

V Praze dne 23. listopadu 2017
Č. j.: MZP/2018/500/591

ZÁPIS

z veřejného projednání posudku a současně dokumentace podle ustanovení § 17 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“) a § 4 vyhl. č. 457/2001 Sb. záměru

„Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice, I. stavba“

konaného dne 15. 11. 2017
na Úřadu městské části Praha 9, v zasedací místnosti č. 205, 2. patro nové části radnice Sokolovská 14/324, 180 49 Praha 9, od 16:00 hodin.

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

1. Průběh posuzování před veřejným projednáním

Dosavadní průběh procesu je patrný z následujícího přehledu:

- 16. 12. 2014 - MŽP obdrželo oznámení s obsahem a rozsahem dle přílohy č. 4 zákona, zpracované Mgr. Radomírem Mužíkem
- 6. 1. 2015 - byl proces EIA převeden MŽP OPVIP na MŽP OVSS I
- 13. 1. 2015 - oznámení rozesláno dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření
- 16. 3. 2015 - příslušný úřad vydal závěr zjišťovacího řízení
- 27. 7. 2016 - příslušný úřad obdržel dokumentaci zpracovanou oprávněnou osobou, která je držitelem autorizace ve smyslu zákona, Mgr. Radomírem Mužíkem
- 10. 8. 2016 - dokumentace byla rozeslána dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a k vyjádření
- 7. 12. 2016 - byla příslušným úřadem pověřena zpracováním posudku Ing. Ivana Lundáková (smlouva uzavřena 10. 1. 2017)
- 11. 1. 2017 - na základě doporučení zpracovatelky posudku byla dokumentace vrácena oznamovateli k přepracování

- 18. 7. 2017 - obdržel příslušný úřad doplněnou dokumentaci zpracovanou oprávněnou osobou, která je držitelem autorizace ve smyslu zákona, Mgr. Radomírem Mužíkem
- 26. 7. 2017 - byla doplněná dokumentace předána zpracovatelce posudku
- 25. 9. 2017 - příslušný úřad obdržel zpracovaný posudek
- 4. 10. 2017 - byl posudek rozeslán dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření
- 2. 11. 2017 - rozeslána pozvánka na veřejné projednání posudku a současně dokumentace dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům
- 15. 11. 2017 - veřejné projednání posudku a současně dokumentace

2. Místo a čas veřejného projednání

Veřejné projednání posudku a současně dokumentace ve smyslu § 17 zákona se uskutečnilo dne 15. 11. 2017 od 16:00 do 19:00 hodin v zasedací místnosti č. 205, 2. patro nové části radnice, Úřad městské části Praha 9, Sokolovská 14/324, 180 49 Praha 9.

3. Řízení veřejného projednání

Veřejné projednání řídila jako pověřená osoba (dle § 4 odst. 2 vyhl. MŽP č. 457/2001 Sb.) RNDr. Ivana Hrušková, pracovnice Ministerstva životního prostředí, odboru výkonu státní správy I (dále jen „MŽP“).

4. Předmět veřejného projednání

Předmětem veřejného projednání byla dokumentace, posudek a vyjádření dotčených správních úřadů, dotčených územních samosprávných celků a občanů k hodnocení vlivů záměru „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice, I. stavba“ na životní prostředí, která MŽP obdrželo dle § 6, § 8 a § 9 zákona.

5. Účastníci veřejného projednání

Na veřejném projednání zastupovali jednotlivé strany:

- oznamovatel, tj. Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Ing. Karel Fridrich
Mgr. Lubomír Peterka
Mgr. Martin Pacner
Ing. Milan Maršálek
Ing. Eva Schorníková
Ing. Daniela Jančíková
- zpracovatel dokumentace
Mgr. Radomír Mužík, EIA SERVIS s.r.o.
Mgr. Pavla Dušková, EIA SERVIS s.r.o.
Ing. Aleš Matoušek, Ph.D., EKOLA group, spol. s r.o.
Ing. Petr Blahník, EKOLA group, spol. s r.o.
- zpracovatelka posudku
Ing. Ivana Lundáková, SOM s.r.o.
Ing. Josef Tomášek, CSc., SOM s.r.o.
- Hlavní město Praha -

- | | |
|----------------------------------|---|
| - Městská část Praha 9 | Pan Tomáš Holeček, radní
Pan Miloslav Hanuš, zastupitel |
| - Úřad městské části Praha 9 | Mgr. Pavel Morávek, vedoucí odboru životního prostředí a dopravy
Ing. Václav Vaněk, vedoucí odboru výstavby a územního rozvoje |
| - Městská část Praha 10 | - |
| - Úřad městské části Praha 10 | Ing. arch. Zuzana Dufková, odbor životního prostředí, dopravy a rozvoje |
| - Magistrát hlavního města Prahy | Mgr. Kamila Včislaková, odbor ochrany prostředí |
| - Hrdlořežská zvonička o.s. | spolek |
| - Veřejnost | občané městské části Praha 9, cca 18 osob |

Celkem bylo na veřejném projednání přítomno cca 39 osob.

6. Program veřejného projednání

1. Úvod
2. Vystoupení zástupců jednotlivých stran
3. Diskuse
4. Závěr

II. PRŮBĚH VEŘEJNÉHO PROJEDNÁNÍ

Veřejné projednání zahájila RNDr. Ivana Hrušková (MŽP). V úvodu seznámila přítomné s programem veřejného projednání, představila zástupce jednotlivých stran, přiblížila cíl a smysl procesu EIA a provedla časovou rekapitulaci jednotlivých kroků procesu posuzování vlivů na životní prostředí projednávaného záměru.

V druhé části veřejného projednání vystoupili, v souladu s programem veřejného projednání, zástupci jednotlivých stran.

