

Městská část Praha 7

Mgr. Jan Čížinský
starosta

Váš dopis značky | ze dne
Č.j.: MHMP 301960/2026,
Sp.zn.: S-MHMP
282893/2026
/ 7.4.2026

Vyřizuje
Šindelářová/ 4102
tel.: 778 110 026
sindelarovaj@praha7.cz
Praha | datum
05.05.2026

Hlavní město Praha
Magistrát hlavního města Prahy
OCP - Oddělení posuzování
vlivů na životní prostředí
Ing. Michael Macourek

Naše značka
Sp.zn.: MČ P7 125648/2026
ORPV-E-2026-161

Jungmannova 35
110 00 Praha 1
DS: 48ia97h

Vyjádření Městské části Praha 7 k zahájení zjišťovacího řízení podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů ve věci záměru: „Změna využití území na p.p.č. 2356/80 a 2406 v k.ú. Holešovice“

I.

Zahájení řízení

Městská část Praha 7 podává toto vyjádření jakožto dotčený územně samosprávný celek ve smyslu § 3 písm. d) a § 6 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále také jen „zákon EIA“), ve věci záměru „**Změna využití území na p.p.č. 2356/80 a 2406 k.ú. Holešovice**“ (dále jen „záměr“). Záměr spočívá v rozšíření stávající překladištní činnosti o sběr, úpravu a skladování stavebních odpadů s navrhovanou projektovou kapacitou 200 000 tun přijatých materiálů ročně.

Zjišťovací řízení k předmětnému záměru bylo zahájeno Magistrátem hlavního města Prahy (dále jen „příslušný úřad“) dne **7. dubna 2026**, vedeným pod č. j. **MHMP 301960/2026**, sp. zn. **S-MHMP 282893/2026**. Příslušný úřad tímto přípisem oznámil zahájení zjišťovacího řízení a informoval dotčené subjekty o zveřejnění oznámení záměru v Informačním systému EIA pod evidenčním kódem **PHA1276**, jakož i na úřední desce Magistrátu hlavního města Prahy.

Městská část Praha 7 na úvod sděluje, že předmětné zjišťovací řízení je s ohledem na podstatu záměru vedeno opakovaně, resp. znovu.¹ Městská část Praha 7 se k obdobnému záměru, předloženému oznamovatelem podáním ze dne 14. prosince 2025, již (nesouhlasně vyjádřila – a to usnesením Rady Městské části Praha 7 č. 0009/26-R ze dne 13. ledna 2026. Původní zjišťovací řízení bylo po uplatnění nesouhlasného vyjádření na žádost samotného oznamovatele ukončeno.

¹ Upravené nynější podání ze dne 7.4.2026 je doplněno o vyjádření Hygienické stanice HMP, o stanovisko OCP MHMP s vyloučením významného vlivu na lokality soustavy Natura 2000, o Rozptylovou studii (Ing. M. Vejr, únor 2026) a o upravenou Hlukovou studii (Ekoline, Ing. I. Vrátná, 9.12.2025), upravené podání se liší v uvedených kapacitách nákladní dopravy viz dále.

Toto „opakované“ oznámení záměru v zásadě nezměněné podobě Městská část Praha 7 vnímá jako účelový procesní postup, jímž se oznamovatel snaží dosáhnout příznivějšího závěru zjišťovacího řízení, aniž by odstranil věcné nedostatky oznámení nebo reagoval na dříve uplatněné připomínky.

Lhůta pro podání vyjádření územního samosprávného celku k oznámení záměru byla stanovena na **30 dnů ode dne zveřejnění informace na úřední desce Magistrátu hlavního města Prahy, tj. do 7. května 2026**. Toto vyjádření je podáváno v zákonné lhůtě.

II. Požadavky Městské části Praha 7 souhrnně

Městská část Praha 7 (dále také jen „MČP7“) jako dotčený územně samosprávný celek ve smyslu § 3 písm. d) zákona č. 100/2001 Sb., zákon o posuzování vlivů na životní prostředí, uplatňuje toto **nesouhlasné vyjádření k předloženému oznámení záměru** a požaduje, resp. navrhuje, aby příslušný úřad rozhodl o povinnosti zpracovat plnou dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí a záměr podrobil tzv. úplnému posouzení EIA včetně veřejného projednání.

Hlavní důvody nesouhlasu a k úplnému posouzení EIA:

- Nevhodnost lokality – záměr se nachází v širším centru hl. m. Prahy v bezprostřední blízkosti bytové zástavby a rekreační zóny, stejně jako řeky Vltavy; umístění zařízení ke sběru, úpravě, využití a skladování odpadu je zde zásadně nevhodné a nepřípustné.
- Povodňové riziko – lokalita leží v záplavovém území s vysokým povodňovým ohrožením; shromažďování odpadu u břehu Vltavy představuje nepřijatelné riziko znečištění vodního toku.
- Dopravní zátěž – oznámení obsahuje neprůkazné a potenciálně podhodnocené údaje o počtu nákladních vozidel; přínos vodní dopravy je zcela zanedbatelný (cca 10 lodí ročně²); faktická zátěž bude spočívat výhradně na silniční dopravě v již dnes přetížené lokalitě, která má sloužit bydlení a rekreaci.
- Imisní zátěž – není vyloučeno, že záměr způsobí nadlimitní hluk a prašnost z plánovaného provozu; hluková studie se jeví jako obsahově a metodicky nedostatečná.
- Neúplné či nesprávné podklady – oznámení záměru obsahuje rozpory v projektované kapacitě a počtech vozidel, jakož i v jiných údajích; chybí základní údaje a podklady nezbytné pro řádné posouzení dopadů záměru.
- Zařazení záměru – záměr je zařazen do kategorie II přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., přičemž vzhledem ke kritériím přílohy č. 2 považuje plné posouzení EIA Městská část Praha 7 za nezbytné.
- Nesoulad s územním plánem – záměr může být v rozporu s faktickým a přípustným využitím plochy a nesouladný s plánovaným rozvojem území.
- Převaha veřejného zájmu – veřejný zájem na ochraně zdraví, kvality bydlení a životního prostředí tisíců obyvatel jednoznačně převyšuje soukromý podnikatelský zájem oznamovatele; záměr nepřináší žádný veřejný přínos.

