

Praha dne 28. července 2025
Č. j.: MZP/2025/210/906
Sp. zn.: ZN/MZP/2025/210/138

R O Z H O D N U T Í

ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ – DORUČOVANÉ VEŘEJNOU VYHLÁŠKOU

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy I (dále jen „ministerstvo“ či „MŽP“) 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 k oznámení 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 železničních mostů pod Vyšehradem“

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 železničních mostů pod Vyšehradem“

Záměr naplňuje ust. § 4 odst. 1 písm. b) zákona EIA, a to jako změna záměru zařazeného v příloze č. 1, kategorii I, bodě 44 zákona EIA.

Kapacita (rozsah) záměru:

Předmětem záměru je rekonstrukce železničního mostu přes Vltavu a navazujících úseků drážního tělesa. Začátek stavby pro železniční trať 0201 Praha hl. n. – Praha-Smíchov je ve stávajícím Km 3,280, s přesahem technologických profesí do úseku Praha hl. n. – Praha-Smíchov, Praha-Vršovice – Praha-Vyšehrad a ŽST Praha-Vršovice, konec stavby pak pro tuto trať ve stávajícím Km 4,150 s přesahem technologických profesí do ŽST Praha-Smíchov. Celková délka stavby je 0,807 km.

Záměr spočívá v modernizaci trati za účelem uvedení předmětného traťového úseku do provozního stavu, který odpovídá současným požadovaným technickým parametrům pro zvyšování kapacity, efektivity a bezpečnosti železničního provozu. Jedná se o zvýšení traťové

rychlosti, bude zajištěna prostorová průchodnost pro ložnou míru GC vyjma zajištění postranních prostor a minimální traťová třída zatížení D4.

Záměr předpokládá kompletní rekonstrukci spočívající v odstranění stávající mostní konstrukce, resp. jejím přemístění do vybrané lokality, a vybudování nového mostního objektu. Podoba záměru byla zpracována dle vítězného návrhu architektonického řešení. Stávající dvoukolejný most s lávkami pro pěší překonává koryto Vltavy v blízkosti Vyšehradu. Nově je navržen tříkolejný most o třech polích na stávajících zesílených a částečně rozšířených kamenných podporách s rozpětím každého pole 72 m. Konstrukčně se bude jednat o ocelový síťový oblouk se zkříženými diagonálními prvky.

Přemístění stávající mostní konstrukce je plánováno do lokality Vltavanů – Chuchle v souladu s usnesením Rady hlavního města Prahy číslo 1593 ze dne 12.8.2024, kde bude sloužit pro pěší a cyklistickou dopravu.

Umístění záměru:

kraj: Praha

Obec: Praha

k.ú.: Nové Město [727181], Vyšehrad [727300], Smíchov [729051]

Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Stavba „Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem“ má charakter liniové železniční stavby, určené pro provoz vlaků osobní a nákladní dopravy. Stavba je kombinací modernizace a rekonstrukce stávající dopravní infrastruktury (železniční), jejíž účel užívání se stavbou nezmění a budou nadále užívány jako dopravní stavby.

Realizaci záměru je třeba koordinovat s dalšími stavbami, pokud jde o rekonstrukce traťových úseků či drážních staveb, jedná se především o rekonstrukci žst. Praha-Smíchov (právě probíhá, předpoklad ukončení v r. 2027), rekonstrukci výpravní budovy ve stanici Praha-Smíchov (závisí na realizaci předchozí stavby) a rekonstrukci trati Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.) (předpokládá se souběžná realizace). Dále je možná kumulace se záměrem „Bydlení META Modřany“, který předpokládá výstavbu šesti budov, převážně s bytovou funkcí, doplnkově také funkcí obchodní. Pro tento záměr bylo zpracováno oznámení EIA (zveřejněné v lednu 2025), s uvedeným předpokládaným termínem realizace od září 2025 do června 2029.

Stručný popis technického a technologického řešení záměru:

Most přes Vltavu v km 3,706 je navržen jako tříkolejný v uspořádání 3+0 o třech polích s rozpětím 72,0 m na současných podporách, které budou pro nový širší most tvarově upraveny. Jedná se o most sdružený pro železniční dopravu a pěší s cyklisty. Konstrukčně se jedná o ocelový síťový oblouk se zkříženými diagonálními prvky. Dva vnější oblouky nesou ocelovou ortotropní mostovku pro 3 koleje s osovou vzdáleností kolejí 4,0 m pro VMP 2,5. Vně těchto oblouků jsou lávky pro pěší a cyklisty. Tento návrh minimalizuje šířku mostu nezbytnou pro železniční dopravu, a zároveň

umožňuje maximální rozšíření vnějších lávek pro pěší a cyklisty. Osová vzdálenost hlavních nosných trámů s obloukem je 15,2 m. Tato šířka, potřebná pro uložení nové konstrukce, umožňuje zachování tvaru dřívků pilířů v řece s rozšířením pouze v prostoru uložení mostu.

Ocelové konstrukce nového mostu budou uloženy na nové úložné prahy, které budou zřízeny na přestavěných a zesílených kamenných pilířích. Vzhledem k tomu, že tyto pilíře mají zůstat zachovány (památková ochrana), je k nim přistoupeno s maximální snahou zachovat jejich dnešní vzhled.

Koncepce kolejového řešení (3+0) plynule přechází z mostu přes Vltavu na mosty na Výtoni. Postupně dochází k oddálení koleje č. 101 a 102 (z 4,0 m na 4,830 m) od sebe již na krajním poli mostu přes Vltavu tak, aby zde mohlo vzniknout ostrovní oboustranné nástupiště. Stávající 2 mosty – most v km 3,545 a most v km 3,470 zůstávají polohově ve stejném staničení (km). Mosty v km 3,415 a 3,390 se spojují v jeden celek s novým staničením km 3,410.

Součástí záměru je také most v km 3,545, most v km 3,470, most v km 3,410 a most v km 3,345, nástupiště, schodiště, výtahy a zastřešení, most na Smíchově v km 3,843 (překlenuje prostor mezi opěrou mostu přes Vltavu až k ulici Hořejší nábřeží) a lávky pro pěší a cyklisty.

Pro celý řešený úsek je navrženo použití kolejnic 60E2 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním a zřízení bezстыkové koleje. Tloušťka kolejového lože stanovená pro dráhu celostátní v traťových a staničních hlavních a předjízdových kolejích s betonovými pražci hodnotou nejméně 350 mm je dosažena v celém řešeném úseku bez omezení a výjimek. Do rezervy žlabu KL bude vložena antivibrační rohož na bezešvou izolaci žlabu KL.

Mosty pod Vyšehradem budou realizovány ve společné výluce celého úseku trati Praha hl.n. - Praha Výtoň. Nové mostní konstrukce jsou navrženy tak, aby minimalizovaly dopady do života obyvatel v této lokalitě, proto jsou všechny mostní konstrukce ocelové, vyrobené v předstihu v mostárně a na stavbě pouze spojené do celků, které se pak přesunou do místa určení.

Také proběhne přesun původní mostní konstrukce do jiné polohy pro další využití, konkrétně do lokality Chuchle – Vltavanů. K přesunu mostu dojde po vodě pomocí pontonové sestavy. Pontonová sestava je navržena z jednotlivých dílčích pontonů o nosnosti 34 t, rozměrech 12,4 x 2,4 x 1,8 m a celkovém počtu 18 ks. Pontony budou mezi sebou propojeny tak, aby umožnily v celé své ploše zaplavení pod jednotlivá mostní pole. Soustav pontonů bude tažena proti proudu směrem na Modřany. Pod modřanským jezem vlevo po proudu řeky pod obtokovým kanálem MVE Modřany se nachází na inundaci zpevněná plocha, nyní využívána pro kompletaci skruže pro výstavbu Dvoreckého mostu. Tato plocha bude využita jako plocha zařízení staveniště, kde dojde k opravě ocelové konstrukce mostu (zjištění rozsahu korozního oslabení, oprava, zesílení či výměna neúnosných prvků mostu, protikorozní ochrana). Pro uložení přesunutého mostní konstrukce o třech polích je potřeba postavit nové mostní podpěry - 2 pilíře a 2 opěry. Přístupové lávky budou založeny buď plošně nebo hlubinně na základě provedeného inženýrskogeologického průzkumu ve vybrané lokalitě.

Předpokládané zahájení září 2026

realizace:

Předpokládané dokončení září 2029

realizace:

Oznamovatel: Správa železnic, s.o., Stavební správa západ
Ke Štvanici 656/3, 180 00 Praha 8
IČO 70994234

Zpracovatel oznámení: Ing. Kateřina Hladká, Ph.D.
SUDOP Praha a.s.
Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
IČO 25793349

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 nejproblematičtějšími aspekty realizace záměru. Za takové je možno označit vliv záměru na krajinný ráz, především do rysů a hodnot kulturní charakteristiky, a vliv na kulturní památky. Z tohoto důvodu bylo jako součást oznámení přiloženo Vyhodnocení vlivu na krajinný ráz (leden 2025, Mgr. Zuzana Indráková a Mgr. Martina Fialová, Ph.D., EXprojekt s.r.o.).

Z doložených podkladů je dále patrné, že mohou vznikat významnější vlivy ve fázi výstavby, a to v oblasti ochrany ovzduší a ochrany veřejného zdraví. Vzhledem k tomu, že tyto vlivy se budou vyskytovat pouze omezeně ve fázi výstavby, a lze je účinně omezovat za pomoci dodržování běžné technologické kázně, lze takové vlivy hodnotit jako akceptovatelné.

Ve fázi provozu záměru lze vnímat jako pozitivní především vlivy na hlukovou zátěž předmětné lokality, a to s ohledem na modernizaci traťového úseku a plánovaná protihluková opatření (kolejové absorbéry a případné protihlukové bariéry ve formě nepropustného zábradlí).

Stran vlivu realizace na kulturní charakteristiky krajinného rázu pak viz níže, především vypořádání připomínek dotčené veřejnosti.

U ostatních složek životního prostředí 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 záměru je rekonstrukce a modernizace liniové železniční stavby pro provoz vlaků osobní a nákladní dopravy. Účel užívání se stavbou nezmění, nadále se bude jednat o dopravní stavby. Záměrem je rekonstrukce železničního mostu přes Vltavu a navazujících úseků drážního tělesa. Stávající dvoukolejný most s lávkami pro pěší překonává koryto Vltavy v blízkosti Vyšehradu. Nově je navržen tříkolejný most o třech polích na stávajících zesílených a částečně rozšířených kamenných podporách s rozpětím každého pole 72 m. Konstrukčně se bude jednat o ocelový síťový oblouk se zkříženými diagonálními prvky. Přemístění stávající mostní konstrukce bude provedeno do lokality Vltavanů – Chuchle.