Ing. Karel Fridrich jako zástupce oznamovatele se ujal úvodního slova a stručně představil záměr a důvody jeho realizace. Nejdříve uvedl krátkou prezentaci, a dále řekl, jaké jsou cíle projektu. První cíl se týká nákladní železniční dopravy, kdy je třeba odstranit kolizi vlaků v železniční stanici Praha-Libeň, kde se kříží směr severojižní, kdy vlaky směřující z Německa a Holandska projíždějí směrem do Uhřetěvsi, kde je největší pražský a středočeský kombinovaný terminál firmy Metrans, a.s., s tratí Praha Kolín, která je nejfrekventovanější tratí osobní dopravy v České republice. Druhým důvodem je umožnění zavedení tangenciálních linek osobní dopravy. Aby zásah do okolního prostředí byl co nejmenší, je podstatná část trati, zhruba třetina, navržena na třech dlouhých mostních estakádách, délek 453 a 74 m nad 1. překročením Rokytky a nad tratí do Kolína, 104 m je most na druhém překročení Rokytky v Hrdlořezech. Součástí stavby je ochrana okolí trati před nepříznivými účinky dopravy, hlavně před hlukem z železniční dopravy. Z hlukové studie, která je součástí dokumentace, vyplynula potřeba postavit 7 protihlukových stěn, celkové délky 940 m, výšky od 1 do 4 m. Ze zjišťovacího řízení vzešel požadavek veřejnosti, aby dva stávající ocelové příhradové mosty přes Rokytku byly zahrnuty do tohoto záměru. Mosty budou vyměněny za mosty s průběžným šterkovým ložem, výrazně tišším oproti dnešnímu stavu.

Dále krátce přiblížil dosavadní přípravu záměru. Záměr zkapacitnit spojení z Libně do

Malešic byl v územním plánu od šedesátých let. V roce 2006 bylo předloženo pět variant Úřadu městské části Praha 9 k vyjádření a Úřad městské části Praha 9 dal kladné stanovisko k páté variantě, tzn. k variantě s těsným souběhem s ocelovým mostem nad tratí Kolín-Praha. Na základě tohoto vyjádření požádali město Praha, Útvar rozvoje města o změnu územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (dále jen „ÚP“). Změna ÚP byla pořízena v letech 2008 až 2012. Příprava pokračovala v roce 2013 schválením studie proveditelnosti, která záměr shledala ekonomicky efektivním, využitelným pro spolufinancování z evropských zdrojů. Následně byla zpracována dokumentace pro územní řízení, a dokumentace vlivu stavby na životní prostředí.

Poté vystoupil zpracovatel dokumentace Mgr. Radomír Mužík, který stručně seznámil přítomné s obsahem dokumentace a způsobem jejího vypracování. Uvedl, že v rámci zpracování oznámení a dokumentace EIA dělali terénní průzkumy a s lokalitou se podrobně seznámili. Nejdůležitější je jednoznačně vliv na hlukovou situaci a na rozptylové podmínky. Pro tyto účely byla zpracována v rámci dokumentace EIA podrobná hluková studie, pro období výstavby byla zpracována rozptylová studie. Dalším problematickým bodem je krajinný ráz, pro vyhodnocení vlivů na krajinný ráz byla rovněž zpracována samostatná studie, kterou zpracoval Doc. Ing. arch. Ivan Vorel, CSc. Hluková studie navrhla protihluková opatření, tato opatření jsou součástí vyhodnocení vlivů na životní prostředí, a při jejich respektování by nemělo docházet k překračování hygienických limitů. Doc. Ing. arch. Ivan Vorel, CSc. vyhodnotil zásah do krajinného rázu jako únosný, což neznamená, že je krajinný ráz nedotčen, nebo že je dotčen hodně. Dalším problémovým místem je zásah do významných krajinných prvků (VKP), v lokalitě jsou dva, Hořejší rybník a Rokytky, resp. tři, je tam ještě částečný zásah do lesních porostů. VKP byly hodnoceny jednak z hlediska krajinného rázu a potom z hlediska jakési ekologicko-stabilizační funkce v krajině, tzn. jako útočiště pro živočichy.

Území zkoumali poměrně podrobně, věnovali se jak flóře, tak fauně, z hlediska flóry nebyl zjištěn žádný zvláště chráněný rostlinný druh, z hlediska fauny bylo zjištěno cca 50 druhů obratlovců, z toho 7 zvláště chráněných druhů. Důležité jsou evropsky významné lokality (EVL) a zvláště chráněná území, tato v lokalitě nebyla identifikována, z hlediska vlivů na území NATURA byl vliv záměru vyloučen.

Jako poslední významnější složka životního prostředí byl vliv na podzemní a povrchové vody. Byl zpracován samostatný hydrogeologický průzkum, který konstatoval, že nebude zasažena hladina podzemní vody, s výjimkou jedné studny na úrovni km 2,5, kde je navržen monitoring při realizaci a po dokončení záměru.

Jako zpracovatelé dokumentace vyhodnotili vlivy záměru jako akceptovatelné. Aby byla zajištěna minimalizace dopadů této stavby na jednotlivé složky životního prostředí, navrhli příslušná ochranná nebo kompenzační opatření, která považují za dostatečná pro realizaci tohoto záměru.

Zpracovatelka posudku Ing. Ivana Lundáková ve svém vystoupení uvedla, že po prostudování dokumentace navrhla vrátit dokumentaci k doplnění. MŽP její návrh akceptovalo a oznamovateli dokumentaci vrátilo s tím, že v doplněné dokumentaci by se mělo reagovat na vyjádření Hygienické stanice hlavního města Prahy a MŽP odboru ochrany ovzduší. MŽP odbor ochrany ovzduší mělo připomínky k rozptylové studii a Hygienická stanice mimo jiné požadovala aktualizovat akustickou studii. Doplnění dokumentace zpracoval opět p. Mgr. Mužík, toto doplnění dokumentace bylo potom zveřejněno spolu s posudkem. Dále si od oznamovatele vyžádala doplňující informace - zpřesnění přístupových tras na staveniště, upřesnění modernizace celého úseku mezi Libní a Hostivaří, dále informace o dočasné konstrukci pro instalaci mostního objektu. Oznamovatel tyto údaje doplnil, na základě těchto údajů a na základě doplněné dokumentace považuje dokumentaci o hodnocení vlivů na životní

prostředí za akceptovatelnou a zpracovanou dle náležitostí přílohy č. 4 zákona. Podle jejího názoru dokumentace dává dostatečné informace o vlivech záměru na jednotlivé složky životního prostředí a posuzuje záměr ze všech aspektů, jak v etapě výstavby, tak etapě provozu. V doplňku dokumentace byla zpracována aktualizace akustické studie, byl posouzen vliv na krajinný ráz, bylo zpracováno hydrogeologické posouzení, firma ATEM zpracovala rozptylovou studii pro etapu výstavby, kterou pak v doplňku dokumentace ještě aktualizovala. V dokumentaci byly posouzeny i vlivy na veřejné zdraví.