² Dle údajů z územně analytických podkladů (graf UAP, IPR) se četnost překládky materiálu prostřednictvím lodní dopravy blíží nulovým hodnotám.

III.

Nevhodnost lokality a nesoulad s charakterem území

Záměr spočívá v rozšíření stávající činnosti o sběr, úpravu (třídění, drcení) a skladování stavebních odpadů s navrhovanou kapacitou 200 000 tun přijatých materiálů za rok. Lokalita na pozemcích p.č. 2356/80 a p. č. 2406 v k.ú. Holešovice se přitom nachází v širším centru hlavního města Prahy, v bezprostřední blízkosti husté bytové zástavby, veřejně přístupných rekreačních ploch a na břehu řeky Vltavy.

Dle přílohy č. 2 zákona EIA patří mimo jiné mezi kritéria zjišťovacího řízení v části věnované umístění záměru mimo jiné stávající a schválené využívání území a hustě zalidněná území. Holešovice jsou jednou z nejhustěji osídlených a urbanisticky nejcennějších částí Prahy. Umístování průmyslových zařízení k nakládání s odpady do takové lokality je v příkrém rozporu s tímto kritériem. Záměr neodpovídá charakteru okolní čtvrti ani trendu budoucího vývoje lokality, který počítá s postupným vymístěním hygienicky neslučitelných zbytkových výrobních areálů.

Důvodem rozšíření činnosti oznamovatele s ohledem na předmětný záměr je výhradně zajištění konkurenceschopnosti soukromého subjektu - nájemce předmětných pozemků, nikoli jakýkoli veřejný zájem. Záměr nepřinese žádné pozitivní dopady na životní prostředí, na kvalitu života obyvatel ani na rozvoj území. Je naopak způsobilý všechny tyto hodnoty poškodit.

Platný územní plán hlavního města Prahy sice vede dané pozemky jako funkční plochu DP³ (doprava – přístavy), avšak i v rámci tohoto funkčního využití musí být respektovány obecné požadavky na ochranu zdraví a životního prostředí. Stávající provoz překladiště sám o sobě vytváří v lokalitě zátěž, která je v dnešní době na hranici přijatelnosti⁴; jeho rozšíření o zpracování odpadu tuto hranici prokazatelně překračuje. Navrhovaný záměr je nadto v zásadním rozporu s plánovaným rozvojem území. Tzv. metropolitní plán počítá s revitalizací holešovického nábřeží a rozvojem parkových ploch při řece (návaznost na park U Vody), tedy s funkcemi rekreačními a pobytovými, nikoli s průmyslovým nakládáním s odpadem.

Dle § 2 odst. 2 zákona č. 131/2000 Sb., zákon o hlavním městě Praze, městské části pečují o všestranný rozvoj svého území, o potřeby svých občanů a při plnění svých úkolů chrání veřejný zájem. Ochrana charakteru území a kvality bydlení v Holešovicích a jejich okolí před imisní a dopravní zátěží ze zařízení k nakládání s odpady je proto mimo jiné legitimním a zákonným důvodem, pro který Městská část Praha 7 toto vyjádření podává.

Dotčené pozemky se dále z hlediska platného územního plánu SÚ HMP nachází v ploše záplavového území, kategorie neprůtočná, kde platí „*mimo území přístavu jsou podmíněně přípustné krátkodobé deponie materiálu určeného k přímé nakládce na loď a na návaznou dopravu;*“ a současně „*nesmí se*

³ Dotčené pozemky se z hlediska platného územního plánu SÚ HMP nachází v ploše s rozdílným funkčním využitím DP – přístavy, přístaviště, plavební komory (o ploše 2,5ha), která připouští využití „stavby a zařízení pro překládku, skladování a deponování zboží a materiálu“. Výše uvedený provoz však není provozem přístavu či přístaviště, pouze zařízením pro překládku a skladování.

⁴ Je otázkou, zda je vůbec současné provozování překladiště inertních sypkých materiálů v obytné lokalitě, které nijak nesouvisí s funkcí přístavu ospravedlnitelné a v souladu s veřejným zájmem. Takový provoz může být naopak v přímém rozporu s cíli a úkoly územního plánování, jak je popisuje z. č. 283/2021Sb. stavební zákon v § 38 a 39 a v rozporu s charakterem území (§ 41)

umísťovat (...) skládky odpadu nebo jiného materiálu, stavby pro uskladnění látek ohrožujících životní prostředí...“.

Z hlediska platného územního plánu SÚ HMP se plocha záměru nachází rovněž v těsném sousedství nadregionálního biokoridoru územního systému ekologické stability (dále jen „ÚSES“), jehož vymezení a hodnocení zajišťuje Ministerstvo životního prostředí ČR. Podstatnou funkcí ÚSES je zachování ekologické stability, případně její zvyšování. Při rozhodování v území nesmí docházet ke snížení jejich ekologické stability, což v případě daného záměru hrozí.

Z hlediska navrhovaného nového územního plánu tzv. metropolitního plánu je dotčená plocha součástí rekreační lokality 745/ Vltava III se strukturou parkového prostranství. V cílovém charakteru lokality je uvedeno, že „V plochách Holešovického a Libenského přístavu je přípustné umísťovat pouze budovy a jiné stavby přímo související s provozem tohoto přístavu“. Mimo to, silniční dopravu nákladními vozy nelze realizovat jinak než obytnou lokalitou 027/ Holešovice, což je neslučitelné s cílovým charakterem této lokality.

MČP7 je přesvědčena, že umístění provozovny produkující prašnost a další imise v bezprostřední blízkosti obytné zástavby neodpovídá charakteru území ani očekávanému směru jeho dalšího rozvoje. MČ Praha 7 prochází postupnou transformací z historicky průmyslové lokality na rozšířené centrum hlavního města s převahou obytné a polyfunkční zástavby, přičemž je dlouhodobě sledován trend ukončování činnosti výrobních a průmyslových areálů, hygienicky neslučitelných s rezidenční funkcí do okrajových částí města. Provoz tohoto typu přináší nepřiměřené zatížení v mnoha směrech.

Již stávající provoz zařízení významně zasahuje do bezpečnosti a obyvatelnosti přilehlého území. Areál v centru města je využíván k překládce mezi nákladními vozidly, jejichž intenzita a objem neodpovídají kapacitám ani technickému stavu okolních komunikací.