Kumulativní vlivy mohou vznikat v průběhu realizace záměru, a to s dalšími plánovanými/realizovanými rekonstrukcemi traťových úseků. Vzhledem k tomu, že se jedná o záměry totožného oznamovatele, bude realizace rekonstrukce žst. Praha-Smíchov, rekonstrukce výpravní budovy ve stanici Praha-Smíchov a rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.) koordinována se záměrem. Dále byl uvažován záměr Bydlení META Modřany.

Realizací záměru nedojde k záboru pozemků zemědělského půdního fondu ani pozemků určených k plnění funkcí lesa. Provoz posuzovaného záměru nevyvolá změny v potřebách pitné a užitkové vody, stejně tak nebude docházet ke vzniku splaškové vody nad rámec současného stavu. Systém odvodnění mostních konstrukcí bude zachován ve stávajícím stavu. V období výstavby bude nutné zajistit připojení staveništních sociálních zařízení a likvidaci odpadních vod ze staveniště.

Záměr je situován do prostředí intravilánu hlavního města Prahy, které je silně urbanizované. Záměr kříží osu nadregionálního nefunkčního biokoridoru (NRBK) N4 (Údolí Vltavy - Štěchovice) v lokalitě Vltavanů – Velká Chuchle. Koryto Vltavy je jižně od železničního mostu vymezeno jako nefunkční regionální biocentrum R2, který zahrnuje vlastní koryto Vltavy a ostrov Císařská louka. Lokální prvky územního systému ekologické stability (dále jen „ÚSES“) nejsou v území vymezeny. Nefunkčním lokálním biokoridorem je tok Botiče, ten však končí u křížení s ulicí Na Slupi. Dále je vodní tok kanalizován a zakryt.

V lokalitě přesunu stávající mostní konstrukce, tj. Vltavanů – Velká Chuchle se nachází přírodní rezervace Chuchelské háje a přírodní památka Nad závodíštěm ve vzdálenosti cca 620 m západně. V širším zájmovém území se nachází ve vzdálenosti cca 600 m západním směrem přírodní park Radotínsko – Chuchelský háj. V zájmovém území se nenachází území soustavy Natura 2000. Železniční most se klene nad řekou Vltavou, která představuje významný krajinný prvek.

Vzhledem k charakteru záměru, který bude umístěn na stávajících pilířích v korytě řeky, lze konstatovat, že posuzovaný záměr nemůže významným způsobem ovlivnit žádný z předmětů ochrany ani celistvost evropsky významných lokalit či ptačích oblastí, jejichž území leží mimo dosah působení vlivů záměru, viz stanovisko dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZOPK“) Magistrátu hlavního města Prahy, odboru ochrany prostředí (dále jen „MHMP“). Nepředpokládá se tak vliv na biologickou rozmanitost území.

Objemově nejvíce odpadového materiálu se bude tvořit ve fázi realizace záměru, a to především výkopová zemina, stavební suť a vybouraný beton (prostý beton i železobeton), vybouraný asfaltový kryt, demontované kovové konstrukce, smýcené keře a kácené stromy z prostoru staveniště. S těmito odpady bude nakládáno dle platné legislativy. Ve fázi provozu budou vznikat odpady spojené s běžnou údržbou.

Stavba překračuje v ř. km cca 55,4 úředně stanovené záplavové území a aktivní zónu záplavového území vodního toku Vltava a v ř. km 61,82 úředně stanovené záplavové území a aktivní zónu záplavového území vodního toku Vltava a vodního toku Berounka. V lokalitě Vltavanů – Chuchle (ř. km 61,82) bude koryto Vltavy v tomto profilu dotčeno realizací nové spodní stavby – opěr na obou březích a 2 mostních pilířů v korytě. Na základě výsledků hydrotechnického posouzení a jejich vyhodnocení (leden 2025, Ing. Eva Ingeduldová, DHI a.s.) lze jednoznačně konstatovat, že přemístění mostu, s ohledem na jeho stavební uložení a přístupové komunikace (rampy), nebude mít negativní vliv na odtokové poměry a průchod velkých vod zájmovým územím.

Vzhledem k tomu, že po realizaci záměru bude trať elektrifikována, nebude po dokončení stavby okolí železniční tratě zatěžováno žádnými novými zdroji emisí. Záměr může mít vliv na kvalitu ovzduší pouze po omezenou dobu ve fázi výstavby, kdy dojde krátkodobě k navýšení dopravy v předmětné lokalitě (dovoz materiálu). Jedná se tak o vliv krátkodobý, po realizaci se pak bude jednat o záměr adaptovaný na změnu klimatu, v souladu s opatřeními ke snížení emisí skleníkových plynů.

K oznámení byla předložena hluková studie (únor 2025, Ing. Petr Čichovský, SUDOP PRAHA a. s.), která na základě výpočtů a provedeného měření stávajícího hluku ověřila plnění hygienického limitu pro hluk z dopravy na drahách 68/63 dB pro den/noc, který vyplývá z nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Za účelem snížení ekvivalentních hladin akustického tlaku z předpokládaného provozu na řešeném úseku železniční trati byla navržena protihluková opatření. Jedná se o kolejnicové absorbéry a případná možnost realizace plného transparentního zábradlí. V rámci problematiky hluku ze stavební činnosti byly

identifikovány předpokládané nejhluchnější činnosti, především vrtání velkou vrtnou soupravou. Obdobně jako u emisní zátěže se bude jednat o časově omezené zhoršení hlukového zatížení předmětné lokality, které je spojeno s nejnужněšími pracemi na realizaci záměru.

Ve fázi realizace záměru může docházet k znečištění vody či půdy ve spojitosti s pohybem stavební techniky (úkapky nebezpečných látek ze strojních mechanismů, případně únik závadných látek v případě havárie). Taková rizika jsou spojena s jakoukoliv obdobnou stavbou. Minimalizace rizika vzniku těchto situací bude zajištěna dodržováním standardních bezpečnostních opatření. Rizika spojená s dopravními nehodami na trati jsou obecně minimalizována zabezpečením železničního provozu.

II. Umístění záměru

Záměr je situován v intravilánu hlavního města Prahy. Jedná se o železniční most přes Vltavu mezi Vyšehradem a Smíchovem a navazující železniční trať. Umístění je dáno polohou již existujícího přemostění Vltavy. Celé území je pod silným antropogenním tlakem. Na pravém břehu Vltavy je vybudována náplavka, do Vltavy zde ústí vodní tok Botič, který je v délce cca 700 m kanalizován a zakryt, a to již od ulice Na Slupi. Levý břeh Vltavy je mírnější, břeh je jižně od mostu doprovázen vzrostlými dřevinami.

Plocha v lokalitě Vltavanů – Chuchle zahrnuje na pravém břehu Vltavy pravidelně sečené trávnický s výsadbou dřevin, na levém břehu převažuje ruderalní vegetace. Lokalita pro umístění stávající mostní konstrukce byla vybrána po vytipování několik lokalit IPR Praha. Podkladem pro výběr lokality byla zpracovaná Technicko-ekonomická studie přesunutí nosných konstrukcí železničního mostu v ev. km 3,706 v rámci stavby s názvem „Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem“ 02/2024, TOP CON SERVIS s.r.o. Radou hlavního města Praha pak byla lokalita Vltavanů – Chuchle schválena usnesením Rady hlavního města Prahy číslo 1593 ze dne 12.8.2024. Umístění mostu v lokalitě Vltavanů – Chuchle je vůči řece symetrické tzn., že řeka je překlenuta středním polem s pilíři situovanými po krajích řeky.

Pokud jde o lokalitu stávajícího železničního mostu, jedná se o stávající dopravní stavbu, která i po modernizaci a rekonstrukci je v souladu s platným Územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy. Umístěním stávající konstrukce do lokality Vltavanů – Chuchle dojde k vybudování nového propojení břehů pod plavební komorou Modřany pro pěší a cyklisty. V Metropolitním plánu se jedná o lokalitu, kde je toto propojení označeno za potřebné, a to za účelem propojení hlavní cyklotrasy A112. Realizace naplňuje schválenou Strategii aktivní mobility a Manuál tvorby veřejného prostranství hl. m. Prahy.

Zájmová lokalita se nenachází uvnitř žádného zvláště chráněného území, nejsou na ní vyhlášeny žádné národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památky nebo přírodní památky, pouze v blízkosti lokality přesunu mostní konstrukce jsou ve vzdálenosti cca 600 m přírodní rezervace Chuchelské háje a přírodní památka Nad závodíštěm – záměr však do těchto lokalit nezasahuje a je od nich oddělen zástavbou. Ve vzdálenosti cca 600 m od záměru se pak

nachází přírodní park Radotínsko – Chuchelský háj. Záměr do něj také nezasahuje a je od něj oddělen zástavbou. Lokalita záměru není součástí soustavy Natura 2000. Železniční most se klene nad řekou Vltavou, která představuje VKP – vzhledem k umístění záměru na pilířích však lze negativní ovlivnění VKP vodní tok vyloučit. Posuzovaný záměr zasahuje pouze do nefunkčních jednotek ÚSES, a vzhledem k tomu, že se zde železniční most nachází již v současnosti a bude rekonstruován, byť s určitou změnou parametrů, nelze předpokládat negativní ovlivnění ekologicko-stabilizačních funkcí řeky Vltavy. Z dendrologického průzkumu a návrhu dřevin určených ke kácení v rámci VKP řeky Vltavy vyplývá, že břehové porosty podél Vltavy nebudou výrazněji zasaženy. Pravý břeh s náplavkou je kompletně opevněn, bez břehových porostů či přirozených břehů. Na levém břehu jsou jižně od mostu ke kácení určeny čtyři topoly rostoucí na břehu. Severně od mostu je ke kácení určeno několik menších vrb. V případě umístění nové mostní konstrukce budou zachovány břehy s vegetačním krytem o současné rozloze. Ačkoliv si umístění nové konstrukce vyžádá drobnější kácení dřevin v prostoru mezi cyklostezkou a železniční tratí na pravém břehu Vltavy, lze tyto dřeviny následně nahradit pomocí náhradní výsadby v okolí nově umístěného mostu.

