



**Ministerstvo životního prostředí**

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence

Vršovická 65

100 10 Praha 10

Č. j.: MZP/2026/510/904

Sp. zn.: ZN/MZP/2026/510/82

**kód záměru OV1286**

*elektronicky do datové schránky ID: 9gsaax4*

V Praze dne 19. června 2026

**Podatel:** Sdružení měst a obcí KORIDOR D8, z.s., IČO: 10941002, se sídlem Zrzavého 1705/2a, 163 00 Praha 6, zastoupené předsedou, Ing. Martinem Klečkou, Ph.D.

**Zastoupen:** Mgr. Beatou Sabolovou, advokátkou, ev. č. ČAK 18290, ID DS: jqfddz8, se sídlem Uruguayská 416/11, 12000 Praha

## **NÁMITKY VE ZJIŠŤOVACÍM ŘÍZENÍ**

### **„Přestavba odbočky Balabenka“**

*podle § 6 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „Zákon EIA“) a podle § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“).*

Mgr. Beata Sabolová LL.M.,  
advokátka  
ČAK 18209  
ID DS jqfddz8

[info@urbanium.legal](mailto:info@urbanium.legal)  
[www.urbanium.legal](http://www.urbanium.legal)

Uruguayská 416/11  
120 00 Praha 2  
IČO 07217021

*Přílohy:*

*PŘÍLOHA 1 – PLNÁ MOC*

*PŘÍLOHA 2 – ZÁVĚRY A POŽADAVKY*

### **POUŽITÉ ZKRATKY PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ**

*Pro lepší přehled v úvodu uvádíme zkratky právních předpisů a výkladových dokumentů používaných v žalobě:*

- (i) zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále „**stavební zákon**“);*
- (ii) zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále „**Zákon EIA**“);*
- (iii) zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále „**správní řád**“);*
- (iv) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU o posuzování vlivů některých veřejných a 9 soukromých záměrů na životní prostředí, ve znění směrnice 2014/52/EU, v konsolidovaném znění (dále „**EU Směrnice EIA**“);<sup>1</sup>*
- (v) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí tzv. Environmental Noise Directive (dále „**EU Směrnice END**“).<sup>2</sup>*
- (vi) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/2881 ze dne 23. října 2024 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (dále „**EU Směrnice o ovzduší**“).*

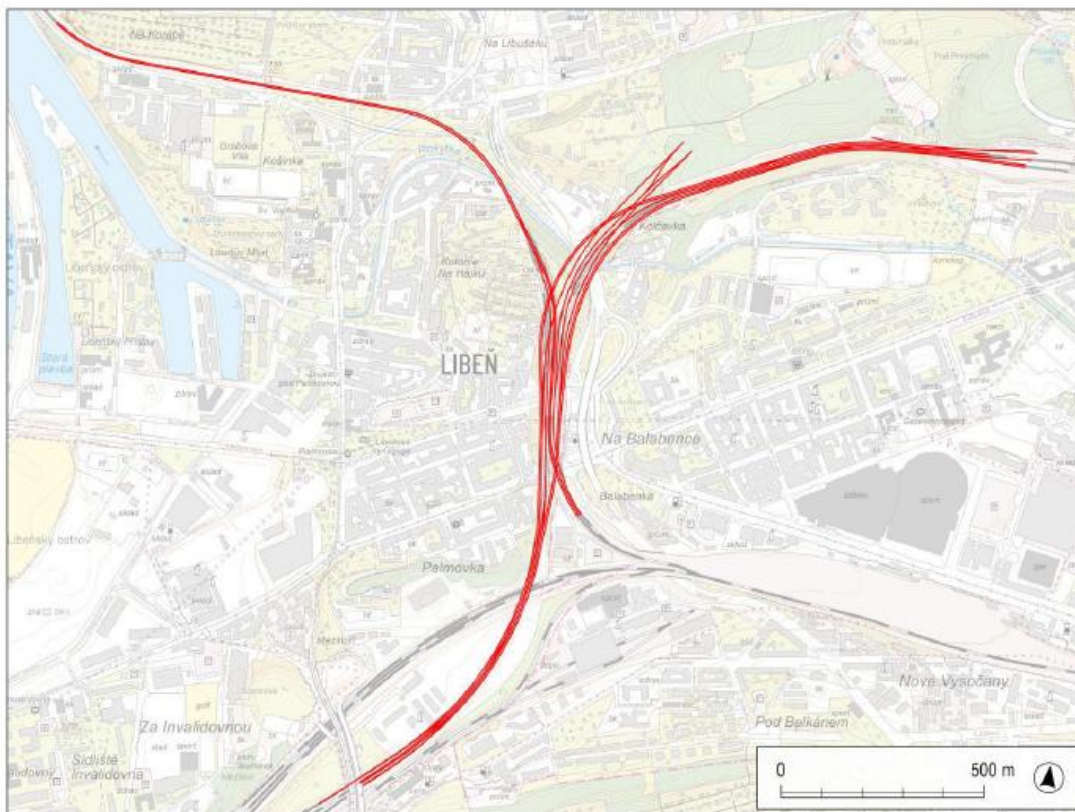
---

<sup>1</sup> [EUR-Lex – 02011L0092-20140515 - EN – EUR-Lex](#)

<sup>2</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=celex:32002L0049>

## **I. ÚVOD A SHRnutí ZÁMĚRU**

- [1] Předkládáme tímto námitky v řízení ohledně posouzení vlivů záměru „**Přestavba odbočky Balabenka**“, kód záměru **V1286**, na životní prostředí (dále „**Záměr**“), k dokumentaci oznámení Záměru zveřejněného pod č. j.: MZP/2026/510/904, předložené oznamovatelem Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město, IČO: 709 94 234 (dále „**Oznamovatel**“), v rámci řízení vedeném pod sp. zn.: ZN/MZP/2026/510/82 (dále „**Dokumentace**“).
- [2] Podatel, sdružení měst a obcí, a jeho členové, jsou přímo a významně zasaženi Záměrem. Záměr se nachází v zájmovém území Podatele (dále také „**Zájmové území**“).
- [3] Záměr spočívá v kompletní přestavbě železničního uzlu odb. Balabenka, který propojuje pět pražských nádraží. Budoucí kolejiště bude rozsáhlejší a bude propleteno ve třech výškových úrovních, rozsah bude o jednu úroveň zvětšený.
- [4] 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
- [5] Celkový počet vlaků ve výhledovém stavu je v rámci předmětného záměru uvažován: **1h: 67 vlaků, 24h: 1.135 vlaků.**
- [6] Traťová rychlost v uzlu Balabenka bude 80 až 100, respektive 115 km/h.
- [7] Mosty jsou doplněny třemi lávkami pro pěší a cyklisty.
- [8] Umístění Záměru je následující:



Obrázek 1: Prostorový rozsah stavebního záměru na území Prahy  
Podklad: © ČÚŽK, ZTM 1 : 10 000; upraveno

- [9] Součástí předloženého Záměru je také **Recyklační linka Líbeznice** o rozloze cca 15.000 m<sup>2</sup>.