Zásadní a poměrně rychlou proměnu lokality směrem k rezidenčnímu využití dokládá zejm. probíhající výstavba obytných domů na dříve průmyslově využívaných pozemcích a vznik nových rekreačních a klidových zón.

IV.

Povodňové riziko a ochrana vodního toku

Posuzovaná lokalita se nachází v záplavovém území Vltavy, přičemž dle „Plánu pro zvládnutí povodňových rizik v povodí Labe“ jde o oblast s vysokým povodňovým ohrožením, tedy nepřijatelným rizikem.

Vodní zákon, z. č. 254/2001 Sb. (dále také jen „vodní zákon“) v § 66 a § 67 stanoví, že v záplavových územích jsou vymežovány aktivní zóny, v nichž je výslovně zakázáno skladovat odplavitelný materiál, látky a předměty, přičemž odpad, resp. i stavební odpad, např. suť, beton, cihly, asfalt, recyklát je svou povahou materiál odplavitelný, a jeho shromažďování v záplavovém území je proto v přímém rozporu s tímto zákonným zákazem. Mimo aktivní zónu pak příslušný vodoprávní úřad stanoví omezující podmínky dle povodňového nebezpečí (§ 67 odst. 3 vodního zákona), avšak oznámení záměru se těmito podmínkami vůbec nezabývá.

Dle § 39 vodního zákona je každý, kdo zachází s tzv. závadnými látkami, povinen učinit přiměřená opatření, aby nevnikly do povrchových nebo podzemních vod. Přitom je povinen zejména umístit zařízení tak, aby bylo zabráněno nežádoucímu úniku těchto látek do půdy nebo jejich nežádoucímu smísení s odpadními nebo srážkovými vodami (§ 39 odst. 5 písm. a, vodního zákona). Oznámení záměru naprosto nedostatečně řeší otázku, jakými konkrétními technickými opatřeními bude zabráněno vniku, resp. splachu stavebního odpadu, cementového mléka, asfaltových frakcí a jiných znečišťujících látek do řeky při povodni nebo při intenzivních srážkách.

V obecné rovině je rovněž třeba uvést, že vlastníci pozemků a staveb v záplavovém území mají dle § 85 vodního zákona celou řadu povinností. Jsou povinni zejm. zajišťovat, aby nebyly zhoršovány odtokové podmínky a průběh povodně, a na příkaz povodňového orgánu odstraňovat předměty a zařízení, která mohou způsobit zhoršení odtokových poměrů nebo ucpání koryta níže po toku. Shromažďování desítek tisíc tun odpadu přímo u Vltavy představuje zcela konkrétní a reálné riziko zanesení (či zhoršení stavu) koryta při povodňové události. Oznámení záměru toto riziko dle názoru MČP7 bagatelizuje a nepředkládá žádný dostatečný a věrohodný havarijní plán ve smyslu § 39 odst. 2 vodního zákona.

Jak je již uvedeno výše, předmětné pozemky, na nichž má být záměr realizován se nacházejí v záplavovém území vodního toku Vltava⁵, v kategorii neprůtočná a dle „Plánu pro zvládání povodňových rizik v povodí Labe“ se lokalita nachází v tzv. nepřijatelném riziku.

V obecné rovině hrozí za porušení povinností v aktivní zóně záplavového území v souladu s příslušnými ustanoveními vodního zákona sankce, přičemž jakkoli nelze porušení zákona a příp. uložení takové sankce předjímat, Městská část Praha 7 upozorňuje, že primárním cílem je zabránění vzniku protiprávního stavu, nikoli jeho následné sankcionování poté, co odpad již do řeky vnikl.

Jak již bylo sděleno, skladování odplavitelného materiálu v území ohroženém rozlivy vytváří riziko zanesení koryta a může být překážkou pro snadný průtok při povodních. Záměr není slučitelný ani s cíli ani se souhrnem opatření pro zvládání povodňových rizik. MČP7 upozorňuje, že stávající i navrhovaný provoz není provozem přístavu, ale soukromým překladištěm inertních sypkých materiálů, tj. nejedná se o zajišťování veřejného zájmu. Vypořádání této problematiky v podání sdělením, že *„Přístav byl v provozu i při povodních 2002 a 2013 a současná protipovodňová ochrana Prahy s jeho provozováním počítá. Přístav bez většího poškození přečkal povodně z roku 2002 a 2013. Provoz a stavby v přístavu nezhoršují současné odtokové poměry“* považuje MČP7 za nedostatečné, neprůkazné a neaktuální vzhledem ke změnám v území. (Městská část Praha 7 připomíná, že při povodních v roce 2013 byl skladovanými materiály zanesen přístavní bazén, příprava na příchod povodní a realizace účinných protipovodňových opatření musí být popsány a propány do povodňového plánu.)

V.

Dopravní zátěž a její dopad a okolí

Oznámení záměru obsahuje rozporuplné a neověřitelné údaje o intenzitě dopravy, a to způsobem, který znemožňuje řádné posouzení dopravních dopadů záměru. Zatímco předchozí oznámení obdobného

⁵ stanoveném Magistrátem hl. m. Prahy pod č. j.: MHMP-118671/2003/VYS/Po/Ku a dle platného územního plánu SÚ hl. m. Prahy

záměru (viz část I. tohoto vyjádření) uvádělo 50–80 vozidel denně, aktuální podání uvádí pouze 30–50 vozidel denně, nicméně to pouze na některých místech oznámení (např. na str. 7), zatímco na str. 25 je opět uvedeno 50–80 nákladních automobilů denně (na str. 28 je poté znovu uvedeno až 80 nákladních vozidel). Z uvedeného tedy není zřejmé, o jakou dopravní kapacitu se bude jednat. Takové rozpory v textaci ve spojení s předchozím oznámením obdobného záměru vyvolávají u MČP7 pochybnosti, zda se vůbec jedná o důvěryhodnou informaci.⁶

Oznámení přitom přesněji neuvádí, v jakých hodinách denně bude doprava probíhat, jaký bude její rozptyl v průběhu dne ani v jakém časovém rámci bude dosaženo projektované kapacity. Tato absence základních informací vylučuje jakékoli seriózní posouzení dopravních imisí. Příslušný úřad nemůže bez těchto údajů dospět k závěru, že záměr nebude mít významný vliv na životní prostředí. Oznamovatel sice uvádí, že „provozní doba centra“ má být 7 – 16, resp. 17,00 hodin, ale není blíže specifikováno, zda průběžně v této době či nárazově. Současně, v rozporu s takto uvedenou provozní dobou je uvedení doby provozu na str. 27 oznámení, kde je uvedeno: „*Doba provozu: 8 hod/den x 250 dní, tj. 2 000 hodin za rok.*“. Při době provozu 10 hodin denně (7–17,00 hod) bude uvedená hodnota až o pětinu vyšší.

