

Praha dne 13.10.2025

Č. j.: MZP/2025/210/3277

Sp. zn.: ZN/MZP/2025/210/333

## **ROZHODNUTÍ**

### **ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ – DORUČOVANÉ VEŘEJNOU VYHLÁŠKOU**

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy I (dále jen „ministerstvo“ nebo „MŽP OVSS I“) jako příslušný správní orgán podle § 21 písm. c) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“) na základě informací uvedených v oznámení záměru, písemných vyjádření dotčených územních samosprávných celků, dotčených správních úřadů, a na základě zjišťovacího řízení provedeného v souladu s § 7 zákona EIA a podle zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu EIA rozhodlo podle ust. § 7 odst. 6 citovaného zákona, že záměr

#### **„Rekonstrukce úseku odbočka Rokytka – Praha-Holešovice (mimo) – I. etapa“**

**nemůže mít významný vliv** na životní prostředí a **nebude** posuzován podle zákona EIA.

#### **Identifikační údaje**

##### ***Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1:***

„Rekonstrukce úseku odbočka Rokytka – Praha-Holešovice (mimo) – I. etapa“

Záměr naplňuje ust. § 4 odst. 1 písm. b) zákona EIA, a to jako významná změna záměru uvedeného v bodě 44 (Celostátní železniční dráhy) zařazeného v příloze č. 1 výše uvedeného zákona.

##### ***Kapacita (rozsah) záměru:***

Předmětem záměru je rekonstrukce železniční trati v úseku odbočka Rokytka – Praha Holešovice v žkm 2,200 – 3,700. Předmětem stavby je rekonstrukce železničního svršku včetně kolejových spojek č. 1-2 a 3-4 v ŽST Praha-Holešovice a železničního spodku v daném úseku, rekonstrukce železničního mostu v ev. km. 2,502 (v ul. Bulovka), železniční estakády nad Vltavou

Ministerstvo životního prostředí

Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111

[www.mzp.cz](http://www.mzp.cz)

[posta@mzp.cz](mailto:posta@mzp.cz)

ISDS: 9gsaax4

1/25

v ev. km 3,346, železničních propustků v ev. km 2,670 a v ev. km 3,105 a opěrné zdi podél Povltavské ulice v žkm km 2,308 – 2,482. Součástí stavby je i oprava železničního tunelu v žkm 2,724 – 3,055, zárubní zdi v žkm 2,658 – 2,724 a opěrné zdi v žkm 2,710 – 2,724 u portálu tunelu.

Na základě akustické studie bude vybudována nová protihluková stěna (dále jen „PHS“) na železniční estakádě v žkm 3,440 – 3,550. Popsané stavební úpravy si vyžádají zásah do železniční technologie – přeložku zabezpečovacích, sdělovacích a silnoproudých kabelů a také úpravu zařízení stanice. S posunem kolejových spojek bude nutné přemístit i seřadovací návěstidla a upravit elektrický ohřev výměn.

**Umístění záměru:**

Kraj: Hlavní město Praha

Obec: Praha – Holešovice, Praha-Libeň

k.ú.: Holešovice [730122], Libeň [730891],

**Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:**

Záměr je první částí stavby „Rekonstrukce úseku odbočka Rokytka – Praha-Holešovice (mimo)“ celostátní dráhy, která je zařazena do Transevropské dopravní sítě TEN-T. Stavba byla rozdělena z důvodu výstavby „Městského okruhu v Praze“, přičemž druhá etapa bude realizována až po jeho výstavbě. Počátek záměru je v k. ú. Libeň (železniční km 2,2) v úseku trati vedené podél zahrádkářské kolonie Na Korábě, trať je dále vedena cca 300 m v tunelu pod Bílou skálou a následně přes železniční most přes Vltavu do železniční stanice Praha-Holešovice (žel. km 3,7). Celková délka rekonstruovaného úseku trati je tedy 1,5 km.

Předmětem stavby je snížení hlukové zátěže a vibrací vznikajících při provozování trati. Dále dojde k rekonstrukci železničního svršku a spodku, rekonstrukci železničních mostů (mostu v ul. Bulovka a mostu nad Vltavou), propustků a opěrných zdí. Součástí stavby je i oprava železničního tunelu, zárubní a opěrné zdi u portálu tunelu a přeložky a úpravy železniční technologie, sdělovacího a zabezpečovacího zařízení.

Realizace záměru je nezbytná kvůli obnově zastaralého technického stavu železniční trati a souvisejících zařízení. Rekonstrukce svršku a spodku spolu s výstavbou PHS povede ke snížení hlukové zátěže. Oprava mostních objektů zajistí jejich dlouhodobou funkčnost a zvýší bezpečnost, neboť v současnosti je nutné používat provizorní opatření proti pádu šterku. Po modernizaci dojde ke zvýšení bezpečnosti železniční dopravy, lepší ochraně cestujících i komfortu cestování. Záměr dále řeší nevyhovující stav kabelových tras zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. Projekt je navržen pouze v jedné variantě.

Z hlediska kumulativních vlivů jsou níže uvedené záměry připravovaných nebo zvažovaných záměrů, které by mohly působit významnou kumulaci vlivů na obyvatelstvo či životní prostředí, které jsou oznamovateli známy. Při další výstavbě v okolí, je nutné věcné, časové i technické koordinace stavebních aktivit k minimalizaci negativních vlivů.

- DOZ Praha-Uhřetěves – Praha hl.n. – Praha Vysočany (stavba v realizaci)
- ETCS v uzlu Praha (ZP schválen 08/2020 v CK MD. Stavba nebude dále sledována jako samostatná akce, bude rozdělena na etapy:
  - První dvě etapy: ETCS Praha-Uhřetěves – Praha hl. n. (mimo) a ETCS Milovice – Praha hl. n. (mimo)
  - Další etapy: Praha hl. n. (mimo) – Smíchov/Krč – Praha Radotín a Praha hl. n.,
- Modernizace – Masarykovo n., Bubny s předpokládanou realizací po roce 2025
- ETCS Kralupy n. VI. – Praha – Kolín (stavba v realizaci, předpoklad dokončení 01/2026)
- Modernizace a dostavba žst. Masarykovo nádraží (předpoklad realizace 01/2024–12/2026)
- Modernizace trati Praha-Bubny (včetně) – Praha-Výstaviště (včetně) Modernizace a novostavba trati Praha-Veleslavin (včetně) – Praha-Letiště Václava Havla (včetně)
- Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice, I. Stavba (ve fázi DÚR, předpoklad realizace 06/2025–8/2028)
- Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně) (v realizaci, předpoklad dokončení 02/2024)
- Rekonstrukce kolejí ve vinohradských tunelech (ve fázi DUSP, předpoklad realizace 01/2026–06/2033)
- Zvýšení trakčního výkonu TNS Balabenka (probíhá příprava DSP, předpoklad realizace 07/2021–06/2024)
- Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha – Drážďany
- Územně technická studie železniční zastávky v prostoru Balabenka – U Kříže (09/2018)
- Studie proveditelnosti ŽUP (zahájeno 01/2021)
- Městský okruh 0094 Balabenka – Štěrboholská radiála (DÚR k projednání 09/2022, předpoklad realizace po roce 2025)
- Městský okruh 0081 Pelc Tyrolka – Balabenka (DÚR k projednání 09/2022, předpoklad realizace po roce 2025)
- Libeňská spojka 8313 U Kříže – Vychovatelna (DÚR k projednání 09/2022, předpoklad realizace po roce 2025)

- Stavba MO č. 0081 v úseku Pelc-Tyrolka-U Kříže, zařízení staveniště, průzkumná štola.

### **Stručný popis technického a technologického řešení záměru:**

Záměr spočívá v rekonstrukci železniční trati Praha-Libeň – Praha-Holešovice zahrnuje komplexní modernizaci železničního svršku, spodku, mostních objektů, tunelu, trakčního vedení i nezbytných prvků zabezpečovací a sdělovací technologie. Hlavním cílem je zvýšení spolehlivosti a bezpečnosti provozu, prodloužení životnosti tratě a zlepšení technických parametrů pro budoucí dopravní potřeby.

V úseku mezi Libní a Holešovicemi dojde k výměně stávajících kolejí a pražců za nový systém s bezстыkovou kolejí na betonových pražcích a kolejnicích typu 60 E2. Kolejové lože bude kompletně nahrazeno novým materiálem a současně budou upraveny osově vzdálenosti kolejí v návaznosti na polohu kolejových spojek. Spodní stavba bude dotčena pouze částečně, zejména v souvislosti s odvodněním a reprofilací příkopů. Zajistí se také odstranění náletových dřevin v ochranném pásu trati. Ve stanici Praha-Holešovice budou rekonstruovány kolejové spojky, které budou nově osazeny na betonových pražcích, a osová vzdálenost kolejí bude upravena podle platných norem.

