



Městská část Praha – Ďáblice

Úřad městské části Praha – Ďáblice

Osinalická 1104/13, 182 02 Praha Ďáblice; tel. 283 910 723-4

e-mail: starosta@dablice.cz

Ministerstvo životního prostředí
Odbor výkonu státní správy I
Oddělení Praha
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10
IDDS: 9gsaax4

V Praze dne 9.10.2025

Naše sp. Zn.: 2281/2025_MCPD/206

Naše Č.j.: 2866/2025_MCPD

Vaše sp. Zn.: ZN/MZP/2025/210/399

Vaše Č.j.: MZP/2025/210/2753

Vyjádření k oznámení záměru RS 4 VRT Praha-Balabenka – sjezd Lovosice

1 Úvod

Dne 10. 9. 2025 byla na úřední desce hl. m. Prahy zveřejněna informace o oznámení záměru „RS 4 VRT Praha-Balabenka – sjezd Lovosice“ (dále jen „**Záměr**“) a dotčené osoby byly dle § 6 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (dále jen „**ZOPV**“) upozorněny na možnost podat vyjádření k oznámení Záměru nejpozději do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o oznámení Záměru.

Dle přílohy č. 1 ZOPV spadá Záměr do kategorie I, přičemž příslušným orgánem k posouzení Záměru je Ministerstvo životního prostředí (dále jen „**Ministerstvo**“) a posouzení vlivů záměru na životní prostředí podléhá Záměr vždy.

Městská část Praha – Ďáblice (dále jen „**Ďáblice**“) je dle § 3 písm. d) ZOPV dotčeným územním samosprávným celkem, neboť její správní obvod zčásti tvoří území dotčené Záměrem dle oznámení Záměru.

V souladu s § 6 odst. 6 ZOPV tak Městská část tímto podává v zákonem stanovené lhůtě vyjádření k oznámení Záměru.

2 Vyjádření k oznámení Záměru

Dle § 2 odst. 2 zákona č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze městské části pečují o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů; při plnění svých úkolů chrání též veřejný zájem vyjádřený v zákonech a jiných právních předpisech. Tímto veřejným zájmem může být mj. ochrana veřejného zdraví, ochrana životního prostředí, popř. ochrana některé ze složek životního prostředí.

Ďáblice se domnívají, že Záměr trpí následujícím nedostatkem a dále upozorňuje na konkrétní oblasti vlivů Záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, na které má být v dokumentaci kladen zvýšený důraz v souvislosti s veřejnými zájmy, které mají Ďáblice povinnost chránit:

2.1 Emisní zátěž dotčeného území

Ďáblice předně zdůrazňují potenciální vliv Záměru na veřejné zdraví obyvatel dotčeného území, kvalitu života v něm a vliv Záměru na životní prostředí spočívající ve zvýšení koncentrace emisí unikajících do ovzduší.

Záměr je potenciálním mobilním zdrojem znečišťování ovzduší dle § 2 písm. f) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, který v dotčeném území navýší koncentraci tuhých znečišťujících látek a zejména hluku a vibrací pocházejících nejen dočasně ze stavby Záměru, ale především z jeho následného provozu.

2.1.1 Hygienické limity hluku a vibrací

V Záměru jsou hygienické limity hluku zmíněny v kapitole „4 LIMITNÍ HLADINY HLUKU“ formou přehledu všech hygienických limitů hluku pro všechny hodnocené zdroje hluku. Konkrétní „projektované“ hygienické limity hluku ve venkovním chráněném prostoru staveb a vnitřním chráněném prostoru staveb pro hluk šířící se jiným způsobem, například podložím, nejsou v tomto odstavci (ani dokumentu) uvedeny.

Zpracovatel se nezmínil o hygienických limitech hluku v chráněném vnitřním prostoru staveb, který do hodnocených objektů proniká jiným způsobem než vzduchem, zejména konstrukcemi nebo podložím (tzv. „strukturální hluk“).

