy Natura 2000. V případě přírodní rezervace Klánovický les se jedná o okrajový přímý i nepřímý zásah, zejména ve formě dočasného záboru biotopů, ovlivnění drobných vodních ploch a potenciální změny hydrologického režimu, přičemž významnost vlivu je hodnocena jako nízká až střední. U přírodní památky Počernický rybník dochází k přímému zásahu do soustavy drobných vodních ploch a mokřadních biotopů s lokálně středně významným vlivem, zejména ve vztahu k reprodukčním stanovištím obojživelníků. V případě evropsky významné lokality Blatov a Xaverovský háj byl identifikován pouze okrajový nepřímý mírně negativní vliv bez významného dopadu na předměty ochrany ani na celistvost lokality.

Realizace záměru může mít negativní vliv na přírodní stanoviště a druhy zejména v důsledku záboru ploch, kácení dřevin, zásahů do vodního režimu a fragmentace krajiny. V průběhu výstavby nelze vyloučit zvýšenou hlučnost, produkci emisí a vznik havarijních stavů s potenciálním dopadem na vodní a půdní prostředí. Dále může docházet k dočasnému rušení živočichů, ovlivnění jejich migračních tras a ke zvýšenému riziku šíření invazních druhů rostlin. Vlivy na předměty ochrany evropsky významné lokality jsou celkově hodnoceny jako mírně negativní, přičemž významné negativní ovlivnění její celistvosti lze vyloučit za předpokladu realizace navržených opatření.

Součástí záměru jsou navržena zmírňující a kompenzační opatření, zahrnující zejména omezení záborů, zajištění biologického dozoru, realizaci záchranných transferů živočichů, zřizování náhradních biotopů (zejména tůní), ochranu citlivých ploch před vjezdem mechanizace, rekultivaci území a management invazních druhů. Klíčové je minimalizovat rozsah zásahů do přírodně cenných lokalit, zejména volbou prostorově a technicky šetrnějšího řešení a přesným vymezením staveništních ploch. Dále je požadováno omezení pohybu stavební techniky mimo tyto plochy a vyloučení umisťování zařízení stavenišť ve zvláště chráněných územích. Nevyhnutelné zásahy budou kompenzovány zejména zakládáním náhradních vodních ploch, rekultivací dotčených území a výsadbou stanovištně vhodné, regionálně původní vegetace, včetně podpory liniových prvků zeleně.

Z hlediska významných krajinných prvků jsou v dotčeném území zastoupeny zejména prvky ze zákona, tj. lesy, vodní toky a vodní plochy, například Rokytka, Běchovický potok, Počernický a Kyjský rybník. Registrované významné krajinné prvky se v území nevyskytují. Záměr se těchto prvků dotýká převážně okrajově, především formou lokálních dočasných záborů a stavebních zásahů, přičemž negativní vlivy budou minimalizovány navrženými ochrannými a kompenzačními opatřeními.

Krajinný ráz dotčeného území je utvářen kombinací přírodních a urbanizovaných prvků a je již v současnosti středně ovlivněn antropogenní činností. Záměr zasahuje i do území s vyššími hodnotami krajinného rázu, včetně přírodních parků, zvláště chráněných území a lokalit soustavy Natura 2000. Celkový vliv záměru na krajinný ráz je hodnocen jako akceptovatelný za předpokladu realizace citlivých krajinářských úprav, minimalizace kácení dřevin a vhodného začlenění stavebních prvků do krajiny.

V území se nacházejí prvky územního systému ekologické stability všech úrovní, tedy nadregionální, regionální i lokální biocentra a biokoridory. Jejich funkčnost je místy snížena v důsledku urbanizace, přičemž některé lokální prvky jsou částečně nebo zcela nefunkční. Realizace záměru povede k dílčím zásahům do těchto prvků, které jsou však při uplatnění navržených opatření, zejména zachování nebo obnovení prostupnosti území a vegetačních struktur, hodnoceny jako akceptovatelné.