K Dokumentaci Záměru předkládáme následující **námítky**:

## II. **NEPŘÍPUSTNÉ DĚLENÍ ZÁMĚRU („SALÁMOVÁ METODA“)**

- [10] Předložení pouhého jednoho úseku mezinárodního projektu VRT Praha – Drážďany představuje **učebnicový příklad** tzv. „salámové metody“, kterou judikatura **Soudního dvora EU (SDEU) i Nejvyššího správního soudu (NSS) konstantně označuje za nepřipustné obcházení EU směrnice EIA a Zákona EIA**, viz NSS č.j. 6 As 186/2023 – 104 ze dne 19.09.2025. →

- [11] Je povinností posuzovat logické funkční celky. Samostatné povolení jednoho úseku VRT fakticky eliminuje posouzení jiných variant a vytváří nezvratný tlak na schválení všech navazujících, environmentálně citlivých úseků (zejm. navazující zejména průchod CHKO České středohoří).
- [12] Realizace VRT bude mít nemalé dopady na krajinu, přičemž jedním z hlavních přínosů je zkrácení dojezdové doby/navýšení kapacity železničního spojení a možnost převedení části cestujících z IAD do pro životního prostředí šetrnějšího železničního módu.
- [13] Pokud ale časová úspora/kapacita nebude dostatečně řešena až do cílové stanice (Praha hl. n.), pak hrozí že se časová úspora rozplyne v nedostatečné kapacitě a zpoždění v úzkém hrdle Balabenka.
- [14] Proto dává smysl, aby VRT PODŘIPSKO připravovala jako jeden provozní úsek a nedocházelo k salámování (samostatné EIA VRT PODŘIPSKO – Balabenka).

### **ZÁVĚR 1**

- [15] **Požadujeme společné posouzení celého záměru VRT RS 4 Praha – hranice s Německem 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.**
- [16] **Žádáme celkové posouzení celého záměru VRT RS 4 časové úspory a kapacity až do cílové stanice (Praha hl. n.), včetně posouzení skutečných dopadů na životní prostředí a veřejné zdraví, včetně dopadů na chráněná území a přírodní hodnoty.**

### **III. ABSENCE POSOUZENÍ VARIANT**

- [17] Záměr je navržen jako **invariantní**.
- [18] Oznamovatel předložil pouze jedinou trasu (s jedinou niveletou).

- [19] V Dokumentaci je popsán proces výběru posuzované varianty provedený interním rozhodovacím procesem na Ministerstvu dopravy dle „Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha včetně Rychlých spojení“ (duben 2025). Podle Dokumentace je tento způsob výběru určen PÚR, bod (83a), který ukládá, aby trasování koridoru bylo určeno na základě variant vybraných Ministerstvem dopravy, konkrétně:

(83a)

ŽD1

**Vymezení: RS4 úsek (Dresden–) hranice Německo/ČR–Lovosice/Litoměřice–Praha.**

Důvody vymezení:

Propojení sítě vysokorychlostní železniční dopravy v ČR na Německo, spojení Prahy a měst Ústeckého kraje. Součást TEN-T.

Úkoly pro územní plánování:

Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymežit koridor v úseku Praha–Lovosice/Litoměřice–Ústí nad Labem–hranice ČR/Německo (–Dresden) pro vysokorychlostní železniční dopravu.

*Zodpovídá: Ministerstvo pro místní rozvoj, případně Hlavní město Praha, Ústecký kraj, ve spolupráci s Ministerstvem dopravy*

- [20] Podatel tímto upozorňuje na rozsudek NSS 6 As 168/2025 – 81, podle kterého je toto ustanovení nezávazné, pořizovatel ZÚR resp. ÚRP se tímto výběrem řídit nemůže, natož Oznamovatel Dokumentace EIA, viz citace rozsudku zde:

[42] V čl. 83a pak PÚR rovněž stanovila ministerstvu úkol *přípravit podklady pro vymezení koridoru vysokorychlostní železniční dopravy* a odpůrci úkol *na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy koridor vymežit*.

[43] S ohledem na výše uvedená východiska ovšem nelze učinit jiný výklad sporného ustanovení PÚR, než že sousloví *na základě vybraných variant* znamená toliko to, že podklady od ministerstva musejí být zpracovány ve variantní podobě a tyto varianty posléze vstupují do pořizovacího procesu jako výchozí odborné podklady. Nadále však musí platit, že je ponechán prostor odpůrci pro vlastní vymezení nebo úpravu trasy koridoru v podrobnostech náležejících zásadám územního rozvoje. Sporné sousloví tedy neznámá (a nemůže znamenat), že by provedený předvýběr variant byl pro odpůrce a pořizovatele zásad územního rozvoje (resp. AZÚR) závazný a že by zvažování nebo přijetí jiné varianty bylo v průběhu pořizovacího procesu *a priori* vyloučeno a zapovězeno. Takový výklad by byl v rozporu s výše citovanou zákonnou úpravou. Nemá-li vláda kompetenci rozhodnout v PÚR o výběru trasy koridoru (byť variantně) v podrobnosti náležející ÚRP

6 As 168/2025 - 86

pokračování

či zásadám územního rozvoje, nemůže takovou neexistující kompetenci (nadto bez jakéhokoli zákonného zmocnění) přenést na ministerstvo. Dle Nejvyššího správního soudu je tedy třeba v daném případě PÚR vykládat tak, že předvýběr možných variant provedený ministerstvem nebyl pro pořízení AZÚR závazný.

[21] Výběr variant Záměru teda musí být proveden pořizovatelem ZÚR/ÚRP. Všechny vybrané „rozumné varianty“ musí být posouzeny v SEA resp. EIA. Dokumentace je tudíž v tomto ohledu v rozporu se Zákonem EIA, resp. EU směrnicí EIA.

[22] Podle Dokumentace bylo zvažováno 7 variant. K podrobnějšímu rozpracování byly vybrány **následující 3 varianty**:

- **Varianta N1**: Dvojice nových dvoukolejných podzemních tratí pro regionální dopravu Smíchov – Karlín a Eden – Negrelliho viadukt (uspořádání „do kříže“), které se bezkolizně setkávají ve společném čtyřkolejném úseku Václavské náměstí – Hlavní nádraží, umožňujícím přechod linek mezi tratěmi, se dvojlodní čtyřkolejnou stanicí pod hlavním

nádražím a pod palácem Lucerna. Centrální část uzlu obsahuje ještě nové zastávky Karlín, Florenc, Karlovo náměstí, Albertov a Náměstí Bratří Synků. Lysecká trať se doplňuje na čtyřkolejné uspořádání. Benešovská trať je doplněna o novou dvojkolejnou konvenční trať do Říčán; je zapojena do Zahradního Města v traťovém uspořádání.