Dle dendrologického průzkumu bude dále nutné v rámci realizace záměru odstranit celkem 246 kusů stromů a smýt 761 m² keřů, z nichž 94 stromů a 210 m² spadá svými parametry do velikosti vyžadující získání povolení ke kácení. V dotčeném území a jeho okolí byly v letech 2023 a 2024 prováděny průzkumy se zaměřením na přítomnost zvláště chráněných druhů, ale také běžných druhů rostlin i živočichů a jejich biotopů. Ve střetu se záměrem byla potvrzena přítomnost populace silně ohroženého lomikamene trojprstého. Jedná se o sekundární výskyt nepůvodních populací druhu, který se silně šíří podél železnic. V území se vyskytuje ruderní vegetace a porosty náletových a invazních dřevin, které budou odstraněny. Během průzkumů bylo zaznamenáno několik zvláště chráněných druhů živočichů. Jednalo se o druhy, které okolí využívají ke sběru či lovu potravy. Ovlivnění jejich populací v souvislosti s realizací záměru lze vyloučit.

Pokud jde o krajinný ráz, stávající mostní objekt na pravém břehu Vltavy, na pomezí historických čtvrtí Nové město a Vyšehrad, překonává zčásti kamennou estakádou a zčásti menšími ocelovými mostními konstrukcemi území zvané Výtoň. Poté překračuje třemi obloukovými ocelovými mostními konstrukcemi na kamenných pilířích, z nichž dva stojí ve vodním toku, řeku a na Smíchově končí kamennou mostní opěrou s bočními křídly a železniční trať poté pokračuje po náspu. Přemístění stávající konstrukce se pak předpokládá na novou lokalitu na ulici Vltavanů v Chuchli (pod modřanský jez, v místě přívozu P4). Záměr nového mostu i přemístění původního mostu se nachází v prostředí centrální zástavby a jižního okraje Prahy, v urbanizovaném prostředí. Dotčený krajinný prostor leží v geomorfologickém celku Pražská plošina, v podcelku Říčanská plošina a v okrsku Pražská kotlina, který z východu sousedí s okrskem Úvalská plošina a ze západu s okrskem Třebotovská plošina. Typickými prvky okrsku jsou zástavba Prahy, bezlesí, přítomnost parků, řeka Vltava s ostrovy, přístavem v Holešovicích a s četnými mosty a plavebními komorami, nachází se zde převážná část historického jádra Prahy, historické jádro Prahy je

vyhlášeno za památku UNESCO. Pro objasnění širších vztahů v krajině byly vymezeny v širším okolí dotčených krajinných prostor oblasti krajinného rázu - dle územně analytických podkladů hl. m. Prahy lze předmětný záměr zařadit do OKR 06 Pražská kotlina a OKR 03 Slivenecko-Kamýčké planiny.

Záměr zasahuje do ochranného pásma II. stupně povrchového vodního zdroje Praha Pivovar Staropramen povrchový odběr, ochranného pásma II. stupně podzemního vodního zdroje „Praha 5 jímací objekty JV1 - JV1“ a ochranného pásma II. stupně vodního zdroje „Praha Podolí povrchový zdroj“ – při stavbě je tak nutné řídit se podmínkami stanovenými v rozhodnutí pro činnosti v ochranném pásmu II. stupně. Záměr také zasahuje do stanoveného záplavového území a aktivní zóny záplavového území vodního toku Vltava a vodního toku Berounka. Realizace stavby nebude důvodem k nesplnění environmentálních cílů nebo ke zhoršení stavu útvarů povrchových, resp. podzemních vod. Tato stavba nemění fyzikální poměry útvarů povrchových vod ani hladiny v útvarech podzemní vody. Nebude také příčinou zhoršení dobrého stavu útvaru povrchových vod v důsledku nových trvale udržitelných rozvojových činností člověka.

Posuzovaný záměr nezasahuje do CHLÚ, výhradních ložisek, poddolovaných území ani sesuvných území. V dotčeném území nebyly vyhlášeny památné stromy, ani zvláště chráněná území. Jeskyně se zde nevyskytují. V blízkosti zájmového území se nachází místa se starými ekologickými zátěžemi dle systému evidence kontaminovaných míst, konkrétně Bývalý areál Vodních staveb Chuchle, NEAL s.r.o. a Elektropřístroj Modřany, záměr do těchto míst však nezasahuje. Dle Státního archeologického seznamu České republiky leží lokalita pro výstavbu na ploše s archeologickými nálezy typu UAN I a UAN II.

Záměr je lokalizován v ploše historického jádra Prahy, které bylo v roce 1992 vyhlášeno za světové kulturní dědictví (UNESCO) pod označením C 616, které je dále rozděleno na dvě části: Historické centrum Prahy (C 616-001) a Průhonický park (C 616-002). Zároveň se záměr nachází v ploše městské památkové rezervace.

Posuzovaný záměr zasahuje do kulturní památky rejstříkové číslo č. ÚSKP 101315 – soubor železničních mostů na trati Praha hl. n. – Praha Smíchov, a do části areálu železniční stanice Praha – Vyšehrad, jejíž součástí je památkově chráněné stavědlo St. 2 u zastávky Praha-Vyšehrad – poloha tohoto stavědla je v kolizi s průjezdným průřezem koleje 102R.

III. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí

S ohledem na charakter záměru a s přihlédnutím ke všem doloženým podkladům, došlo ministerstvo k závěru, že lze vyloučit významné vlivy záměru na obyvatelstvo a životní prostředí.

Vzhledem k umístění záměru lze vyloučit významné vlivy na ZPF, PUPFL, povrchové či podzemní vody, horninové či přírodní zdroje, faunu a flóru, VKP, zvláště chráněná území, přírodní parky, prvky ÚSES, lokality Natura 2000, krajinu a krajinný ráz, hmotný majetek a také kulturní památky

(viz výše). MHMP vydal stanovisko dle § 45i ZOPK o tom, že lze vyloučit významný vliv předmětného záměru na evropsky významné lokality (EVL) a ptačí oblasti (PO).

Ve fázi výstavby záměru lze předpokládat krátkodobé ovlivnění životního prostředí, především z hlediska kvality ovzduší a hlukové zátěže. V rámci problematiky hluku ze stavební činnosti byly identifikovány předpokládané nejhluchnější činnosti. Před zahájením těchto činností je nutné žádat příslušný orgán ochrany veřejného zdraví o povolení mírnějšího hygienického limitu dle § 31 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Za důsledného dodržování technologické kázně a uplatňování opatření proti prašnosti lze předpokládat, že reálný vliv na kvalitu ovzduší v období výstavby bude dále vzhledem k své časové omezenosti přijatelný. Pohoda obyvatel bude ovlivněna pouze v období výstavby, a to krátkodobě, přičemž bude provedena modernizace a rekonstrukce traťového úseku, díky které dojde ke zlepšení dopravy v širším zájmovém území a přemístění nevyhovující mostní konstrukce do nové lokality.

Realizace záměru a následný provoz bude mít kladný vliv na hlukovou zátěž v předmětné lokalitě, a to vzhledem k realizaci protihlukových opatření (kolejnicové absorbéry, příp. plné transparentní zábradlí). Vzhledem k tomu, že trať je elektrifikována, nebude fáze provozu zdrojem znečištění ovzduší.

Dále bylo nutné zabývat se realizací záměru v záplavovém území Vltavy a Berounky, a také zásahy do ochranného pásma II. stupně vodních zdrojů. Pro stavební činnosti v aktivní zóně záplavového území platí omezení stanovená ust. § 67 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů, která budou plněna, a pro období výstavby ve stupni dokumentace pro stavební povolení bude zpracován povodňový plán stavby, který bude součástí projektové dokumentace. Pokud jde o realizaci v ochranném pásmu II. stupně vodních zdrojů, v rozhodnutí o stanovení ochranného pásma jsou vždy stanoveny podmínky, za kterých lze realizovat stavbu v předmětném pásmu – tyto podmínky budou plněny. Vzhledem k tomu, že záměr spočívá také ve výstavbě nových mostních pilířů a přesunu stávající mostní konstrukce, bylo zpracováno Hydrotechnické posouzení uložení stávající mostní konstrukce Výtoňského mostu do lokality Chuchle – Vltavanů za podmínek Q_{100} a Q_{2002} , které zahrnuje nově vybudované dvě mostní opěry a dva pilíře pro uložení ocelové mostovky, historické schodiště a přístupové rampy pro cyklisty, a na základě kterého lze jednoznačně konstatovat, že přemístění mostu, s ohledem na jeho stavební uložení a přístupové komunikace (rampy), nebude mít negativní vliv na odtokové poměry a průchod velkých vod zájmovým územím. Vzhledem k umístění stavby, charakteru stavebních objektů a navrženým opatřením z hlediska ochrany vod v době výstavby i v době provozu lze předpokládat, že tento stavební záměr nebude příčinou zhoršení dobrého kvantitativního stavu útvarů ID 62500 a ID 62400 a dobrého chemického stavu útvaru podzemních vod ID 62500. Současně nebude překážkou pro dosažení dobrého chemického stavu útvaru podzemních vod ID 62400.

Nahrazením mostní konstrukce dojde k zásahu do kulturních a historických hodnot v oblasti krajinného rázu – nový mostní objekt však svojí formou odpovídá stávajícímu mostu a nedojde ke změně projevu stavby v krajinném obraze, která zachovává podobu mostních oblouků.