V posudku vypořádala vyjádření k dokumentaci, vyjádřily se dotčené samosprávné celky a dotčené správní úřady. Dále se k dokumentaci vyjádřila veřejnost, k dokumentaci přišlo 15 nesouhlasných vyjádření. V posudku stručně shrnula, že připomínky se týkaly zejména negativního vlivu na krajinný ráz, zejména z důvodu umístění v přírodní parku Smetanka, negativního vlivu na faunu v zájmovém území, zejména na zvláště chráněné druhy, navýšení dopravy během výstavby a celkového zhoršení životního prostředí během výstavby, a potom ještě vlivu hluku způsobeného provozem na posuzované trati. Při splnění navržených podmínek provozem záměru nedojde k porušování platných legislativních předpisů, navrhla MŽP vydat k záměru souhlasné stanovisko. Do návrhu závazného stanoviska dala celkem 17 podmínek. Mezi nejdůležitější patří podmínka, aby byla do projektu zapracována protihluková opatření, potom další protihluková opatření během výstavby, a podmínka, aby byla poloha pilířů pro instalaci mostního objektu mimo koryto Rokytky a Hořejšího rybníka. Podmínky, které dala do návrhu stanoviska, mohou být ještě upraveny na základě veřejného projednání. K posudku a doplnění dokumentace se vyjádřili opět dotčené samosprávné celky, dotčené správní úřady, a bylo obdrženo 5 nesouhlasných vyjádření od veřejnosti. Všechna obdržená vyjádření budou vypořádána v návrhu závazného stanoviska, po veřejném projednání bude zpracována konečná verze návrhu závazného stanoviska, bude předána na MŽP a to na základě toho pak vydá závazné stanovisko.

Následně udělila RNDr. Hrušková slovo panu Tomáši Holečkovi, radnímu městské části Praha 9. Jako Městská část Praha 9 zjistili zhruba v r. 2013, že SŽDC plánuje tento záměr. SŽDC jim tenkrát nedokázala odpovědět na jednoduché otázky, např. o kolik se zvýší nákladní doprava, a další. V současné době jsou překračovány hlukové limity v úseku trati Libeň – Hloubětín, měření vůbec neodpovídá dané skutečnosti. Navíc nejde jen o Hrdlořezy, ale i o další bytovou zástavbu, která v této lokalitě je, např. Nová Harfa, kde bydlí zhruba 10 000 lidí, obytná zástavba bude pokračovat i nadále změnou Tesly Hloubětín a další. Trať se nyní přiblíží a bude překládat stávající trať v úrovni ulice U Elektry, bude blíž k domům, blíž k lidem. Městská část Praha 9 se vyjadřuje od začátku negativně k tomuto projektu, nevěří studiím, co se týká měření hluku. Navíc tam dojde k určitému úhlu převýšení a bude hluk při brzdění. Co se týká samotné výstavby, bude tam obrovský přesun hmoty, jak to budete řešit stavebně? Jediná komunikace, která je k tomu uzpůsobená, je U Elektry, ale ta nemá kapacitu na takovou výstavbu. Takže od začátku říkají tomuto projektu jako městská část ne, dokumentace je nepřesvědčila o opaku.

Ing. arch. Zuzana Dufková, z Úřadu městské části Praha 10 uvedla, že Praha 10 nemá k posuzované stavbě negativní postoj, má ale obavu, aby se v rámci této stavby neiniciovala stavba přecladiště v Malešicích v terminálu.

Ing. Karel Fridrich, nejprve reagoval na vyjádření městské části Praha 10. Jejich záměr nesouvisí s terminálem Malešice, ale potřeba realizovat záměr se vztahuje k terminálu na jižním okraji Prahy v Uhříněvsi. U terminálu Malešice SŽDC není investorem. Pokud jde o připomínky městské části Praha 9, stanovisko městské části je v tomto okamžiku negativní, berou to na vědomí. Pokud jde o dopady výstavby, v dokumentaci jsou popsány a také kompenzační

opatření. Pokud jde o přístup k trati, je navržen jednak místními komunikacemi, jednak částečně navážením materiálu po kolejích.

Mgr. Lubomír Peterka odpověděl na námítky týkající se hluku. Firmou EKOLA group, spol. s r.o. byla zpracovaná hluková studie, byla zpracovaná i studie synergií s kolínskou tratí, a na základě toho byly již projektovány nebo připraveny protihlukové stěny. Hlukové studie jsou v současné době zpracované na základě měřicích bodů a potom převedené do výpočtových bodů a do modelu, a podle něj odpovídají skutečnosti, proto je třeba výška stěn od 1 m do 4 m udělána tak, aby bylo ochráněno co největší území.

V další části následovala diskuse, v jejímž průběhu se projednaly připomínky k dokumentaci, posudku a k podmínkám souhlasného stanoviska.

Dotazy a připomínky především veřejnosti a také přítomných zástupců městské části Praha 9 se týkaly zejména **hlukové zátěže**. (Námítky se vztahovaly k akustické studii – k výpočtovému bodu V23 a k místu měření M1, kdy čidlo bylo přímo proti trati, ale v bytě naměřil jeho obyvatel hluk kolem 72 – 74 dB, protože se zvuk při přejezdu ocelových mostů prázdnou nákladní soupravou odráží od protějšího svahu. V akustické studii není žádné měření na straně výjezdu z Libeňského nádraží, nepředpokládají, že by tam mělo být nějaké protihlukové opatření. V místě měření M3 v Jahodnické ulici před domem č. 104 je železniční trať umístěna v zářezu asi 5 m pod domem, hluk na zástavbě tam vůbec nebyl měřen, domy na úrovni trati v ulici Mandloňová, Smrková, Jívová a Jahodnická nebyly zahrnuty do hlukové studie. V měření hluku jsou rozdíly, je mnoho aspektů, kdy hluk je větší nebo menší, městská část Praha 9 trvá na tom, že limity budou překračovány. Kdy bude realizována výměna ocelových mostů památkově chráněných a zda v tom případě hluková studie posoudila snížení hluku. Když na mostě bude velké klesání a vlaky budou při sjezdu brzdit, bude i nadále docházet k překračování limitů, pokud nebude snížení hluku jako podmínka ve stanovisku. V jaké výšce od hladiny Rokytky se plánuje most a jaká bude v té výšce ochrana proti hluku? Hluková studie by se mohla doplnit ještě směrem k meandrům, kam se odráží zvuk z železnice. V rámci výpočtu se může udělat chyba, ověřují se výpočty?)