- **Varianta N2:** Dvojice nových dvoukolejných zcela oddělených podzemních tratí pro regionální dopravu Smíchov – Karlín a Vršovice – Negrelliho viadukt (uspořádání „do kříže“) bez přechodu linek mezi tratěmi. Centrální část uzlu obsahuje zastávky Václavské náměstí, Hlavní nádraží (na každé trati zvlášť) a částečně podzemní zastávku Karlín. Lysecká trať se doplňuje na čtyřkolejné uspořádání. Benešovská trať je doplněna o novou dvojkolejnou konvenční trať do Strančic; je zapojena do Zahradního Města ve směrovém uspořádání a umožňuje přechody vlaků mezi 2. a 3. vinohradským tunelem.
- **Varianta N3:** Dvojice nových dvoukolejných podzemních tratí pro regionální dopravu Smíchov – Karlín a Eden – Negrelliho viadukt (uspořádání „do kříže“), které se bezkolizně setkávají ve společné čtyřkolejné dvojpodzemní stanici v oblasti Opery, umožňující přechod linek mezi tratěmi. Centrální část uzlu obsahuje dále nové zastávky Karlín, Florenc, Karlovo náměstí, Albertov a Náměstí Bratří Synků. Lysecká trať se doplňuje na čtyřkolejné uspořádání. Benešovská trať je doplněna o novou dvojkolejnou konvenční trať do Benešova; je zapojena do Zahradního Města v traťovém uspořádání.

**[23]** Následně v srpnu 2024 byla **doporučena varianta N2**, která se umístila na prvním místě při plnění cílů projektu a nabízí nejlepší výstupy v dopravní oblasti při méně nákladném infrastrukturním řešení. V listopadu 2024 byla na podnět členů Výboru studie proveditelnosti **doplněna o další zastávky Florenc a Praha-Karlovo náměstí – varianty N2F a N2FK**. V lednu 2025 byla varianta N2FK vybrána Centrální komisí Ministerstva dopravy k další přípravě.

- [24] Tento postup je v rozporu s účelem procesu EIA, kogentními požadavky evropského práva i platného vnitrostátního práva. EU Směrnice EIA, která je pro ČR závazná a má aplikační přednost, jednoznačně vyžaduje popis a posouzení rozumných variant. Stanoví jednoznačnou povinnost **popsat a posoudit „rozumné“ varianty**. Vyplývá to z Článku 5 a Přílohy IV novelizované Směrnice o EIA. EU Směrnice EIA vyžaduje, aby oznamovatel poskytl „popis rozumných variant záměru (například z hlediska návrhu projektu, technologie, umístění, velikosti a měřítka)“ a uvedl hlavní důvody pro výběr zvolené varianty a jejich posouzení a „**srovnání vlivů na životní prostředí**“.
- [25] Směrnice a k ní vydaný výklad Evropské komise (EK) a Soudního dvora EU (SDEÚ)<sup>3</sup> zdůrazňují, že posouzení vlivu na životní prostředí hlavních „rozumných variant“ Záměru je základním kamenem celého procesu EIA a od jeho kvality se odvíjí kvalita celého posouzení. Navržené rozumné varianty **musí být** posouzeny z hledisek uvedených v Příloze IV EU směrnice EIA, včetně uvedení odůvodnění pro výběr konkrétní varianty.
- [26] I podle českého zákona o EIA (§ 6 odst. 2) přitom platí, že u strategických záměrů, jako je VRT, „*musí oznamovatel vždy uvést nástin studovaných hlavních variant a stěžejní důvody pro jeho volbu*“. Podatel nicméně v této souvislosti upozorňuje, že Zákon EIA v aktuálně platném znění implementuje již neplatnou, původní EU Směrnice EIA, jejíž znění se změnilo novelizací již v roce 2014 (!). EU Směrnice EIA již déle než 11 let nepožaduje pouze uvést „nástin“, ale plnohodnotné posouzení „rozumných variant“ a jejich vlivu na životní prostředí.
- [27] Přesto, Dokumentace nesplňuje ani tento nižší, již 11 let překonaný standard, a neuvádí ani „nástin“ variant, **co se týče jejich vlivu na životní prostředí**.
- [28] Dokumentace uvádí pouze jejich **neúplný výčet**, když popisuje interní proces výběru variant, který proběhl v rámci Ministerstva dopravy a nikdy nebyl předložen veřejnosti.

---

<sup>3</sup> <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/a831d19b-6f99-11ed-9887-01aa75ed71a1/language-en>  
9/27

**Posouzení vlivu na životní prostředí u „hlavních“ rozumných variant Dokumentace vůbec neobsahuje.**

#### **ZÁVĚR 2:**

- [29] **Požadujeme 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.**
- [30] **Požadujeme zpracování, předložení a v plném rozsahu posouzení v EIA všech rozumných variant záměru ve smyslu čl. 5 a Přílohy IV platné (tj. již 12 let novelizované) EU Směrnice o EIA a Zákona EIA, s uvedením hlavních důvodů jejich volby a porovnáním vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí.**

#### **IV. KUMULATIVNÍ A SYNERGICKÉ VLIVY**

- [31] **Dokumentace v rozporu s čl. 3 a 5 a Přílohou IV EU Směrnicí EIA a § 2 a § 6 Zákona EIA neposuzuje dostatečně kumulativní a synergické vlivy Záměru. Jak potvrzuje judikatura NSS, viz např. NSS č.j. 6 As 186/2023 – 104 ze dne 19.09.2025, **vyhodnocení souhrnného vlivu všech souvisejících staveb na životní prostředí je povinné.****
- [32] **Dokumentace nijak nezohledňuje platnou a účinnou Územní studie Pražského metropolitního regionu 1 (Pořizovatel: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR).**

#### **ZÁVĚR 3:**

- [33] **Požadujeme 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, zejm. vlivů všech existujících a připravovaných záměrů dopravní infrastruktury, jejichž umístění vymezují platné územně plánovací dokumentace nebo jejich změny, konkrétně: (Zdroj: Schválené zadání Územní Studie regionu Podřipsko dle usnesení Rady Středočeského kraje č. 151-29/2024/RK ze dne 22. 8. 2024):**

- **Recyklační linka Líbeznice – součást Záměru, viz níže;**
- **dálnice D8, úsek MÚK Zdiby – MÚK Nová Ves, rekonstrukce (zkapacitnění);**
- **dálnice D0, na území obce Zdiby – úsek 519 (Suchdol – Březiněves);**
- **VRT (RS4 / ŽD1 - 3);**
- **aglomerační okruh (II/101) Chvatěruby – Úžice – Byškovice;**
- **přeložka silnice I/9 Zdiby – Líbeznice, Líbeznice – Mělník, 1. část;**
- **zkapacitnění I/16 a dopravní napojení ZEVO Mělník:**
  - **včetně silnice III/24050 Horní Počáply – Dolní Beřkovice, obchvat;**
  - **včetně silnice Dolní Beřkovice – Cítov (II/246), obchvat;**
  - **včetně silnice II/246 Cítov obchvat;**
- **zkapacitnění železniční tratě č. 092 Kralupy – Neratovice;**
- **tramvajová trať Kobyličky – Zdiby – Sedlec.**

**[34] Současně požadujeme posouzení kumulativních a synergických vlivů ohledně záměrů, které se v daném území prověřují:**

- **prodloužení tramvajové tratě v úsecích Sedlec – Odolena Voda a Sedlec – Líbeznice;**
- **terminál Líbeznice a železniční trať „Líbeznická spojka“;**
- **nová železniční trať Praha – Brandýs nad Labem;**
- **elektrizace trati z Prahy do Neratovic a Všetat.**

- [35] Požadujeme zohlednění Územní studie Pražského metropolitního regionu 1 (Pořizovatel: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR) - při požadované obnově zelené infrastruktury.