Pro záměr bylo vypracováno vyhodnocení vlivu záměru "Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem" na krajinný ráz (leden 2025, Mgr. Zuzana Indráková a Mgr. Martina Fialová, Ph.D., EXprojekt s.r.o.), které hodnotí vliv plánované rekonstrukce železničního mostu přes Vltavu včetně přesunu původní železné konstrukce do nové polohy ve Velké Chuchli na vybrané aspekty krajinného rázu a míru jejího zásahu do krajinného rázu. Hodnocení vlivu záměru na krajinný ráz bylo cíleno na standardní hodnocení všech charakteristik krajinného rázu, jak definuje ZOPK. V urbanizovaném prostředí je často velmi problematické nalézt především pozitivní přírodní charakteristiky, které by měly být z hlediska krajinného rázu chráněny. Pokud jde o zákonná kritéria krajinného rázu dle § 12 ZOPK, realizace nové mostní konstrukce bude mít slabý vliv na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky, VKP a estetické hodnoty, žádný vliv na ZCHÚ, harmonické měřítko krajiny a harmonické vztahy v krajině, středně silný na kulturní dominanty a silný na rysy a hodnoty kulturní charakteristiky. Přesun stávající mostní konstrukce do nové lokality pak bude mít slabý vliv na rysy a hodnoty přírodní charakteristiky, rysy a hodnoty kulturní charakteristiky, VKP, kulturní dominanty a estetické hodnoty, a žádný vliv na ZCHÚ, harmonické měřítko krajiny a harmonické vztahy v krajině. Na základě

Hodnocené řešení mostu přes Vltavu navazuje na současnou podobu mostu a zachovává vzhled tří oblouků, kterým bude zachována historická forma a most tak svými rozměry a situováním nenarušuje vizuální vnímání okolních historických památek. Stávající ocelový most, který je kulturní nemovitou památkou, je navržen k využití v jiné poloze na řece Vltavě jako lávka pro pěší a cyklisty propojující Velkou Chuchli s ulicí Vltavanů v Modřanech. Nedojde tak k jeho nenávratnému odstranění, ale naopak k využití v jižní části Prahy, kde lze očekávat, že mostní objekt vnese nový architektonicky a funkčně pozitivní prvek do svého okolí. Předkládaný záměr nebude představovat významné ovlivnění krajinářských a ekologických hodnot dotčeného území, a to ani v případě nové polohy stávající mostní konstrukce ve Velké Chuchli.

Z tohoto důvodu lze tento zásah hodnotit jako akceptovatelný vliv na identifikované znaky krajinného rázu a jeho realizace bude představovat únosný zásah, který se bude projevovat především v nejbližším okolí záměru.

Vlivy na kulturní dědictví je možné hodnotit jako silné, avšak akceptovatelné s ohledem na projednání podmínek realizace záměru v souladu se zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. Vzhledem k tomu, že hodnocení vlivu záměru na kulturní dědictví, resp. hodnocení možné významnosti vlivů na kulturní dědictví, je pouze jedním z kritérií zjišťovacího řízení, nebyl tento vliv vyhodnocen jako natolik významný, aby vyvolal potřebu dalšího posuzování vlivů záměru na životní prostředí, obyvatelstvo a veřejné zdraví dle zákona EIA. Předložené oznámení již zahrnuje dostatečná opatření (záměr navazuje na současnou podobu mostu a zachovává vzhled tří oblouků), vyjádření orgánu památkové péče (viz níže) pak neobsahuje sdělení stran nepřípustnosti záměru, či konkrétní požadavky na další posuzování,

rozpracování projektu, jeho změny nebo podmínky do dalších fází povolenacího procesu záměru. V rámci zjišťovacího řízení byly výše popsané vlivy záměru na kulturní památku identifikovány, k hodnocení přípustnosti realizace z pohledu památkové péče bude v následných řízeních příslušný orgán státní památkové péče dle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Pokud jde o posuzování vlivů realizace v kontextu světového dědictví, oznamovatel, resp. smluvní stát, který přijal Úmluvu o ochraně světového kulturní a přírodního dědictví, má povinnost tuto úmluvu provádět – za tímto účelem organizace UNESCO společně s poradními organizacemi Centra světového dědictví ICCROM, ICOMOS a IUCN vytvořila metodickou příručku Pokyny a nástroje pro posuzování vlivů v kontextu světového dědictví (2024, ISBN 978-92-3-000237-4). Z výše uvedeného vyplývá, povinnost ochrany kulturních památek, které jsou zapsány na Seznamu světového dědictví je povinností smluvního státu, resp. majitele této památky. Proces EIA dle zákona EIA, resp. zjišťovací řízení ovšem neslouží ke kontrole výše uvedených povinností a nemůže suplovat hodnocení vlivů záměru v podrobnostech stanovených výše uvedenou metodickou příručkou.

Realizaci záměru nejsou předpokládány přímé negativní vlivy přesahující stávající hranice České republiky, vzhledem k umístění záměru ve vnitrozemí České republiky.

Za předpokladu důsledného plnění navrhovaných opatření a respektování legislativních požadavků lze považovat realizaci předmětného záměru za akceptovatelnou, bez významných vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo.

2. Úkony před vydáním rozhodnutí

Ministerstvu bylo dne 5. 3. 2025 předloženo oznámení k záměru „Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem“ v rozsahu přílohy č. 3 zákona EIA, spolu s žádostí o provedení zjišťovacího řízení dle § 7 téhož zákona. Dopisem ze dne 20. 3. 2025, č.j. MZP/2025/210/961 zahájilo ministerstvo v souladu s § 7 odst. 3 zákona EIA zjišťovací řízení. Oznámení záměru bylo zveřejněno v souladu s § 16 zákona EIA, dne 31. 3. 2025 byla zveřejněna informace o oznámení a o tom, kdy je možno do něj nahlížet, na úřední desce a internetových stránkách MHMP.

3. Podklady pro vydání rozhodnutí

Podkladem pro vydání rozhodnutí bylo oznámení záměru v rozsahu přílohy č. 3 zákona EIA, které zpracovala Ing. Kateřina Hladká, Ph.D. (autorizovaná osoba), spolu s vyjádřeními dotčených samosprávných celků, dotčených správních úřadů, veřejnosti a dotčené veřejnosti, která ministerstvo obdrželo. Požadavek záměr dále posuzovat dle zákona EIA byl vznesen ze strany veřejnosti a dotčené veřejnosti. Uváděné požadavky na další posuzování se pak týkaly především absence variantního řešení záměru, vlivu záměru na krajinný ráz, vodní toky a památkovou ochranu mostní konstrukce. S ohledem na povahu a rozsah záměru, lokalitu, charakter předpokládaných vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, rozhodlo ministerstvo tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

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

- Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí
- Hlavní město Praha, Ing. Jana Komrsková
- Povodí Vltavy, státní podnik
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor památkové péče
- "Český národní komitét ICOMOS" z.s.
- Nebourat z.s.

5. Vypořádání vyjádření obdržených v průběhu zjišťovacího řízení:

Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze

Nepožaduje podrobit záměr dalšímu posuzování dle zákona EIA. Oznámení je zpracováno v dostatečném rozsahu k posouzení vlivu záměru na životní prostředí z hlediska ochrany veřejného zdraví. Není předpoklad negativního vlivu záměru na veřejné zdraví.

MŽP: Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře.

Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu a lesů, lesního hospodářství a myslivosti nemá připomínek.

Z hlediska nakládání s odpady nemá k záměru připomínky, pouze uvádí, že odpady budou vznikat v době výstavby, ve fázi provozu pak budou vznikat odpady v souvislosti s úklidem a údržbou.

Z hlediska ochrany ovzduší uvádí, že se záměr nachází v rámci pražské aglomerace v oblasti s vyhovující kvalitou ovzduší. V průběhu realizace nelze vyloučit, že bude docházet ke stavům relativně vyšších imisních příspěvků prachových částic a k maximálním krátkodobým koncentracím – za účelem omezení těchto stavů však budou realizována účelná opatření. Z hlediska ochrany ovzduší nepožaduje pokračování v dalším stupni procesu podle zákona EIA.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny upozorňuje, že je nutné počítat s výskytem zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, rovněž také s kácením stromů a keřových porostů. Oznámení poskytuje dostatečné informace stran krainného rázu, zásahu do zvláště chráněných území, VKP a přírodních parků. K oznámení nemá připomínky a nepožaduje další posouzení dle zákona EIA.

Z hlediska ochrany vod nemá zásadní připomínky, upozorňuje na zákonné požadavky při provádění stavby.

MŽP: Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře. Dotčený orgán státní správy nepožaduje další posuzování dle zákona EIA.

Hlavní město Praha, Ing. Jana Komrsková, náměstkyně primátora pro oblast životního prostředí a klimatického plánu

Hlavní město Praha, jako územně samosprávný celek má z hlediska zákona EIA připomínky, ovšem nepožaduje další posouzení dle zákona EIA. V souladu s Plánem udržitelné mobility Prahy a okolí a v souladu se schválenou Strategií rozvoje pražské metropolitní železnice podporuje hlavního města Praha realizaci tříkolejného železničního propojení přes Vltavu s cílem dosáhnout významného zlepšení kvality a kapacity železničního provozu mezi Smíchovským a Hlavním nádražím včetně realizace nové zastávky na Výtoni, umístěné v souladu s platným Územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy. Zároveň záměr přináší významné zlepšení stavu hlukové expozice díky nové konstrukci. Rovněž podporuje zásadní zlepšení podmínek pro pěší a cyklisty v dotčených lokalitách. Realizací záměru dojde k významnému zlepšení prostoru v okolí Výtoně, které navazuje na studie pořizované městem. Tato opatření naplňují městem schválenou Strategii aktivní mobility a Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy.

Dále uvádí požadavky pro zpracování dokumentace EIA, příp. dokumentace pro povolení záměru, pokud nebude pokračováno v procesu EIA. Koncept dokumentace pro povolení záměru požaduje projednat s IPR Praha, a sledovat principy návrhu veřejných prostranství obou předpolí (výtoňského a smíchovského) formulované pro Správu železnic v aktuálně připravovaném koncepčním zadání IPR Praha.

MŽP: Vzhledem k obsahu vyjádření ponecháno bez komentáře. Požadavky pro zpracování dokumentace pro povolení záměru byly předány oznamovateli záměru k zapracování.