Další dotazy se týkaly **intenzity dopravy a nárůstu nákladní dopravy**. (Zda je nárůst nákladní dopravy exaktně vyčíslen. Překladiště společnosti Metrans, a.s. v Uhříněvsi má ve svém investičním plánu rozšíření překladiště zhruba o nějakých 30-35 %. Takže vlaky, které jezdí ze severu, pojedou tudy. Proto nevěří počtu vlaků, které SŽDC pro zpracovatele udala. V případě osobní dopravy je záměr ministerstva dopravy posílit tuto dopravu na východ republiky. Povede to zase tudy, a zase čísla, která SŽDC zadala zpracovatelům pro hlukovou studii, neodpovídají současné a budoucí realitě.)

Otázky a námítky byly také vzneseny na **důvody realizace záměru**. (Bavíme se o první stavbě, co znamená druhá stavba? Všude ve světě se snaží posílit osobní dopravu a nákladní odsunout někam jinam, bude nákladní doprava vedena přes širší centrum? V čem pomůže přidání jedné koleje, když povede z Libně a pojedou pod Tábor do tunelu a tam půjde zpátky do jedné koleje? Kvůli zkapacitnění kolínské trasy je potřeba vyklidit od nákladních vlaků Libeňské nádraží, tzn., že na druhé koleji, která tam bude, můžou tyto vlaky stát a čekat, aby nestály v těsné blízkosti libeňského nádraží, ale některé vlaky budou mít dieslové agregáty. Je nutná taková stavba v centru obytné zóny? Ničí to oblast Prahy 9 pro další bytovou výstavbu, zničí se cyklostezka a koryto Rokytky. V dokumentaci je, že se záměr týká asi 300 až 1000 obyvatel. Myslí si, že je to úplně jiné číslo, protože zde v posledních letech vyrostla spousta bytových objektů. V dokumentaci byl ještě závěr, že životní prostředí je v místě záměru podprůměrné, už tu funguje hustá síť železnic a je to urbanizované prostředí. Možná to platí jen na straně Vysočan, ale jinak v Hrdlořezech jsou nové bytové komplexy.)

Velká část připomínek se týkala **ochrany přírody a vlivu záměru na krajinný ráz**. (Smetanka je přírodní park, Městská část Praha 9 ve spolupráci s hl.m. Prahou se snaží, aby to byla klidová zóna, vytvořily se meandry Rokytky, záměr nebere na zřetel, že tam žijí lidé. Trať překračuje dvakrát Rokytku, ale překračuje i rybník, takže je to víc, než se uvádí. V dokumentaci je uvedeno, že oblast je nehodnotná, že tok Rokytky je narovnaný, ale Rokytky byla zmeandrována už asi před 3 lety, v biologickém průzkumu je zmíněno 7 chráněných druhů živočichů, ale jsou tam i ohrožené a silně ohrožené druhy, je tam i spousta dalších druhů. Co se týká dendrologického průzkumu, je uvedeno, že je to bezcenný habrový porost. Habrového porostu je tam asi 12%, jinak tam jsou duby, lípy, je tam břízy, borovice, modřín. Pro obyvatele je tato oblast velice cenná a důležitá, zpochybňují studii Mgr. Mužíka, je udělaná neprofesionálně. Řeší se zde pilíře, které mají být po dobu stavby umístěny v toku Rokytky, ale vůbec se neřeší, že je varianta s pilířem, který bude neustále v Hořejším rybníku. Dojde ke kácení, ale zeleň je důležitá. Nedojde k žádnému zásahu do biotopu, pokud se tam postaví mostní pilíře?)

Veřejnost vznesla námitky i k možnému **znečištění ovzduší**. (Pan Mgr. Mužík říkal, že železnice není zdrojem znečištění ovzduší, ale např. kolem nádraží Libeň šíbungy dieslové lokomotivy. Ve stanovisku odboru ochrany ovzduší MŽP je napsáno, že by se měly prozkoumat pětileté průměry benzo-a-pyrenu, které neustále překračují roční imisní limit, jak je to řešené? Měly by se aktualizovat údaje o počtu vozových jednotek v současné době, se znalostí současné situace.)

Další velká část připomínek se týkala **výstavby záměru**. (Kterými trasami se bude přivážet a odvážet materiál? Panelová cesta nepřipadá v úvahu, část komunikace je soukromá, dále má Městská část Praha 9 v investičním plánu na příští rok dokončení trasy prodloužení cyklostezky. Na panelové cestě není možné dopravovat zeminu. Jak bude řešen provoz v ulici U Elektry během výstavby, je tam podchod, kudy se bude chodit na tramvaj? V které fázi se bude řešit staveništní doprava, v rámci územního řízení a stavebního povolení? Kde se to dozvíme my občané? Pracovní doba bude od 8.00 do 21.00 ve všední den a o víkendech od 8.00 do 18.00, dá se to řešit tady? Vliv výstavby trvajících tři roky je neúnosný.)

Některé otázky se také týkaly **dalšího průběhu procesu EIA a navazujících řízení**. (Pokud bude hypoteticky vydáno souhlasné stanovisko, dá se proti tomu odvolat?)