Součástí stavby je rovněž sanace skalního zářezu v km 2,250–2,430, kde bude svah zbaven náletové vegetace a sutí a bude zajištěna jeho stabilizace. Tunel mezi Libní a Holešovicemi projde rozsáhlou opravou zahrnující doplnění svodnic k odvedení průsaků, sanaci výluhů a trhlin, vyčištění odvodňovacích konstrukcí, doplnění chybějících kabelových zakrytí a sjednocení povrchu ostění včetně obnovy bezpečnostního značení.

Mostní objekty projdou rekonstrukcí mostního svršku, opravou odvodnění, sanací betonových konstrukcí i kamenného obložení a doplněním nových přechodových zídek. Na mostě v km 3,346 bude navíc osazena protihluková stěna o délce 106 m a výšce 2,5 m s kombinací betonových a průhledných prvků. Stávající propustky budou nahrazeny novými prefabrikovanými konstrukcemi, opěrné a zárubní zdi projdou sanací, reprofilací a doplněním odvodnění.

V rámci technologické části bude upraveno trakční vedení mezi Libní a Holešovicemi. Nově budou vybudovány trakční podpěry a provedena výměna vodičů včetně instalace obcházečích kabelového vedení v tunelu. V návaznosti na nové koleje a kolejové spojky bude trakční vedení přizpůsobeno novému uspořádání. Zabezpečovací zařízení ve stanici Praha-Holešovice bude upraveno tak, aby odpovídalo změněné poloze výhybek a návěstidel. Instalovány budou nové elektromotorické přestavníky, doplněny snímače a přesunuty balízy systému ETCS. Současně bude posunuta a přizpůsobena kabelizace. V souvislosti s rekonstrukcí mostů dojde k přeložce metalických a optických sdělovacích kabelů, které budou dočasně vedeny v provizorních chráničkách a následně uloženy do nových kabelových žlabů. Kamerový systém bude přemístěn na nové trakční podpěry, přičemž jeho funkčnost bude zachována.

Organizace výstavby je navržena tak, aby byl maximálně zachován železniční provoz a zároveň nedocházelo k nadměrnému zatěžování okolí. Stavební práce spojené s vyšší hlučností budou probíhat pouze ve dnech pracovního týdne a v denní době. Dodržována budou opatření proti prašnosti, kontaminaci půdy či vod a proti šíření invazních druhů rostlin. Veškerá zařízení staveniště budou po dokončení uvedena do původního stavu, bude zajištěn biologický dozor a zvláštní pozornost bude věnována ochraně živočichů při provádění zemních prací.

Výsledkem stavby bude modernizovaný traťový úsek s vyšší spolehlivostí, lepším odvodněním, novými kolejovými konstrukcemi, bezpečnějšími mosty a propustky, sanovaným tunelem a plně funkčním trakčním a zabezpečovacím zařízením, které zajistí spolehlivý provoz železniční dopravy mezi Praha-Libeň a Praha-Holešovice.

V roce 2027 budou realizovány dokončovací práce.

**Předpokládané zahájení:** 02/2026

**Předpokládané dokončení:** 12/2027

**Oznamovatel:** Správa železnic, státní organizace  
Dlážděná 1003/7  
110 00 Praha 1  
IČO: 70994234

**Zpracovatel oznámení:** SAGASTA s.r.o.  
RNDr. Jaroslav Bosák  
Novodvorská 1010/14  
142 00 Praha 4

## O d ů v o d n ě n í

### **1. Odůvodnění vydání rozhodnutí a úvahy, kterými se příslušný úřad řídil při hodnocení zásad uvedených v příloze č. 2 k tomuto zákonu:**

V průběhu zjišťovacího řízení nebyla identifikována možnost významných negativních vlivů předmětného záměru, které by vylučovaly možnost realizace tohoto záměru nebo nezbytnost stanovit jakákoliv opatření pro fázi výstavby a následného provozu záměru. K tomuto závěru dospělo ministerstvo na základě předloženého oznámení, které se podrobně zabývalo nejproblematictějšími aspekty realizace záměru. Z doložených podkladů je patrné, že nejvýznamnější vlivy mohou vznikat ve fázi výstavby v oblasti ochrany ovzduší a působení vibrací. Tyto vlivy budou působit pouze dočasně a lze je zmírnit dodržováním vhodných opatření. Z hlediska hluku nejsou v lokalitě překračovány hlukové limity a realizací záměru nedojde k významnému navýšení celkové hlukové zátěže. Realizací záměru nedojde ke vzniku významných negativních vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví. K mírnému a dočasnému ovlivnění dojde u flóry, fauny a vod, kde jsou nutná opatření a dodržování zadaných postupů, avšak celkově biodiverzita a povrchové a podzemní vody nebudou ohroženy. U ostatních složek životního prostředí jako je půda, horninové prostředí, odpady a krajinný ráz nebude provozem záměru docházet k významnému ovlivňování. Celkový přehled všech vlivů a zhodnocení jejich významnosti viz dále bod I., II. a III. odůvodnění rozhodnutí.

Zpracované oznámení podalo přehled možných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, v průběhu zjišťovacího řízení se neobjevily překážky, které by z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví bránily realizaci předmětného záměru v dané lokalitě. Na základě došlých vyjádření a samotného oznámení záměru došel příslušný úřad k závěru, že předkládaný záměr nemůže mít významný vliv na životní prostředí a nepodléhá dalšímu posuzování dle příslušného zákona. (viz také kap. *III Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí*).

### **I. Charakteristika záměru**

Předmětem řešení stavby je rekonstrukce části traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Holešovice, a to v km cca 2,328 – 3,699. V rámci stavby dojde ke změnám na zabezpečovacím a sdělovacím zařízení tratě. Hlavním cílem stavby je snížení hluku a vibrací z provozu železniční dopravy a zajištění dodržování hygienických limitů podle zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně zdraví“), a to včetně příslušných prováděcích předpisů, zejména nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Opatření zahrnují rekonstrukci železničního svršku a výstavbu protihlukových stěn. Dalším cílem je komplexní rekonstrukce železničního svršku a spodku, oprava mostních objektů včetně propustků a opěrných zdí,

modernizace sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a obnova trakčního vedení s cílem zajistit bezpečný a plynulý provoz.

Během výstavby bude probíhat přeprava stavebních materiálů a odpadů s maximálním využitím drážní dopravy (do 2 vlaků týdně) a omezenou nákladní automobilovou dopravou (2–4 vozidla/den s 2–6 otočkami na vozidlo, celkem max. 48 pohybů/den). Nákladní doprava bude vedena na místní komunikace, hlavní příjezdy: Povltavská (stavební materiál), Voctářova (Libeňská část staveniště), Argentinská (dočasně nadrozměrné návozy). V rámci stavby mohou být nezbytné vlakové výluky, náhradní osobní doprava bude zajištěna autobusy, nákladní doprava odklony vlaků či silničními trasami. Po rekonstrukci trati se očekává nárůst počtu vlaků ze 140 na 195 vlaků ve dne a ze 35 na 72 vlaků v noci (osobní i nákladní) v souladu s dopravním vývojem; maximální traťová rychlost se zvýší z 80 km/h na 90 km/h.

V okolí záměru je oznamovateli známo několik dalších záměrů, které by mohly v souvislosti s uvedeným záměrem působit významnou kumulaci vlivů na obyvatelstvo či životní prostředí (viz str. 2-3). Při další výstavbě v okolí je nutná věcná, časová i technická koordinace stavebních aktivit k minimalizaci negativních vlivů.

Záměr bude probíhat převážně na pozemcích drah, ve vlastnictví Správy železnic, státní organizace, případně v majetku Českých drah, a.s. a na podzemích v majetku Hlavního města Prahy přes 2 katastrální území (Holešovice a Libeň). Mimo drážní pozemky bude zasahováno pouze v případě přístupu ke stávajícímu zařízení pro provedení rekonstrukce.

Zájmová lokalita se nachází v povodí 3. řádu č. 1-12-02 Vltava od Rokytky po ústí, které náleží k úmoří Severního moře. Posuzovaná železniční trať překonává mostním objektem, jak řeku Vltavu, tak i její záplavové území a aktivní zónu. Z hlediska Plánu dílčího povodí je lokalita součástí dvou vymezených vodních útvarů povrchových vod, a to Vltava od toku Berounka po ústí do Labe (DVL\_0820) a Rokytky od pramene po ústí do toku Vltava (DVL\_0750). Spotřeba vody bude probíhat jak během výstavby, tak v menší míře při provozu trati. Během výstavby půjde především o technologickou vodu využívanou ke zkrápění materiálu při hutnění náspů, kropení betonu, čištění spár a techniky před výjezdem ze staveniště. Množství odebrané vody bude závislé na ročním období a počasí, odhad denní spotřeby na jedno staveniště činí 5–15 m<sup>3</sup>. Technologická voda bude odebírána ze stávajících zdrojů pitné či užitkové vody, případně dovážena cisternami; pitná voda bude na staveniště dodávána balená, cca 5 l na osobu za den. Odběr povrchové vody bude možný pouze se souhlasem vodoprávního úřadu.