2.1.2 Metodika výpočtu

V Záměru použité metodiky pro výpočet šíření hluku jsou uvedeny v odstavci „5. Metodika“, který uvádí:

„Při hodnocení hlukové zátěže z dopravních zdrojů je nezbytné využívat standardizované a ověřené výpočetní metodiky, které zohledňují specifika daného typu dopravy, fyzikální charakteristiky šíření zvuku a aktuální technický stav infrastruktury. V této hlukové studii byly použity dvě metodiky – Schall 03 (2014) a CNOSSOS-EU, které představují uznávané nástroje pro modelování hluku z dopravních systémů v evropském kontextu.“

Hluk ze železniční dopravy byl ve hlukové studii počítán podle metody Schall 03 (2014), o které zpracovatel tvrdí: „Vhodnost metodiky Schall 03 (2014) je pro hodnocení hluku ze železniční dopravy ověřena mnoha ověřovacími měřeními za plného provozu, je spolehlivá a robustní.“

Dále je v rámci dokumentu u hluku ze železniční dopravy uvedeno: „Pro zjištění hluku z železniční dopravy byla použita německá výpočtová metodika Schall 03 (2014) s přírůbky pro nákladní vozy uvedenými v následující tabulce.“

Tab. 13 - Přizpůsobení výpočtového modelu provozovaným nákladním soupravám

železniční vagon	brzdy	použité přizpůsobení	
		uvažovaná délka	počet náprav
nákladní vůz CAT10	kovové špalky	18 m	2
nákladní vůz CAT10	kompozitní špalky	18 m	3

V Záměru se v kapitole „3 VSTUPNÍ ÚDAJE“ v odstavci „3.4 Měření hluku“ uvádí: „Pro správné nastavení výpočtového modelu bylo provedeno měření hluku na obdobné provozované trati. Měření proběhlo ve Francii poblíž města Saverne, kde byly během měření zaznamenány průjezdy souprav projíždějící rychlostí až 320 km/h. Podrobné informace o provedeném měření hluku a samotných výsledcích jsou uvedeny v protokolu o zkoušce č.22/20.“. „Měření hluku v mimopracovním prostředí“ č.: 22/20. ze dne 30. 4. 2021 vystavený Akustickou laboratoří (L1750) společnosti Ecological Consulting a. s. (Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc) neuvádí změřená či vyhodnocená spektra hluku měřených souprav pohybujících se na trati TGV poblíž města Saverne. Bez znalosti spekter hluku nemůže být „správné nastavení výpočtového modelu“ pro výpočet šíření hluku dostatečně relevantním způsobem provedeno.

V rámci hodnocení dopadu hluku z provozu záměru „RS 4 VRT Praha-Balabenka - sjezd Lovosice“ jsou pro různé zdroje hluku užity různé metodiky a norma pro výpočet šíření hluku. To vše bez odůvodnění, pouze s konstatováním vhodnosti robustnosti apod. použitých metodik a normy. Zpracovatel mohl pro všechny zdroje hluku použít jedinou metodiku, a to CNOSSOS: „Směrnice komise 2021/1226 ze dne 21. prosince 2020, kterou se pro účely přizpůsobení vědeckému a technickému pokroku mění příloha II směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES, pokud jde o společné metody hodnocení hluku“ (28. 7. 2021 CS Úřední věstník Evropské unie L 269/65).

Po posledním kole Strategických hlukových map jsou v této metodice vyzkoušeny i aplikace úprav v rámci parametrů zadávaných zdrojů hluku řešených metodikou CNOSSOS zohledňující individuální specifikace zdrojů hluku provozovaných v České republice (CNOSSOS-CZ) a to jak ze silniční, tak i železniční dopravy.

V Záměru se v kapitole „6 VÝPOČTY“ v odstavci „6.1 Postup výpočtů“ uvádí: „1. Na základě přímého akustického měření jsou stanoveny hlučnosti jednotlivých typů vlakových souprav“.

Zpracovatel hlukové studie nikde nepublikoval, jakým postupem byly „stanoveny hlučnosti jednotlivých typů vlakových souprav“ a jakým způsobem „tyto hlučnosti“ adaptoval do metodiky Schall 03 (2014). Tato skutečnost naprosto znemožňuje jakoukoli kontrolu validnosti „stanovení hlučnosti jednotlivých typů vlakových souprav“.

V Záměru v téže kapitole je rovněž uvedeno: „Nastavení výpočtového modelu, respektive modelovaných souprav bylo upraveno na základě výsledků měření hluku v běžném provozu na vysokorychlostní trati ve Francii.“.