Oznamovatel se odkazuje na skutečnost, že záměr je situován v přístavu a počítá s využitím vodní dopravy. Tato argumentace je dle přesvědčení MČP7 však zcela lichá a zavádějící. Z oznámení vyplývá, že počet plavidel má činit nanejvýš přibližně 10 za rok. Při projektované kapacitě 200 000 tun ročně a průměrné tonáži plavidla 1 000 tun by 10 lodí přepravilo nanejvýš 1 % zpracovávané kapacity. Drtivá většina objemu, nejméně 95–99 %, bude tedy přivážena a odvážena nákladními vozy po silnici. Umístění záměru v přístavu tak neslouží k realizaci námořní logistiky, nýbrž pouze jako formální „záminka“ pro provoz, který však svou podstatou a svými dopravními dopady je zcela závislý na silniční nákladní dopravě.

Z hlediska kritérií přílohy č. 2 zákona EIA je nutné zvážit rozsah záměru jako celku, kumulaci vlivů s jinými záměry a rizika pro veřejné zdraví v důsledku znečištění ovzduší a hlukového zatížení. Přilehlé komunikace jsou již nyní vysoce zatíženy. Oznámení záměru tuto stávající situaci nedokumentuje, nehodnotí výchozí stav a nedokládá, zda navýšení dopravy bude v lokalitě únosné.

Oznamovatel sice uvádí, že se jedná o industriální oblast, nicméně takové tvrzení již dávno neplatí a z pohledu dnešního stavu zástavby a charakteru území neobstojí. Stále se zmenšující plocha přístavu se postupně stává „ostrovem“ uprostřed obytné, rekreační a klidové zóny širšího městského centra. Většina pozemků v okolí, vč. dříve vlastněných spol. České přístavy, a.s. se postupným odprodejem proměnila v obytnou zástavbu a MČP7 nyní naopak eviduje (a je nucena řešit) velké množství stížností vlastníků a obyvatel těchto nemovitostí ohledně zbytkové průmyslové činnosti v ploše přístavu, a především ohledně imisí z doprovodné nákladní automobilové dopravy. Jiná než automobilová doprava není prakticky možná.

⁶ Zjišťovací řízení k záměru je vedeno opakovaně, Rada MČP7 se vyjádřila usnesením č. 0009/26-R ze dne 13.1.2026 k podání ze dne 14.12.2025. Řízení bylo následně ukončeno na žádost žadatele. V dokumentaci záměru byly na některých místech upraveny kapacity počtu nákladních vozidel. Při zachování kapacit deponií v porovnání s lednovou variantou (tj. projektová roční 200 000 t, skutečná roční 100 000 t, z toho 25 000 t recyklát, denní projektová 800 t, maximální okamžitá 12 000 t) jsou nyní bez dalšího odůvodnění uváděny počty vozidel 30–50/ den (lednová varianta uváděla počet vozidel 50–80/den).

V neposlední řadě význam Holešovického přístavu pro potřeby nákladní vodní dopravy s ohledem na jeho redukci a realizovanou bytovou zástavbu zásadním způsobem klesá. V minulosti bylo vydáno rozhodnutí Drážního úřadu o povolení odstranění části kolejíště, kterým byl Holešovický přístav napojen na republikovou drážní síť („Zrušení části kolejíště v žst. Praha – Holešovice“, č.j. DUCR-374776/21/Lj ze dne 30.6.2021). Holešovický přístav je důsledkem toho, vedle vodní cesty, napojen pouze na v místě nevhodnou silniční (nákladní) dopravu.⁷

VI. Imisní zátěž

Provoz zařízení k úpravě stavebního odpadu (např. drcení betonu, cihel a třídění sutě) je spojen s výraznou emisí tuhých znečišťujících látek (frakcí PM₁₀ a PM_{2,5}) a s intenzivním hlukem. Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, stanoví přípustnou úroveň znečišťování emisními limity a dle přílohy č. 1 tohoto zákona je imisní limit pro PM₁₀ stanoven na 50 µg/m³ pro 24hodinový průměr (s povoleným počtem překročení 35 dní ročně) a 40 µg/m³ pro roční průměr. V obecné rovině lze v tomto směru doplnit, že hl. m. Praha čelí častému překračování těchto limitů, přičemž dle § 11 odst. 4 zákona o ochraně ovzduší platí, že pokud by provozem stacionárního zdroje došlo v oblasti jeho vlivu k překročení imisního limitu nebo je jeho hodnota již překročena, lze vydat souhlasné závazné stanovisko pouze za předpokladu přijetí odpovídajících kompenzačních opatření. Oznámení záměru žádá kompenzační opatření nenavrhuje.

Pro posouzení prašnosti je nezbytné vzít v úvahu celkový rozsah manipulačních ploch. Z dostupné dokumentace vyplývá, že předmětem záměru jsou plochy o velikosti 5 445,0 m² a 103,0 m², avšak pro posouzení je třeba brát v úvahu též manipulační a obslužné plochy a indukovanou dopravní zátěž. Oznámení záměru tuto skutečnost pomíjí, čímž systematicky podceňuje rozsah prašné imisní zátěže.

Dle § 17 odst. 1 zákona o ochraně ovzduší je provozovatel stacionárního zdroje povinen provozovat jej v souladu s podmínkami stanovenými tímto zákonem a dodržovat emisní limity. Stanovení těchto podmínek však musí vycházet z konkrétního vyhodnocení vlivů navrhovaného záměru na kvalitu ovzduší. Bez řádného posouzení záměru v procesu EIA nelze kvalifikovaně stanovit provozní podmínky ani spolehlivě ověřit, zda provoz stacionárního zdroje nepovede ke zhoršení imisní situace v dotčeném území. Proces EIA je proto nezbytným podkladem pro posouzení souladu záměru s požadavky právních předpisů na ochranu ovzduší.