Ve fázi provozu bude spotřeba vody omezena na běžný provoz vlakových souprav a přilehlých objektů; mimořádné odběry mohou nastat pouze při haváriích nebo požárech. Výrazné navýšení spotřeby se nepředpokládá. Během výstavby bude voda využívána převážně pro technologické účely, v množství cca 5–15 m<sup>3</sup>/den na jedno staveniště, v závislosti na počasí. Voda bude odebírána ze stávajících zdrojů pitné či užitkové vody nebo dopravována cisternami. Pitná voda bude zajištěna balenou formou (cca 5 l/osobu/den). Odběr povrchové vody bude možný pouze s povolením vodoprávního úřadu. Během výstavby i provozu vzniknou splaškové a technologické

odpadní vody. Technologické vody (např. z mytí techniky) budou odváděny do určených zařízení mimo staveniště v souladu s předpisy na ochranu vod. Splaškové vody z chemických WC a sociálních zařízení (cca 50 l/den/staveniště) budou likvidovány přes nejbližší ČOV nebo kanalizaci se souhlasem provozovatele. Ve fázi provozu bude vznik odpadních vod minimální a standardní; srážkové vody budou odváděny příkopy, trativody a svodnými potrubími podél trati do vodotečí.

V okolí záměru se nachází několik starých ekologických zátěží: brownfield Povltavská s chátrajícím objektem a odpadem, nepovolená skládka u Libeňského hřbitova z 40.–50. let a historický průmyslový areál Košínska se zchátralými budovami. Území je tak zatíženo environmentálními riziky spojenými s povrchovými vodami, radonem a historickými zátěžemi. Rizika spojená s výstavbou zahrnují únik pohonných nebo stavebních hmot do půdy či vody, čemuž bude zabráněno technologickou kázní dodavatelů. Při skladování většího množství závadných látek (nad 1 000 l kapaliny, 2 000 l v přenosných obalech nebo 2 000 kg pevné látky) bude zpracován havarijný plán. Běžný provoz vlaků nepředstavuje zvýšené riziko havárií a při dodržení legislativy se neočekává významný negativní vliv na životní prostředí. Záměr nevyužívá a neprodukuje ionizující ani elektromagnetické záření nad bezpečné úrovně, ani materiály zdroje radioaktivity. Podle mapy radonového rizika se území nachází ve středním riziku, a výstavba ani provoz nepodléhají režimu integrované prevence.

Při realizaci stavby vzniknou nároky na surovinové zdroje jakožto jednorázového odběru materiálu (drcené kamenivo, štěrkopísek, asphalt pro konstrukci komunikací, betonový recyklát, vápno na stabilizaci zemní pláně při provádění hrubých terénních úprav, staveništní beton, železobetonové piloty, železobetonové prefabrikované díly, kovové a ocelové konstrukce dřevo (pomocné konstrukce – bednění), sklo (výplně otvorů), izolační folie a desky (polyethylenové folie, extrudovaná polystyrenová pěna, izolace z minerálních vláken apod.), tekuté izolace (bitumenové nátěry, potěry z umělé pryskyřice), běžné stavební hmoty (cement, vápno, cihly, písek) atd., dlaždice, krytinové materiály, potrubí topení a vodovodní, spárovací hmoty (spárovací malta s epoxidovou pryskyřicí), barvy a nástřiky, spojovací materiál). Pohonné hmoty pro automobily a provoz souvisejících zařízení budou odebírány dodavatelem stavby z běžné distribuční sítě.

V době výstavby bude elektrická energie využívána pro provoz zařízení stavenišť, která budou napojena na stávající rozvody NN, případně napájena z mobilních agregátů v mezistaničních úsecích. V provozní fázi bude energie potřebná zejména pro sdělovací a zabezpečovací zařízení, dispečerské ovládání, osvětlení, ohřev výhybek, předtápění vozů, dálkové ovládání odpojovačů a další technologii. Napájení bude zajištěno z distribuční sítě Správy železnic, přičemž energetická bilance zahrnuje stávající i nově instalované odběry. Celkový předpokládaný odběr je 25,1 kW.

V souvislosti se stavbou bude dotčena i další infrastruktura (vodovod, kanalizace, elektrické přípojky, STL plynovod apod.). Veškeré přeložky a úpravy této infrastruktury jsou řešeny v součinnosti s jejich vlastníky.

Stavba je navržena v ochranném pásmu dráhy, vymezeném 60 m od osy krajní koleje a nejméně 30 m od hranice obvodu dráhy. Ochranná a bezpečnostní pásma inženýrských sítí, komunikací



a drah jsou dána příslušnými normami a budou respektována; případné zásahy budou v dalších stupních projektové přípravy projednány s jejich vlastníky a provozovateli.

Předložený záměr není ve střetu s žádným velkoplošným zvláště chráněným územím. Železniční trať podchází cca 300 m tunelem pod přírodní památkou Bílá skála. Dle vypracovaného biologického průzkumu (RNDr. Jaroslav Bosák a Mgr. Jan Vrbický, březen 2025) bylo v řešeném území zaznamenáno 80 taxonů cévnatých rostlin s výskytem zvláště chráněného druhu podle ZOPK – bělozářky liliovitě (*Anthericum liliago*), zařazené mezi ohrožené druhy. Druh se vyskytoval ve dvou lokalitách pod vyhlídkou Černá skála ve spodní části suťového svahu nad opěrnou zdí severovýchodně od trati, kde bylo zaznamenáno přibližně 20 jedinců v několika trsech. Jeho výskyt je veden i v NDOP na základě záznamů Sádla (1987) a Řezáče (2004). Dále byl zaznamenán výskyt mahalebky obecné (*Prunus mahaleb subsp. mahaleb*, C4b) a tořice rolní (*Torilis arvensis*, C2t), obou uvedených v červeném seznamu cévnatých rostlin ČR. Tyto druhy se nacházely v pásu podél trati na severovýchodním okraji u východního portálu tunelu. V rámci průzkumů nebyl zaznamenán žádný druh obojživelníků, neboť lokalita neposkytuje vhodné podmínky pro jejich výskyt – chybí vodní plochy nezbytné k rozmnožování. Výskyt ropuchy zelené (*Bufo viridis*) je v území pravděpodobný, doložen je v NDOP z areálu nemocnice na Bulovce. Z plazů byla potvrzena ještěrka obecná (*Lacerta agilis*) v ploše č. 4, jejíž nález je z Bílé skály evidován i v NDOP.

U ptáků bylo v okolí trati zaznamenáno 16 druhů, převážně běžných a početných. Největší koncentrace byla u holuba věžáka (*Columba livia f. domestica*) s více než 50 jedinci. Ze zvláště chráněných druhů byli zjištěni kavka obecná (*Coloeus monedula*) a rorýs obecný (*Apus apus*), kteří zde pouze prolétají, a nehnízdí.

Savci nebyli během průzkumů zastiženi, což souvisí s jejich převážně noční aktivitou. Z okolí je však doložen výskyt potkana (*Rattus norvegicus*), zajíce polního (*Lepus europaeus*), veverky obecné (*Sciurus vulgaris*) a invazní nutrie říční (*Myocastor coypus*). Na pravém břehu lze očekávat i další běžné druhy, např. ježka západního (*Erinaceus europaeus*) či kunu skalní (*Martes foina*).

V území bylo identifikováno 38 nepůvodních druhů rostlin, z toho 13 invazních neofytů (např. křídlatka japonská, trnovník akát, zlatobýl kanadský, střemcha pozdní, pajasan žláznatý, klejicha hedvábná). Z nepůvodních živočichů jsou doloženi potkan a nutrie. Pro realizaci záměru je doporučeno provést preventivní opatření k omezení šíření invazních druhů.

Pro fázi realizace stavby je nezbytné udělení výjimky dle § 50 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 114/1992 Sb.“) z ochranných podmínek zvláště chráněných druhů pro slavíka obecného (*Luscinia megarhynchos*), ještěrku obecnou (*Lacerta agilis*), veverku obecnou (*Sciurus vulgaris*) a ropuchu zelenou (*Bufo viridis*).

V rámci záměru k potřebě kácení u 10 ks soliterních stromů a smýcení plochy o 6.735 m<sup>2</sup> zapojených porostů. V lokalitě nebyly zjištěny žádné druhy zvláště chráněných dřevin, ani jiné významné prvky zeleně jako stromořadí, významné soliterní stromy či památné stromy.

Hodnocený záměr se nachází mimo hranice území evropsky významných lokalit (dále jen „EVL“) a ptačích oblastí (dále jen „PO“). Dle stanoviska Magistrátu hlavního města Prahy ze dne 6. 11. 2024 (č. j. MHMP 1929154/2024), v souladu s ustanovením § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., nemůže mít uvedený záměr samostatně nebo ve spojení s jinými záměry a koncepcemi významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí nacházející se ve správním obvodu krajského úřadu.

Záměr není součástí území chráněných na základě mezinárodních úmluv, tato území se ani v jeho blízkosti nenacházejí.