Zpracovatel hlukové studie nikde nepublikoval, a v dokumentu neuvedl, jakým postupem stanovil „Nastavení výpočtového modelu, respektive modelovaných souprav“. Tato skutečnost naprosto znemožňuje jakoukoli kontrolu validnosti „Nastavení výpočtového modelu, respektive modelovaných souprav“.

2.1.3 Vibrace a strukturálního hluku

V Záměru se v kapitole „8 VIBRACE“ mimo jiné uvádí: *„Šíření vibrací od navrhovaných staveb predikovat nelze. Vysokorychlostní trať je však dopravní síť, která je vybudována a provozována v té nejvyšší kvalitě, aby mohlo být dosahováno maximálních návrhových rychlostí. Tomu musí také odpovídat kvalita provozovaných souprav. Kombinace kvalitní železniční trati vybudované s maximálně možnou přesností a vlakových souprav nejvyšší kvality znamená minimální otřesy i při nejvyšších rychlostech. Konstrukce VRT musí být i během jejího provozování průběžně kontrolována a udržována v bezchybném stavu. Z výše uvedených důvodů se nepředpokládá šíření vibrací v okolí vysokorychlostní trati. Pro ověření šíření vibrací v okolí VRT bylo provedeno akreditované měření vibrací přenášených na člověka - vibrace v budovách od pojezdů vlakových souprav na vysokorychlostní trati v běžném provozu. Detailní výsledky měření jsou uvedeny v protokolu o zkoušce č. 22/39 (Ecological Consulting a. s. 2022). Protokol o zkoušce č. 22/39 (Ecological Consulting a. s. 2022) prokázal nepřekračování limitů pro obytné místnosti u objektu již ve vzdálenosti 9 metrů od osy nejbližší koleje.“*

Tvrzení, že: „Šíření vibrací od navrhovaných staveb predikovat nelze“, není pravdivé (viz například dokument „Hluková studie“ z 06/2025 vypracovaného společností SUDOP PRAHA a.s. (Olšanská 2643/1a, Žižkov, 13000 Praha 3) zpracovaný pro „RS 1 VRT Praha - Běchovice – Poříčany – Světlá nad Sázavou“; a velké množství touto problematikou se zabývajících publikací).

Z fotodokumentace uvedené v protokolu o zkoušce č. 22/39 vyplývá, že měření vibrací bylo provedeno na fundamentu betonového bloku vylitého před vchodem do nějakého typu drážního objektu. Takto zvolené měřicí místo (navíc jediné měřicí místo), které rozhodně nutně nemusí být spjaté s „rostlým terénem“ tedy podloží, kterým se vibrace šíří, neumožňuje opodstatněně vyslovit tezi: „Protokol o zkoušce č. 22/39 (Ecological Consulting a. s. 2022) prokázal nepřekračování limitů pro obytné místnosti u objektu již ve vzdálenosti 9 metrů od osy nejbližší koleje.“