Na dotazy a připomínky odpovídali Ing. Karel Fridrich, Mgr. Martin Pacner, Mgr. Lubomír Peterka, Mgr. Radomír Mužík, Ing. Aleš Matoušek, Ph.D. a Ing. Ivana Lundáková:

Hluková zátěž - Součástí zpracování akustické studie je měření, protokol z měření je k dispozici, bylo měřeno ve 3 místech měření. Bylo to měřicí místo M1, což byl rodinný dům Pod Hloubětínskou zastávkou č. p. 371/30, dále M2 před objektem Před mosty, č. ev. 18, a M3 před objektem Jahodnická č. ev. 104. Měření slouží pro nastavení výpočtového modelu, který pak plošně zobrazí celou akustickou situaci v území. Pro území jsou pak stanoveny výpočtové body, kdy jednotlivé výpočtové body udávají hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku, což je hodnota, která je stanovena pro denní a noční dobu. Podle legislativy jsou stanoveny hygienické limity, jsou akreditovaná laboratoř, nemohou si dovolit měnit výsledky. Pokud bylo změřeno uvnitř v bytě 70 dB, muselo by být před fasádou asi přes 100 dB. Proto byly v území i další dva měřicí body, kde se zobrazuje akustická situace a podle nich se nastavuje model přímo u mostů. Je plošně spočítáno zatížení území v jednotlivých výpočtových bodech, kdy je vidět, že v těchto bodech dochází k překročení hygienického limitu v noční době, to nikdo nepopírá, protože most, který tam je, je železná konstrukce, která z hlediska akustických vlastností má vysoké emise. V další fázi územního řízení není problém dát do podmínek doplnit výpočtové body v lokalitě.

Na straně výjezdu z Libeňského nádraží neměřili, místa měření v rámci projektu byla M1, M2 a M3. V akustické studii v rámci vyhodnocení jsou výpočtové body V01, V02, V03, které zohlední akustickou situaci v místě U Harfy, č. p. 535/2, v ulici Pod Harfou 938/58, v ulici Poděbradské 777/9. V okolí Libeňského nádraží neměřili, v tom místě to bylo posouzeno výpočtem.

Pokud jde o objekty v ulici Jahodnická, jsou vyhodnoceny objekty Jahodnická 882, Jahodnická č. ev. 103, Mandloňová 1052, Mandloňová 1062/13. Tzn., v rámci zpracování akustického posouzení se nejdříve v území měří, nelze měřit všechny objekty, k tomu slouží model, na základě měření, kdy se ověří výpočtový model, dochází potom k plošnému zohlednění zatížení území. Jsou prezentovány hodnoty, které jsou naměřené a potom hodnoty, které jsou vypočítané. Na základě tohoto ověření se stanovuje i přesnost výpočtového modelu. Jsou to všechno údaje, které jsou v akustickém posouzení a jsou veřejně dostupné.

Aby se dalo říci, že hygienický limit je překročen, musí být provedeno měření. V souladu s legislativou, která byla právě nově uvedena v platnost, je v těchto místech možné uplatnit starou hlukovou zátěž a v území i přes uplatnění staré hlukové zátěže dochází k překročení hygienických limitů. Proto je uvedeno porovnání, jak situace vypadá teď, a co se stane, když stavba vejde v provoz. Tím, že nastane modernizace trati v daném území a rekonstrukce mostů, které jsou největším problémem z hlediska šíření hluku, akustické poměry budou určitě příznivější, než ve stávajícím stavu. Aby bylo možné do území stavbu umístit, musí se udělat ochranná protihluková opatření. V hlukové studii je docela velký rozsah protihlukových opatření. Protihlukové stěny jsou v délce až 940 m. Kromě toho, že tam jsou protihlukové stěny, záleží na mnoha dalších aspektech, které ovlivní hluk, např. typy brzd, jaké vlaky mají. Německo zakazuje od roku 2022 provoz nákladních vlaků s tzv. hlasitými brzdami, to je výhoda v tom, že trať tady z velké části funguje pro mezistátní dopravu, která tuto podmínku bude muset splňovat.

Pokud jde o výměnu mostů, umístění stavby bude předmětem dalšího procesu, bude aktualizována dokumentace pro územní řízení, potom bude následovat stavební řízení, stavba by mohla začít za 5 let, a rekonstrukce ocelových mostů přes Rokytku by byla součástí této stavby. Výměna mostů by proběhla v druhé části stavby, přibližně v roce 2024. Ocelové mosty památkově chráněné nejsou, památkově chráněna je klenba na kolínském trati. Podmínka pro rekonstrukci mostů je, aby vlaky měli vést kudy po dobu rekonstrukce. Pokud jde o zařazení do této stavby, v okamžiku, kdy bude vydáno kladné stanovisko, tak mosty jako součást stavby měnit musí. Není problém dát do stanoviska podmínku, že se musí mosty vyměnit jako součást tohoto záměru. Největším zdrojem hluku na vozidle je styk kolejnice a oblast kola, vlastně 0 až 1 m nad temenem kolejnice. Parapetní nosník mostu je navržený tak, aby fungoval i jako nízká protihluková stěna, v tomto případě 1 m nad kolejí. Úsek klesání na mostě je tak krátký, že by tam nemělo docházet k brzdění, vlak, který bude končit v Libni, bude brzdit v Libni, stejně jako brzdit dnes. Pokud jde o výšku mostu nad břehem Rokytky, je výškový rozdíl 22 m. Dnešní trať je 13 m, a my jsme 9 m nad tím.

Akustická studie se v jednotlivých krocích upřesňuje, hygienická stanice se vyjadřuje se v každém stupni, i v rámci kolaudace stavby. V momentě, kdy se projekt kolauduje, měří se skutečné průjezdy vlaků, hygienik tam je a v případě, že v některých bodech by nevyhovoval hygienický limit, má hygienik povinnost nařídit dodatečná protihluková opatření. Pro další posouzení v územním řízení se stanoviska aktualizovat budou, pak se bude dělat i nová hluková studie.

Intenzita dopravy a nárůst nákladní dopravy - Počet vlaků, které se neprovezou, je vyčíslený a je důvodem pro stavbu z hlediska socio-ekonomického zdůvodnění, denně neprojde asi 12 vlaků v severojižním směru za stávajícího rozsahu dopravy Praha – Kolín. Samozřejmě musí projet veškerá nákladní doprava do terminálů, pak by to znamenalo redukci osobní dopravy Praha – Kolín proti dnešnímu stavu. Pokud jde o Metrans, a.s. v Uhříněvsi, vycházeli z toho, co jim dali jako cílové počty vlaků na terminálu a z vlastního posouzení kapacity stanice Uhříněves.