Z hlediska druhové ochrany představuje záměr zásah spojený s přímými i nepřímými negativními vlivy na planě rostoucí rostliny a volně žijící živočichy, včetně zvláště chráněných druhů. Dojde k trvalým i dočasným záborům území, odstraňování vegetace a zásahům do vodních a mokřadních biotopů. Významnější negativní vlivy se projeví zejména v přírodě blízkých biotopech, jako jsou tůně, mokřady a vlhké louky, zatímco většina dotčené vegetace má charakter běžných ruderalních a náletových porostů. U živočichů se předpokládají zejména dočasné vlivy během výstavby, spočívající v rušení, možné mortalitě jedinců, ztrátě biotopů a omezení reprodukčních možností. Liniový charakter stavby může lokálně přispět k fragmentaci prostředí, avšak vzhledem k existenci stávajícího železničního koridoru je tento vliv omezený. Nejvýznamnější negativní vlivy jsou identifikovány u obojživelníků v důsledku zásahů do jejich rozmnožovacích stanovišť, zatímco u ostatních skupin se jedná převážně o dopady přechodné a omezené. Celkově jsou tyto vlivy při realizaci navržených opatření, jako je biologický dozor, ochrana a náhrada biotopů, zajištění migrační prostupnosti, regulace invazních druhů a náhradní výsadby, považovány za akceptovatelné. Realizace záměru bude vyžadovat postupy podle § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny. Záměr si vyžádá rovněž kácení dřevin rostoucích mimo les v rozsahu nezbytném pro realizaci stavby, zejména v koridoru plánované čtvrté traťové koleje a souvisejících stavebních objektů. Jedná se především o dřeviny ruderalního a náletového charakteru. Kácení bude provedeno v souladu s příslušnými právními předpisy a na základě povolení orgánu ochrany přírody. Podrobný dendrologický průzkum a návrh kácení budou součástí navazujících projektových prací. Současně budou přijata opatření na ochranu dřevin určených k zachování a provedeny náhradní výsadby stanovištně vhodných, geograficky původních druhů. Tyto výsadby budou doplněny vegetačními úpravami, rekultivací ploch a opatřeními směřujícími ke zvýšení ekologické stability a retenční schopnosti území. Záměrem nebudou dotčeny památné stromy ani jejich ochranná pásma.

Na základě provedeného posouzení lze konstatovat, že realizací záměru dojde k ovlivnění zájmů ochrany přírody a krajiny, avšak při důsledném uplatnění navržených zmírňujících a kompenzačních opatření lze tyto

vlivy významně snížit. Zároveň je doporučeno provést aktualizaci přírodovědných průzkumů v navazujících stupních projektové přípravy, neboť stávající podklady vycházejí z průzkumů realizovaných přibližně v letech 2020–2023 a doplněných podklady z let 2024–2025. V dalších fázích projektové přípravy bude docházet k upřesnění technického řešení záměru i rozsahu jeho vlivů, a proto je nutné průběžně aktualizovat hodnocení dle § 67 zákona o ochraně přírody a krajiny.

Orgán ochrany přírody a krajiny nemá k záměru zásadní připomínky a nepožaduje další posuzování dle zákona.

6. Z hlediska myslivosti:

Ing. Veronika Nováková, tel.: 236 004 382, e-mail: v.novakova@praha.eu

Bez připomínek.

7. Z hlediska ochrany vod:

Ing. Diana Lišková, tel.: 236 004 293, e-mail: diana.liskova@paraha.eu

Předmětem záměru je zkapacitnění úseku Praha-Běchovice – Praha-Libeň formou dostavby 4. traťové koleje v celém úseku včetně nezbytných úprav ŽST Praha-Libeň. Příprava záměru je koordinována s dalšími záměry Správy železnic i ostatních investorů. V současnosti tříkolejný traťový úsek bude doplněn o čtvrtou traťovou kolej pro zvýšení kapacity tratě k provezení výhledového rozsahu dopravy a pro možnost segregace dálkové a regionální osobní dopravy k posílení stability a spolehlivosti provozu. Vnitřní dvojice kolejí bude sloužit dálkové a příp. zrychlené regionální osobní dopravě, vnější dvojice pak primárně dopravě osobní regionální, zastavující v nácestných zastávkách. Nákladní doprava bude minimalizována (převedena na trať Praha-Libeň – Praha-Malešice (Jahodnická spojka) – Praha-Běchovice. Čtvrtá traťová kolej bude přiložena ke stávající trati z jižní strany. Severní strana je pro přiložení méně výhodná, neboť v oblasti Dolních Počernic, Hostavic a Kyjí přiléhají přímo ke trati obytná území, zahrady, budovy nebo pozemní komunikace sloužící pro obsluhu těchto objektů, zatímco na jižní straně vzniká takový problém pouze v ulici Lišková v Hrdlořezích. Jižnímu přiložení odpovídají též připravované stavby v ŽST Praha-Běchovice (VRT Polabí) a tzv. libeňský přesmyk na trati Praha-Libeň – Praha-Malešice (který by již měl být v době zahájení výstavby v provozu), i uspořádání současné ŽST Praha-Libeň.

Vlivy na povrchové vody

U dopravních staveb lze z objektové skladby vybrat stavební objekty a činnosti v přímé souvislosti s vlivem na povrchové vody. Jedná se o objekty překračující vodní toky, objekty zasahující do stanovených záplavových území s možností ovlivnění odtokových poměrů při povodňových situacích, objekty zasahující do vodohospodářsky chráněných území, vodohospodářské objekty a odvodnění trati. V rámci posuzovaného záměru je se stavbou v kontaktu 9 vodních toků. Koryta vodních toků budou překračovány mostními objekty, budou zasaženy úpravami nebo přeložkami koryt. Dále budou dotčeny vyústěním odvodňovacího systému trati. Profily mostních objektů překračujících vodní toky musí být posouzeny hydrotechnickým výpočtem. Vyústění objektů odvodňovacího systému trati do koryt vodních toků bude zajištěno zpevněním břehu. Veškeré zásahy do koryt vodních toků budou projednány s jejich správci.