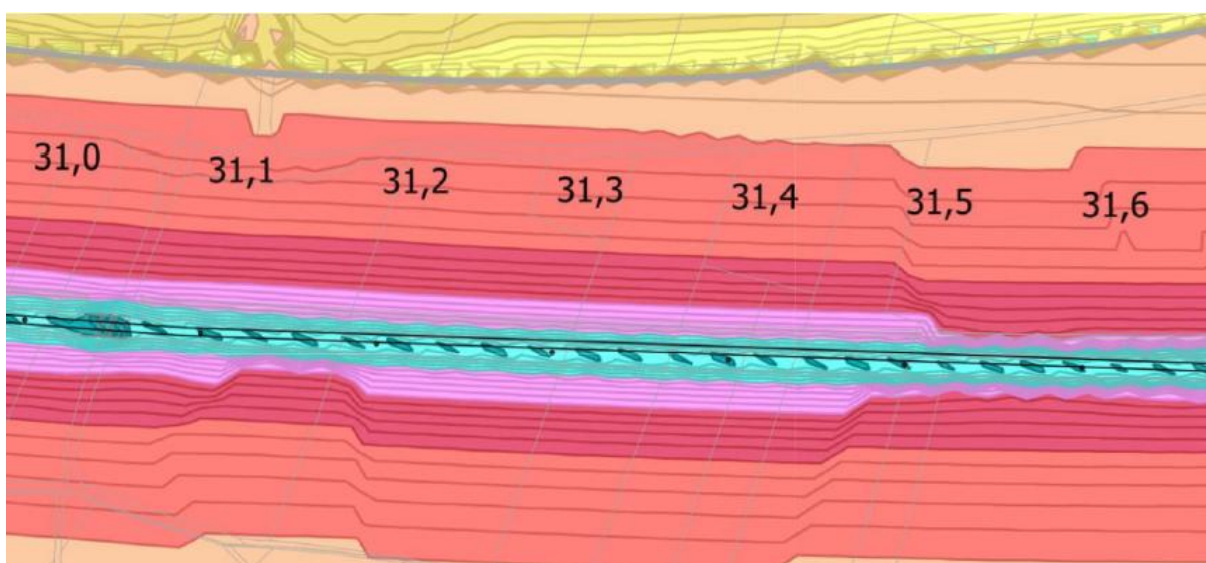
Dále de v kapitole uvádí: *„Nad uvažovanou trasou Střížkovického tunelu se nachází zástavba, proto musí být použita opatření dle poskytnuté francouzské metodiky, aby bylo omezeno šíření strukturálního hluku do objektů nad tunelem. Nejlepší řešení je formou prevence vzniku vibrací, což vyžaduje samotná konstrukce trati. Ta musí splňovat přísné nároky na rovinatost, stejně jako musí být odpovídající stav provozovaných souprav (provoz souprav s opotřebenými železničními koly je nepřijatelný). V rámci další prevence (ze strany bezpečnosti) je doporučeno v tunelech doplnit konstrukci otevřeného šterkového lože antivibračními rohožemi. Tímto dojde k oddělení samotné konstrukce tunelu a kolejového svršku a bude docíleno zamezení šíření vibrací z jízdní dráhy do vlastní konstrukce tunelu a dále do terénu.“*

Doplnění konstrukce otevřeného šterkového lože o antivibrační rohože může být (nikoli bude) dostatečným opatřením proti vibracím působeným v obytných prostorech na člověka. S vysokou pravděpodobností však nemusí být dostatečným technickým opatřením pro šíření hluku do interiérů dotčených staveb jiným způsobem než vzduchem, například podložím (tedy „strukturálním hlukem“).

Záměr otázky rizika „strukturálního hluku“ v interiérech provozem záměru dotčených objektů s vnitřním chráněným prostorem staveb vůbec neřeší.