## V. IMISE

- [36] Přestože rozptylová studie Dokumentace modeluje dohad imisní zátěže na rok 2030, zcela ignoruje již platnou a účinnou EU Směrnici o ovzduší – směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/2881 ze dne 23.10.2024 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu, která s účinností od 01.01.2030, která zásadně zpřísňuje limity.<sup>4</sup>

| Znečišťující látka                        | Typ průměru     | Starý limit (před 2024) | Nový limit 2030 (Směrnice 2024/2881) | Jednotka          |
|-------------------------------------------|-----------------|-------------------------|--------------------------------------|-------------------|
| Suspendované částice (PM <sub>10</sub> )  | Roční průměr    | 40                      | 20                                   | µg/m <sup>3</sup> |
| Suspendované částice (PM <sub>10</sub> )  | Denní průměr    | 50                      | 45 (max. 18× za rok)                 | µg/m <sup>3</sup> |
| Suspendované částice (PM <sub>2.5</sub> ) | Roční průměr    | 20                      | 10                                   | µg/m <sup>3</sup> |
| Oxid dusičitý (NO <sub>2</sub> )          | Roční průměr    | 40                      | 20                                   | µg/m <sup>3</sup> |
| Oxid dusičitý (NO <sub>2</sub> )          | Hodinový průměr | 200                     | 200 (max. 3× za rok)                 | µg/m <sup>3</sup> |

<sup>4</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=CELEX:32024L2881>

| Znečišťující látka | Typ průměru         | Starý limit<br>(před 2024) | Nový limit 2030<br>(Směrnice<br>2024/2881)               | Jednotka          |
|--------------------|---------------------|----------------------------|----------------------------------------------------------|-------------------|
| Oxid uhelnatý (CO) | 8hodinový<br>průměr | 10 000                     | 10 000                                                   | µg/m <sup>3</sup> |
| Benzen             | Roční průměr        | 5                          | 3,4                                                      | µg/m <sup>3</sup> |
| Benzo(a)pyren      | Roční průměr        | 0,001                      | 0,0005 (1 ng/m <sup>3</sup><br>→ 0,5 ng/m <sup>3</sup> ) | µg/m <sup>3</sup> |

- [37] Nedodržení limitů je nově pod sankcí soukromoprávních žalob ze strany postižených obyvatel.<sup>5</sup> Oznamovateli, resp. státu, tak hrozí riziko žalob na náhradu škody ze strany dotčených obyvatel.

#### ZÁVĚR 4:

- [38] Požadujeme návrhy eliminačních a kompenzačních/adaptačních opatření ke snížení současného imisního pozadí na úroveň limitů 2030+ dle EU Směrnice o ovzduší, a to zejména pro PM 10 a PM2.5 a rovněž pro benz(o)apyren.
- [39] Požadujeme, aby dodržování limitů podléhalo pravidelné verifikaci i po zprovoznění Záměru, s povinností doplnit příslušná eliminační a kompenzační opatření.

<sup>5</sup> <https://advokatnidenik.cz/2025/04/02/nova-eu-smernice-prinasi-revolucni-zmeny-do-odpovednosti-za-zivotni-prostredi/>

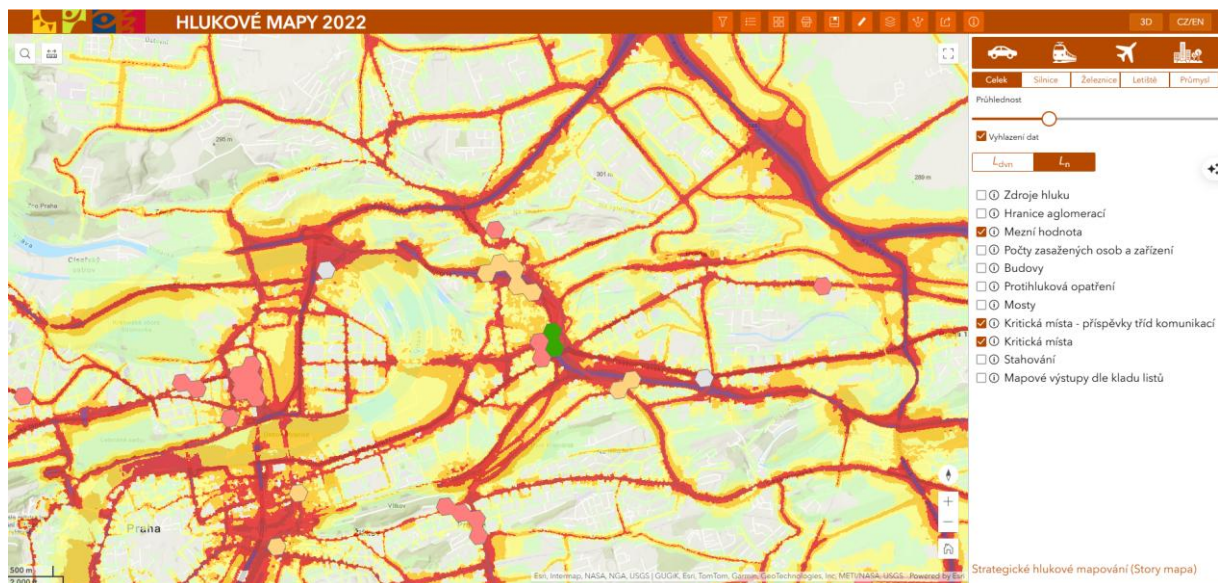
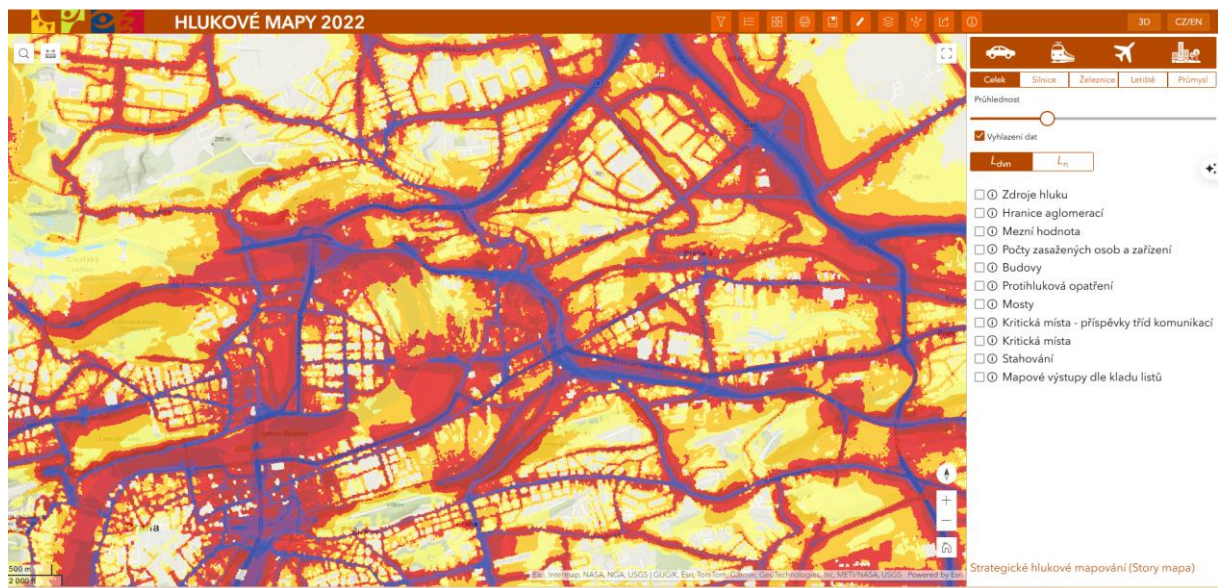
## VI. HLUK