Povodí Vltavy, státní podnik

Jako správce povodní a správce dotčených vodních toků ve svém vyjádření požaduje další posuzování dle zákona EIA, přičemž uvádí následující požadavky na tuto dokumentaci:

1. Uvedení do souladu se záměrem „Rozšíření koryta Vltavy pod Modřanským jezem“ navrhovaným Povodí Vltavy, státní podnik, jako správcem vodního toku a subjektem s právem hospodařit s majetkem státu, který bude v nejbližší době realizován v místě opravy a nového umístění stávající mostní konstrukce v lokalitě Chuchle – Vltavanů (pozn. návrh změny územního plánu Z 3083/00 ÚP SÚ HMP);
2. Zpracovat podmínku, že umístěním a technickým řešením mostů nedojde k ovlivnění odtokových poměrů v místě mostu v žel. km 3,706 a mostu v žel. km 3,843 (případně bude doloženo posouzením odtokových poměrů);
3. Zpracovat hydrotechnické posouzení ovlivnění odtokových poměrů v místech dočasného umístění konstrukce současného mostu na pozemku parc.č. 923/28 v k.ú. Velká Chuchle;
4. Zpracovat posouzení rizika ohrožení jakosti povrchových vod při bouracích pracích a transportu konstrukce současného mostu do lokality Chuchle – Vltavanů, zejména při zanoření části konstrukce při podplutí pod Dvoreckým a Barrandovským mostem. V případě, že se prokáže, že povrchová voda může být transportem využívající zanoření pontonů s konstrukcí mostu pod hladinu vody znečištěna PCB, nelze z pohledu správce

povodí a správce vodního toku s takovým záměrem souhlasit. Odůvodnění: Polychlorované bifenyly (PCB) jsou syntetické, organické sloučeniny, které jsou, z důvodu jejich chronické toxicity, od roku 2001 v rámci Stockholmské úmluvy o perzistentních organických znečišťujících látkách na celém světě zakázány. PCB jsou rizikem pro vodní toky a uživatele vod. Dokumentace EIA musí toto riziko zvážit a navrhnout opatření k úplnému zamezení vnosu částic starého nátěru do životního prostředí, především do povrchových vod nebo podzemních vod, půdy nebo kanalizace;

5. Zpracovat detailní popis prací opravy (údržby) konstrukce současného mostu, včetně podrobného popisu zabezpečení plochy pro opravu (zaplachtování, úprava povrchu plochy, odvodnění, jímka...) proti zanesení škodlivých látek z opravy konstrukce do vod povrchových i podzemních. Jakost povrchových i podzemních vod nesmí být ohrožena ani při zvýšených průtocích nebo při povrchovém odtoku z plochy v důsledku srážek;
6. Zpracovat návrh na zachování plavebního provozu v době demontáže současného mostu, jeho transportu a umístění do lokality Chuchle – Vltavanů, a po dobu výstavby nového mostu přes Vltavu v žel. km 3,706;
7. Zpracovat parametry prohrábky nutné pro podplutí konstrukce současného mostu pod Dvoreckým a Barrandovským mostem, včetně zhodnocení vlivu prohrábky na životní prostředí (především na ekologický potenciál dotčeného útvaru povrchové vody). Pozn.: Správce povodí upozorňuje, že předpokládaná prohrábka dna koryta významného vodního toku Vltava v místě podplutí konstrukce současného mostu pod Dvoreckým a Barrandovským mostem může vést ke změně fyzikálních poměrů (hydromorfologických parametrů) dotčeného útvaru povrchových vod, které by mohly mít za následek zhoršení ekologického potenciálu útvaru povrchové vody, tj. záměr by mohl podléhat výjimce dle ustanovení § 23a odst. 8 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů. Vzhledem k těmto skutečnostem by dokumentace měla obsahovat podrobné informace o rozsahu této části záměru a jeho vlivu na životní prostředí.
8. Obsahovat varianty realizace nájezdových ramp nového mostu přes významný vodní tok Vltava v žel. km 3,706 a nového mostu na Smíchově v žel. km 3,843 v případě, že v době realizace stavby nebude provedena související stavba prodloužení Smíchovské náplavky.
9. Obsahovat posouzení drobného vodního toku Botič (IDVT 10100145) jak z hlediska jakosti povrchové vody, tak z hlediska odtokových poměrů (snížení kapacita koryta), vlivem rekonstrukce a rozšíření založení sdruženého pilíře na Rašínově nábřeží a navazujících mostů na Výtoni, které vedou v souběhu se zatrubněným vodním tokem.
10. Obsahovat posouzení drobného vodního toku Vrutice (IDVT 10250796) jak z hlediska jakosti povrchové vody, tak z hlediska odtokových poměrů (snížení kapacita koryta), vlivem výstavby nájezdové rampy a nových mostních pilířů v místě nového umístění stávajícího mostu v lokalitě Chuchle – Vltavanů.
11. Obsahovat zhodnocení ovlivnění jakosti a proudění podzemních vod při realizaci stavby i při jejím užívání a případná navrhovaná opatření.

12. Obsahovat detailní popis realizace odvodnění staveniště po dobu výstavby, a následně tělesa trati a mostních objektů, které bude navrženo v souladu s ustanovením § 5 odst. 3 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů.
13. Záměr bude respektovat zákazy a omezení daná v ustanovení § 67 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů.
14. Záměr bude respektovat zásady uvedené v Plánu pro zvládání povodňových rizik v povodí Labe. Pozn.: Správce povodí upozorňuje, že montážní plocha v přístavu Smíchov a pod vodním dílem Modřany se nacházejí v oblasti s vysokým povodňovým ohrožením.

MŽP: Ministerstvo k požadavkům vyjádřeným státním podnikem Povodí Vltavy uvádí, že vznesené požadavky nepovažuje za relevantní ve fázi procesu EIA, resp. zjišťovacího řízení.

Požadavek v bodu 1 na koordinaci se záměrem rozšíření koryta Vltavy pod Modřanským jezem považuje ministerstvo za samozřejmou – tento záměr má být realizován za účelem rozšíření protipovodňové ochrany, přičemž oznámení záměru se touto problematikou zabývá. Vzhledem k tomu, že předmětný záměr se nachází ve stanoveném záplavovém území a aktivní zóně záplavového území, kdy pro stavební objekty ohrožené povodní bude součástí projektové dokumentace povodňový plán stavby, který musí splňovat náležitosti zákona č. 254/2001 Sb. a odvětvové normy TNV 752931 Povodňové plány. Ministerstvo nepovažuje za nezbytné podrobněji se zabývat koordinací záměrů, a to také vzhledem k časové nejistotě na realizaci obou zmiňovaných záměrů.

Požadavek v bodu 2 nepovažuje ministerstvo za relevantní pro fázi procesu EIA, resp. zjišťovacího řízení. Případné ovlivnění odtokových poměrů neznámá automaticky významný vliv záměru na životní prostředí dle zákona EIA, a tím další posuzování záměru. Povolení záměru v podrobnostech, které obsahuje vyjádření, upravuje zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Požadavek specifikovaný v bodu 3 byl splněn již v rámci předloženého oznámení – je součástí přílohy č. 7 oznámení. Požadavky specifikované v bodech 4 a 5 byly v předloženém oznámení řešeny, konkrétně na str. 45 (konstrukce bude podrobena abrazivnímu otryskávání pískem a ošetřena protikorozními nátěry, odpad z otryskávání oceli s případným obsahem polychlorovaných bifenylovů bude odstraněn v zařízeních k tomu určených) a v příloze Vyhodnocení stavby z hlediska Směrnice o vodách (2000/60/ES), článek 4, odst.7 (únor 2025, Ing. Radmila Šmeráková, SUDOP Praha a.s.).

Požadavek týkající se zachování plavebního provozu se netýká procesu EIA, resp. zjišťovacího řízení. Zachování, omezení či přerušení plavebního provozu nemůže mít vliv na to, zda záměr může mít významný vliv na životní prostředí a zdraví obyvatel, ministerstvo

pak nemá kompetenci stanovovat případné podmínky závazného stanoviska EIA v oblasti lodního provozu.

Požadavek v bodu 7, který se týká podrobnějšího rozpracování parametrů prohrábký dna koryta VKP vodní tok Vltava v místě podplutí konstrukce současného mostu pod Dvoreckým a Barrandovským mostem, považuje ministerstvo za předčasný – v oznámení záměru je uvedeno, že bude potřeba zaměřit průběh dna pod těmito mosty, a až na základě tohoto zaměření bude rozhodnuto, zda bude taková prohrábka nezbytná. Z pohledu procesu EIA, resp. zjišťovacího řízení však lze na základě předloženého oznámení konstatovat, že ani případná lokální prohrábka dna koryta Vltavy by nemohla mít významný vliv na životní prostředí.

Požadovat rozpracování variant nájezdových ramp nového mostu není v kompetenci ministerstva – příslušný úřad je vázán podobou záměru, v jaké byl předložen v rámci oznámení předmětného záměru, a ze strany ministerstva nelze záměr jakkoliv upravovat, či požadovat variantní řešení záměru.

Body 9 a 10 obsahují požadavky na posouzení drobného vodního toku Botič (IDVT 10100145) a drobného vodního toku Vrutice (IDVT 10250796) z hlediska jakosti povrchové vody a z hlediska odtokových poměrů. Ministerstvo takový požadavek považuje v této fázi realizace záměru za předčasný, oznámení obsahuje dostatečné informace o vlivu záměru na tyto vodní toky. Ekologický stav realizací záměru dotčené části vodního toku Botič od pramene po ústí do toku Vltava je hodnocen jako poškozený, chemický stav útvaru je hodnocen konstatováním nedosažení dobrého stavu a celkový stav je hodnocen jako nevyhovující – není zřejmé, jakým způsobem by mohla realizace záměru významně negativně ovlivnit tento vodní tok. Pokud se jedná o vodní tok Vrutice, dle oznámení se nepředpokládá, že by konstrukce zasahovala do koryta vodního toku. Obecně realizace záměru nespočívá svou podstatou v zásahu do těchto vodních toků.

Pokud jde o požadavky v bodech 11, 12, 13 a 14, těmito se oznámení, resp. Vyhodnocení stavby z hlediska Směrnice o vodách (2000/60/ES), článek 4, odst.7 (únor 2025, Ing. Radmila Šmeráková, SUDOP Praha a.s.) zabývalo, dle ministerstva s ohledem na stupeň realizace záměru, dostatečně. Nadto plnění zákonných požadavků při realizaci jakéhokoli záměru je nutno brát jako základní východisko, nelze předpokládat porušování zákonných podmínek. Pro fázi výstavby bude zpracován povodňový plán stavby.

Magistrát hlavního města Prahy, odbor památkové péče

Ve svém vyjádření shrnuje režim ochrany dotčených pozemků související s nemovitou kulturní památkou „Soubor železničních mostů na trati Praha hl. n. – Praha Smíchov“, památkové rezervace v hl. m. Praze, památky světového kulturního dědictví UNESCO a památkové zóny Smíchov.

Plocha pro přesun původní parabolické části mostu a pro výstavbu nového mostu v pozici říční km 62,2 leží mimo památkově chráněná území.