Pokud jde o osobní dopravu, další rozvoj osobní dopravy směrem na východ by se vyloučit nedal, existují záměry na další posílení linek, a dnešní trojkolejná trať Praha – Kolín to fyzicky neunes. Za této situace se bude muset hledat nějaké řešení, ale o tomhle teď neví nic, takže počítají s výhledem, který lze rozumně provozovat na dnešní trojkolejně trati. Žádný jiný záměr z hlediska státu v tomto okamžiku schválen ani rozpracován není. Akustické posouzení vychází z reálných intenzit dopravy, které jsou uvedeny. Pokud budou jiná čísla, samozřejmě hlukovou zátěž přepočítají. V tomto okamžiku se výpočty dělaly letos na jaře a před rokem a půl vzali ty počty vlaků, které od objednatelů v osobní dopravě získali, plus nějaké navýšení na naobjednanou dopravu, která na té trati dnes funguje. Stávající rozsah dopravy je 51 nákladních vlaků denně, rozdělení den a noc 36 a 15. Výhledový stav nákladních vlaků je 62, tzn. o čtvrtinu, rozdělení 40 a 22, tzn. 2/3 denně, 1/3 noc, nárůst tam je.

Důvody realizace záměru - Dlouhodobou vizí SŽDC bylo úplné zdvojkolejnění trati v celé délce. V tomto okamžiku nemají ekonomicky odůvodněné zdvojkolejnění dále než do Hrdlořez, ale v územním plánu mají dnes chráněno územně zdvojkolejnění trati i skrz vrch Tábor novým souběžným jednokolejným tunelem, stávající je sice postavený jako dvojkolejný, ale z hlediska dnešních požadavků se tam druhá kolej už nevejde, takže to by byla ta druhá stavba. Druhá stavba by především obsahovala rekonstrukci stanice Malešice tak, aby tam mohla vzniknout zastávka osobní dopravy. Pro druhou stavbu v tomto okamžiku není schváleno kromě územního plánu vůbec nic.

Pokud jde o vedení nákladní železniční dopravy přes Prahu 9, Praha má cosi jako nákladní obchvat v podobě trati Ústí n. L. – Nymburk – Kolín pro směr ze Saska pro východní Čechy, Moravu, ale nákladní okruh mimo aglomeraci Praha nikdy mít nebude. Posílení osobní i nákladní dopravy jsou dvě souběžné snahy, kde se nemůžeme tvářit, že budeme posilovat osobní dopravu na úkor nákladní a nákladní zanikne. Pokud se nebudeme pokoušet hledat cesty, jak s rozumnými dopady na okolí a obyvatelstvo nákladní vlaky na železnici udržet, tak se nám zboží pouze přestěhuje na silnice.

Dnešní stav je, že dvojkolejná trať je územně chráněná po změně územního plánu až do Hostivaře. Druhá kolej je dlouhodobá územní rezerva. Základním omezením není, že mezi Libní a Malešicemi je jedna kolej, ale to, že se tam kříží dva směry Praha-Kolín a Ústí-Kralupy-Libeň-Malešice a dále. Smyslem je odstranit křížení těchto dvou směrů.

Účelem není vyklizení libeňského nádraží od nákladních vlaků, ale zabránit tomu, aby na libeňském nádraží a z druhé strany od Malešic čekaly vlaky před východním zhlavím. Na mostě nemůže být z hlediska zabezpečovacího zařízení více než jedna souprava a tento úsek není určený pro odstavování vlaků. Smyslem je, aby díky nové trati vlaky projely úsekem Holešovice-Libeň-Malešice optimálně bez zastavení a pokračovaly dál.

Umístění a konfiguraci dopravní sítě v zásadě řeší pražské územně plánovací dokumentace, tzn. zásady územního rozvoje hlavního města Prahy a územní plán sídelního útvaru hlavního města Prahy. Oba tento záměr obsahují v této lokalitě a to jako stavbu veřejně-prospěšnou.

Počty obyvatel byly odhadované podle výsledků především hlukové studie, kdy izofony vymezyly území, které bude určitým způsobem nově zatíženo nějakým hlukem. Vlivy na veřejné zdraví jsou o tom, že jste dlouhodobě exponováni nějakému činitele, např. chemikálii nebo hluku, a to vám objektivně nebo spíš statisticky zkracuje život. Podle WHO jsou nastaveny mantinely, tyto mantinely byly ve vyhodnocení vlivu na veřejné zdraví použity a z toho vyplynul počet obyvatel, kteří budou reálně zasaženi, a budou v pásu, kde nějaké zdravotní omezení nelze vyloučit.

Ochrana přírody a vliv záměru na krajinný ráz - Meandrovaná část Rokytky je v jihozápadní části od stávající železnice. Část Rokytky, která v současné době vede pod železnicí, ještě není zrevitalizovaná. Další část Rokytky, která vede jižně od Hořejšího rybníka, také zatím není zrevitalizovaná. Pod mostem stávající železnice je tok napřímený, a dále je rovný

úsek, který vede podél stezky. Je to místo, kde posuzovaný záměr bude křížit Rokytku, tzn., že meandrující část Rokytky nebude záměrem dotčena. Navíc tam bude přemostění, 22 m nad Rokytkou a dále se zanoří do vršku. Ochrana lidí je stanovena hygienickými limity pro hluk nebo znečišťující látky.

Pokud jde o to, že překračujeme nejen dvakrát Rokytku a ještě výběžek terénu mezi, na situacích je to vidět, není to nic, co by tajili. Trať v těchto místech bude překonávat Rokytku po mostních objektech, tzn., pokud bude záměr realizován, řeka pod mostem může dále fungovat, významný krajinný prvek jako takový tímto dotčený nebude, nebude tím dotčena ani fauna, ani flora po realizaci záměru. Něco jiného je během realizace záměru, tento vliv ale ani nepopírali, ani nezamtlčovali, je v dokumentaci hodnocen. Jedná se o umístění pilířů během dočasné konstrukce, která umožní nasunutí mostu, umístění pilířů je jenom provizorní. Pilíř může eventuálně být na břehu Rokytky, nemusí být přímo v Rokytkce. Otázka je, co je cennější, zda pilíř umístit do koryta, nebo umístit do břehových porostů. Vyhodnocovali umístění pilíře jak poblíž břehové části Hořejšího rybníka v jeho jižní části, tak umístění jednoho pilíře v korytě toku Rokytky. Domnívají se, že se jedná o akceptovatelný zásah, protože je to zásah dočasný a pilíř podle informace projektanta je podepřen betonovým blokem, na kterém je umístěna nosná konstrukce. Bloky se umístí na dno rybníka, zafixují se lany, postaví se na nich podpůrná konstrukce, po dokončení stavby se konstrukce rozebere, betonové bloky se ze dna rybníka i ze dna Rokytky vyjmou a odvezou. Druhá varianta je, že se bloky neumístí do vodního toku Rokytky, nebo do vody rybníka Hořejší, ale naopak se umístí do břehových porostů. To by bylo mnohem více devastující, než umístění do vlastního vodního toku. Právě proto, že snaží zachovat břehové porosty. Vodní plocha z biologického hlediska v pár čtverečních metrech, nebo v desítkách metrů není nikterak cenná a citlivá, aby dočasné umístění podpůrného pilíře neunesla.