- [40] Dokumentace se zmiňuje o tom, že pro výpočet kumulativního hluku není stanovena metodologie WHO, a proto ji nevypočítává. Nicméně, Dokumentace se již nezmiňuje, že podle doporučení WHO pro hlukové zatížení prostředí pro region Evropy<sup>6</sup> má být hlučnost dopravy ze silničního provozu **pod 53 dB v denním průměru (tzv. Lden) a v noci pod 45 dB (Lnight)**. Pro železniční provoz je hranice **54 dB Lden a 44 dB Lnight**. Dodržení těchto limitů je v hustě obydlených částech Prahy, kde má být umístěn Záměr zjevně iluzorní.
- [41] I podle Dokumentace je Praha již nyní oblastí s vysokou hlukovou zátěží. Dokumentace však tento problém nijak konstruktivně neřeší.
- [42] Podle závazné Příručky Evropské komise pro posouzení EIA pro zjišťovací řízení<sup>7</sup> se při vyhodnocení vlivu Záměru na hluk vyžaduje (mimo jiné) posouzení hlukové zátěže na základě strategických hlukových map podle EU Směrnice END (2002/49/EU), který je v ČR implementován vyhláškou č. 315/2018 Sb.
- [43] Toto posouzení Dokumentace sice zmiňuje, ale dezinterpretuje jej. EU směrnice END totiž požaduje **reportování expozice** obyvatelstva nad „**referenčními prahy**“ (reporting thresholds), **a to nad 55 dB Lden, 50 dB Lnight**, jak je reportováno dle Strategického mapování 2022 (od okrové barvy nahoru):

---

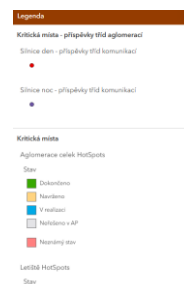
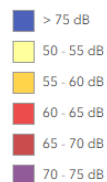
<sup>6</sup> <https://www.who.int/europe/publications/i/item/9789289053563>

<sup>7</sup> <https://circabc.europa.eu/ui/group/3b48eff1-b955-423f-9086-0d85ad1c5879/library/a9f8a19a-fba5-440f-abf2-29d3f9ed7a63/details?download=true>



#### Aglomerace celek Ldvn

##### Aglomerace celek Ldvn



- [44] Referenční prahy dle EU směrnice END jsou relevantním měřítkem pro posuzování hlukové zátěže území na veřejné zdraví obyvatel. Naproti tomu Dokumentací zmiňované „**mezní hodnoty**“ podle vyhlášky č. 315/2018 Sb. (pro železniční dopravu  $L_{dvn}$  se rovná 70 dB a  $L_n$  se rovná 65 dB), jsou z pohledu řízení EIA nerelevantní, jde o nezávazné vnitrostátní limity. **Tyto „mezní hodnoty“ jsou přitom z pohledu ochrany veřejného zdraví již doslova škodlivé a nebezpečné.**
- [45] Dokumentace navíc také dezinterpretuje konstrukci Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. (NV 272/2011) ve znění novely č. 433/2022 Sb. (NV 433/2022), tak, že dochází k závěru, že v rámci jednoho Záměru lze rozlišovat mezi jednotlivými úseky podle data „povolení“ původní železnice.
- [46] Podle Dokumentace se proto na úseky povolené **před 01.01.2001** uplatní korekce č. 3 – tj. násobně vyšší limity **68/63 dB**, a na úseky povolené **po 31.12.2000** korekce č. 2 – násobně nižší limity **60/55 dB**. Navíc, což Dokumentace zamlčuje, NV 433/2022 změnilo definici ochranného pásma dráhy.

| Typ dráhy                                        | Ochranné pásmo dráhy | Před novelou (do 30. 6. 2023)                        | Po novele (od 1. 7. 2023)                  |
|--------------------------------------------------|----------------------|------------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| <b>Staré dráhy</b><br>(povolené před 1. 1. 2001) | 60 m (případně 30 m) | Denní: <b>60 / 55 dB</b><br>Noční: <b>55 / 50 dB</b> | Denní: <b>68 dB</b><br>Noční: <b>63 dB</b> |
| <b>Nové dráhy</b><br>(povolené po 31. 12. 2000)  | 60 m (případně 30 m) | Denní: <b>60 / 55 dB</b><br>Noční: <b>55 / 50 dB</b> | Denní: <b>60 dB</b><br>Noční: <b>55 dB</b> |

- [47] **Reálně proto hrozí, že stávající protihlukové opatření, které budou odstraněny při realizaci Záměru, vůbec nebudou muset být znovu postaveny.**

- [48] Ochrana území před hlukem se tak násobně sníží. Jde o významné riziko, „apeluje“ Dokumentace:

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 PHS nebude realizována!

- [49] Takový selektivní přístup k interpretaci hlukových limitů je **v rozporu se smyslem a účelem NV 272/2011**, jímž je ochrana zdraví před nepříznivými účinky hluku.
- [50] Dokumentace je proto zpracována **v rozporu se zásadou předběžné opatrnosti**, která se uplatňuje v procesu EIA a vyžaduje volbu varianty více chránící zdraví a životní prostředí. Veřejná moc musí při posuzování vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí právní předpisy vykládat tak, aby poskytovaly **co nejvyšší reálnou ochranu základním právům**, a z více možných výkladů musí vždy zvolit ten, který lépe chrání dotčená práva. Pouhé formální konstatování „splnění limitů“ proto nemůže obstát tam, kde je hluková zátěž **materiálně nepřijatelná** a ohrožuje zdraví obyvatel.
- [51] Navíc, jde o aplikaci právního předpisu, která je diskriminační vůči všem obyvatelům, kterým přiznává nižší úroveň ochrany zdraví jen proto, že část železnice byla historicky povolena dříve.
- [52] Koncept tzv. „**staré hlukové zátěže**“ (SHZ), na nějž navazuje korekce pro staré komunikace dle NV 433/2022, byl původně odůvodňován jako **přechodné řešení** pro existující komunikace, kde nebylo možné okamžitě realizovat plnohodnotná protihluková opatření. Cílem bylo vytvořit časový prostor pro postupné snížení zátěže, nikoliv trvale legitimizovat vysoké a zdraví škodlivé expozice hluku.