Z hlediska konkrétního posouzení zájmů chráněných dle památkového zákona musí být MHMP, odboru památkové péče vždy předložen konkrétní záměr s projektovou dokumentací zpracovanou v souladu s požadavky stanovenými právními předpisy na úseku stavebního práva. Zamýšlená stavební činnost se má provádět na území s archeologickými nálezy a stavebník má tedy již od doby přípravy stavby oznamovací povinnost dle § 22 odst. 2 památkového zákona vůči Archeologickému ústavu Akademie věd České republiky. Stavebník je povinen umožnit Archeologickému ústavu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum. Jeho zajištění je nutno projednat v dostatečném předstihu před zahájením výkopových prací a stavební činnosti.

MŽP: Vyjádření obsahuje pouze shrnutí zákonné ochrany kulturní památky „Soubor železničních mostů na trati Praha hl. n. – Praha Smíchov“, neobsahuje požadavek na další posuzování záměru z hlediska zákona EIA či věcné připomínky a požadavky stran památkové ochrany.

"Český národní komitét ICOMOS" z.s.

Vyjádření spolku "Český národní komitét ICOMOS" z.s. (dále jen „spolek ICOMOS“) je členěno do sedmi částí. V úvodu vyjádření spolek ICOMOS považuje za stěžejní vadu oznámení chybějící rozpracování variant záměru, zejména variantu rekonstrukce se zachováním a případným rozšířením stávajících železničních mostů. Spolek ICOMOS požaduje porovnání varianty rekonstrukce, která je nastíněna v příložené studii proveditelnosti, s variantou předkládanou oznamovatelem, a posouzení, jak tyto varianty plní platné zákony a další předpisy, včetně principů cirkulární ekonomiky. Z těchto a následujících důvodů požaduje další posuzování záměru dle zákona EIA.

V části 1 uvádí, že záměr bude mít závažné negativní vlivy na památkovou péči (ochranu kulturního dědictví). Dle názoru spolku ICOMOS nebyla posouzena varianta opravy stávajícího železničního mostu pod Vyšehradem, případně s doplněním nové konstrukce pro třetí kolej, ačkoliv zachování stávající památkově chráněné konstrukce by mělo být prioritou vzhledem k jejímu významu pro Pražskou památkovou rezervaci a panoráma světového dědictví UNESCO.

Spolek ICOMOS dále konstatuje, že Správa železnic jako veřejný investor má dle zákona povinnost řádné péče o kulturní památku, kterou bez sejmutí ochrany nelze zbourat. Dosavadní návrh Správy železnic označuje za eufemisticky nazývanou „rekonstrukci“, neboť by znamenal kompletní nahrazení mostu novostavbou s ponecháním pouze části původního kamenného obkladu pilířů, přičemž by došlo k výraznému navýšení jejich objemu a hmotnosti.

Dále spolek ICOMOS uvádí, že Výbor světového dědictví UNESCO vyzval Českou republiku k opravě stávajícího mostu a k předložení návrhů včetně případného řešení třetí koleje před jakoukoliv realizací. Návrh na zbourání mostu a jeho nahrazení novostavbou odporuje závazkům vyplývajícím z Úmluvy o ochraně světového kulturního dědictví, která je součástí českého právního řádu.

ICOMOS upozorňuje, že nebyla posouzena ani varianta obnovení provozu nádraží Vyšehrad, a považuje tuto možnost za prioritu před výstavbou nové zastávky na Výtoni. Spolek ICOMOS

dále uvádí, že vizualizace neukazují věrně skutečný dopad nové mostní konstrukce, která by byla s šířkou cca 30 m dvakrát širší než stávající most a širší než Nuselský most nebo severojižní magistrála. Nový most by tak měl devastující vliv na historické panorama Prahy, neboť by svou mohutností a dálničním charakterem narušil hodnotu památky světového dědictví. Spolek ICOMOS uzavírá, že oznámení EIA neposuzuje záměr v souladu s požadavky na ochranu kulturního dědictví dle § 2 zákona EIA a je nezbytné, aby tyto aspekty byly řádně a v úplnosti doplněny.

V části 2 spolek ICOMOS namítá nedostatečné vyhodnocení vlivu záměru na krajinný ráz. Konkrétně uvádí, že navrhovaná novostavba tříkolejného mostu představuje zásadní zásah do krajinného rázu v nejcennější části Prahy mezi Pražským hradem a Vyšehradem. Upozorňuje, že stavba svou velikostí, tvarem a umístěním výrazně mění charakter Pražské památkové rezervace i její estetické vnímání. Dotčeny budou také historické hodnoty Výtoně, například kvůli navýšení konstrukce a novým rampám, které omezí průhlednost území a zdůrazňuje, že most je kulturní památkou chráněnou UNESCO, cennou pro svou autentickou hmotu, formu, funkci a symbolický význam v panoramatu Prahy. Upozorňuje, že hodnocení vlivu stavby na krajinný ráz nebylo zpracováno dostatečně podrobně – chybí upřesnění metod analýzy viditelnosti, využití vhodných podkladových dat, zobrazení jižní části posuzovaného území a také výpočet vlivů na širší perimetr do 5 km od záměru. Dokumentace rovněž neuvádí konkrétní památkové objekty, které budou stavbou dotčeny, a nedostatečně hodnotí její vliv na kulturní a historické znaky území.

V části 3 spolek ICOMOS namítá, že hodnocení vlivu záměru na ÚSES a VKP je nedostatečné. Upozorňuje, že západní část stavby zasahuje do cenného renaturovaného prostoru městské divočiny, přičemž není popsáno, jak bude tento prostor chráněn během výstavby. Podle ICOMOS by měl záměr naopak posílit prostupnost krajiny a ekostabilizační funkci stávající vegetace, což však v dokumentaci chybí, včetně návrhů kompenzačních opatření. Spolek ICOMOS také upozorňuje, že tato absence vyhodnocení je v rozporu se Strategií adaptace hlavního města Prahy na změnu klimatu. Podle spolku je nutné doplnit detailní vyhodnocení vlivu stavby na ÚSES a VKP a zajistit, aby projekt alespoň udržel, ideálně zlepšil stav vegetace a biodiverzity v území. Dále spolek ICOMOS konstatuje, že vliv na biodiverzitu se bude lišit podle zvolené varianty – oprava stávající konstrukce by měla výrazně nižší dopad než výstavba nového mostu, a to i díky menší potřebě vytěžených surovin. I toto srovnání by mělo být provedeno a vyhodnoceno.

V části 4 spolek ICOMOS opakuje svůj požadavek na posouzení varianty rekonstrukce stávající mostní konstrukce v návaznosti na ochranu ovzduší, klima a uhlíkovou stopu. Spolek ICOMOS uvádí, že náhrada mostů novou stavbou je v rozporu s Klimatickým plánem hlavního města Prahy, zejména s cíli cirkulární ekonomiky. Konstatuje, že oprava stávající konstrukce s případným doplněním třetí koleje by vyžadovala menší množství nových stavebních materiálů, generovala nižší uhlíkovou stopu a zkrátila dobu výluky železniční dopravy, čímž by se omezil negativní dopad na ovzduší a klima. Spolek ICOMOS dále uvádí, že výstavba nové vlakové zastávky na Výtoni by byla technicky velmi složitá a náročná na stavební materiál, s rizikem poškození stávajícího viaduktu, zatímco obnova nádraží Vyšehrad by byla výrazně šetrnější.

Část 5 se týká nakládání s odpady, a spolek ICOMOS konstatuje, že dokumentace nehodnotí srovnání navrhované novostavby s variantou rekonstrukce stávajícího železničního mostu pod Vyšehradem z hlediska množství vygenerovaného stavebního (demoličního) odpadu. Spolek ICOMOS uvádí, že náhrada mostů novou stavbou je v rozporu s Klimatickým plánem hlavního města Prahy, zejména s cíli cirkulární ekonomiky. Spolek ICOMOS dále uvádí, že dle principů cirkulární ekonomiky je třeba chápat původní stavbu jako banku materiálů a maximalizovat její využití. Zachování stávající konstrukce představuje nejvyšší úroveň opětovného využití materiálů, zatímco novostavba by vyžadovala velké množství nové surové oceli a dalších stavebních materiálů.

V části 6 požaduje spolek ICOMOS vyhodnocení vlivu záměru na zvláště chráněné živočichy, kteří se vyskytují u Dvoreckého mostu, protože ten se nachází uvnitř polohy mezi vyšehradským železničním mostem a navrhovanou polohou nového mostu v Modřanech a v blízkosti míst, kde je v rámci záměru zamýšlené upravovat i koryto řeky. Dle dokumentace pro stavební povolení Dvoreckého mostu se jedná o živočichy: druhy mravence (*Formica spp.*), čmelák (*Bombus spp.*), zlatohlávek tmavý (*Oxythyrea funesta*), velevrub malířský (*Unio pictorum*), ropucha obecná (*Bufo bufo*), ještěrka obecná (*Lacerta agilis*), potápka roháč (*Podiceps cristatus*), potápka malá (*Podiceps ruficollis*), rorýs obecný (*Apus apus*), vlaštovka obecná (*Hirundo rustica*). Vzhledem k tomu, že se oblast zájmu Dvoreckého mostu protíná s oblastí zájmu prací uvedených v Oznámení, měla by oblast být podrobněji prozkoumána z hlediska výskytu výše uvedených zvláště chráněných druhů.

Spolek ICOMOS v části 7 svého vyjádření uvádí další dopady záměru, především rozdíl mezi výlukou při rekonstrukci stávající konstrukce (4 x cca 1–2 týdny) a výlukou při novostavbě tříkolejného mostu (až tříletá), přičemž tříletá výluka by měla zásadní dopady na životní prostředí (zvýšená automobilová doprava, exhalace, prach, dlouhodobý odklon cestujících od MHD), a významný rozdíl mezi rekonstrukcí stávajícího mostu a navrhovanou novostavbou v přístupu k přemostění Vltavy v Modřanech – přesun stávající konstrukce po řece by vyžadoval speciální atypické pontony a její zanoření pod hladinu řeky (včetně nutného prohloubení dna), což je materiálově, energeticky a environmentálně náročné, zatímco varianta rekonstrukce počítá s dočasným polem, které lze standardně dopravit a po rekonstrukci využít jako lávku pro pěší a cyklisty. Stávající konstrukce přesunutá do Modřan by také měla třikrát vyšší náklady na údržbu a provoz, protože by byla třikrát delší, než je potřeba. Oproti tomu mostní provizorium vyrobené pro rekonstrukci by mělo adekvátní délku, protikorozi ochranu a nižší dopady. U historické konstrukce bude nutná rozsáhlá oprava tak jako tak, bez ohledu na to, zda zůstane na místě, či bude přesunuta, přičemž přeprava a zanořování by její stav ještě zhoršily.