2.1.4 Mapy hlukových pásem

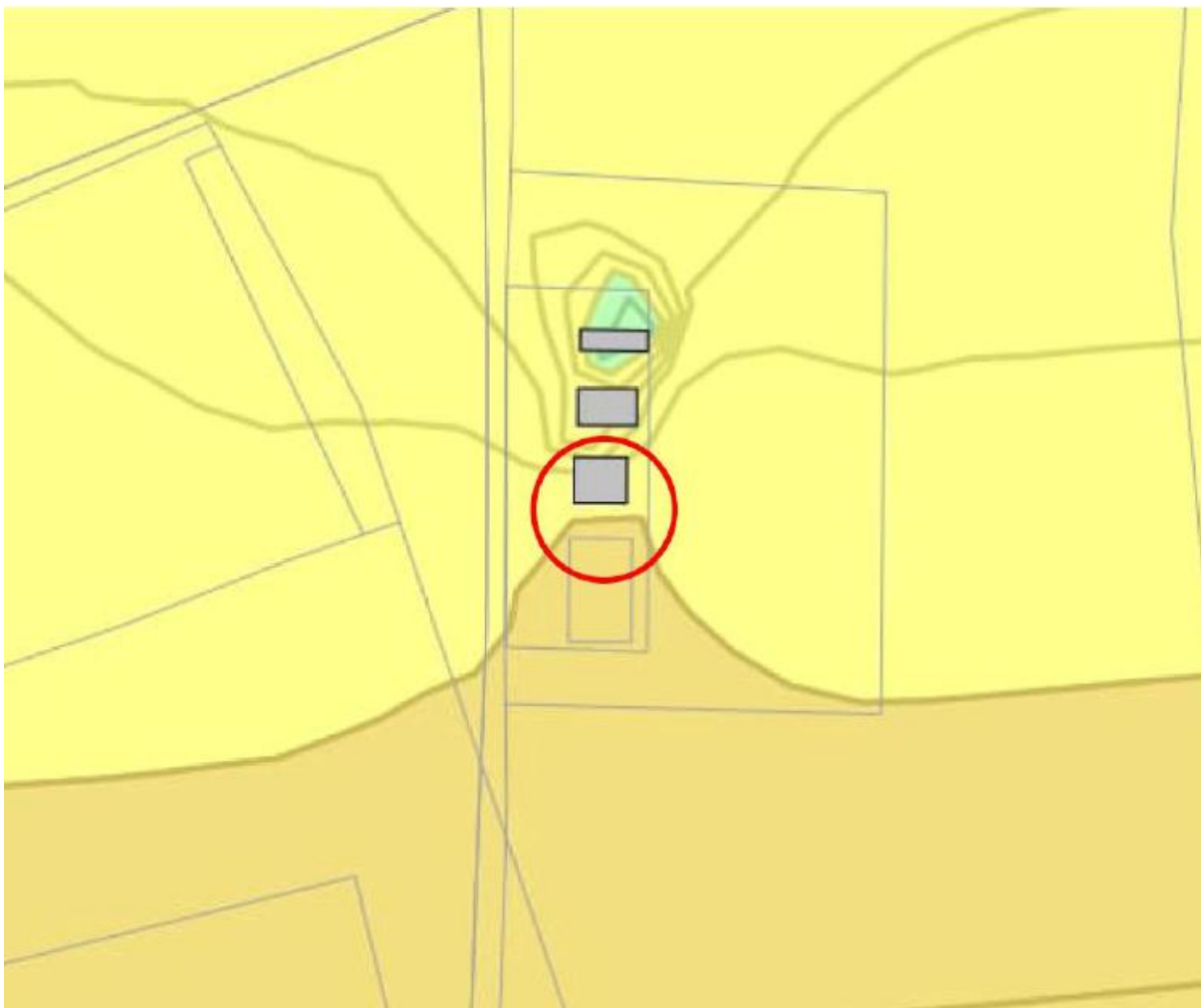
Záměr nikde neuvádí krok výpočtové sítě užitý při výpočtu map hlukových pásem, ale z uvedených obrázků map hlukových pásem, viz například následující výřez obrázku na straně 44, vyplývá, že nebyl užit krok výpočtové sítě 10 x 10 m (ale 20 x 20 m).



V rámci výpočtů hlukových map není opodstatnitelné použití jiného kroku výpočtové sítě než 10 x 10 m. Užití kroku 10 x 10 m (obvyklý standardní krok výpočtů map hlukových pásem používaný například v rámci strategického hlukového mapování) je pouze otázkou doby výpočtu sestavených modelů, potažmo výkonu k výpočtům použitého PC.

Zpracovatel Záměru v kapitole „5 METODIKA“ mimo jiné uvádí: „Výsledné hodnoty výpočtových bodů jsou korigovány na vliv odrazů od fasád objektů, před kterými jsou umístěny. Hladiny akustického tlaku jsou stanoveny pro dopadající zvukovou vlnu, což umožňuje použitý software.“ a v kapitole „6 VÝPOČTY“ odstavci „6.2 Nastavení výpočtového modelu“ uvádí: „Pro nastavení modelu jsou použity hodnoty z přímého akustického měření nekorigované na vliv odrazů od fasády a také výpočtový model pro měření zohledňuje vliv odrazů!“.

Výše uvedené deklarace ne zcela korespondují s výstupy předložených map hlukových pásem, viz následující výřez z obrázku uvedeném na straně 36, kde odskok izofony od čelní fasády objektu naznačuje nastavení výpočtu bez zohlednění odrazu hluku od fasády.



Podobných případů je možné v rámci publikovaných map hlukových pásem najít mnoho.

2.1.5 Souhrn

Dokument „Hluková studie“, srpen 2025 vypracovaného společností Ecological Consulting a. s. se snaží vzbudit pocit, že se všem oblastem hodnocení vlivu záměru „RS 4 VRT Praha-Balabenka - sjezd Lovosice“ na hlukovou situaci a potažmo i na situaci vibrací v jeho okolí dostatečně věnoval a všechny otázky této problematiky řešil a vyřešil. Dokument je postaven na souvislé řadě deklarací, bez možnosti jejich ověření či kontroly. Buď se s jeho obsahem, s důvěrou ve schopnosti zpracovatele, ztotožníte, nebo „máte smůlu“ (deklarace totiž nemáte možnost prověřit/ověřit).