V rámci územního systému ekologické stability (dále jen „ÚSES), řešený úsek trati prochází z pravého břehu Vltavy územím lokálního biocentra L1/81 tvořeného přírodní památkou Bílá skála, dále překračuje řeku Vltavu, která je osou nefunkčního nadregionálního biokoridoru N4/4, a na levém břehu zasahuje do prostoru lokálního biocentra L2/157 tvořeného parkem U Vody.

V řešeném území se nacházejí významné krajinné prvky (dále jen „VKPL“) tvořené vodním tokem Vltavy a její údolní nivou; registrované VKP se v blízkosti záměru nevyskytují.

Rekonstrukce trati nenaruší krajinný ráz. Trať je v úseku dlouhodobě v provozu, je v krajině stabilizovaná a nevytváří výraznou dominantu.

Během výstavby dojde jen k dočasnému zhoršení kvality ovzduší, a to hlavně v důsledku emisí z dopravy stavebního materiálu a zvýšené prašnosti na staveništi. Tyto vlivy jsou krátkodobé a po dokončení stavby se stav ovzduší vrátí k původní úrovni. Prašnost bude omezována podle metodických pokynů MŽP – zejména správnou manipulací se sypkými materiály, zaplachtováním nákladů, využíváním zpevněných komunikací, čištění silnic i vozidel, případně skrápěním a vlhčením materiálu. U skladování sypkých hmot se počítá se zvlhčováním nebo překrytím povrchů, jejich zpevněním či zatravněním. V době provozu záměru již nevzniknou žádné nové významné zdroje emisí uvedené v příloze č. 2 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů.

Během výstavby i provozu záměru vzniká hluk a vibrace. Pro vyhodnocení dopadů byla zpracována Hluková studie (Akulab s.r.o., 05/2025), která identifikuje chráněné venkovní prostory a porovnává je s hygienickými limity dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Výpočty byly provedeny programem CadnaA s použitím metodiky RMR SRM II a korigovány vlivem odrazů od fasád; model byl kalibrován měřením v nejvíce zatížených bodech. Během výstavby bude hlavním zdrojem hluku mechanizace a doprava stavebního materiálu, přičemž práce budou prováděny mezi 7–21 hod., aby se minimalizovaly dopady na okolní obytnou zástavbu. Překračování hygienických limitů se neočekává, krátkodobé zvýšení hluku je však možné. V provozní fázi byly identifikovány lokality s překročením

hygienických limitů, což bude řešeno instalací protihlukové stěny (výška 2,5 m, délka 104 m) u mostní konstrukce poblíž obytných domů. Stěna kombinuje betonový sokl a průhledné odrazivé panely s ochranou proti ptactvu a zajistí, že hlukové limity nebudou překročeny ani při výhledové dopravě. Vibrace vznikají mechanickým chvěním od projíždějících vozidel a přenáší se podložím do okolních objektů. Jejich intenzitu ovlivňují geotechnické podmínky, terén, vegetace, hydrogeologie, technický stav vozidel i železniční infrastruktury. Překročení hygienických limitů vibrací se nepředpokládá; po rekonstrukci tratě lze očekávat snížení vibrací díky novému svršku a pružnému uchycení kolejnic na betonových pražcích.

Při realizaci, provozu a případném odstranění stavby vzniknou odpady různých druhů a kategorií podle vyhlášky č. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalog odpadů). Většina odpadu bude kategorie „ostatní“ (O), jen malé množství bude „nebezpečný“ (N). S odpady je nutné nakládat v souladu s platnou legislativou, zejména zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů a souvisejícími předpisy. Odpady budou tříděny, evidovány a předávány oprávněným osobám. Původce odpadu zajistí jejich bezpečné shromažďování, skladování, přepravu a využití v souladu s legislativou. Hlavní podíl tvoří stavební a demoliční odpady (skupina 17), včetně vytěžené zeminy z případně kontaminovaných míst, která může být po úpravě využita jako druhotná surovina. Při odstraňování stavby se doporučuje opětovné využití vhodných materiálů a maximální využití drážní dopravy pro odvoz odpadů. V provozní fázi vzniknou běžné odpady z údržby tratě, zařízení a vegetace, včetně komunálních a separovaných složek. V případě budoucího odstranění objektů půjde opět převážně o stavební a demoliční odpady, jejichž složení bude odpovídat době realizace.

Stavební záměr nekoliduje s žádnou nemovitou kulturní památkou. Území města Prahy je rozděleno do čtyř kategorií archeologických nalezišť (ÚAN I–IV) podle pravděpodobnosti výskytu nálezů. Hlavní město spadá do ÚAN II, zatímco trať prochází územím ÚAN I na lokalitách Košinka (ID SAS 7192) a Na Rasáku – Libušák (ID SAS 7176). V případě nálezu je zhotovitel povinen informovat Archeologický ústav AV ČR a umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu. Paleontologické nálezy v dotčeném území se nepředpokládají.

Podle informačního systému ČGS se v místě stavby ani v jeho okolí nevyskytují sesuvná ani poddolovaná území.

Rizika havárií při výstavbě spočívají zejména v úniku pohonných a stavebních hmot do půdy nebo vody, čemuž bude zabráněno technologickou kázní dodavatelů. Při skladování většího množství závadných látek (nad 1 000 l kapaliny či 2 000 kg pevné látky) bude zpracován havarijní plán. V provozní fázi tratě se nepředpokládá zvýšené riziko havárií, pokud budou dodrženy všechny legislativní povinnosti, a záměr tak nemá významný negativní vliv na životní prostředí. Záměr nevyužívá trvalé zdroje ionizujícího záření ani nevyzařuje radioaktivní nebo elektromagnetické záření, ani neobsahuje materiály radioaktivního původu. Podle mapy radonového rizika se stavba nachází v oblasti se středním radonovým rizikem. Záměr nespadá do režimu zákona o integrované

prevenci (IPPC), proto není předkládáno porovnání s nejlepšími dostupnými technikami (BAT) a souvisejícími emisními parametry.

## **II. Umístění záměru**

Záměr se nachází na území Hlavního města Prahy v katastrálních územích Holešovice a Libeň. Stavba prochází obytnou zástavbou i mimo ni. Rekonstruovaný úsek začíná v železniční stanici Praha-Holešovice, odkud trať pokračuje přes Holešovický železniční most přes Vltavu a ulici Povltavská. Dále vede krátkým povrchovým úsekem a tunelem o délce cca 300 m pod přírodní památkou Bílá skála, která tvoří funkční lokální biocentrum L1/81. Poté je trať vedena v zářezu jižních svahů Bílé skály až k zahrádkářské kolonii Na Korábě, kde rekonstruovaný úsek končí. Na levém břehu Vltavy úsek protíná plochu parku U Vody, představující nefunkční lokální biocentrum L2/157, zatímco samotná řeka tvoří osu nefunkčního nadregionálního biokoridoru N4/4. Park U Vody je tvořen veřejnou zelení s chodníkovou sítí a cyklostezkou, s porosty topolů, pravidelně udržovanými trávníky a výskytem křídlatky, v jižní části doplněnými náspem s náletovými dřevinami a keři. Na pravém břehu Vltavy doprovází trať úzký pás neudržované dřevinné vegetace s nepravidelnou údržbou podél železnice a ulice Povltavská.

V blízkosti záměru se nenacházejí žádné další zvláště chráněné území.

Dle vyjádření MHMP č.j. MHMP 1926154/2024 ze dne 6. 1. 2024 nemůže mít hodnocený záměr, samostatně ani ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry, významný vliv na žádnou EVL ani PO.

Železniční trať podchází tunelem o délce cca 300 m pod přírodní památkou Bílá skála. Toto chráněné území zahrnuje skalnatá čela dvou ostrohů v meandru Vltavy – vlastní Bílou skálu a ostroh Koráb. Lokalita je významná především geologicky a paleontologicky, neboť zde vystupuje souvislý profil ordovických hornin, včetně stratotypu libeňského souvrství. Území bylo v minulosti narušeno těžbou a stavbou železnice, přesto si zachovalo zbytky původní teplomilné vegetace, zejména travinných společenstev a doubrav, a je biotopem pro některé druhy hmyzu, plžů, plazů (např. ještěrka obecná, slepýš křehký), ptáků křovin a menších savců.

V rámci dendrologického průzkumu bylo v obvodu stavby zjištěno 13 soliterních stromů. Povolení ke kácení je vyžadováno u 10 z nich. Převládá *Acer platanoides*, dále jsou zastoupeny druhy *Ulmus laevis*, *Aesculus hippocastanum* a *Ailanthus altissima*. Současně bylo evidováno 6.735 m<sup>2</sup> porostů dřevin, z nichž 6.667 m<sup>2</sup> podléhá povolení ke kácení. Porosty tvoří převážně pionýrské druhy typické pro ruderální stanoviště, zejména zástupci rodů *Robinia*, *Prunus*, *Salix*, doplněné o druhy rodů *Acer*, *Sambucus*, *Rosa* aj. V lokalitě nebyly zjištěny zvláště chráněné dřeviny ani jiné významné krajinné prvky zeleně, jako stromořadí či památné solitéry.