Stavba zasahuje do stanovených záplavových území – Hostavického potoka, Říčanského potoka, Rokytky, Běchovického potoka a Blatovského potoka. Úseky trati procházející stanoveným záplavovým územím musí být posouzeny z hlediska vlivu na odtokové poměry v tomto území při povodni. Umístění stavby v záplavovém území podléhá souhlasu vodoprávního úřadu dle §17 zákona č. 254/2001 Sb. Tento souhlas včetně podmínek může být vydán na základě stanoviska správce dotčeného povodí. V případě uvedených toků se jedná o podnik Povodí Vltavy s.p. Stavba neprochází žádným ochranným pásmem povrchového vodního zdroje. Vzhledem k rozšíření stávajících úseků tratí a ke vzniku nových zpevněných ploch dojde k navýšení odtoku povrchových vod z území stavby.

Vzhledem ke specifickému stavebnímu pozemku, na kterém je umístěno železniční těleso, jehož zemní plášť je bezpodmínečně nutné odvodnit, návrh u jednotlivých odvodňovaných úseků bude maximálně respektovat uvedené legislativní požadavky. Řešení bude navrhováno na základě prostorových možností vyskytujících se v území stavby, technických možností, geologických podmínek a kapacit dotčených vodních toků. Těleso trati a související stavební objekty budou odvodňovány na terén, do vsakovacích zařízení, do retenčních objektů a přímo do vodních toků. U pozemních objektů budov bude vyřešeno napojení na stávající splaškovou a dešťovou kanalizaci. Připojením srážkových vod do jednotné kanalizace nesmí být překročeny hodnoty ukazatelů znečištění stanované v kanalizačním řádu pro odpadní vody. Povrchové vody (srážkové vody) odváděné z mezistaničních úseků železničního tělesa, z částí železničních stanic neurčených k dlouhodobému stání hnacích vozidel, z ploch nástupišť a jejich zastřešení, z pozemních komunikací, ze zpevněných ploch určených k parkování vozidel a ze střech pozemních objektů budov nelze považovat za znečištěné. U případných parkovacích ploch bude odvodňovací systém zabezpečen odlučovacími lehkými kapalinami a případně usazovacími prostory pro mechanické částice.

Vlivy na podzemní vody

U dopravních staveb lze z objektové skladby vybrat stavební objekty a činnosti v přímé souvislosti s vlivem na útvar podzemních vod. U tohoto záměru se jedná o stavební objekty s hloubkou založení dosahující hladiny podzemní vody. Je navrženo rozšíření stávajících úseků železničních tratí, které vyvolá realizaci zářezů. Záměr obsahuje 10 mostních objektů. Stavba zahrnuje pozemní objekty budov technologických objektů. Stavební jámy uvedených objektů budou dle potřeb odvodňovány odčerpáváním prosakujících podzemních vod a stékajících povrchových vod. Odčerpávaná voda nesmí být vypouštěna na terén nebo do veřejné kanalizace bez předčištění. Toto vypouštění může být prováděno na základě povolení k nakládání s vodami dle zákona č. 254/2001 Sb. a v případě využití veřejné kanalizace musí být sjednána smlouva se správcem kanalizace. Bude provedeno hydrogeologické posouzení stavby včetně pasportizace individuálních objektů zásobování vodou (pitnou či užitkovou) a vyhodnocení jejich možného ovlivnění stavbou. Stavba nezasahuje do žádného stanoveného ochranného pásma podzemního vodního zdroje. Vzhledem k rozšíření stávajících úseků tratí a ke vzniku nových zpevněných ploch dojde k navýšení odtoku povrchových vod z území stavby.

Stavební záměr je stavbou velkého rozsahu, při které bude nakládáno se závadnými látkami většího rozsahu se zvýšeným nebezpečím pro povrchové vody a podzemní vody, protože se stavba nachází v korytech vodních toků a jejich blízkosti, v záplavovém území a v blízkosti vpustí veřejné kanalizace. Stavba nezasahuje do žádného stanoveného ochranného pásma podzemního vodního zdroje. Stavba neprochází žádným ochranným pásmem povrchového vodního zdroje. Stavba zasahuje do stanovených záplavových území – Rokytky, Hostavického potoka, Říčanského potoka, Běchovického potoka a Blatovského potoka. Velikost vlivu na povrchové a podzemní vody lze označit za středně velký, z hlediska významnosti vlivu za středně významný.

Z hlediska ochrany vod k předloženému záměru nemáme připomínky a nepožadujeme další posuzování dle zákona.

Ing. Tomáš Novotný

vedoucí oddělení posuzování vlivů na životní prostředí
podepsáno elektronicky