- [53] Posuzovaný Záměr představuje **výstavu nové, vysokorychlostní, železnice**, tedy zásadní změnu stavby. Nejde o rekonstrukci ve smyslu § 2 písm. p)<sup>8</sup> NV 272/2011. Z hlediska stavebního práva jde o novou železnici, která musí být posuzována **jako nová stavba železnice**, včetně uplatnění přísnějších limitů podle NV 272/2011.
- [54] Jak vyplývá z mezinárodního práva, práva EU i vnitrostátní závazné judikatury, viz např. NSS č.j. 6 As 186/2023 – 104 ze dne 19.09.2025, **stát má pozitivní závazek chránit základní právo na respektování soukromého života a obydlí (čl. 8 Úmluvy) efektivním vynucováním hlukových limitů, včetně hluku kumulativního.**
- [55] Dokumentace efektivní vyhodnocení působení kumulativního hluku na zdraví dotčených obyvatel v tomto smyslu neobsahuje.

#### **ZÁVĚR 5:**

- [56] Požadujeme, 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 Příručky Evropské komise pro posouzení EIA pro zjišťovací řízení.<sup>9</sup>
- [57] Zajištění hlukového posouzení má být provedeno společným výpočtovým modelem pro silniční a železniční stavby (např. CNOSSOS-EU).

---

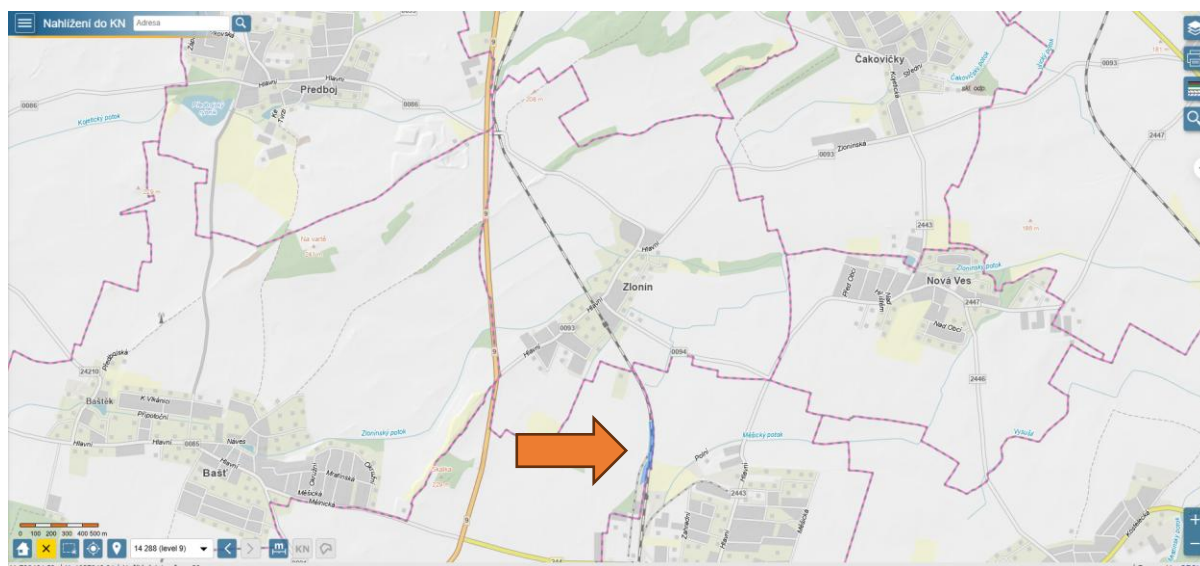
<sup>8</sup> “údržbou, rekonstrukcí, modernizací nebo optimalizací dráhy činnost související s výměnou nebo obnovou kolejového svršku, spodku a souvisejících zařízení, podbíjení a broušení kolejí, případně přidání koleje, předelektrizační úpravy, elektrizace dráhy nebo jiná související úprava.“

<sup>9</sup> <https://circabc.europa.eu/ui/group/3b48eff1-b955-423f-9086-0d85ad1c5879/library/a9f8a19a-fba5-440f-abf2-29d3f9ed7a63/details?download=true>

- [58] Požadujeme, aby byl Záměr posouzen jako nová stavba a hluková zátěž vyhodnocena s limity 60/55 dB dle NV 433/2022.
- [59] Požadujeme provést odbornou kvantifikaci zdravotní zátěže hluku na obyvatele podle mezinárodně uznávaných ukazatelů (DALY),<sup>10</sup> a řádně zohlednit synergické účinky hluku s ostatními environmentálními stresory (zejm. ovzduší).
- [60] Požadujeme návrhy eliminačních a kompenzačních opatření ke snížení hlukové zátěže Zájmového území.
- [61] Požadujeme, aby dodržování limitů podléhalo pravidelné verifikaci i po zprovoznění Záměru, s povinností doplnit příslušná eliminační a kompenzační opatření.