Protože se jedná o rekonstrukci stávající železniční tratě, nedojde k zásahu do krajinného rázu. Železnice je v řešeném úseku v provozu již několik desítek let, je tedy pevně stabilizovaná v území a nepředstavuje novou ani výraznou krajinnou dominantu.

Předmětným záměrem dojde k dotčení VKP – údolní niva. V případě potřeby rekonstrukce mostních podpěr pod hladinou vodního toku bude požádáno o závazné stanovisko k zásahu do VKP. V dotčeném území se nenacházejí žádné památné stromy či přírodní park.

Záměr je umístěn do polohy stávajícího drážního tělesa, a proto stavba nevyžaduje zábor pozemků zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) ani pozemku k plnění funkce lesa (dále jne „PUPFL“).

Zájmové území není součástí chráněné oblasti přirozené akumulace vod. Stavba nezasahuje do ochranného pásma vodních zdrojů, vodních nádrží ani přírodních léčivých zdrojů. Železniční trať (viadukt) prochází záplavovým územím Q100 řeky Vltavy i jeho aktivní zónou. Vzhledem k charakteru a rozsahu předmětného záměru a při dodržení navržených opatření můžeme považovat vlivy na vodstvo za nevýznamné.

V trase plánovaného záměru ani v jeho bezprostřední blízkosti se nenachází chráněná ložisková území, aktivní ložiska ani vymezené dobývací prostory či svahová nestabilita nebo poddolované území. Podle informačního systému SEKM se v blízkosti posuzovaného záměru nachází několik lokalit vedených jako staré ekologické zátěže. Jedná se o brownfield v ulici Povltavská (opuštěný a zchátralý objekt evidovaný v registru skládek a potenciálně kontaminovaných míst již od 90. let), nepovolenou skládku výkopové zeminy a stavební suti z 40.–50. let u Libeňského hřbitova (dnes zarostlou vegetací, avšak s patrnými navážkami), a areál Košinka, původně průmyslový areál z konce 19. století, kde se nachází zchátralé výrobní objekty a je evidováno riziko možné kontaminace životního prostředí.

Na území města Prahy se sice nachází řada nemovitých kulturních památek i archeologických a paleontologických nalezišť, nicméně realizace záměru s žádnou takovou památkou či nalezištěm nekoliduje. Stavba je situována v území ÚAN II a ÚAN I.

### ***III. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí***

Charakter záměru spočívá v rekonstrukci stávající železniční trati v úseku odbočka Rokytka – Praha Holešovice v žkm 2,200 – 3,700. Vlivy záměru budou tak pouze dočasné a krátkodobé, převážně v období výstavby. Realizací záměru nejsou předpokládány přímé negativní vlivy přesahující stávající hranice České republiky, vzhledem k umístění záměru ve vnitrozemí České republiky jsou vlivy lokálního charakteru. V rámci celého záměru byly v oznámení a na základě doložených studií podrobně posuzovány tyto vlivy:

#### **a) Vlivy na faunu, floru a biologickou rozmanitost**

Na základě biologického průzkumu (Bosák, Vrbický, 2025) bylo v řešeném území zjištěno 80 taxonů cévnatých rostlin, včetně zvláště chráněné bělozářky liliovité (*Anthericum liliago*) a dalších druhů uvedených v červeném seznamu (např. *Prunus mahaleb*, *Torilis arvensis*). Z fauny

byl potvrzen výskyt ještěrky obecné (*Lacerta agilis*) a pravděpodobný výskyt ropuchy zelené (*Bufo viridis*). Ze zvláště chráněných ptáků byli zaznamenáni kavka obecná (*Coloeus monedula*) a rorýs obecný (*Apus apus*), z dalších druhů pak veverka obecná (*Sciurus vulgaris*), zajíc polní (*Lepus europaeus*), potkan (*Rattus norvegicus*) a invazní nutrie říční (*Myocastor coypus*).

Mezi nepřímé vlivy záměru patří zejména dočasné rušení živočichů během výstavby, způsobené hlukem, zvýšeným pohybem stavební techniky a osob, dočasnými změnami vegetace či konfigurace terénu. Kácením vzrostlých dřevin dojde k přechodnému snížení nabídky hnízdních a úkrytových stanovišť, zejména pro drobné pěvce a veverku obecnou. Tyto vlivy jsou však časově omezené a po dokončení stavby se předpokládá postupná obnova podmínek pro návrat fauny. Rušení živočichů samotným provozem železniční trati se nepředpokládá, neboť druhy vázané na okolí trati jsou již na její dlouhodobý provoz adaptovány.

Pro fázi realizace stavby bude nezbytné udělení výjimky dle § 50 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., pro zvláště chráněné druhy – slavíka obecného (*Luscinia megarhynchos*), ještěrku obecnou (*Lacerta agilis*), veverku obecnou (*Sciurus vulgaris*) a ropuchu zelenou (*Bufo viridis*). Výjimka bude zahrnovat možné škodlivé zásahy do přirozeného vývoje těchto druhů, jejich dočasný odchyt a přemístění mimo plochu stavby, jakož i prevenci zraňování či usmrcení během stavebních prací.

Dendrologický průzkum identifikoval 13 solitérních stromů (z toho 10 s nutností povolení ke kácení) a 6 735 m<sup>2</sup> porostů dřevin. MŽP OVSS I upozorňuje, že pokud jde o regulaci kácení zapojených porostů dřevin, je určující § 3 písm. b) vyhlášky č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení, ve znění vyhlášky č. 222/2014 Sb. (dále jen „vyhláška“). Toto ustanovení umožňuje kácení zapojených porostů dřevin bez povolení orgánu ochrany přírody, ovšem pouze v případě, není-li zapojený porost dřevin součástí významného krajinného prvku ve smyslu § 3 odst. 1 písm. b) zákona 114/1992 Sb. a celková plocha kácených zapojených porostů dřevin nepřesahuje 40 m<sup>2</sup>. Stanovený rozsah 40 m<sup>2</sup> musí být posuzován ve vztahu k celkovému množství všech kácených zapojených porostů dřevin, tzn. bude-li káceno více zapojených porostů dřevin najednou, musí se posuzovat plocha, kterou vytvářejí dohromady všechny a teprve jejich součet porovnat se stanoveným limitem.

V lokalitě nebyly zjištěny žádné druhy zvláště chráněných dřevin, ani jiné významné prvky zeleně jako stromořadí, významné solitérní stromy apod. Při stavbě je třeba dodržet opatření na ochranu dřevin vycházející z normy ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

V území bylo zaznamenáno 38 nepůvodních druhů rostlin, včetně 13 invazních; doporučena jsou preventivní opatření k omezení jejich šíření.

#### b) Vlivy na významné krajinné prvky, památné stromy, chráněná území, ÚSES a NATURA 2000

Podle stanoviska orgánu ochrany přírody (Magistrátu hlavního města Prahy, č.j. MHMP 1929154/2024 ze dne 6.11. 2024) podle § 45i ZOPK "záměr nemůže mít samostatně nebo

ve spojení s jinými záměry nebo koncepcemi významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality ani ptačí oblasti". Hodnocený záměr není ve střetu se zvláště chráněnými územími, EVL ani PO. Nenachází se rovněž na území chráněném mezinárodními úmluvami. Trasa železniční tratě prochází tunelem o délce přibližně 300 m pod přírodní památkou Bílá skála, která představuje významnou geologickou a paleontologickou lokalitu s výskytem teplomilných společenstev a druhů drobných živočichů. Předmětný záměr přichází do kontaktu s VKP vodní toky a údolní niva. Jedná se vodní tok Vltavu a její údolní nivu. VKP se v blízkosti záměru nenachází. V blízkosti stavby nejsou evidovány památné stromy. Řešený úsek prochází územím lokálních biocenter L1/81 (Bílá skála) a L2/157 (park U Vody) a kříží nefunkční nadregionální biokoridor N4/4 tvořený tokem Vltavy, která je zároveň významným krajinným prvkem.

Na základě dostupných údajů a odborných podkladů lze konstatovat, že realizace záměru nebude mít významný negativní vliv na přírodu, krajinu ani na celkový stav životního prostředí.

#### c) Vlivy na krajinný ráz

Záměr se nachází v intravilánu hlavního města Prahy a pro realizaci bude využito stávajícího drážního tělesa. Realizací záměru nevznikne nová dominanta. Realizace záměru nenaruší krajinný ráz, neboť železniční trať je v území dlouhodobě stabilizována a nevytváří výraznou krajinnou dominantu. S ohledem na uvedené lze konstatovat, že záměr je řešen s ohledem na zachování zákonných kritérií krajinného rázu, neboť představuje slabý zásah do identifikovaných rysů a hodnot. Je proto hodnocen jako únosný zásah do krajinného rázu chráněného dle § 12 zákona 114/1992 Sb.