Z pohledu zákona o ochraně ovzduší lze dále předmět činnosti – skladování a transport materiálů a stavebního odpadu považovat za významný zdroj znečišťování ovzduší, pro který je od plochy 3000 m² zákonem stanovena povinnost povolení provozu (viz příloha č. 2 zákona, kód 12.1). Dle názoru MČP7 je tedy zřejmé, že záměr v rozsahu 5 448 m² je s významným vlivem na kvalitu ovzduší. Současně, do uvedené plochy 5 448 m² nejsou započteny veškeré manipulační plochy (což je zřejmé ze situace stavby, plocha je dle názoru MČP7 ve skutečnosti větší).

⁷ Zrušením napojení na železniční síť není přístav Holešovice nadále uvažovaný jako TEN-T „hlavní“ vnitrozemský přístav, potenciálně je by mohl být posuzován pouze jako TEN-T globální vnitrozemský přístav (viz Fifth Work Plan of the European Coordinator Matthieu Grosh report, July 2022 „core inland port of Praha Holešovice is deemed to be out of operation for freight handling, risking losing its limited connection to rail“).

Ze samotné rozptylové studie vyplývá, že provoz překladiště, při maximální denní kapacitě až 800 t materiálu a při intenzitě dopravy až 50 nákladních vozidel denně, povede ke krátkodobému, avšak opakovanému navýšení koncentrací částic PM₁₀ v bezprostřední blízkosti obytné zástavby, a to až na hodnoty cca 3–3,5 µg/m³ jako „příspěvek“ samotného záměru. Tyto epizody se mohou vyskytovat několik dní v roce, zejména za sucha a zhoršených rozptylových podmínek. Městská část Praha 7 připomíná, že Holešovice jsou součástí tepelného ostrova centrální části Prahy, což situaci zhoršuje.

Skutečnost, že tyto hodnoty nepřekračují zákonem stanovené imisní limity, neznamená absenci negativního vlivu na obytné prostředí, zejména z hlediska lokální prašnosti, obtěžování obyvatel a zhoršení kvality bydlení. Hodnocení je založeno na průměrných modelových předpokladech a nepostihuje plně reálné krátkodobé špičky prašnosti vázané na souběh manipulace se stavebními odpady a nákladní dopravy.

Záměr je proto možné považovat za přijatelný pouze za podmínky důsledného, nepřetržitého a kontrolovatelného uplatňování protiprašných opatření.

Sekundární prašnost z nákladní dopravy (rozjezdy, brzdění, zvíření prachu) tvoří významnou část PM₁₀. Model ji sice započítává, ale nedokáže postihnout kumulativní efekt špiček v konkrétních denních obdobích, kdy obyvatelé nejvíce větrají a pobývají doma.

Celá přijatelnost záměru je podmíněna

- nepřetržitým skrápěním,
- omezením manipulace „při větru“,
- důsledným čištěním kol vozidel,
- disciplinovaným režimem dopravy.

Studie sama uvádí, že bez těchto opatření by imisní příspěvky byly vyšší. Nehodnotí však riziko jejich selhání v praxi.

Rozptylová studie rovněž uvádí, že v zájmové oblasti jsou „*pozad'ové krátkodobé i průměrné roční imisní koncentrace sledovaných znečišťujících látek pod hodnotami stanovených imisních limitů*“. Imisní limity jsou stanoveny na základě poznatků o vlivu znečišťujících látek na lidské zdraví. Jedná se tedy o maximální a nepřekročitelné koncentrace znečišťujících látek v ovzduší, při kterých dochází k prokazatelným nepříznivým účinkům na zdraví obyvatel, a to při jejich dlouhodobém působení. Imisní limity nejsou limity komfortu ani ochrany před „obtěžováním“.

Imisní příspěvky záměru byly vyhodnoceny právě prostřednictvím rozptylové studie, která stanovila jejich vliv na imisní koncentrace sledovaných znečišťujících látek. Výsledky modelování ukazují, že záměr přispívá k navýšení stávajících imisních koncentrací v posuzovaném území. Tyto příspěvky je nutné hodnotit v kontextu již existující imisní zátěže, přičemž i relativně nízké příspěvky mohou být významné z hlediska kumulativních vlivů a přibližování k imisním limitům.

I v této souvislosti je nutné upozornit, že Přístav Holešovice se nachází v bezprostřední blízkosti kompaktní obytné zástavby, v území s významnou rekreační funkcí a na území s omezenými kapacitami silniční dopravy. Navrhovaná činnost však generuje zvýšenou nákladní automobilovou dopravu (dovoz i odvoz odpadu), opakovanou manipulaci s prašným materiálem a kumulaci hlukových

a prachových imisí. Navrhovaná překládka a manipulace se stavebními odpady v přístavu tedy má potenciálně významný negativní vliv na životní prostředí, zdraví a kvalitu bydlení.

Z hlediska ochrany ovzduší a zlepšování kvality ovzduší je vhodné rovněž upozornit na aktivitu hl. m Prahy v tomto směru, kdy je jejím cílem snižování znečištění ovzduší vlivem dopravy i plošných zdrojů znečištění a ochrana obyvatel před negativními vlivy tohoto jevu. Již současné využití pozemku je v rozporu s touto snahou.

Hluková studie přiložená k oznámení záměru je poté dle názoru MČP7 obsahově a metodicky nedostatečná. Nehodnotí souběžné působení dopravních a stacionárních zdrojů v čase, časovou koncentraci provozu ani kvalitativní charakter hluku, pracuje výhradně s průměrnými hodnotami LAeq. Průměrování hodnot hluku je přitom z hlediska ochrany zdraví obyvatel nedostatečné. Metodika musí reflektovat špičkové hodnoty a rázový hluk při nakládce a vykládce sutě.

Hluková studie konstatuje, že realizace záměru nepovede k překročení hygienických limitů hluku. Zároveň však vychází z předpokladu, že realizací záměru nedochází k navýšení dopravy ani mechanizace, a proto považuje hlukovou situaci před a po realizaci za shodnou. Tento předpoklad je však v rozporu s charakterem plánované změny využití území, která umožňuje výrazně intenzivnější manipulaci s materiálem a využití maximální dopravní kapacity až 50 nákladních vozidel denně.