Spolek ICOMOS závěrem konstatuje, že oznámení EIA nenaplňuje hlavní účel posuzování vlivů na životní prostředí dle zákona EIA, kterým je získat objektivní odborný podklad pro rozhodnutí a přispět k udržitelnému rozvoji společnosti, není úplné a dostatečné z hlediska dopadů na životní prostředí, hmotný majetek a kulturní dědictví a nezohledňuje požadavky směrnice Rady 85/337/EHS. Proto spolek ICOMOS požaduje, aby byl záměr dále posuzován dle zákona EIA, byla

zpracována podrobná dokumentace hodnocení vlivů, která komplexně posoudí všechny dopady záměru (včetně uhlíkové stopy, dalšího osudu ocelových konstrukcí, krajinného rázu) a porovná varianty (zejména varianta rekonstrukce 2+1) i variantu neprovedení a další projednání záměru proběhlo tak, aby bylo fundovaně oponováno nezávislým odborníkem – zpracovatelem posudku.

K vyjádření byla přiložena Studie proveditelnosti – Obnova Vyšehradského železničního mostu a řešení souvšejského území (říjen 2024, Andreas Galmarini, Ian Firth, Petr Tej a Marek Kopeć, Nadační fond pro záchranu Vyšehradského železničního mostu) a rozhodnutí MHMP, odboru ochrany prostředí č. j. MHMP 981354/2021 ze dne 2. 7. 2021, kterým se povoluje výjimka ze zákazů podle ust. § 50 ZOPK v základních podmínkách ochrany zvláště chráněných živočichů pro záměr „Stavba č. 4281 Dvorecký most“.

MŽP: Vyjádření spolku ICOMOS vychází z premisy, že oznámení záměru je vadné stran nezpracování variantního řešení záměru – proto ministerstvo před vypořádáním připomínek uvádí následující. Zákon EIA v § 6 stanoví, pro které záměry je třeba předkládat záměr ve variantách. Jedná se o záměry dle ust. § 4 odst. 1 písm. a) zákona EIA, přičemž předmětný záměr je záměrem dle ust. § 4 odst. 1 písm. b) tohoto zákona. Ke správnosti kategorizace záměru viz níže, ve vypořádání připomínek spolku Nebourat z.s. Dále je obligatorně stanoveno předložení záměru ve variantách, pokud z požadavků § 45i odst. 2 ZOPK vyplývá nezbytnost jejich zpracování – k oznámení záměru však byla předložena stanoviska MHMP, Odboru ochrany prostředí ze dne 11.9.2023 pod č. j. MHMP 1891119/2023, ze dne 1.10.2024 pod č. j. MHMP 1824947/2024 a ze dne 4.12.2024 pod č. j. MHMP 2016088/2024, jejich obsahem je vyloučení významného vlivu záměru na lokality soustavy Natura 2000. Je pak pravdou, že příloha č. 3 j zákona EIA v bodu B.I.5 stanoví jako náležitost oznámení „*Zdůvodnění umístění záměru, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí*“, takové zdůvodnění však oznámení záměru obsahuje, konkrétně na str. 9 až 11, kde oznamovatel popisuje vývoj situace, který vedl k výběru této varianty. Ministerstvo má povinnost posuzovat, resp. vést zjišťovací řízení pro záměr v takové podobě a trase, v jaké je záměr oznamovatelem předložen a popsán v oznámení záměru – to platí jak pro spolkem ICOMOS požadovanou rekonstrukci stávající konstrukce ve stávající poloze, tak také pro spolkem ICOMOS zmiňovanou rekonstrukci nádraží Vyšehrad. Tato rekonstrukce není předmětem oznámení záměru, proto se jí ministerstvo nezabývalo, správní orgán je vázán podobou záměru předloženou ze strany oznamovatele, tzn. s realizací zastávky Výtoň. Vyjádření spolku ICOMOS (a také vyjádření spolku Nebourat z.s. viz níže) v celém svém obsahu předpokládá, že měla být zpracována varianta záměru spočívající v rekonstrukci stávající mostní konstrukce v její nynější poloze, a s touto variantou pak měla být podoba záměru předkládaná v oznámení porovnávána. Na základě uvedeného lze uzavřít, že pro vedené zjišťovací řízení nelze po Správě železnic požadovat zpracování další varianty.

Ke spolkem ICOMOS popisovanému vlivu záměru na kulturní památky ministerstvo uvádí, že vliv záměru na kulturní nemovité památky, a to jak na soubor mostů, tak na další

navazující kulturní památky (areál bývalé železniční stanice Vyšehrad, 3 vily na ulici Vnislavova a Lubišina a další městské domy v okolí Rašínova nábřeží a dřívější hradiště a hrad Vyšehrad) a také vliv na městskou památkovou rezervaci Praha, která je zařazena na seznam UNESCO, je v oznámení záměru řádně popsán. Vliv na stávající mostní konstrukci byl vyhodnocen jako silně negativní, neboť dojde ke kompletní výměně mostu přes Vltavu, ovšem nově navržený mostní objekt svojí formou odpovídá stávajícímu mostu a nedojde ke změně projevu stavby v krajinném obraze, navíc stávající ocelová konstrukce bude využita níže po toku Vltavy a nebude tak nenávratně zničena. Z pohledu účelu procesu EIA, resp. zjišťovacího řízení a cíle těchto nástrojů dle zákona EIA byl navrhovaný zásah ve světle navržených opatření vyhodnocen jako přípustný. Samotná ochrana kulturní památky je v gesci orgánů státní památkové péče, případné nepovolení realizace záměru těmito orgány je čistě rizikem oznamovatele. Vzhledem k tomu, že ministerstvo není orgánem státní památkové péče, není v jeho gesci kontrola, zda oznamovatel řádně pečoval či pečuje o kulturní památku, či zda plní závazky stanovené Výborem světového dědictví UNESCO či Úmluvou o ochraně světového kulturního dědictví.

Ministerstvo k spolkem ICOMOS konstatovanému vlivu na krajinný ráz uvádí, že se jedná o informace, které samotné oznámení záměru obsahuje, a toto rozhodnutí je také nerozporuje. Z předloženého Vyhodnocení vlivu na krajinný ráz (leden 2025, Mgr. Zuzana Indráková a Mgr. Martina Fialová, Ph.D., EXprojekt s.r.o.) ve smyslu ust. § 12 ZOPK vyplývá, že záměr představuje rušivý zásah do zákonných kritérií a do znaků jednotlivých charakteristik krajinného rázu. V případě zásahu do rysů a hodnot kulturní charakteristiky je hodnocen jako silný, v ostatních ohledech pak jako maximálně středně silný. Nicméně z pohledu ochrany zákonných kritérií krajinného rázu zásah únosný. Pro účely zjišťovacího řízení považuje ministerstvo předložené oznámení (vlivem na krajinný ráz se zabývá na celých třiceti stranách, od str. 179 do str. 209) a přílohu č. 3, Vyhodnocení vlivu na krajinný ráz (leden 2025, Mgr. Zuzana Indráková a Mgr. Martina Fialová, Ph.D., EXprojekt s.r.o.), které sestává z téměř 50 stran, za dostatečné podklady pro zjišťovací řízení.

K vyhodnocení vlivu záměru na prvky ÚSES a VKP lze považovat oznámení za dostatečné – záměr je situován v intravilánu hlavního města Prahy, které je silně urbanizované, zároveň bude zasahovat do prvků ÚSES převážně nefunkčních, a především pak protože spočívá záměr v rekonstrukci již existujícího drážního tělesa klenoucího se nad řekou Vltavou, nepovažuje ministerstvo vliv záměru na prvky ÚSES či VKP za významný.

K variantnímu zpracování oznámení viz výše. Ministerstvo provedlo zjišťovací řízení, mj. z hlediska ochrany ovzduší, klimatu a odpadového hospodářství, pro záměr v takové podobě, v jaké byl předložen oznamovatelem, nezbytnost porovnat záměr s variantou popisovanou spolkem ICOMOS nevychází z platné právní úpravy pro vedení procesu EIA, resp. zjišťovacího řízení.

Proces posuzování vlivů záměru na životní prostředí, resp. zjišťovací řízení neslouží k prověření, zda je záměr v souladu s cirkulární ekonomikou, v takovém světle by nebylo

možné udělit souhlasné závazné stanovisko, resp. provést zjišťovací řízení se závěrem, že záměr nemůže mít významný vliv na životní prostředí, pro žádný záměr spočívající v nové výstavbě. Nadto realizace záměru dle předloženého oznámení počítá s využitím stávající mostní konstrukce jako vhodného propojení obou břehů Vltavy pro pěší a cyklisty, tzn. dojde k využití této mostní konstrukce namísto výstavby nové cyklostezky.

Pokud jde o vliv záměru na faunu, jako součást oznámení záměru bylo předloženo Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 ZOPK (leden 2025), zpracovaný Mgr. Martinou Fialovou, Ph.D., autorizovanou osobou ke zpracování biologického hodnocení podle § 67 ZOPK, k provádění posouzení podle § 45i ZOPK a ke zpracování dokumentace, posudku a vyhodnocení dle § 19 zákona EIA. Předmětem tohoto hodnocení byla jak samotná realizace železničního mostu v lokalitě pod Vyšehradem a navazujících úseků drážního tělesa, tak také umístění stávající mostní konstrukce na novou lokalitu pod modřanským jezem, a to vč. přesunu mostu korytem řeky Vltavy. V dotčeném území a jeho okolí byly v letech 2023 a 2024 opakovaně prováděny průzkumy se zaměřením na přítomnost zvláště chráněných druhů, ale také běžných druhů rostlin i živočichů a jejich biotopů. Oblasti zájmu záměru a Dvoreckého mostu se protínají pouze v korytu řeky Vltavy, které však bylo předmětem výše uvedeného hodnocení. Tuto část oznámení tak ministerstvo považuje za dostatečnou, pokud jde o vlivy záměru na faunu, a nepovažuje za nezbytné provádět další hodnocení lokality výstavby Dvoreckého mostu, zvláště s ohledem na stupeň stavby (právě probíhající stavební práce).