#### d) Vlivy na ovzduší a klima

Vlivem výstavby dojde k dočasnému a lokálnímu ovlivnění kvality ovzduší v důsledku provozu stavební techniky, nákladní dopravy a činností probíhajících na plochách stavenišť. Realizace záměru však nevyžaduje rozsáhlé ani dlouhodobé zemní či stavební práce. Během výstavby budou uplatněna opatření k omezení prašnosti a emisí, zejména pravidelné skrápění komunikací a stavebních ploch, údržba přístupových cest a zajištění technicky způsobilého stavu stavebních strojů a vozidel. Zhotovitel stavby bude postupovat v souladu s Metodickým pokynem odboru ochrany ovzduší MŽP ČR (2019) a Metodikou pro stanovení opatření ke snížení vlivů stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM10 (2015). V období provozu záměr nepřinese do území žádný nový zdroj emisí ani zvýšení imisního zatížení. Naopak, železniční doprava je považována za ekologicky příznivý, nízkoemisní způsob přepravy, který přispívá ke snižování celkové zátěže ovzduší.

Z hlediska klimatických změn je záměr navržen tak, aby byl vůči jejich dopadům odolný. Pro záměr bylo zpracováno Vyhodnocení záměru z hlediska změn klimatu (RNDr. Jana Svobodová, Ph.D., březen 2025), které závěrem uvádí, že optimalizace trati umožní navýšení osobní i nákladní železniční dopravy, avšak vzhledem k elektrifikaci a charakteru provozu se očekává, že i po tomto

nárůstu budou emise skleníkových plynů hluboko pod limitem 20 tis. tun CO<sub>2</sub> ekv./rok, a proto není nutné provádět detailní ekonomické hodnocení emisí ani další analýzy. Z hlediska adaptace na změnu klimatu byla provedena analýza zranitelnosti, která identifikovala povodně, přívalové deště a vydatné srážky jako rizika se střední úrovní zranitelnosti, zatímco ostatní klimatické jevy byly hodnoceny jako nízkorizikové. Výsledky potvrzují, že záměr není ohrožen významnými klimatickými riziky, nevyžaduje dodatečná adaptační opatření a je projektován s ohledem na odolnost vůči extrémním klimatickým jevům.

Celkově lze uzavřít, že vliv výstavby na ovzduší bude krátkodobý, lokální a po ukončení prací se stav ovzduší vrátí k původnímu stavu. Při dodržení navržených opatření se neočekává žádný významný ani trvalý negativní dopad na kvalitu ovzduší v dané lokalitě.

#### e) Vliv na hlukovou situaci, vibrace

Součástí předložené dokumentace je hluková studie vypracovaná autorizovanou akustickou laboratoří Akulab s.r.o. v květnu 2025. Plánovaná realizace stavby bude probíhat po jednotlivých etapách, s předpokládaným zahájením v únoru 2026 a dokončením v říjnu 2027. Práce budou probíhat v denní době od 6:00 do 22:00 hodin, přičemž provoz nejhlučnějších zařízení bude omezen na dobu mezi 7:00 a 21:00 hodin. Výpočty hlukové zátěže byly provedeny v programu CadnaA (verze 2021 MR2, build: 187.5163) společnosti DataKustik GmbH. Model výpočtu byl kalibrován na základě vlastního orientačního měření hluku provedeného na dvou lokalitách – v prostoru nejzatíženějšího chráněného venkovního prostoru staveb (CHVePS) v ulici Varhulíkové a za výjezdem z Libeňského tunelu směrem na Libeň. Výpočtové body byly umístěny ve vzdálenosti 2 m od fasád obytných objektů a reprezentují nejvíce zatížená okna chráněných vnitřních prostor těchto staveb.

Hluková studie posuzuje stávající stav (rok 2025) a výhledový stav (rok 2030). Na základě vypočtených hodnot bylo zjištěno, že bez protihlukových opatření by došlo k překročení hygienických limitů, a proto byla navržena výstavba protihlukové stěny. Protihluková stěna (PHS) bude umístěna na levé straně mostní konstrukce ve směru na železniční stanici Praha-Holešovice, v úseku od km 3,440 do km 3,544, kde naváže na stávající PHS. Konstrukce stěny bude mít výšku 2,5 m nad temenem kolejnice a délku 106 m. Sloupky budou rozmístěny po 2 metrech, v místě dilatace mostní konstrukce bude vložen speciální dilatační sloupek. Výplň bude tvořena železobetonovým soklem a průhlednými odrazivými dílci s grafikou proti nárazům ptactva, upevněnými mezi ocelové sloupky HEA. Kotvení bude provedeno do mostní římsy pomocí ocelových svařenců nebo chemických kotev. Navržené opatření zajistí splnění hygienických limitů hluku jak ve dne, tak v noci.

Na základě výše uvedeného lze uvést, že po realizace navržených opatření nebudou limity hluku překračovány a vliv záměru na akustickou situaci v území bude přijatelný.

#### f) Vliv na obyvatelstvo



Předmět záměru má z hlediska vlivů na obyvatelstvo především pozitivní charakter, neboť jeho cílem je snížit hlukovou a vibrační zátěž vznikající při provozu železniční dopravy a zajistit dodržování hygienických limitů podle zákona o ochraně veřejného zdraví, a to včetně příslušných prováděcích předpisů, zejména nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Hluková studie prokázala, že bez protihlukových opatření by mohlo docházet k překročení hygienických limitů, a proto je navržena protihluková stěna o výšce 2,5 m a délce 106 m, která zajistí jejich splnění ve dne i v noci. Během výstavby se nepředpokládá překračování hygienických limitů, avšak doporučuje se omezit souběh hlučných činností, provádět hlučné práce pouze mezi 7. a 21. hodinou a udržovat stroje v dobrém technickém stavu. Vlivy spojené s výstavbou budou tedy pouze dočasné a přijatelné, zatímco výsledkem projektu bude dlouhodobé zlepšení akustické situace v území a snížení hlukové zátěže obyvatel. Realizací záměru dojde k zatížení okolí zejména tuhými znečišťujícími látkami. Vzhledem k tomu, že emise tuhých znečišťujících látek budou maximálně omezovány dodržováním navržených opatření a že se jedná o časově omezený negativní vliv. Při provozu a při realizaci záměru nebude instalován žádný vyjmenovaný zdroj znečišťování ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů. Vzhledem k tomu, že se jedná o elektrifikovanou trať, nepředpokládáme, že by při jejím provozu došlo k významnému ovlivnění kvality ovzduší v předmětné lokalitě. Jiné ekologické vlivy (např. ionizující nebo elektromagnetické záření) nebyly v rámci zpracovávání oznámení prokázány.

Celkově lze konstatovat, že realizace záměru nepředstavuje zvýšené zdravotní riziko pro obyvatelstvo ani ve fázi výstavby, ani v období následného provozu.

#### g) Vlivy na povrchové a podzemní vody

Záměr se nenachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) ani v ochranném pásmu vodního či přírodního léčivého zdroje. Stavba zahrnuje rekonstrukci železničního mostu přes řeku Vltavu, přičemž se nepředpokládá přímý zásah do vodního toku. V případě nutnosti rekonstrukce mostních podpěr pod hladinou bude vyžádáno závazné stanovisko k zásahu do významného krajinného prvku. Možné negativní vlivy mohou souviset pouze s havarijními situacemi, například při úniku pohonných hmot či stavebních materiálů. K jejich prevenci budou uplatněna navržená technická a organizační opatření a v případě havárie bude postupováno podle platného havarijního plánu, který bude součástí projektové dokumentace. Při dodržení těchto podmínek se nepředpokládá negativní ovlivnění vodních toků, ploch ani zdrojů a vliv záměru na vodní prostředí lze hodnotit jako nevýznamný.

#### h) Vlivy na půdu

Záměr je situován v zastavěném území a realizován převážně na drážních pozemcích ve vlastnictví Správy železnic, s.o., případně ČD, a.s., částečně též na pozemku Hlavního města Prahy vedeném jako ostatní plocha a využití dráha. Mimo drážní pozemky se zasahuje pouze v případě přístupu ke stávajícímu zařízení pro provedení rekonstrukce. Záměr se nedotýká pozemků ZPF ani PUPFL. Během výstavby může být půda dočasně ovlivněna hutněním, narušením

půdní struktury, odkrytím a deponiemi zemin, změnou odtokových poměrů či rizikem úniku ropných látek, při jejichž výskytu je nutné postupovat dle obecných zásad ochrany půdy. V provozní fázi se předpokládá pouze lokální působení emisí spalovacích motorů v pásu do 5 m od zdroje, bez významného dopadu na kvalitu půdy v zájmovém území.

#### ch) Vlivy na přírodní zdroje

V zájmovém území se nevyskytuje žádné území, které je dotčené těžbou, ani se v lokalitě nevyskytuje žádné poddolované území. Záměr rovněž neprochází žádným chráněným ložiskovým územím, dobývacím či ložiskem nerostů. V území lze vyloučit negativní ovlivnění nerostných zdrojů a geologického prostředí.