Studie hodnotí hluk pomocí ekvivalentních hladin LAeq, které nepostihují dostatečně krátkodobé hlučné události, nárazové špičky a kumulativní působení stacionárních a dopravních zdrojů, jež jsou pro obytné prostředí nejvíce obtěžující. Skutečnost, že vypočtené hodnoty nepřekračují hygienické limity, proto neznamená absenci negativního vlivu životního prostředí a na kvalitu bydlení v bezprostředním okolí záměru.

Studie uvádí hodnoty cca 65–67 dB(A) u nejbližších obytných domů, hygienický limit poté 68 dB(A) pro „denní dobu“. To znamená, že hluk je už dnes velmi vysoký a jakékoli další zvýšení bude mít na obyvatele dopad, když jej jasně uslyší. Studie rovněž neporovnává reálný provoz „před vs. po“, jen uvádí, že je stejný. Rázový a proměnlivý hluk není hodnocen kvalitativně, vliv kumulace zdrojů v čase (špičky) není řešen. Přijatelnost je tak fakticky založena na produkci imisí s ohledem na zákonné limity, nikoli např. na ochranu bydlení.

Hluková studie tedy sice prokazuje splnění hygienických limitů, avšak nevyklučuje lokální zhoršení hlučnosti v okolí obytných domů, zejména v souvislosti s intenzivnější manipulací a dopravní obsluhou provozovny, které se neprojeví v hodnotách LAeq, ale mohou významně ovlivnit tzv. pohodu bydlení.

Pro obyvatele však není rozhodující průměr, ale četnost rušivých událostí, nepravidelnost, rázový charakter a nepředvídatelnost. A toto ekvivalentní hladina LAeq neumí postihnout.⁸

Studie odděluje hluk z dopravy a hluk ze stacionárních zdrojů, nicméně fyzická osoba vnímá celkový akustický obraz, ne jednotlivé složky a je pak vystavena kombinovanému a proměnlivému hluku. Zvláště problematický je souběh kontinuálního hluku dopravy spolu s rázovými zvuky manipulace. Takový hluk

⁸ Pokud se např. v krátkém intervalu sejde příjíždějící kamion, couvání, manipulace nakladače, nakládka materiálu, pak je subjektivní rušivost výrazně vyšší než vyjadřuje LAeq.

je výrazně obtěžující, i když formálně splňuje limity a dokonce může mít nižší LAeq než monotónní doprava.

Studie rovněž neřeší kvalitativní charakter hluku, konkrétně proměnlivost, nepravidelnost, rázovost, opakovatelnost v krátkých intervalech. To jsou faktory, které hygienické limity nepostihují, ale zásadně ovlivňují pohodu bydlení. Studie pracuje s denním průměrem (8 h), ale neřeší časovou koncentraci provozu, nehodnotí, zda většina hluku nebude soustředěna do několika hodin, probíhat v ranních či odpoledních špičkách.

Skutečnost, že jednotlivé zdroje hluku samostatně nepřekračují hygienické limity, tedy neznamená, že jejich souběžné působení v čase nemůže vést k významnému zhoršení akustické pohody a pohody bydlení v okolních obytných domech. Posouzení hluku je založeno na průměrných ekvivalentních hladinách, které rozptylují krátkodobé hlučné události v čase. Tím nejsou dostatečně zachyceny reálné provozní situace, kdy dochází k souběhu dopravního hluku a stacionárních zdrojů, typicky při současném příjezdu nákladních vozidel a manipulaci s materiálem v areálu. Tyto situace jsou z hlediska obtěžování obyvatel klíčové.⁹

Závěrem lze uvést, že hluková studie nehodnotí souběžné působení dopravních a stacionárních zdrojů v čase, časovou koncentraci provozu ani kvalitativní charakter hluku, pracuje výhradně s průměrnými hodnotami LAeq a bez reálného porovnání stavu před a po změně provozu, a proto není způsobilá vyloučit zhoršení hlučnosti ani zvýšení obtěžování obyvatel v okolních obytných domech.

VII.

Nakládání s odpady

Zařízení ke skladování, sběru a úpravě odpadů smí být dle § 21 odst. 2 zákona č. 541/2020 Sb., zákon o odpadech (dále také jen „zákon o odpadech“), provozováno pouze na základě povolení provozu zařízení vydaného krajským úřadem, jehož nedílnou součástí je provozní řád. Dle § 22 odst. 2 téhož zákona je obec, na jejímž území má být zařízení provozováno, účastníkem řízení o vydání povolení provozu zařízení.

Oznámení záměru rovněž počítá s krátkodobým shromažďováním stavebního odpadu.

Dle § 32 odst. 2 zákona o odpadech smí být odpad v zařízení ke sběru uložen nejvýše po dobu 9 měsíců; dle § 31 odst. 2 pak odpad určený k využití smí být skladován nejvýše 3 roky. Tato pravidla v kombinaci s umístěním v záplavovém území vytvářejí nepřijatelnou situaci. Při povodni může být v areálu soustředěno velké množství odpadu, u něžž teprve dobíhají zákonné lhůty, a jeho odplavení do Vltavy by způsobilo závažnou ekologickou škodu.

Povinností provozovatele zařízení dle § 17 odst. 1 písm. e), zákona o odpadech je neprodleně oznámit příslušnému krajskému úřadu nepříznivé vlivy nakládání s odpadem na zdraví lidí nebo životní prostředí. Samotná existence takovéto zákonné povinnosti oznamovatele nasvědčuje, že provoz zařízení na nakládání s odpady v obytné lokalitě u řeky je spojen s reálnými a předvídatelnými riziky, které jsou zákonem výslovně zohledněny.

⁹ Hluk vznikající souběhem více zdrojů je z hlediska subjektivní rušivosti a pohody bydlení výrazně nepříznivější než hluk jednoho dominantního zdroje se stejnou ekvivalentní hladinou.

Bez významu není ani skutečnost, že beton, který obsahuje cement (ale i další uvedené odpady, např. asfaltové směsi) navíc z dlouhodobého hlediska společně s vodou mění chemické složení svého okolí, což ovlivňuje floru i faunu v okolí, čímž dochází k vážnému vlivu na životní prostředí.