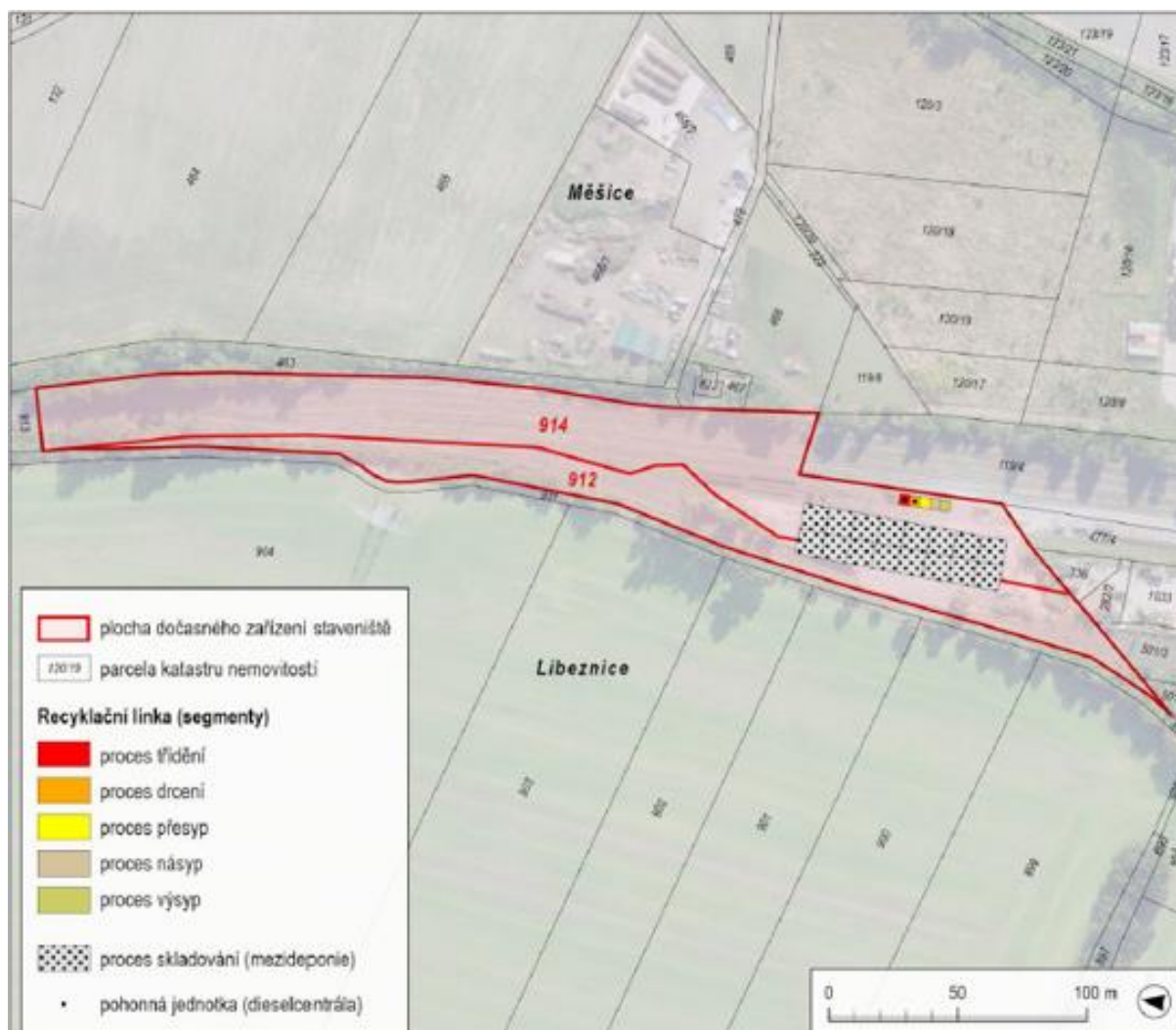
## VII. RECYKLAČNÍ LINKA LÍBĚZNICE

- [62] Součástí Záměru je Recyklační linka Líběznice. Je navržena na pozemku nádraží Měšice:

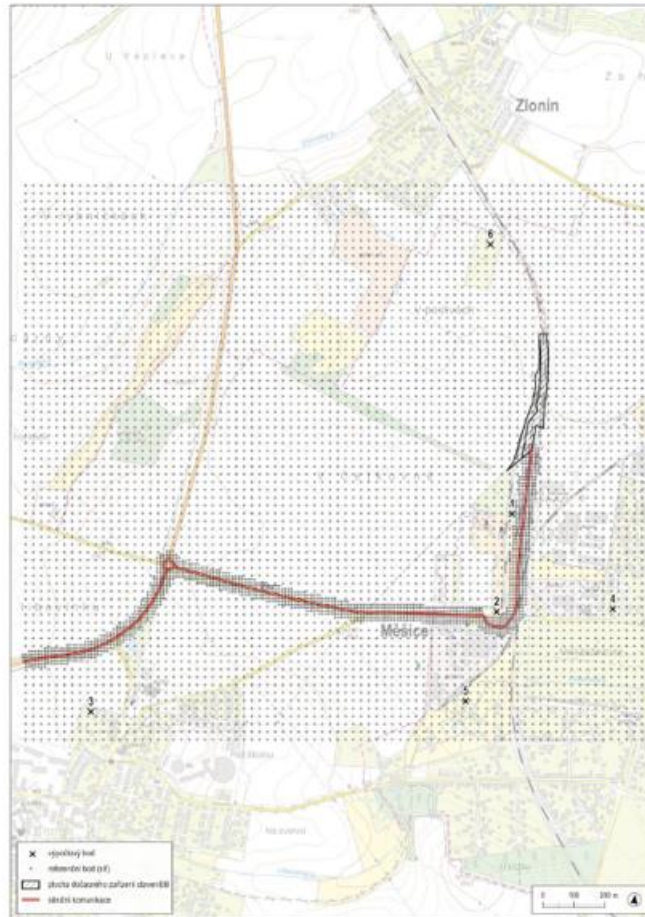


- [63] Detail umístění zde:

<sup>10</sup>[https://cs.wikipedia.org/wiki/Ztracen%C3%A1\\_l%C3%A9ta\\_%C5%BEivota\\_v\\_d%C5%AFsledku\\_nemoci](https://cs.wikipedia.org/wiki/Ztracen%C3%A1_l%C3%A9ta_%C5%BEivota_v_d%C5%AFsledku_nemoci)



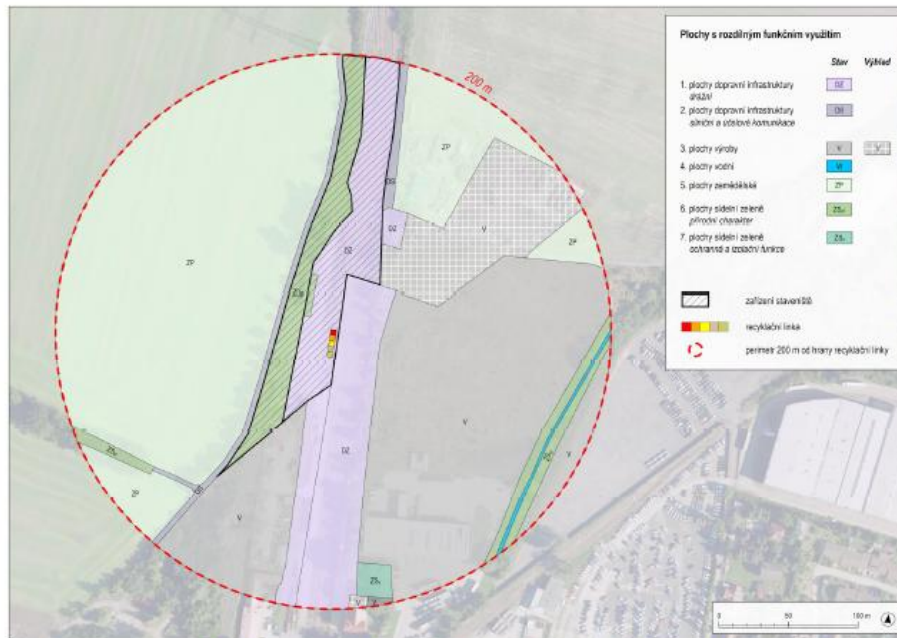
[64] Přesto nemá být doprava zajištěná po železnici. Dopravní obsluha zajišťována **nákladními vozidly** v následující trase:



Obrázek 7: Rozložení sítě referenčních bodů včetně výpočtových bodů obytné zástavby  
Podklad: © ČÚZK, ZTM 1 : 10 000; upraveno