Co se týče zaznamenaných druhů, máme jich padesát, víme však, že je jich tam více. I když pojedu na lokalitu víckrát, nikdy tam nedohledám všechno. Vycházejí z vlastních průzkumů, podle druhů živočichů, které předpokládají v daném území, což si otipují na základě biotopu, který v tom území je. Různé druhy živočichů vyhledávají podobné druhy biotopů. Pokud řekne, že podél Rokytky žije ledňáček, navrhne taková opatření, která zamezí destrukci těchto biotopů, pokud ta destrukce je nevyhnutelná, tak se pokouší najít a navrhnout taková opatření, která následně území revitalizují alespoň do původního stavu. Tzn., že pokud navrhnou taková opatření, která ochrání ledňáčka, tak tím současně ochrání i ty ostatní druhy, které neviděli. Co se týče obojživelníků, našli je v severní a severozápadní části rybníka, v místech, kde nebude docházet k zásahu v důsledku realizace stavby. To, že tady je tolik živočišných druhů, svědčí o jejich adaptabilitě, jsou to druhy, které se přizpůsobily soužití s člověkem. V případě stavby je to dočasný vliv.

Kácení je vyhodnoceno v samostatné studii dendrologického průzkumu. Nejvíce se bude kácet mezi jednotlivým překročením Rokytky, od Libně to vede podél stávající železnice vlevo, následuje demolice průmyslového objektu, a tam začínají vzrostlé stromy, toto kácení je pro realizaci záměru nevyhnutelné. Kácení bude probíhat i v porostech před jihozápadním cípem Hořejšího rybníka, jsou to cenné stromy, takže tady je vliv bezesporu negativní. Z hlediska vlivu na životní prostředí se nedomnívá navzdory tomu, jak je zásah negativní, že by byl natolik negativní, aby kvůli kácení nebylo možné záměr realizovat. Součástí záměru by měly být návrhy náhradních výsadeb. Problém je v tom, že není kam stromy vysadit, proběhlo jednání na Praze 9, ale nejsou pro to plochy.

Ještě předtím, než stavba bude postavená, budou probíhat další botanické a zoologické průzkumy. Na úrovni územního řízení bude aktualizován průzkum, na úrovni stavebního řízení bude zase aktualizovaný průzkum, podle zjištěných druhů bude zažádáno o tzv. výjimku ze zásahu do biotopu zvláště chráněných druhů. Ve výjimce budou navržena opatření,

předpokládal by i přítomnost ekodozoru, může se tam objevit opatření ohledně nory pro ledňáčky a mnoho dalších.

Znečištění ovzduší - Železnice může být zdrojem znečištění ovzduší i lokálně u motorových lokomotiv, ale na tento záměr to nemá žádný vliv, trať je dělaná pro elektrické lokomotivy, protože ničím jiným se ekonomicky rozumně nedají kontejnerové vlaky vozit. Diesly tam jezdí, ale ty tam projedou stejně jako dnes, jsou to místní obsluhy, z Libně do Strašnic, z Libně do Uhřetěvesi apod., jeden, dva vozy. Tzn., že stávající diesly jsou z hlediska znečištění ovzduší už zohledněny stávajícím emisním pozadím.

Vyhodnocení benzo-a-pyrenu je v doplňku dokumentace, který byl zveřejněn spolu s posudkem. V doplňku dokumentace na str. 6 je aktualizace rozptylové studie, a na str. 8 je uvedeno, že v rozptylové studii bylo doplněno stávající imisní pozadí benzo-a-pyrenu a to je v doplněné aktualizované rozptylové studii na str. 11. Je to vyhodnocení stávající kvality ovzduší, jsou tam uvedeny hodnoty ve čtvercích, pětileté průměry, které uvádí ČHMÚ. Ale výpočet pro benzo-a-pyren proveden nebyl, protože benzo-a-pyren nemá imisní limit jako roční průměr, a doprava, která tam byla vyhodnocovaná, byla maximální, která bude třeba trvat týden až dva v roce. V doplňku dokumentace v příloze č. 4. je doloženo vyjádření MŽP, kde souhlasí s vypořádáním připomínek.

Výstavba záměru - V dokumentaci EIA je problematika dopravy během výstavby popsána, je tam jednoznačně napsané, kolik se předpokládá dopravy i vlastního objemu materiálu po železnici, kolik v prvním úseku, v druhém úseku, takže není pravda, že by se to nehodnotilo. V dokumentaci EIA je uvedeno, že se předpokládají tyto možné způsoby dodávek materiálu pro stavbu – využití stávajícího traťového úseku, se zachováním provozu na daném úseku trati, předpoklad dodávky 60 – 70% materiálu, a využití stávajících zpevněných komunikací, předpoklad dodávky 30 – 40% materiálu. Předpokládá se použití přístupových cest, které jsou vyznačeny v dokumentaci, s tím, že je navržena úprava povrchu, dočasné zapanelování, některé mosty mají být překlenuty provizoriem, aby tu zátěž umožnily. Hlavní přístupová trasa je od ulice U Elektry, tudy by měla doprava odjíždět ze staveniště na Českobrodskou. Co se týče mostu, předpokládá se tam vojenský pontonový most přes Rokytku.