VIII.

Nekonzistentnost oznámení záměru a nedostatečné podklady

Oznámení záměru vykazuje zásadní rozpory a opomíjí informace, jež jsou nezbytné pro řádné zjišťovací řízení.

Rozpory jsou spatřovány, mimo již výše uvedené, rovněž v části oznámení, týkající se vsakování dešťových vod, kde je nejprve uvedeno že budou vsakovány na místě, v jiné části oznámení je však uváděno, že plochy pro provoz areálu jsou zpevněné. Mezi další nesrovnalosti patří uvedení blízkosti Rudolfovy štoly, poloha Stromovky vzhledem k záměru směrem „SV“, vzdálenosti přírodních památek jsou nesprávné. Ve věci čištění vozidel v areálu, je uváděno, že čištění nebude probíhat, avšak zároveň že vozidla budou vyjíždět očištěna. Rovněž je uváděno, že „stavebně“ je areál připravený, tj. stavba nebude probíhat, v jiných částech oznámení jsou však popisována opatření během stavební činnosti.

Dle § 6 odst. 2 zákona EIA se oznámení zpracovává se zohledněním kritérií pro zjišťovací řízení uvedených v příloze č. 2. Předložené oznámení tomuto požadavku však zjevně nevyhovuje.

- Kapacita záměru
 - Dokumentace uvádí navrhovanou kapacitu 200 000 t/rok přijatých materiálů, avšak zároveň uvádí skutečnou roční kapacitu 100 000 t/rok. Tak zásadní rozdíl vyvolává pochybnosti a nevěrohodnost uvedených skutečností. Pokud je projektovaná kapacita nastavena na 200 000 t/rok je nutné vycházet z toho, že tato kapacita záměru může být využita a proto je nutné záměr posuzovat právě s ohledem na tuto kapacitu. Takto zásadní rozdíl mezi projektovanou a skutečnou kapacitou by však měl být odůvodněn a doložen. Právě projektovaná kapacita je klíčová pro zařazení záměru a pro posouzení jeho dopadů.
- Počty vozidel
 - Různé části oznámení uvádějí 30–50, resp. 50–80 vozidel denně – bez uvedení, zda jde o jednosměrné nebo obousměrné pohyby, bez rozlišení typů vozidel, bez analýzy časového rozložení a bez analýzy dopadu dopravy na současnou dopravní situaci v místě.
- Chybějící provozní informace
 - Oznámení neuvádí harmonogram přijímání odpadu, noční klid ani způsob, jakým budou deklarované kapacity a uvedené údaje kontrolovány a vymáhány.
- Manipulační plochy
 - Rozsah dotčených ploch se zdá být systematicky podhodnocen.

Uvedené nedostatky nelze napravit jinak než zpracováním úplné dokumentace vlivů záměru na životní prostředí dle § 8 zákona EIA, v níž musí oznamovatel tyto informace doložit, a jejich prověřením v rámci plného procesu EIA.

IX.

Veřejný zájem

Zákon o hl. m. Praze, z. č. 131/2000 Sb., v § 2 odst. 2 mimo jiné výslovně ukládá, že Hlavní město Praha a městské části při plnění svých úkolů chrání veřejný zájem. Mezi povinnosti městské části patří také péče o ochranu a rozvoj zdraví a uspokojování potřeby bydlení občanů.

Záměr nepřináší Holešovicím, Praze 7, jejímu okolí, ani jeho obyvatelům, návštěvníkům či podnikatelské sféře žádný prokazatelný přínos. Nevzniknou nová pracovní místa relevantního počtu, nevzniknou veřejné služby, nezlepší se dopravní ani jiná infrastruktura. Záměr slouží výhradně soukromému podnikatelskému zájmu nájemce pozemků, příp. jejich vlastníka, jak je ostatně v oznámení výslovně uvedeno. Oproti tomu veřejné zájmy, které záměr ohrožuje, jsou zásadní - ochrana zdraví tisíců obyvatel přilehlé zástavby před hlukem a prašností, ochrana povodí Vltavy před znečištěním, ochrana rekreačního charakteru nábřeží a ochrana území před povodňovými riziky apod.

Zákon EIA ve svém § 4 odst. 3 sice připouští, aby vláda výjimečně rozhodla, že záměr nepodléhá EIA, pokud veřejný zájem na jeho provedení výrazně převažuje nad veřejným zájmem na ochraně životního prostředí. Tato výjimka se však v souvislosti s předmětným záměrem neuplatní. V daném případě veřejný zájem na ochraně zdraví, životního prostředí a charakteru území výrazně převažuje nad soukromým podnikatelským zájmem oznamovatele.

Veřejný zájem není současně ze strany oznamovatele ani nijak prokazován či dostatečně tvrzen. Není uvedeno, v čem by měl být spatřován, ani v čem převažuje nad negativními dopady záměru. V daném případě se nejedná o pokračování v dosavadní činnosti, ale v rozšíření již nyní nevhodné činnosti (v daném místě) o činnost novou, další, v daném místě nepřijatelnou a v přímém rozporu s veřejným zájmem.

X.

Správnost zařazení záměru a nutnost plného posouzení EIA

Záměr je oznamovatelem zařazen pod kategorii II, bod 56 přílohy č. 1, zákona č. 100/2001 Sb., tedy jako „*Zařízení k odstraňování nebo využívání ostatních odpadů s kapacitou od 2 500 t/rok*“. Toto zařazení Městská část Praha 7 považuje za věcně správné, neboť navrhovaná kapacita 200 000 tun ročně limitní hodnotu 2 500 tun ročně mnohonásobně přesahuje.

Samotná skutečnost, že záměr spadá do kategorie II, ovšem neznamená, že nepodléhá či že by neměl podléhat plnému posouzení EIA, naopak, dle § 4 odst. 1 písm. c) zákona EIA záměry kategorie II podléhají posouzení vlivů záměru na životní prostředí, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení. Cílem zjišťovacího řízení dle § 7 odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb. je zjistit, zda záměr může mít významný vliv na životní prostředí. Příslušný úřad přitom dle § 7 odst. 3 zákona EIA přihlíží k povaze a rozsahu záměru a jeho umístění, k dosažení limitních hodnot a k obdržným vyjádřením, tedy i k tomuto vyjádření MČP7.