Nelze tak zhodnotit, zda dokument v rámci procesu stanovení vlivu stavby na okolí záměru „RS 4 VRT Praha-Balabenka - sjezd Lovosice“ skutečně zhodnotil všechny očekávatelné akustické aspekty provozu hodnoceného záměru a zhodnotil jejich vliv na jeho okolí.

2.2 Dopravní situace v dotčeném území

Ve smyslu ochrany veřejného zdraví a všestranného rozvoje území svého obvodu Ďáblice dále poukazují na to, že oznámení Záměru neobsahuje kompletní dopravní řešení v dotčeném území.

V návaznosti na realizaci Záměru je dle Ďáblic třeba dořešit:

- jeho provázanost na pražský okruh, a to zejména v souvislosti se zprovozněním úseků SOKP 519 a SOKP 520 a plynulostí provozu na nich;
- posouzení vlivů Záměru na dopravní situaci v jeho širším okolí, zejména pak na ulice Kostecká a Cukrovarská, které jsou podle dopravních modelů negativní a dle názoru Ďáblic vylučují, aby v místě vyústění Střížkovského tunelu mezi odbočkou Balabenka a železniční stanicí Praha-Sever byla rezerva pro šestikolejné nádraží se dvěma ostrovními nástupišti, se kterým Záměr výhledově počítá. Takové nádraží zejména v porovnání s původním stavem Záměru plánovaným při zprovoznění, kdy půjde pouze o nouzovou stanici s jednou kusovou kolejí a jedním nástupištěm, značně zatíží přilehlé místní komunikace zvýšenou hustotou dopravy. S ní spojené jsou dále vyšší riziko pro místní obyvatele z hlediska bezpečnosti, problematická parkovací situace, zvýšené nároky na obslužnost městskou hromadnou dopravou, nároky na úklid přilehlých komunikací a další.
- kolizi Záměru se studií nové tramvajové tratě mezi Ďáblicemi a Letňany, kterou oznámení Záměru vůbec neřeší.

2.3 Ochrana přírody a krajiny

Ďáblice dále poukazují na hned několik složek životního prostředí, na které má Záměr zcela zásadní vliv a k jejichž ochraně směřuje veřejný zájem chráněný Ďáblicemi.

2.3.1 Vliv Záměru na vodní zdroje

Zásadní nedostatky Záměru spatřují Ďáblice v posouzení jeho vlivů na hladinu spodních vod.

Technologie TBM použitá pro hloubení Střížkovského tunel v úseku Balabenka – Letňany realizovaná v hloubce 30–50 m pod povrchem může výrazně porušit významnou zvodň, která se nachází v hloubce od 15 m pod povrchem a vodní režim Mratínského potoka. Ďáblice proto požadují doplnit dokumentaci Záměru o hydrogeologický posudek hladiny spodních vod celé severní terasy, včetně pasportu stávajících vodních zdrojů, aby bylo zajištěno, že Záměr bude mít nejen vhodné technické řešení, ale že při jeho realizaci nedojde k poklesu hladiny spodní vody významné zvodně a ohrožení prameniště Mratínského potoka.

Ďáblice zároveň za účelem ochrany vodních zdrojů v dotčeném území požadují hospodaření s dešťovou vodou v souladu s usnesením Rady městské části Praha-Ďáblice č. 126/23/RMČ ze dne 22. 3. 2023 zejména, co se týče požadovaného objemu retenčních nádrží v rámci Záměru. Zároveň požadují odvedení retenčních nádrží Záměru nikoliv do Mratínského potoka přímo, ale až za oblast Blat obdobně jako jsou řešené retenční nádrže přilehlého pražského okruhu.