V blízkosti zájmového území se nachází místa se starými ekologickými zátěžemi dle systému evidence kontaminovaných míst (bývalý areál Vodních staveb Chuchle, NEAL s.r.o. a Elektropřístroj Modřany), záměr však do těchto lokalit nebude zasahovat.

#### i) vliv produkce odpadů

V provozní fázi záměru se nepředpokládá změna ve skladbě ani množství odpadů oproti současnému stavu. Při dodržení platné legislativy a doporučených postupů nebude mít nakládání s odpady negativní vliv na životní prostředí ani na zdraví obyvatel.

#### j) Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky

Záměrem dojde k dotčení zasažení do území s archeologickými nálezy ÚAN II a také se záměr nachází v nárazníkové zóně statku světového dědictví „Historické centrum Prahy“ a ochranném pásmu památkové rezervace v hl. m. Praze. V místě realizace se jedná o území s ID SAS 35777 a 34793, přičemž před začátkem stavby trať prochází také územím ÚAN I (ID SAS 7192 Košinka a 7176 Na Rasáku – Libušák). Povinností investora je plnit požadavky, které ukládá § 22 a § 23 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. Stavebník je povinen oznámit připravovanou činnost Archeologickému ústavu AV ČR a umožnit provedení případného záchranného archeologického výzkumu. Tento postup je nutno projednat s dostatečným předstihem před zahájením výkopových prací. Náklady na výzkum hradí stavebník. Výskyt paleontologicky významných nálezů se v dotčeném území nepředpokládá.“ Při dodržení uvedených skutečností je možné konstatovat, že je záměr akceptovatelný.

S přihlédnutím ke všem doloženým podkladům došlo MŽP OVSS I k závěru, že výše zmíněné vlivy budou pouze dočasné, lokálního charakteru a lze vyloučit významné a dlouhodobé negativní vlivy záměru na všechny vyjmenované oblasti, pokud budou dodržována všechna navržená opatření uvedená v oznámení záměru, a která budou dále předmětem dalších řízení projektové dokumentace.

## **2. Úkony před vydáním rozhodnutí**

Ministerstvu životního prostředí bylo dne 7. 7. 2025 předloženo oznámení k záměru „Rekonstrukce úseku odbočka Rokytka – Praha-Holešovice (mimo) – I. etapa“ v rozsahu přílohy č. 3 zákona EIA, spolu s žádostí o provedení zjišťovacího řízení dle § 7 uvedeného zákona. Dopisem ze dne 21. 7. 2025, č.j. MZP/2025/210/2309 zahájilo MŽP OVSS I v souladu s § 7 odst. 3 zákona EIA zjišťovací řízení. Oznámení záměru bylo zveřejněno v souladu s § 16 zákona EIA, dne 23. 7. 2025 zveřejněna informace o oznámení a o tom, kdy je možno do něj nahlížet, na úřední desce a internetových stránkách Magistrátu hlavního města Prahy.

## **3. Podklady pro vydání rozhodnutí**

Podkladem pro vydání rozhodnutí bylo oznámení záměru v rozsahu přílohy č. 3 zákona EIA, zpracované RNDr. Bc. Jaroslavem Bosákem, MBA (autorizovaná osoba) a kol., spolu s vyjádřeními dotčených samosprávných celků a dotčených správních úřadů, která MŽP OVSS I obdržel. Požadavek záměr dále posuzovat dle zákona nebyl vznesen od žádného subjektu. Dotčená veřejnost ani veřejnost se k uvedenému záměru nevyjádřila. S ohledem na povahu a rozsah záměru, lokalitu a charakter předpokládaných vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, rozhodlo MŽP OVSS I tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

## **4. Seznam subjektů, jejichž vyjádření příslušný úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení:**

- Městská část Praha 7, starosta
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí, oddělení posuzování vlivů na životní prostředí
- Hlavní město Praha, náměstkyně primátora hl. m. Prahy
- Povodí Vltavy, státní podnik
- Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze

## **5. Vypořádání vyjádření obdržených v průběhu zjišťovacího řízení:**

### **Městská část Praha 7, starosta**

Předložené vyjádření je ve formě usnesení rady městské části Prahy 7, ve kterém je shrnut samotný záměr, a ve kterém poukazuje, že železniční most přes Vltavu propojuje dvě frekventovaná rekreační nábřeží v cenném území Trojské kotliny, kudy vedou páteřní cyklotrasy A1 a A2. Na území MČ Praha 7 však chybí kvalitní propojení nábřeží pro pěší a cyklisty, což je zvláště problematické vzhledem k plánované zástavbě oblasti Pelc-Tyrolka s rozšířením vysokých

škol, oddělené od města řekou a svahy Jabloňky a Bílé skály. Rostoucí význam rekreační funkce břehů tento problém dále umocňuje. Proto městská část Prahy 7 požaduje:

- Zpracovat do projektu přípravu na budoucí lávku pro pěší a cyklisty, která by umožnila propojení páteřních tras A1 a A2 a zlepšila dostupnost obou břehů, čímž by podpořila ekologické formy dopravy a pozitivně ovlivnila životní prostředí.
- Upřesnit nakládání s odtěženými zeminami a materiálem vzniklým při realizaci záměru, včetně posouzení, zda nemohou být klasifikovány jako nebezpečný odpad v důsledku možného znečištění látkami z provozu železniční trati.
- Předložit posouzení účinnosti opatření proti úniku závadných látek do vod dle Havarijního plánu, neboť stavba představuje zvýšené riziko pro povrchové i podzemní vody vzhledem k umístění v blízkosti vodního toku a záplavového území.
- Upřesnit technologii likvidace invazních druhů rostlin a dřevin a navrhnout konkrétní opatření, která zabrání jejich opětovnému šíření během i po realizaci stavby, zejména s ohledem na ochranu přírodní památky Bílá skála.
- Přehodnotit dostatečnost navržených protihlukových opatření a dobu realizace stavby s ohledem na blízkost obytné zástavby (ul. Jankovcova, Varhulíková), mateřské školy a parku U Vody, přičemž je třeba zohlednit i víkendové období.
- Zhodnotit účinnost opatření k omezení prašnosti v kontextu blízké obytné a citlivé zástavby (např. školka) a posoudit kumulativní vlivy na kvalitu ovzduší s přihlédnutím ke stávajícím a plánovaným stavebním aktivitám v oblasti.

MŽP OVSS I: Účelem posuzování vlivů záměru na životní prostředí je zhodnocení vlivu záměru na jednotlivé složky životního prostředí v takové podobě, jak je záměr popsán v předloženém oznámení záměru, a to s ohledem na jeho umístění, charakter, kapacitu a rozsah činnosti souvisejících s jeho realizací a provozem. Dle oznámení a příložené hlukové studie vyplývá, že navržením protihlukové stěny v úseku od km 3,440 do km 3,544 zajistí splnění hygienických limitů hluku jak ve dne, tak v noci. Co se týče kumulace s jinými záměry, v případě realizace jiných záměrů ve stejném časovém období bude nutné, aby investoři jednotlivých staveb pro každou z nich zpracovali samostatné ohodnocení jejich dopadu na parametry životního prostředí a současně vyhodnotili případné kumulace i s předkládaným záměrem. V dalším stupni projektových příprav budou v návaznosti na projektovou přípravu předmětného záměru a případně dalších nových plánovaných či známých záměrů v okolí tyto záměry z hlediska možných kumulací zohledněny. Další uvedené připomínky budou řešeny v rámci podrobných podmínek stanovených v následných povolovacích řízeních, která jsou nutná pro realizaci předkládaného záměru. Ministerstvo považuje došlou dokumentaci za dostačující pro posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Podle příslušného úřadu z výše uvedeného vyjádření nevyplývá nutnost záměr posuzovat, navíc toto ani není tímto dotčeným správním úřadem požadováno a výše uvedená doporučení a upozornění jsou směřována do dalších fází projektové přípravy. Vzhledem k tomu, že závěr zjišťovacího řízení nemůže obsahovat podmínky, je oznamovatel tímto o požadavcích a doporučeních informován.

**Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí, oddělení posuzování vlivů na životní prostředí**

Z hlediska zákona o ZPF, PUPFL a myslivosti, nemá k záměru připomínky.

MŽP OVSS I: Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

Z hlediska nakládání odpadů uvádí, že během výstavby záměru se předpokládá vznik zejména stavebních a demoličních odpadů včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst, přičemž při odstraňování staveb budou nejprve vytríděny nežádoucí příměsi komplikující recyklaci; prioritně se doporučuje opětovné využití stavebních materiálů přímo na stavbě, pokud je to technicky možné, s maximálním využitím drážní dopravy pro odvoz nevyužitelného železničního svršku a zemin. V období provozu tratě půjde zejména o odpady vznikající při údržbě drážního tělesa, odstraňování dřevin a bylinné vegetace, dále pak komunální odpad včetně složek z odděleného sběru z železničních stanic. K předloženému záměru OCP MHMP nemá připomínky.