Při hodnocení dle přílohy č. 2 zákona EIA je nutno konstatovat, že záměr splňuje prakticky všechna kritéria svědčící pro nutnost plného posouzení:

- Rozsah záměru - kapacita 200 000 t/rok, která mnohonásobně překračuje limitní hodnotu;
- Kumulace vlivů - stávající provoz překladiště, navrhované rozšíření, silniční doprava;
- Produkce odpadů - záměr je přímo zaměřen na nakládání s odpady;

- Znečišťování a rušivé vlivy - prašnost, hluk, emise z dopravy;
- Rizika havárií - umístění v záplavovém území, riziko vniknutí odpadu do řeky;
- Rizika pro veřejné zdraví - nadlimitní hluk a polétavé prachové částice (PM₁₀) v obytné zástavbě;
- Hustě zalidněné území - území Holešovic, kde je hustá bytová zástavba;
- Oblasti s nadlimitním zatížením - hl. m. Praha, kde dochází k opakovanému překračování imisních limitů.

Již z výčtu těchto okolností je zřejmé, že záměr by měl podléhat „plnému posouzení EIA“ a nelze jej ukončit pouhým zjišťovacím řízením s negativním závěrem.

XI.

Závěr a požadavky městské části

Na základě shora uvedených důvodů Městská část Praha 7 jakožto dotčený územně samosprávný celek ve smyslu § 3 písm. d) a § 6 odst. 6 zákona EIA:

- 1) zásadně nesouhlasí s předmětným záměrem „Změna využití území na p.p.č. 2356/80 a 2406 v k.ú. Holešovice“
- 2) požaduje, aby příslušný úřad vydal v souladu s § 7 odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb. odůvodněný písemný závěr zjišťovacího řízení, z nějž vyplýne, že záměr podléhá plnému posouzení vlivů na životní prostředí včetně zpracování dokumentace a veřejného projednání;
- 3) požaduje, aby příslušný úřad při hodnocení kritérií přílohy č. 2 zákona EIA zohlednil všechny výše uvedené skutečnosti;
- 4) požaduje posouzení záměru z hlediska průniku závadných látek do povrchových nebo podzemních vod;¹⁰
- 5) požaduje posouzení záměru z hlediska vytváření nového rizika v záplavové oblasti, v ploše vysokého povodňového ohrožení;
- 6) požaduje zpracování povodňového (a havarijního) plánu pro zamýšlený provoz, včetně uvedení typu a množství mechanizace, případně dalších vybavení nutných pro vymístění odplavitelných materiálů a uvedení zajištěných náhradních ploch pro vymístění materiálu;
- 7) požaduje posouzení záměru z hlediska zatížení tuhými znečišťujícími látkami v ovzduší;
- 8) požaduje podrobné a úplné posouzení záměru z hlediska vlivu hlukové zátěže a vlivu na zdravotní dopady na obyvatelstvo;
- 9) požaduje zpracování variantního řešení a vyhodnocení nulové varianty;

¹⁰ Při provozu zařízení bude docházet ke skrápění sypkého materiálu z důvodu eliminace zvýšené prašnosti. Vzhledem k blízkosti vodního toku a existenci záplavového území hrozí úniky provozních kapalin. Po navýšení provozu dojde ke zvýšení pravděpodobnosti havárie.

- 10) požaduje posouzení vlivu záměru na krajinný ráz¹¹;
- 11) požaduje posouzení vlivu na ÚSES s cílem doložení udržení nebo zlepšení stavu ekologické stability v území;
- 12) požaduje doložit posouzení vlivu na estetickou kvalitu krajiny a vlivu na rekreační využití krajiny;
- 13) požaduje doložit podrobnější grafické znázornění a situace, řezy terénem apod.;
- 14) požaduje doložit detailní zpracování řešení opatření proti splavování odpadu a materiálu;
- 15) požaduje doložit srovnání stavu vycházející ze statistik příslušných orgánů veřejné moci, týkajících se dopravy po vodě, požaduje se srovnání se situací bez umístění provozu a s navrhovaným provozem;
- 16) požaduje doložit srovnání stavu vycházející ze statistik příslušných orgánů veřejné moci, týkajících se automobilové dopravy;
- 17) upozorňuje, že skladovaný beton (ale i další uvedené odpady, např. asfaltové směsi) z dlouhodobého hlediska společně s vodou mění chemické složení svého okolí, což ovlivňuje floru i faunu. V tomto kontextu je třeba brát v potaz i to, že Vltava je významným prvkem ÚSES;
- 18) upozorňuje, že oznámení záměru mimo jiné nesplňuje náležitosti stanovené § 6 odst. 2 zákona EIA z důvodu závažných rozporů v kapacitních a dopravních údajích a z důvodu absence základních provozních informací,

vyhrazuje si právo podat odvolání dle § 7 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb. pro případ, že by příslušný úřad vydal rozhodnutí, že záměr posouzení nepodléhá.

Toto vyjádření bylo schváleno dne 5.5.2026 formou Usnesení Rady městské části Praha 7 č. 0245/26-R, které je přílohou tohoto dopisu a podáváno v zákonné lhůtě 30 dnů ode dne zveřejnění informace o oznámení záměru dle § 6 odst. 6 zákona EIA.

.....
MČ Praha 7
Mgr. Jan Čížinský
starosta MČ P7

Příloha: Usnesení Rady MČ Praha 7 č 0245/26-R ze dne 5. 5. 2026

Rozdělovník:

1. viz adresát

¹¹ (zejm. přírodní památka Bílá skála, která je na protějším břehu; ÚSES Vltava; charakter území dle metropolitního plánu – rekreační lokalita se strukturou parkových prostranství, manuál Konceptce pražských břehů, IPR 2020 – záměr na vybudování celoměstského liniového parku podél řeky)

2. Magistrát hl. m. Prahy, ÚZR - Ing. Lukáš Jelínek MSc., DS: 48ia97h
3. IPR, KPU/SDM, Ing. arch. Amáta M. Wenzlová, DS: c2zmahu
4. Povodí Vltavy, státní podnik, DS: gg4t8hf
5. MČ Praha 7 - OŽP, ODO, SÚ, OKŘ, ORZ spis