2.3.2 Vliv záměru na půdu

Realizací Záměru dojde zároveň k rozsáhlému vytěžení půdy. Oznámení záměru počítá s jeho umístěním z velké části na pozemcích zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“), v menší míře na pozemcích určených k plnění funkce lesa. Dle oznámení záměru „*důvodem je snaha oznamovatele o co nejmenší rozsah demolice objektů v intravilánu obcí a o co nejmenší zatížení obyvatel negativními vlivy záměru na jednotlivé složky životního prostředí na straně jedné a ohledy na zvláště chráněné části přírody a významné krajinné prvky na straně druhé.*“ Oznámení záměru počítá s trvalým odnětím ZPF v rozsahu 3 274 806 m². Ďáblice proto považují za nutné do Záměru zahrnout i terénní úpravy jeho okolí tak, aby byly v co největší míře potlačeny negativní vlivy Záměru na všechny složky životního prostředí a za tímto účelem navrhuje mj. vybudování krajinného parku Na Pramenech a dodržet principy studie, kterou k jeho vybudování vypracovaly společně Městské části Praha Čakovice a Ďáblice.

2.3.3 Vliv Záměru na prostupnost dotčeného území

Dle Oznamovatelem doloženého přírodovědeckého průzkumu z 19. 6. 2025 „*území dotčené připravovanou stavbou „RS 4 VRT Praha-Balabenka – sjezd Lovosice“ lze označit za floristicky i faunisticky hodnotné. Přestože je většina trasy zamýšlena po intenzivně využívané orné půdě, dotčeny budou i přírodní nebo přírodě blízké typy biotopů.*“ Návrhem Záměru je však výrazně omezena migrační prostupnost dotčeného území.

Dle § 44a zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny orgány územního plánování a stavební úřady vykonávají svoji působnost tak, aby byly zachovány a vytvářeny optimální ekologické funkce zvláště chráněných území a jejich ochranných pásem, prostupnost krajiny a aby byla zachována a podporována biologická rozmanitost.

Zároveň Ďáblice požadují doplnění Záměru o ekodukty alespoň v rozsahu navrhovaném doloženým přírodovědeckým průzkumem a dořešit pěší a cyklistické trasy přes Záměr tak, aby byly zachovány místní poměry.

2.4 Návrh na zpracování variant Záměru

S ohledem na vše shora uvedené mají Ďáblice za to, že je nepřijatelné, aby byl Záměr zpracován pouze v jedné variantě a trvá na tom, aby byl Záměr zpracován minimálně ve čtyřech variantách, a to:

- I. Varianta 1 – tzv. nulová varianta a posouzení vlivů nerealizace Záměru na životní prostředí, zejména v souvislosti se zvýšenou hlukovou a světelnou zátěží.
- II. Varianta 2 – stávající varianta upravená z důvodu snížení hlukové zátěže dotčeného území a navýšení jeho prostupnosti tak, aby železniční stanice Praha – Sever byla plně zakrytá, případně tunelová, a zároveň došlo k posunutí portálu severním směrem a doplnění dokumentace o návrh vedení lávky z Letňan do Ďáblic.
- III. Varianta 3 – stávající varianta se zvýšením nivelety nad hladinu spodní vody v dotčeném území tak, aby záměr neohrozil prameniště Mratínského potoka.
- IV. Varianta 4 – stávající varianta, která je dle výše uvedeného pro Městskou část neakceptovatelná.

Ďáblice dále trvají na tom, že nejvhodnějším řešením Záměru, ať už v jakékoli z variant 2–4, je vzhledem k emisní zátěži vyplývající ze samotné výstavby jeho realizace až po dokončení úseku „D0 520 Běchovice – Satalice“ pražského okruhu, jehož uvedení do provozu se plánuje na rok 2028.

Dle nálezu Ústavního soudu ze dne 12. 10. 2001, sp. zn. Pl. ÚS 24/2000, „*cílem zákona o posuzování vlivů na životní prostředí je usměrňovat ekonomické zájmy podnikajících osob v přijatelné míře tak, aby ochrana životního prostředí byla zohledněna.*“ Ústavní soud tímto zdůrazňuje, že účelem posuzování vlivů záměru na životní prostředí není pouze tyto vlivy popsat, ale především najít takové řešení záměru, které má na životní prostředí negativní vlivy nejméně.

Ďáblice proto Ministerstvu navrhuje, aby Oznamovateli do dalšího stupně posuzování Záměru dle ZOPV navrhlo zpracování výše uvedených variant řešení Záměru dle § 7 odst. 8 ZOPV a doplnění dokumentace k Záměru o výše navrhované podklady.

S pozdravem

Ing. Mgr. Martin Tumpach
starosta