¶

- [65] Recyklační linka bude sloužit k recyklaci materiálu ze štěrkového lože. **Celkem je k recyklaci určeno 40 tisíc tun** v průběhu 4 let – 2030, 2032, 2034, 2035 ročně 10 tisíc tun, vždy ve 2 měsících – denně 166 tun (doveze 10 až 15 aut podle nosnosti).
- [66] **Akustický výkon** recyklační základny byl stanoven na **117 dB**, a to na základě přímého akustického měření podobného zařízení v minulosti. Maximální intenzita automobilového provozu vyvolaná provozem recyklační základny **odpovídá 50 průjezdů TNV denně (RPDI) při zohlednění obousměrného provozu.**
- [67] Nejbližší obytná zástavba je přitom již cca 200 m od linky:



Obrázek 8: Struktura ploch s rozdílným způsobem využití ve vzdálenosti 200 m od recyklační linky  
Podklad: © ČÚZK, Ortofoto ČR; upraveno

- [68] S ohledem na parametry Recyklační linky Líbeznice, **kteřá je sama o sobě záměrem, který podléhá posouzení vlivů podle Zákona EIA** (recyklace – nakládání s odpady nad 10 tis/tun – Příloha č. 1 Zákona EIA), **požadujeme řádné rozpracování tohoto záměru a jeho plnohodnotné posouzení v rámci EIA.**
- [69] Tento záměr sám o sobě generuje významné zvýšení dopravní, imisní a hlukové zátěže v části Zdiby – Líbeznice, které nebylo nijak vyhodnoceno. Nejsou navržena žádná eliminační či kompenzační opatření.
- [70] Přestože má být Recyklační linka Líbeznice umístěna na železnici, v bezprostřední blízkosti nádraží Měšice, Dokumentace nenavrhuje dopravu železnicí, která se nabízí.

### **ZÁVĚR 6:**

- [71]** Požadujeme řádné vymezení a plnohodnotné posouzení záměru Recyklační linky Líbeznice v rámci dokumentace EIA, jakožto záměru nakládání s odpady nad 10 tis tun ročně podle Příloha 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.).

### **VIII. BEZPEČNOST PROVOZU**

- [72]** Podle článku 3 EU směrnice EIA má Dokumentace zohlednit vlivy Záměru včetně vlivu na nehodovost. Příloha IV (Information to be provided by the developer) požaduje, aby Dokumentace obsahovala informace o rizicích havárií a katastrof (např. v souvislosti s hromadnými haváriemi a přepravou nebezpečných látek), včetně opatření ke zmírnění těchto rizik. Dopravně-bezpečnostní aspekty (počet a charakter křížení, změny intenzit dopravy, typické konfliktní situace, riziko nehod s následkem pro zdraví, riziko havárií s únikem nebezpečných látek) jsou tudíž obligátní součástí posouzení EIA.
- [73]** Dokumentace proto z hlediska požadavku na posouzení vlivů záměru na obyvatelstvo a lidské zdraví z pohledu bezpečnosti provozu neobsahuje odpovídající věcné hodnocení.

### **ZÁVĚR 7:**

- [74]** Požadujeme 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.
- [74]** Požadujeme 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.**

## **IX. VLIVY NA VODNÍ REŽIM A GEOLOGICKÉ PROSTŘEDÍ**

- [75]** Stavba zasahuje do záplavového území Vltavy, Rokytky a dalších toků. Přesto, vodohospodářská část Dokumentace je zpracována pouze v obecné rovině a postrádá klíčové technické podklady. Chybí jakékoliv hydrotechnické výpočty, a především komplexní 2D matematický povodňový model.
- [76]** Dokumentace neobsahuje žádné konkrétní výpočty, které by ověřily kapacitu mostních objektů, propustků, přeložek vodních toků a zejména bezpečné převedení stoleté vody (Q100).
- [77]** Teprve po doplnění výše uvedených hydrotechnických výpočtů a 2D modelu bude možné spolehlivě prokázat, zda-li záměr nepovede k lokálnímu zhoršení odtokových poměrů při povodních a že kapacita mostních/propustkových objektů bude vyhovující.

### **ZÁVĚR 8:**

- [78]** Požadujeme vypracovat komplexní matematický (2D) povodňového modelu, který by současně zohlednil kumulativní a synergické vlivy existujících i plánovaných opatření a staveb.
- [79]** Požadujeme 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.
- [80]** EIA ve vodohospodářské části musí prokázat dodržení kapacity dle ČSN 73 6201.

## **X. VLIVY NA KLIMA**

- [81]** Dokumentace sice identifikuje hlavní klimatické projevy a rizika (růst teplot, vlny veder, extrémní srážky, povodně, sucho, eroze, mrazy atd.) a provádí jejich základní hodnocení prostřednictvím matice rizik, avšak celkově je klimatické posouzení nedostatečné.
- [82]** Prakticky všechna rizika jsou zařazena do kategorie „zanedbatelné“ bez podrobného zdůvodnění a odborných podkladů, chybí hodnocení zranitelnosti konkrétních částí stavby (vozovky, mosty, odvodnění, vegetace), klimatické scénáře nejsou promítnuty do návrhových parametrů, povodňové riziko je hodnoceno pouze podle historických norem a sucho je podceněno.
- [83]** Dále absentuje posouzení kumulativních dopadů s dalšími tlaky v území a závěr o absenci významných rizik je příliš kategorický vzhledem k dlouhé životnosti infrastruktury a existujícím nejistotám.

### **ZÁVĚR 9:**

- [84]** **Požadujeme 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.

## XI. ZÁVĚREČNÝ NÁVRH

- [85] S ohledem na výše uvedené zásadní právní, procesní, věcné a odborné vady, které znemožňují objektivní posouzení vlivů Záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, je předložená Dokumentace v této fázi **řízení neprojednatelná.**
- [86] Je zřejmé, že Dokumentace je **nedostatečná, neúplná a v klíčových oblastech postrádá důvěryhodné odborné podklady** nezbytné pro posouzení vlivů Záměru na životní prostředí a veřejné zdraví ve zjišťovacím řízení dle Zákona EIA a EU Směrnice EIA (2014/52/EU).
- [87] Zjišťovací řízení nemůže být na základě Dokumentace zahájeno, jelikož neposkytuje úplný, důvěryhodný a objektivní podklad k vydání závěru zjišťovacího řízení.
- [88] Jelikož nebyly splněny požadavky Zákona EIA k tomu, aby byl Záměr posouzen ve zjišťovacím řízení ve smyslu § 7 Zákona EIA, **požadujeme, aby byla Dokumentace Oznámení dle § 6 odst. 5 Zákona EIA vrácena Oznamovateli k přepracování.**

- [89] Požadujeme, aby přepracovaná a doplněná Dokumentace plně reflektovala a vypořádala veškeré požadavky a námitky uvedené **v ZÁVĚRECH 1 – 9 tohoto podání, které uvádíme jako samostatnou PŘÍLOHU 2 – ZÁVĚRY A POŽADAVKY.**
- [90] Teprve po předložení kompletní, odborně bezvadné a zákonným požadavkům vyhovující dokumentace bude možné v procesu posuzování vlivů na životní prostředí řádně pokračovat.

S úctou,

**Bank ID**



**KORIDOR D8, z.s.**

v zastoupení **Mgr. Beata Sabolová LL.M., advokátka**