Co se týká rozdílů ve výlukách, realizaci cyklostezky v Modřanech či realizace zastávky Výtoň, jak již bylo uvedeno výše, ministerstvo, resp. oznamovatel nebyl povinen předložit záměr ve variantě předkládané spolkem ICOMOS.

Konečně pak ministerstvo konstatuje, že spolkem ICOMOS uváděný účel posuzování vlivů na životní prostředí dle zákona EIA se týká procesu EIA, tzn. při realizaci nových záměrů zařazených v kategorii I přílohy č. 1 zákona EIA, či u záměrů, u kterých bylo zjišťovací řízení ukončeno dle ust. § 7 odst. 5 zákona EIA. Naopak cílem zjišťovacího řízení v tomto případě bylo zjištění, zda změna záměru může mít významný vliv na životní prostředí, případně zda záměr může samostatně nebo ve spojení s jinými mít významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, a tedy podléhá posouzení vlivů záměru na životní prostředí podle zákona EIA. Vzhledem k tomu, že příslušný správní orgán, tj. ministerstvo, shledalo oznámení záměru za úplné, komplexně a uceleně popisující stav životního prostředí a vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, dospělo k závěru viz výrok tohoto rozhodnutí.

Nebourat z.s.

Pokud jde o vyjádření spolku Nebourat z.s., obsahově se převážně shoduje s vyjádřením spolku ICOMOS. Vyjádření je členěno do šesti částí označených I. až VI., kdy po úvodní části I, obsahující shrnutí nadcházejících připomínek, v části II. uvádí, že oznámení záměru je nedostatečné a

nevyhovuje požadavkům zákona EIA, neboť je záměr nesprávně zařazen jako „změna záměru“. Dle názoru spolku měl být záměr posuzován jako nový záměr, tzn. projít obligatorně procesem EIA. Shodně se spolkem ICOMOS také požaduje variantní řešení záměru – tento názor spolku se pak prolíná celým vyjádřením. V části III. nesouhlasí s přesunem mostní konstrukce do nové lokality. V části IV. požaduje spolek Nebourat z.s. doplnění posouzení vlivu na památkovou ochranu mostu. V části V. poukazuje na další nedostatky a chyby oznámení, jako jsou nahodilé počty vlaků, možnost kumulace s dalšími záměry, špatně navržená nástupiště z hlediska uživatelské přívětivosti a provozní údržby, nerealistický termín zahájení realizace, neuvedení potřeby vody pro provozovny pod zastávkou na Výtoni, nepřehlednou prezentací variant architektonické soutěže (nejsou rozpracovány všechny předložené architektonické návrhy) či nekonzistentnost při posuzování památkové ochrany pilířů a mostní konstrukce. Dále uvádí další připomínky stran znečištění ovzduší, vody, půdy, odpadů, krajinného rázu, fauny a flóry a hluku. Závěrem opakuje požadavek na variantní řešení záměru a konstatuje významný negativní vliv mimojiné na kulturní dědictví.

K vyjádření bylo přiloženo deset příloh – ZPRÁVA společné poradní mise Centra světového dědictví /ICOMOS k památce světového dědictví „Historické centrum Prahy“ (Česko) 11.-12. prosince 2024; rozhodnutí Ministerstva kultury č. j. MK 14553/2020 OPP ze dne 3. 3. 2020; usnesení Rady hlavního města Prahy číslo 1593 ze dne 12. 8. 2024 k zachování historické konstrukce železničního mostu pod Vyšehradem; usnesení zastupitelstva hlavního města Prahy číslo 2/2 ze dne 23. 3. 2023 k dalšímu postupu v problematice Výtoňského mostu; textová část odůvodnění změny územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy Z 3205/14; sdělení dle § 6 odst. 3 zákona EIA č. j. MHMP 1208034/2016/EIA/3333P/Lin ze dne 11. 7. 2016; posudek dle zákona EIA pro záměr „Stavba č. 44544: Terminál Smíchovské nádraží“ ze dne 17. 12. 2021, zpracovatel Ing. Václav Obluk; závazné stanovisko EIA č. j. MHMP 1779169/2020 ze dne 25. 11. 2020; článek Vodní měkkýši Vltavy v Praze – stanovištní nároky a populační dynamika v prostředí silně modifikovaného vodního toku, K. Douba a kolektiv, Bohemia centralis, Praha, 33: 123–134, 201, článek Měkkýši údolí Vltavy (Čechy), J. Horáčková a kolektiv, Malacologica Bohemoslovaca (2014), 13: 12–105.

MŽP: Pokud jde o připomínku stran nesprávného zařazení záměru dle ust. § 4 odst. 1 písm. b) zákona EIA jako změny záměru uvedeného v příloze č. 1 k tomuto zákonu kategorii I, s tímto nelze souhlasit, a to z následujících důvodů. Je nesporné, že v předmětné lokalitě se již nyní nachází železniční trať, na které je provozována vlaková doprava, a je tak postaveno na jisto, že záměr je změnou již existujícího záměru. Vzhledem k tomu, že pro obligatorní posuzování změny záměru dle ust. § 4 odst. 1 písm. a) zákona EIA je nutno splnit podmínku dosažení limitní hodnoty, a protože bod 44 přílohy č. 1 zákona EIA takovou limitní hodnotu neobsahuje, nemůže se o tento případ jednat. Dále je třeba uvést, že samotné ust. § 4 odst. 1 písm. b) zákona EIA obsahuje tuto textaci „zejména pokud má být významně zvýšena jeho kapacita a rozsah nebo pokud se významně mění jeho technologie, řízení provozu nebo způsob užívání a nejedná-li se o změny podle písmene a)“, z čehož vyplývá, že toto ust. zákona EIA připouští, že bude změna záměru významná. Proto pokud má dojít

v rámci realizace záměru k rozšíření stávající trati o další kolej, a tím k nutnosti úpravy pilířů a rozšíření tělesa mostu oproti stávajícímu stavu, toto nelze považovat za důvod zařazení záměru dle ust. § 4 odst. 1 písm. a) zákona EIA.

Situaci, kdy oznamovatel již do oznámení záměru zahrnul přesunutí mostu do nové lokality, čímž došlo k vyhodnocení významnosti vlivu realizace mostního objektu sloužícího pro pěší a cyklisty v Modřanech pak ministerstvo považuje za vhodnou, víceméně nad rámec zákonných požadavků. Takový záměr by pak samostatně nepodléhal režimu zákona EIA. Oproti předchozímu oznámení však není stávající historická mostní konstrukce potenciálně uvažována k likvidaci, ale je zamýšleno její další využití.

Pokud jde o uživatelskou přívětivost a provozní údržbu stanice Výtoň, toto není předmětem procesu EIA, resp. zjišťovacího řízení dle zákona EIA. Obdobně pak pro výsledek zjišťovacího řízení a další využitelnost stanoviska, resp. rozhodnutí není zásadní plnění termínu předpokládaného zahájení realizace záměru. Spolek Nebourat z.s. dále rozporoval neuvedení spotřeby vody pro provozovny pod zastávkou na Výtoni, tyto provozovny však nejsou součástí záměru, nadto nelze předpokládat, že provoz restaurace či obchodu v intravilánu hlavního města Prahy, a s tím spojená spotřeba vody by mohla vést k závěru, že záměr může mít významný vliv na životní prostředí, a podléhá procesu EIA.

Vyjádření spolku Nebourat z.s. je sice co do rozsahu a formy odlišné, obsahově však fakticky shodné s vyjádřením spolku ICOMOS, proto co se týká přesunu záměru do Modřan, vlivů záměru na kulturní památky, znečištění ovzduší, vody, půdy, odpadů, krajinného rázu, fauny a flóry, hluku, ale především pokud jde po požadované rozpracování dalších variant záměru odkazuje ministerstvo na vypořádání připomínek spolku ICOMOS, případně odůvodnění tohoto rozhodnutí.

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 EIA 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 EIA doloží dotčená veřejnost v rozkladu.

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

Dotčené územní samosprávné celky (dle rozdělovníku) žádáme ve smyslu § 16 odst. 1 písm. b) a odst. 2 cit. zákona EIA o zveřejnění závěru zjišťovacího řízení na úředních deskách a na internetu. Doba zveřejnění je podle § 16 odst. 2 cit. zákona nejméně 15 dnů.

Zároveň žádáme dotčené územní samosprávné celky v souladu s § 16 odst. 2 cit. zákona **o písemné či elektronické** (kristyna.vachova@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 OV1280.**

Rozdělovník

Dotčené územní samosprávné celky:

Hlavní město Praha

primátor
Mariánské nám. 2/2
110 01 Praha 1

Městská část Praha 1

starostka
Vodičkova 681/18
Nové Město
110 00 Praha 1

Městská část Praha 2

starosta
náměstí Míru 600/20
120 00 Praha 2

Městská část Praha 5

starostka
náměstí 14. října 1381/4
150 00 Praha 5

Městská část Praha – Velká Chuchle

starosta
U Skály 262/2
159 00 Praha - Velká Chuchle

Městská část Praha 12

starosta
Generála Šišky 2375/6
143 00 Praha 4 - Modřany

Dotčené správní úřady:

Magistrát hl. města Prahy

odbor ochrany prostředí
Jungmannova 35/29
110 01 Praha 1

Magistrát hl. města Prahy

odbor památkové péče
Jungmannova 35/29
110 01 Praha 1

Úřad městské části Praha 2

Odbor životního prostředí
náměstí Míru 600/20
120 39 Praha 2

Úřad městské části Praha 5

Odbor ochrany životního prostředí
náměstí 14. října 1381/4
150 00 Praha 5

Úřad městské části Praha 12

odbor životního prostředí
Generála Šišky 2375/6
143 00 Praha 4 - Modřany

Úřad městské části Praha 16

odbor výstavby, dopravy a životního prostředí
Václava Balého 23/3
153 00 Praha-Radotín

Úřad městské části Praha – Velká Chuchle

odbor životního prostředí
U Skály 262/2
159 00 Praha - Velká Chuchle

Hygienická stanice hlavního města Prahy

Rytířská 404/12
110 01 Praha 1

Oznamovatel

Správa železnic, státní organizace

Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Na vědomí

Povodí Vltavy, státní podnik

závod Dolní Vltava

Grafická 36

150 21 Praha 5

Česká inspekce životního prostředí

Oblastní inspektorát Praha

Wolkerova 40

160 00 Praha 6

MŽP OPVIP

Vršovická 65

100 10 Praha 10