Z hlediska ochrany ovzduší uvádí, že negativní vliv záměru se předpokládá pouze v období výstavby a bude časově omezený a plně reverzibilní; při dodržení navržených opatření, zahrnujících manipulaci se sypkými materiály, skrápění ploch a kontrolu dopravních mechanismů, nebude mít dlouhodobý negativní dopad na kvalitu ovzduší. Orgán ochrany ovzduší OCP MHMP souhlasí s hodnocením vlivu záměru na ovzduší, upozorňuje však na nedostatek informací o recyklaci kameniva používaného pro kolejový svršek, zejména zda bude probíhat přímo na staveništi, či ve vzdálené lokalitě; pokud by kapacita recyklační linky přesáhla 25 m<sup>3</sup>/den, bude zařízení klasifikováno jako vyjmenovaný zdroj znečištění ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., a jeho provoz a umístění musí být řádně povoleno. S tímto zohledněním OCP MHMP nepožaduje další pokračování procesu EIA.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny uvádí, že realizací záměru dojde k zásahu do biotopů, zejména k odstranění dřevin rostoucích mimo les a ovlivnění údolní nivy, přičemž záměr nezasahuje přímo do přírodní památky Bílá Skála. Biologický průzkum prokázal výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů a bude nutné v rámci navazujících řízení vydat výjimku ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., která bude zahrnuta do jednotného environmentálního stanoviska (JES). K předloženému oznámení EIA OCP MHMP nemá připomínky a nepožaduje další posouzení záměru z hlediska ochrany přírody a krajiny v rámci procesu podle zákona EIA.

Z hlediska ochrany vod uvádí, že záměr nepředpokládá významný negativní vliv na chráněné vodní zájmy. Realizace zahrnuje rekonstrukci železničního svršku a spodku, mostů, estakády a propustků včetně zásahů do technologie trati, přičemž železniční trať překonává řeku Vltavu i její záplavové území a aktivní zónu. Pro provedení záměru je nutné zpracovat povodňový plán a dodržet požadavky na ochranu povrchových vod proti únikům závadných látek při sanaci mostní konstrukce, přičemž konkrétní podmínky stanoví vodoprávní úřad v navazujících řízeních. OCP MHMP nepožaduje další posouzení záměru v rámci procesu EIA.

MŽP OVSS I: Vzhledem k tomu, že závěr zjišťovacího řízení nemůže obsahovat podmínky, je oznamovatel tímto o požadavcích a doporučeních informován.

### **Hlavní město Praha, náměstkyně primátora hl. m. Prahy**

Shrnuje základní údaje předloženého záměru a uvádí následující připomínky, upozornění a doporučení. Hlavní město Praha nepožaduje další posouzení záměru dle zákona EIA.

- V oznámení záměru jsou popsány geologické poměry jen velmi stručně a nesprávně, proto v další fázi projektové dokumentace požadují zpracovat podklady, alespoň kvalitní inženýrskogeologické rešerše, které dostatečně výstižně popíší geologické a hydrogeologické poměry v trase žel. trati.
- Považuje za přínosný zásah směřující k redukci invazních druhů rostlin. Vzhledem k povaze záměru a zejména k stavu dotčeného území nedoporučujeme provádět v území náhradní výsadbu za dřeviny, které budou záměrem likvidovány. Vegetace, zvláště pak keřová, se rychle obnoví přirozenou cestou.
- Biologické průzkumy, provedené v červnu 2024 a březnu 2025, požaduje aktualizovat a doplnit o průzkumy v ostatních měsících vegetačního období a hnízdního období ptáků, tedy pokrýt celé období od cca března do července.
- Doporučuje v další fázi projektové přípravy prověřit možnost integrace pěšího a cyklistického propojení na Holešovickém železničním mostě přes Vltavu, v souladu s doporučeními Strategické studie Povltavská promenáda a Územní studie Pelc-Tyrolka.
- Doporučuje se upřesnit a dopracovat koncept řešení záměru podle dalších připomínek a zjištění v dalších fázích projektové dokumentace.

MŽP OVSS I: Uvedené připomínky budou řešeny v rámci podrobných podmínek stanovených v následných povolovacích řízeních, která jsou nutná pro realizaci předkládaného záměru. Ministerstvo považuje došlou dokumentaci za dostačující pro posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Podle příslušného úřadu z výše uvedeného vyjádření nevyplývá nutnost záměr posuzovat, navíc toto ani není tímto dotčeným správním úřadem požadováno a výše uvedená doporučení a upozornění jsou směřována do dalších fází projektové přípravy. Vzhledem k tomu, že závěr zjišťovacího řízení nemůže obsahovat podmínky, je oznamovatel tímto o požadavcích a doporučeních informován.

### **Povodí Vltavy, závod Dolní Vltava**

Povodí Vltavy, státní podnik, jako správce povodí v dílčím povodí Dolní Vltavy a správce významného vodního toku Vltava, ve smyslu § 54 odst. 1 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, k oznámení o zahájení zjišťovacího řízení sděluje, že předložený záměr nepožaduje dále posuzovat dle zákona EIA.

MŽP OVSS I: Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

### **Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze**

Shrnuje záměr z hlediska vlivu na veřejné zdraví a uvádí, že dokumentace k zahájení zjišťovacího řízení předmětného záměru je zpracována v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí z hlediska ochrany veřejného zdraví. V rámci řešeného území není dle předložené dokumentace a při dodržení navrhovaných opatření předpoklad negativního vlivu záměru na veřejné zdraví, a proto nepožaduje záměr podrobit dalšímu posuzování dle zákona EIA.

MŽP OVSS I: Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

### P o u č e n í

Proti tomuto rozhodnutí mohou podat do 15 dnů ode dne jeho doručení oznamovatel, dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 zákona a dotčené územní samosprávné celky rozklad k Ministerstvu životního prostředí. O rozkladu rozhoduje ministr životního prostředí na základě návrhu rozkladové komise. Splnění podmínek podle § 3 písm. i) bodu 2 zákona doloží dotčená veřejnost v rozkladu.

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

**Dotčené územní samosprávné celky** ve smyslu ust. § 16 odst. 2 zákona **neprodleně** zveřejní závěr zjišťovacího řízení na úředních deskách. Doba zveřejnění je podle ust. § 16 odst. 2 zákona nejméně 15 dnů.

**Zároveň žádáme dotčené územní samosprávné celky** v souladu s § 16 odst. 2 cit. zákona **o písemné či elektronické** (lucie.zakoutska@mzp.gov.cz) **vyrozumění o dni vyvěšení závěru zjišťovacího řízení na úřední desce, a to v nejkratším možném termínu.**

Do závěru zjišťovacího řízení lze také nahlédnout v **Informačním systému EIA** na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz/EIA>) a na stránkách Ministerstva životního prostředí (<http://www.env.cz/EIA>), **kód záměru OV1281.**

### Rozdělovník

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

(+420) 26712-1111  
[posta@mzp.cz](mailto:posta@mzp.cz)  
ISDS: 9gsaax4  
[www.mzp.cz](http://www.mzp.cz)

**Dotčené územní samosprávné celky:**

**Hlavní město Praha**

primátor  
Mariánské nám. 2/2  
110 01 Praha 1

dokumentace v IS EIA

**Městská část Praha 7**

U Průhonu 1338/38  
Praha 7, 170 00

dokumentace v IS EIA

**Městská část Praha 8**

Zenklova 1/35  
180 00 Praha 8 – Libeň

dokumentace v IS EIA

**Dotčené správní úřady:**

**Magistrát hl. města Prahy**

odbor životního prostředí a zemědělství  
Jungmannova 35/29  
110 00 Praha 1

dokumentace v IS EIA

**Úřad m. č. Praha 7**

Odbor životního prostředí  
U Průhonu 1338/38  
Praha 7, 170 00

dokumentace v IS EIA

**Úřad m. č. Praha 8**

Odbor životního prostředí  
Zenklova 1/35  
180 00 Praha 8 – Libeň

dokumentace v IS EIA

**Hygienická stanice hlavního města Prahy**

pobočka CENTRUM  
Dukelských hrdinů 347/11  
170 00 Praha 7

dokumentace v IS EIA

**Oznamovatel:**

**Správa železnic, státní organizace**

Dlážděná 1003/7  
110 00 Praha – Nové Město

**Zpracovatel oznámení:**

**SAGASTA s.r.o.**

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

(+420) 26712-1111  
[posta@mzp.cz](mailto:posta@mzp.cz)  
ISDS: 9gsaax4  
[www.mzp.cz](http://www.mzp.cz)



**RNDr. Jaroslav BOSÁK**

Novodvorská 1010/14  
142 00 Praha 4

**Na vědomí:**

**Povodí Vltavy, státní podnik  
závod Dolní Vltava**

Grafická 36  
150 21 Praha 5

dokumentace v IS EIA

**MŽP OPVIP**

Vršovická 65  
100 10 Praha 1

dokumentace v IS EIA