Jestli jsou stávající komunikace únosné pro stavební techniku, neumí posoudit, není to předmětem procesu EIA. Řešení úprav komunikací bude až věcí územního řízení, resp. pak stavebního řízení. V územním a stavebním řízení budete dotčenými osobami.

Počet aut v ulici U Elektry je následující – nákladních aut s výkopkem 140 týdně, beton 88. Pokud jde o podchod, nelze odříznout občany od přístupu na zastávku, ke komunikaci apod., vždy bude nějaká cesta. Podrobnosti, zda cesta povede v ulici vpravo nebo vlevo, se budou vědět v dalších fázích přípravy záměru. Pokud jde o přístup přes pozemek Bleších trhů, to je věc územního resp. pak stavebního řízení, majetkoprávní část se bude řešit i ve vztahu k tomu, že stavba je veřejně prospěšná. V rámci procesu EIA se neřeší majetkoprávní vztahy.

Výstavba bude 3 roky, protože nechceme, aby se pracovalo v sobotu a neděli, pokud je vliv výstavby trvající tři roky neúnosný, v návrhu stanoviska se tento požadavek může objevit. Co se týká staveništní dopravy, nebude ji povolovat Drážní úřad, bude to mít na starosti m. č. Praha 9, odbor dopravy, nebo odbor dopravy hl. m. Prahy. Pracovní doba v posudku je v pracovní dny 7.00 – 21.00, víkend 8.00 – 18.00, je to řízeno hygienickými limity, má to na starosti hygienická stanice. Jsou 2 protichůdné názory, jeden hovoří o tom, že období výstavby je třeba co nejvíce zkrátit, a druhý, z důvodu omezení stavební činnosti (např. o víkendu), relativně prodloužit. Takže je to na hygienické stanici, vždy musí být hygienický limit (je to 65 dB) dodržen. Omezení lze stanovit, např. ve všední dny v době mezi 7.00 až 8.00, a 20.00 až 21.00 neprovádět nejhorší stavební činnosti. V návrhu stanoviska lze ještě blíže specifikovat, které stavební činnosti jsou třeba nepřipustné o víkendu.

Další průběh procesu EIA a navazujících řízení - pokud bude vydáno souhlasné stanovisko, v navazujících řízeních mohou být případné změny předmětem nového posouzení, určitě vám nikdo nebrání se v každé fázi vyjadřovat, v navazujícím řízení můžete být jeho účastníky. Územní a stavební řízení končí rozhodnutím, kde všechny relevantní připomínky musí být vypořádány. Proti závaznému stanovisku EIA se nedá odvolat, ale vy ho můžete napadnout v rámci odvolání proti stavebnímu povolení. Můžete ho napadnout u soudu, pokud budete mít pocit, že nebyl dodržen zákon. Pokud by řízení, které nyní probíhá, skončilo vydáním kladného stanoviska, další veřejné projednání bude projednání územní, vedl by ho stavební úřad, předpokládám, že Prahy 9, museli bychom zajistit k tomu dokumentaci, a dokladovou část, to by rozhodně nenastalo dříve než za 2 roky.

V závěru byly ještě předány písemné připomínky k posudku spolku Hrdlořežská zvonička

Vzhledem k tomu, že již nikdo z přítomných účastníků jednání nevznesl další dotaz nebo připomínku, diskuse dále nepokračovala.

Na závěr veřejného projednání RNDr. Hrušková seznámila přítomné s dalšími kroky procesu posuzování vlivů na životní prostředí, které budou následovat bezprostředně po skončení veřejného projednání dle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a veřejné projednání ukončila.

III. ZÁVĚR

Vlivy záměru „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice, I. stavba“ byly projednány ze všech podstatných hledisek.

Vlastní podmínky budou koncipovány v závazném stanovisku MŽP k posouzení vlivů provedení záměru „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice, I. stavba“ na životní prostředí, které bude vydáno na základě dokumentace, posudku, veřejného projednání a vyjádření k nim uplatněných ve smyslu § 9a zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

RNDr. Hrušková jako pověřená osoba konstatovala, že byla naplněna všechna zákonná ustanovení pro veřejné projednání posudku a současně dokumentace k záměru „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice, I. stavba“ podle 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 a § 4 vyhl. č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí.

RNDr. Ivana Hrušková
pověřená řízením veřejného projednání
MŽP, odbor výkonu státní správy I

Rozdělovník k č. j.: MZP/2018/500/591

Dotčené územní samosprávné celky:

Hlavní město Praha

radní RNDr. Jana Plamínková
Mariánské náměstí 2
110 00 Praha 1

Městská část Praha 9

starosta
Sokolovská 14/324
180 49 Praha 9

Městská část Praha 10

starosta
Vršovická 1429/68
101 00 Praha 10

Dotčené správní úřady:

Magistrát hlavního města Prahy

odbor ochrany prostředí
Jungmannova 35/29
110 00 Praha 1

Magistrát hlavního města Prahy

odbor dopravních agend
Jungmannova 35/29
110 00 Praha 1

Hygienická stanice hl. m. Prahy

Rytířská 12
110 01 Praha 1

Česká inspekce životního prostředí

Oblastní inspektorát Praha
Wolkerova 40
160 00 Praha 6

Povodí Vltavy, státní podnik

závod Dolní Vltava
Grafická 36
150 21 Praha 5

Oznamovatel:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Zpracovatel dokumentace:

Mgr. Radomír Mužík, EIA SERVIS s.r.o., U Malše 20, 370 01 České Budějovice o

Zpracovatel posudku:

Ing. Ivana Lundáková, Středisko odpadů Mníšek s.r.o., Pražská 900, 252 10 Mníšek pod Brdy

Na vědomí:

Úřad městské části Praha 9, odbor výstavby a územního rozvoje, Sokolovská 14/324, 180 49 Praha 9

IKP Consulting Engineers, s.r.o., Jankovcova 1037/49, 170 00 Praha 7

Drážní úřad, Sekce stavební, oblast Praha, Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2

Hrdlořezská zvonička o.s., Hrdlořezská 357/16, 190 00 Praha 9

Rozdělovník odbory MŽP zasláno IS pod č.j.: ENV/2018/VS/7088

odbor ochrany ovzduší, odbor ochrany vod, odbor odpadů, odbor obecné ochrany přírody a krajiny,
odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence