

Ministerstvo dopravy ČR

prostřednictvím

Magistrátu hl. m. Prahy

Odboru stavebního řádu

Oddělení stavebního řádu

Mariánské náměstí 2/2

110 01 Praha 1

K č.j.: MHMP 2570226/2023

K sp.zn.: S-MHMP 568164/2020/STR

V Praze, dne 3. 2. 2024

Odvolatel:

Hrdlořezská zvonička, spolek

Pod hloubětínskou zastávkou 188/24, Hrdlořezy, 190 00 Praha 9

IČO: 285 54 060

Zastoupená: Janou Všetečkovou - místopředsedkyně výboru

Odvolání proti rozhodnutí o umístění stavby nazvané „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice, I. stavba“

I. Stav věci

Správa železnic, státní organizace, IČO 70994234, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 požádala dne 20.04.2020 o umístění stavby „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice, I. stavba“ (dále též „stavba“) v území obce hlavní město Praha v městské části Praha 8, Praha 9, Praha 10 a Praha 14, včetně povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les a povolení výjimky ze zákazů u zvláště chráněných druhů živočichů.

Magistrát hlavního města Prahy, odbor stavebního řádu, jako stavební úřad (dále jen „stavební úřad“) podle § 13 odst. 1 písm. b) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále též „stavební zákon“), příslušný podle § 2e odst. 1 zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon), ve znění platném do 31.12.2020, (dále též „liniový zákon“) vydal dne 29.12.2023 rozhodnutí o umístění stavby nazvané „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice, I. stavba“ č.j.: MHMP 2570226/2023, sp.zn.: S-MHMP 568164/2020/STR (dále jen „napadené rozhodnutí“).

Rozhodnutí bylo doručeno odvolatelům prostřednictvím úřední desky dne 19. 1. 2024.

Odvolatel podává proti rozhodnutí

o d v o l á n í

II.

Napadané výroky

Odvolatel podává odvolání proti výrokové části napadeného rozhodnutí v plném rozsahu.

III.

Odvolací důvody

Napadené rozhodnutí odvolatel považuje za nezákonné a věcně nesprávné. Odvolání proti napadenému rozhodnutí podávají z následujících konkrétních důvodů:

1. Návrh umíst'ované stavby

Most koncipovaný v roce 2016 neodpovídá současnému charakteru okolí. Přemostění je výrazně naddimenzované, nemělo by být tak vysunuté k cyklostezce, ale vést více nad tratí. Most by pak bylo možné vést níže, tj. s nižšími vlivy a dopady na okolní prostředí. Dle našeho názoru je přemostění nevhodně navržené. Není dostatečně řešeno šíření hluku, jelikož přímo na přemostění nejsou umístěny protihlukové stěny, hluk se tak ponese údolím. Ve výšce mostu hrozí, že nebudou splňovány hlukové limity zejména u nákladní dopravy i s ohledem na budoucí výstavbu Central groupu Tesla.

Napadáme podobu přemostění a žádáme o změnu návrhu a přizpůsobení současné situaci v území.

2. Kácení dřevin rostoucích mimo les

Závazná stanoviska vydaná ke kácení dřevin rostoucích mimo les jsou následující:

- ÚMČ Praha 9, odbor životního prostředí, závazné stanovisko ke kácení dřevin č.j. MCP09/127401/2020 ze dne 24.08.2020,
- ÚMČ Praha 9, odbor životního prostředí, vyjádření k aktualizaci závazného stanoviska ke kácení dřevin č.j. MCP09/033997/2021 ze dne 03.05.2021,
- ÚMČ Praha 10, odbor životního prostředí a územního rozvoje, závazné stanovisko ke kácení dřevin a vyjádření zn. P10-184279/2021 ze dne 05.05.2021.

a) Tvrzená kolize dřevin

Závazná stanoviska jsou odůvodněna kolizí dřevin se stavbou (viz: „*Předmětné dřeviny jsou kolizní s rozšířením tělesa dráhy a souvisejícími stavebními součástmi.*“). Tato skutečnost však není pro všechny stromy dle předloženého dendrologického průzkumu zřejmá.

Na dvou místech přitom bude kácena zeleň, která je v územním plánu součástí pozemků s funkčním využitím les (parc. č. 1772/2 a parc. č. 2618/1). Odvolatel považuje takové kácení na území přírodního parku za nepřijatelné. Celkový rozsah kácení je 2943 ks stromů a 2825 m² keřů a mladých náletových dřevin.

b) Chybějící náhradní výsadba

Závazná stanoviska dále uvádí: „*Kácením předmětných dřevin vznikne ekologická újma. Žadatel návrh náhradní výsadby nepředkládá, protože většina dotčených pozemků jsou pozemky dráhy, kde pro nové dřeviny není vhodné nové výsadbové místo. Pozemky jsou také součástí ochranného pásma dráhy. Náhradní výsadba za toto kácení je vlastně těžko řešitelná, protože nelze odhadnout vlastní termín dokončení stavby, na který jsou náhradní výsadby obvykle vázány, resp. žadatel neví přesný termín zahájení celé stavby. Orgán ochrany přírody také neviduje vhodné místo k výsadbám ve smyslu § 9 odst. 2 ZOPK.*“

Odvolatel rozporuje toto odůvodnění, protože nejistota ohledně termínu dokončení/zahájení stavby je u staveb zcela obvyklá a nemůže tak být překážkou pro uložení náhradní výsadby.

Chybějící náhradní výsadba jde navíc také proti rozhodnutí EIA, kde je podmínkou č. 2 pro fázi přípravy záměru.

c) Nesprávný výčet kácených stromů

Odvolatel zkontroloval situaci pouze na pozemku parc. č. 2618/6, odvolatel je přesvědčen, že chybovost na ostatních pozemcích bude obdobná, tedy velmi vysoká.

Na pozemku 2618/5, jsou skupiny zeleně v mapě Dendrologického průzkumu označené čísly 77, 78, 79, 80. Povolení ke kácení má pouze jeden akát v tabulce uvedený pod číslem 79. Na této parcele jsou ale i další stromy, které dosahují rozměrů nad 80 cm (ve 130 cm výšky) a ty v povolení uvedené nejsou:

- Skupina 77:
 1. trnovník akát 83 cm
 2. trnovník akát 87 cm
 3. trnovník akát 92 cm
 4. jasan 85 cm
 5. trnovník akát 96 cm

6. trnovník akát 87 cm
 7. trnovník akát 88 cm
 8. trnovník akát 97 cm
 9. trnovník akát 102 cm
 10. trnovník akát 83 cm
 11. trnovník akát 87 cm
 12. trnovník akát 91 cm
- Skupina 78
 13. trnovník akát 86 cm
 14. trnovník akát 83 cm
 15. trnovník akát 85 cm
 16. trnovník akát 86 cm
 17. trnovník akát 88 cm
 18. trnovník akát 84 cm
 19. trnovník akát 88 cm
 20. trnovník akát 90 cm
 21. trnovník akát 80 cm
 22. trnovník akát 80 cm
 23. trnovník akát 83 cm
 24. trnovník akát 117 cm

Odvolatel proto považuje závazná stanoviska orgánů ochrany přírody a krajiny za věcně nesprávná a požaduje jejich přezkum.

3. Rozpory v souhrnné technické zprávě

Souhrnná technická zpráva na str. 17 uvádí: „*Výstavba bude rozdělena do 6 etap ve 4 stavebních sezónách.*“

Souhrnná technická zpráva na str. 21 uvádí: „*Výstavba bude rozdělena do 6 etap ve 3 stavebních sezónách.*“

Odvolatel požaduje vyjasnit tento rozpor.

4. Soulad stavby s územním plánem

Závazné stanovisko Magistrátu hl. m. Prahy ze dne 12. 4. 2021, č.j.: MHMP 372841/2021, sp.zn.: S-MHMP 343828/2021 uvádí: „*Vybudování opěrných zdí odpovídá v ploše IZ podmíněně přípustnému využití, jelikož se jedná o využití nejmenované, dle odstavce (9), pododdílu 3c), oddílu 3 platných Regulativů plošného a prostorového uspořádání území hlavního města Prahy. Jedná se o stavbu liniového charakteru, která je součástí železniční*

stavby regionálního významu. Stavbou opěrných zdí nedojde k znehodnocení nebo ohrožení využitelnosti dotčených pozemků, a tudíž je posuzováno jako přípustné.“

Odstavec (9), pododdílu 3c), oddílu 3 platných Regulativů plošného a prostorového uspořádání území hlavního města Prahy uvádí: „*Využití nejmenované bude posuzováno jako podmíněně přípustné s podmínkou, že svým charakterem odpovídá hlavnímu či přípustnému využití.*“

Odvolatel tvrdí, že opěrnou zeď není možné považovat za nejmenované využití.

I pokud by opěrná zeď byla nejmenovaným využitím, neodpovídá svým charakterem hlavnímu a přípustnému využití ploch izolační zeleně. Hlavní využití ploch Izolační zeleně je zeleň s ochrannou funkcí, oddělující plochy technické a dopravní infrastruktury od jiných ploch. Přípustným využitím jsou: výsadby dřevin a travní porosty. Drobné vodní plochy, cyklistické stezky, jezdecké stezky, pěší komunikace a prostory, liniová vedení technické infrastruktury.

Odvolatel tvrdí, že závazné stanovisko orgánu územního plánování je věcně nesprávné a požaduje jeho přezkum.

5. Celoměstský systém zeleně

Závazné stanovisko Magistrátu hl. m. Prahy ze dne 12. 4. 2021, č.j.: MHMP 372841/2021, sp.zn.: S-MHMP 343828/2021 uvádí: „*Části předloženého záměru (vedení nových a přeložení stávajících inženýrských sítí – kabeláže nízkého napětí; úprava kolejí) zasahují do celoměstského systému zeleně, který je vymezen na nezastavitelné ploše LR. ... (jedná se o části staveb dopravní a liniové technické infrastruktury v tunelovém úseku stávající železniční tratě).*“



Z výše citovaného výkresu celoměstského systému zeleně však vyplývá, že tento systém se nachází i na jiných pozemcích než lesních (LR). Umístění na těchto pozemcích pak nebylo závazným stanoviskem posouzeno.

Odvolatel tvrdí, že závazné stanovisko orgánu územního plánování je věcně nesprávné a požaduje jeho přezkoumání.

6. Přírodní park Smetanka

Rada hlavního města Prahy se usnesla dne 24. 6. 2014 vydat podle § 44 odst. 2 zákona č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze, ve znění zákona č. 320/2002 Sb., a § 77a odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění zákona č. 349/2009 Sb., nařízení o zřízení přírodních parků na území hlavního města Prahy. Vyhlášen byl mimo jiné i přírodní park Smetanka.

Článek 15 nařízení o zřízení přírodních parků na území hl. m. Prahy stanoví: „(1) *Krajinný ráz celého území přírodního parku je chráněn před činnostmi snižujícími jeho estetickou a přírodní kvalitu, harmonické měřítko a vztahy v rámci krajiny, kterou tvoří prostor formovaný terénními útvary, údolími vodotečí, lesními komplexy, plochami rybníků a mokřadních společenstev, jakož i dalšími ekologicky významnými segmenty krajiny včetně rozptýlené zeleně a dřevin rostoucích mimo les.*

(2) Na území přírodních parků nelze umisťovat nové stavby s výjimkou staveb, zařízení a jiných opatření pro zemědělství, lesnictví, vodní hospodářství, těžbu nerostů, pro ochranu přírody a krajiny, pro veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, pro snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof a pro odstraňování jejich důsledků, a dále s výjimkou dostavby podle odstavce 3.

(3) Na území přírodních parků **se připouští pouze dostavba** stávajících sídelních útvarů, prováděná v souladu s platnou územně plánovací dokumentací, a to za podmínky, že **nenaruší charakter lokality** a bude plně respektovat jak její architektonicko-urbanistické hodnoty a kulturní identitu, tak osobité krajinné a přírodní znaky včetně **zachovaných pohledových horizontů**, typických siluet jednotlivých panoramatických plánů krajinných dominant a podobné charakteristiky místa i oblasti. Sídelním útvarem se rozumí každá jednotka osídlení, která tvoří uzavřený, od jiných jednotek osídlení prostorově oddělený útvar.“

Závazné stanovisko Magistrátu hl. m. Prahy, odboru ochrany prostředí, oddělení posuzování vlivů na životní prostředí ze dne 20. 5. 2021, č.j.: MHMP 719967/2021, sp.zn.: S-MHMP 458495/2021 uvádí: „Ve smyslu § 15 odst. 2 nařízení je možné na území přírodních parků umístit stavby pro veřejnou dopravní infrastrukturu, což předmětný záměr splňuje. V daném místě lze hodnotit zásah do hodnot přírodní charakteristiky krajinného rázu maximálně jako silný, jelikož předmětný záměr dominuje západnímu břehu Hořejšího rybníka, u vtoku Rokytky, dostává se do vizuálního i fyzického kontaktu s lesními porosty svahů i nivou Rokytky. Dojde tedy ke snížení významu významných krajinných prvků v krajinné scéně. Stavba se nicméně bude uplatňovat v dílčích scénáriích, nikoliv v dálkových pohledech. Stavbou nedojde k takovému zásahu, který by zásadně změnil ráz urbanizované krajiny jako celku. Navrhovaná stavba nezasahuje do znaků jedinečného a neopakovatelného významu. Výše popsaná stavba je v souladu s podmínkami využití území přírodního parku dle § 15 nařízení a s požadavky na ochranu krajinného rázu dle § 12 zákona.

Závazné stanovisko tak vůbec nehodnotí specifická kritéria pro přípustnost umístění stavby v přírodním parku podle ustanovení § 15 odst. 3 nařízení. Závazné stanovisko dochází k výše uvedeným závěrům bez dostatečného odůvodnění prostřednictvím předložených vizualizací, dálkových pohledů, posouzení rozsahu kácení nebo zásahu do břehů Rokytky, atd.

Odvolatel tvrdí, že závazné stanovisko orgánu ochrany přírody a krajiny je nedostatečně odůvodněné a vychází z nedostatečně zjištěného skutkového stavu. Odvocatel požaduje přezkum závazného stanoviska.

Stavba je v přímé kolizi s přírodním parkem Smetanka, z dokumentace není jasné, jak bude řešeno, aby se stavba přímo nedotkla živočišných a rostlinných druhů. Žádáme uvést, jak toto bude řešeno v rámci stavby. Žádáme uvést přímá a konkrétní (ne obecná) opatření v souladu se Zákonem č. 114/1992 o ochraně přírody a krajiny.



Pohled přes Hořejší rybník po realizaci projektu vs. dnes, zachycující proměnu pohledového horizontu.



7. Významný krajinný prvek

Souhrnná technická zpráva v bodě B.6.a) Vliv na životní prostředí uvádí: „*Stavbou dojde ke střetu s několika VKP taxativně vymezených dle § 3 zákona č. 114/1992 Sb. Jedná se územní kolizi s vodním tokem Rokytka (kříží ji cca v km 2,1 a cca v km 2,5) a její údolní nivou (cca v km 2,08-2,15 a cca v km 2,49 – 2,51) a lesním porostem cca v km 2,38 – 2,49. V případě realizace dočasné mostní konstrukce dojde rovněž k dočasnému zásahu do Hořejšího rybníka.*“

Závazné stanovisko Magistrátu hl. m. Prahy, odboru ochrany prostředí, oddělení posuzování vlivů na životní prostředí ze dne 20. 5. 2021, č.j.: MHMP 719967/2021, sp.zn.: S-MHMP 458495/2021 uvádí: „*Vzhledem k tomu, že je nutné minimalizovat zásah do významných krajinných prvků, stanovuje OCP MHMP tyto podmínky:1) ... Do dalšího stupně dokumentace požaduje OCP MHMP pracovat s variantou umístění dočasného pilíře, který je zapotřebí pro dočasné umístění mostního objektu před jeho pootočením, mimo koryto vodního toku Rokytka a mimo plochu významného krajinného prvku Hořejšího rybníka.*“

Odvolatel tvrdí, že výše uvedená podmínka je neurčitá, k umístění stavby bylo vydáno souhlasné závazné stanovisko pro obě varianty pootáčení mostního objektu, tj. s pilířem v korytu Rokytky i mimo koryto Rokytky. Podmínka pouze požaduje zvážení obou variant.

Odvolatel tvrdí, že závazné stanovisko nezohledňuje všechny podstatné skutečnosti. Viz k tomu rozsudek NSS ze dne 10. 2. 2010, č. j. 6 As 43/2008-472, ve kterém NSS uvedl, že „při vydávání závazného stanoviska k zásahu do významných krajinných prvků je třeba respektovat skutečnost, že součástí ochrany krajiny při zásazích do významných krajinných prvků je nutné zohlednit to, že součástí významného krajinného prvku je i ochrana společenstva živočichů“ a že „v řízení o vydání závazného stanoviska dle § 4 odst. 2 je zkoumána přípustnost navrhovaného využití lokality významného krajinného prvku s ohledem na možné poškození nebo zničení významného krajinného prvku nebo ohrožení či oslabení jeho ekologicko-stabilizační funkce“

Odvolatel požaduje přezkum závazného stanoviska.

8. Krajinný ráz

Ustanovení § 12 zákona o ochraně přírody a krajiny poskytuje ochranu krajinnému rázu, který je specifickým institutem územní ochrany životního prostředí. Jeho prostřednictvím je poskytována ochrana přírodní, kulturní a historické charakteristice určitého místa či oblasti. Koncepce ochrany krajinného rázu vychází z myšlenky, že krajina je tvořena prvky přírodními (živými i neživými) a kulturními (tj. výsledky lidské přítomnosti v krajině), které společně prošly určitým historickým vývojem a existují spolu na určitém území ve vzájemné shodě a harmonickém uspořádání. Narušením této vzhledové harmonie pak může dojít k narušení přirozených, ustálených vztahů v daném území. K činnostem, které mohou snížit nebo změnit krajinný ráz, je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody.

Závazné stanovisko Magistrátu hl. m. Prahy, odboru ochrany prostředí, oddělení posuzování vlivů na životní prostředí ze dne 20. 5. 2021, č.j.: MHMP 719967/2021, sp.zn.: S-MHMP 458495/2021 uvádí: „V daném místě lze hodnotit zásah do hodnot přírodní charakteristiky krajinného rázu maximálně jako silný, jelikož předmětný záměr dominuje západnímu břehu Hořejšího rybníka, u vtoku Rokytky, dostává se do vizuálního i fyzického kontaktu s lesními porosty svahů i nivou Rokytky. Dojde tedy ke snížení významu významných krajinných prvků v krajinné scéně. Stavba se nicméně bude uplatňovat v dílčích scénářiích, nikoliv v dálkových pohledech. Stavbou nedojde k takovému zásahu, který by zásadně změnil ráz urbanizované krajiny jako celku. Navrhovaná stavba nezasahuje do znaků jedinečného a neopakovatelného významu. Výše popsaná stavba je v souladu ... s požadavky na ochranu krajinného rázu dle § 12 zákona.“

Závazné stanovisko dochází k výše uvedeným závěrům bez dostatečného odůvodnění prostřednictvím předložených vizualizací, dálkových pohledů, atd.

Krajinný ráz je hodnocen, jako „únosný“ – požadujeme do stavební dokumentace doplnit, jak bude zvýšení nivelity tratě pohledově kompenzováno terénními úpravami a osázením svahu (nízkovzrůstné keře a formy plazivé, navrhnout vysazení stromů v rámci náhradní výsadby v širším okolí, aby do budoucna opticky došlo k jeho zapojení do terénu). Požadujeme, aby náhradní výsadby i parkové úpravy byly projednávány a koordinovány s Magistrátem HMP.

Odvolatel tvrdí, že závazné stanovisko orgánu ochrany přírody a krajiny je nedostatečně odůvodněné a vychází z nedostatečně zjištěného skutkového stavu. Odvolatel požaduje přezkum závazného stanoviska.

9. Územní systém ekologické stability

Územní systém ekologické stability „ÚSES“ je systémem propojených ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Mezi hlavní cíle ÚSES v krajině patří zejména ekologická stabilizace krajiny, zvyšování biodiverzity, ochrana proti půdní erozi, zadržování vody v krajině či zvyšování přírodní a estetické hodnoty krajinného rázu.

Závazné stanovisko Magistrátu hl. m. Prahy, odboru ochrany prostředí, oddělení posuzování vlivů na životní prostředí ze dne 20. 5. 2021, č.j.: MHMP 719967/2021, sp.zn.: S-MHMP 458495/2021 pouze ve formě vyjádření odkazuje na územní plán (oddíl 9 odst. 3), který uvádí: „(3) Plochy vymezené v územním plánu pro ÚSES mohou být využívány pouze jako plochy zeleně a vodní plochy. (4) Umísťování staveb v systému ÚSES je omezeno jen na příčné přechody staveb dopravní a technické infrastruktury. Jiné umístění těchto staveb je podmíněně přípustné, a to pouze za podmínky zachování minimálních prostorových parametrů, daných příslušnou metodikou pro tvorbu ÚSES. Stavby procházející ÚSES by měly být uzpůsobovány tak, aby nevytvářely migrační bariéru pro organismy.“

Splnění výše uvedených podmínek přitom neposuzuje ani závazné stanovisko orgánu územního plánování, ani vyjádření orgánu ochrany přírody a krajiny.

Žádáme vysvětlit, jak konkrétně bude zachována obecně prostupnost biokoridorů a jak konkrétně budou ochráněna biocentra. Jak celkový úbytek zeleně ovlivní přírodní stanoviště, biocentra. Jak budou konkrétně plněna opatření a doporučení – odvoláváme se na veřejný zájem, podle Zákona č. 114/1992 o ochraně přírody a krajiny a na verifikaci výsledků podle Zákona č. 100/2001 o posuzování vlivů na životní prostředí.

Odvolatel tvrdí, že závazné stanovisko je nedostatečně odůvodněné a vychází z nedostatečně zjištěného skutkového stavu. Odvolatel požadují přezkum závazného stanoviska.

10. Hluk

HSHMP vydala dne 07.05.2020 pro územní řízení závazné stanovisko č.j. HSHMP 13390/2020, jehož podkladem byla dokumentace včetně akustické studie.

Závazné stanovisko uvádí: „Z akustických výpočtů vyplývá, že se po realizaci stavby předpokládá překročení hygienických limitů hluku. Z tohoto důvodu jsou navržena protihluková opatření v podobě 7 nových protihlukových stěn (... 5 – km 2,520 – 2,660, délky 140 m **výšky 4 m** vpravo, absorbující).“

Napadené rozhodnutí však umísťuje SO 01-27-05 ŽST Praha-Libeň, protihluková stěna km 2,520 - 2,660 vpravo (stávající kolej) Protihluková stěna je umístěna vpravo od koleje v km 2,520 - 2,660; délka je 140 m a **výška 2,0 m** nad TK. Stěna je řešena z jednostranně pohltivých panelů.

Napadené rozhodnutí je tak v rozporu se závazným stanoviskem.

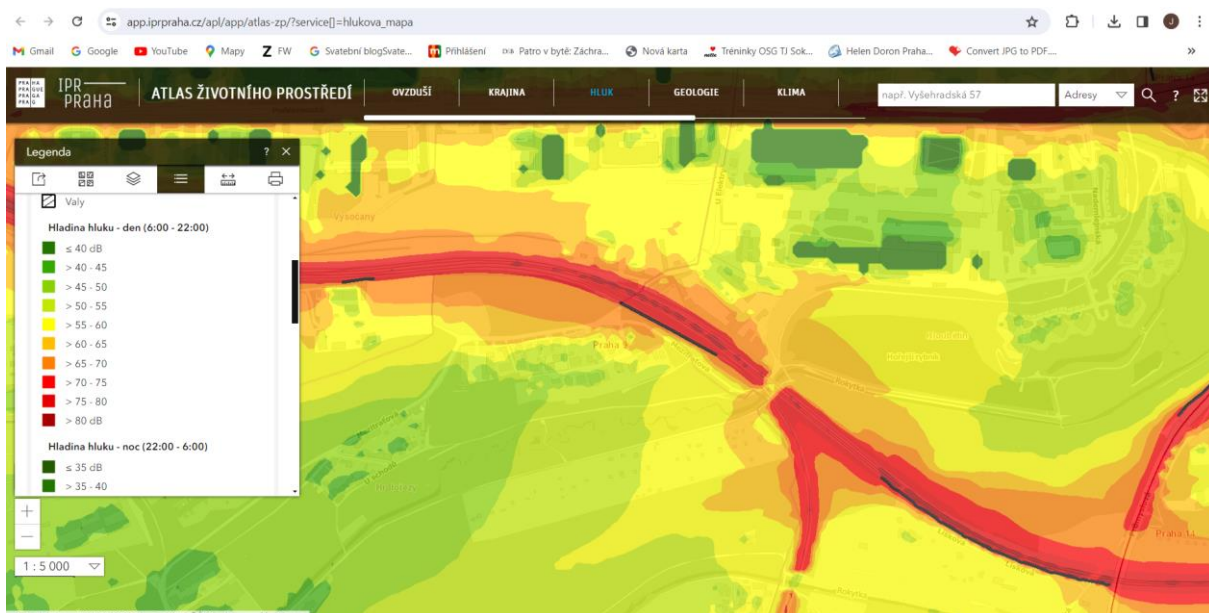
Akustická studie v tabulce Porovnání ekvivalentních hladin akustického tlaku ve 25 m od osy kolejí uvádí: „*Jelikož výpočtový software CadnaA uvažuje pouze s ideálním stavem trati, je ve výpočtu zohledněn horší stav železničního svršku a spodku pro rok 2000 a 2018 s ohledem na výsledky provedené měření hluku. ... Ve výhledovém stavu lze v důsledku modernizace vozového parku a nového železničního svršku a spodku očekávat mírné snížení hlučnosti v okolí těchto tratí.*“

Akustická studie obdobně v bodu 8.1 snížení hlučnosti u zdroje uvádí: „*Předpokládá se, že k tomuto snížení dojde vlivem navrženého kolejového svršku a spodku (uvažováno ve výpočtu) a vlivem obnovy vozového parku ČD. ... Dnes je známé, že nový železniční svršek, bezстыková kolej, její pružné upevnění a další technická opatření zlepšují stávající stav cca o 4-5 dB. Výpočtový systém však již počítá s novým a kvalitním kolejovým ložem.*“

Akustická studie je tak založená na manipulaci se vstupy do výpočtu hluku, kdy v předchozích letech byl hluk uměle navyšován z důvodu horšího stavu železničního svršku a spodku, zatímco výhledové hlukové zatížení je snižován z důvodu obnovy vozového parku a novým a kvalitním kolejovým ložem. Z napadeného rozhodnutí přitom nevyplývá konkrétní způsob provedení železničního svršku/spodku/způsob upevnění kolejí či rychlost obnovy vozového parku. Je navíc více než zřejmé, že v průběhu času bude provedení stavby opět zastarávat a zatěžovat okolí vyšším hlukem. Akustická studie tyto skutečnosti nijak nezohledňuje.

Výše uvedené vede k následujícímu. Už stávající trať (4 koleje) neplní hlukové limity, což dokládají i data z „Výpočtu hluku ze železniční dopravy“ ze dne 24.04.2017 v EIA uvedené pod názvem „P_01_01_Akustické posouzení_aktualizace“ (Tab. 14 str. 32). Samotná hluková

zátěž nových kolejí také téměř dosahuje limitů (Tab. 16 str. 34). Po sečtení celkové hlukové zátěže stávající tratě a dvou nových mimoúrovňových kolejí dochází k celkovému poklesu hluku oproti stávajícímu stavu (tab. 17 str. 35). Odvolatel tvrdí, že po přidání dvou nových kolejí nemůže dojít k poklesu hluku, když stávající koleje prošly modernizací před několika lety. Uvedené dokládá také veřejně dostupná hluková mapa, kde je vidět hluková zátěž parku Smetanka [https://app.iprpraha.cz/apl/app/atlas-zp/?service\[\]=hlukova_mapa](https://app.iprpraha.cz/apl/app/atlas-zp/?service[]=hlukova_mapa)



Akustická studie vychází z obměny vozového parku (viz citace z str. 15 akustické studie). V roce 2017 přiznáno, že brzdy jsou problém, v roce 2018 uváděno v Akustické studii, že nekovové špalky má již 50 % některých nákladních vlaků a ve výhledu se počítá s až 80 %. Data pro trať Praha-Libeň – Praha-Malešice a na str. 19 nižší hlučnosti – několik odstavců.

2018									
	6:00 - 22:00	22:00 - 6:00	Celkem	HV	délka [m]	brzdy kotouč. / kompozit. [%]	Max. rychlost [km/h]	Prům. rychlost [km/h]	
Os	46	0	46		845	50	100	60	50
Sv	9	2	11		471	80	100	60	50
Lv	6	4	10	122/123/130/163/193/383	25	20	60	60	50
Nex, Pn	18	11	29	130/163/193/363/383/386	500	50	60	60	40
Mn	5	2	7	122/123/742	170	0	60	60	40

Výhled

	6:00 - 22:00	22:00 - 6:00	Celkem	HV	délka [m]	brzdy kotouč. / kompozit. [%]	Max. rychlost [km/h]	Prům. rychlost [km/h]
Os (nové koleje)	68	8	76	845	50	100	60	50
Sv (stávající kolej)	4	1	5	471	80	100	60	50
Lv (stávající kolej)	6	4	10	163/193/383/ 380	25	50	60	50
Nex, Pn (nové koleje)	33	19	52	163/193/363/ 383/386/380	500	80	60	40
Mn (nové koleje)	7	3	10	363/742	170	50	60	40

Odvolatel považuje tyto predikce za nerealistické (viz k tomu Koncepce nákladní dopravy pro období 2017-2023 s výhledem do roku 2030 od Ministerstva dopravy citace ze strany 36 „3.5.10 Vliv železniční nákladní dopravy na životní prostředí V železniční nákladní dopravě se problematika vlivu na životní prostředí týká v první řadě hluku generovaného provozem nákladních vozů **starší konstrukce s litinovými brzdovými špalíky**, neboť tyto zdrsnují povrch kol, 37 která díky tomu za jízdy **generují zhruba osminásobně vyšší akustický hlukový výkon (+ 9 dB), než kola s hladkým povrchem**. Na evropské úrovni je problematika upravena v TSI NOI a TSI WAG. Technické řešení (nekovové brzdové špalíky) je již k dispozici a i v ČR je schváleno Drážním úřadem, **avšak vyšší cena nekovových špalíků brání jejich rutinnímu využívání dopravci**. Přitom ve srovnání s budováním protihlukových stěn jde o náklady cca tisíckrát nižší. Stanovení případných termínů ukončení provozu vozů nesplňujících hlukové požadavky bude rozhodnuto na základě konzultací, které nyní probíhají mezi Komisí a členskými státy EU. Předložené scénáře pracují s předpokladem, že do deseti let by měl být provoz nevyhovujících vozů postupně zcela eliminován. Jsou připravovány podpůrné motivační nástroje jak ve formou investiční podpory, tak formou snížení poplatku za dopravní cestu. Příspěvek dopravcům na úpravu vozů a mírně vyšší provozní náklady se společností mnohonásobně vyplatí, neboť touto cestou docílení snížení hlučnosti vlaků je výrazně levnější, rychlejší a celoplošně působící, než investice do protihlukových stěn. Dalším významným efektem ztišení vozů je docílení souhlasu s budováním významných dopravních staveb, které jsou obtížně uskutečnitelné z důvodu hlučnosti (např. Libeňský přesmyk v Praze). Důležitou podmínkou pro účinnost opatření je však dosažení vyššího standardu technického stavu svršku, bez kterého budou opatření na straně vozového parku do značné míry neúčinné. Základem je broušení povrchu kolejnic, které snižuje hladinu akustického výkonu hluku na čtvrtinu až osminu (o 6 až 9 dB). Spolu s vozy s hladkými koly (nepodřeny litinovými brzdovými špalíky) tak lze dosáhnout snížení akustického tlaku hluku v okolí tratě o 15 až 18 dB.“
https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Koncepce-nakladni-dopravy-pro-obdobi-2017-2023-s-v/MD_Koncepce_nakladni_dopravy_w.pdf.aspx7).

Akustická studie tak vychází z nedostatečně zjištěného skutkového stavu.

Bod 12. Měření hluku akustické studie uvádí: „Pro zjištění stávající akustické situace, bylo provedeno měření hluku od železniční tratě ve čtyřech měřících bodech. ... Na základě uvedených hodnot lze konstatovat, že naměřené a vypočtené hodnoty spolu korespondují – výpočtový model lze pokládat za relevantní. Pouze ve výpočtovém bodě 2 jsou vypočteny vyšší hodnoty oproti měření, výpočtový model je tak na straně bezpečnosti. Tento vyšší rozdíl může být způsoben vlivem vzrostlé zeleně mezi tratí a měřícím bodem.“

Vzrostlá zeleň však bude bez náhrady vykácena. Umísťovaná stavba tak zásadně zvýší hluk v přilehlé zástavbě rodinných domů, když je tam dnes hluk nižší, než je modelováno.

Odvolatel požaduje dokladovat, jak se zvýšení kapacity nákladní a osobní dopravy kvůli plánovanému doplnění 4. koleje ke stávajícímu železničnímu koridoru tratě, v rámci „RS 1 VRT -Vršovice – Praha-Běchovice“ promítne do protihlukových opatření. Odvolatel požaduje provést srovnání s původní akustickou studií. Odvolatel požaduje, aby bylo v této hlukové studii již nyní počítáno se synergií plánované „RS 1 VRT -Vršovice – Praha-Běchovice“.

Odvolatel požaduje vysvětlit, jak je zohledněno, že přesmyk je do oblouku a k nádraží Libeň klesá, vlaky budou ve výšce před obloukem brzdit a hluk se ponese do okolí.

Česká republika má oproti EU méně přísné normy hlukové zátěže . Pokud bude tento projekt čerpat zdroje z EU, dojde s velkou pravděpodobností ke sporu a ohrozí to získání dotace, takže by dle našeho názoru měly být respektovány ty normy, které jsou přísnější a platí pro EU.

11. Veřejná doprava

V dokumentaci k územnímu řízení je řešeno zachování funkčnosti podchodu, ale není vůbec řešeno zachování městské autobusové linky 146. V době zpracování EIA ještě nebyla v provozu. Jedná se přitom o jedinou veřejnou dopravu v Hrdlořezích.

12. Účel a smysl záměru

Vést a posilovat železniční nákladní dopravu skrz Prahu nemá opodstatnění. (s výjimkou dopravy nezbytné pro zásobování hl. m. Prahy). Železniční nákladovou (mezinárodní) dopravu je třeba vést mimo hl. m. Prahu a zejména obydlené části města. V naší lokalitě došlo v posledních letech k výrazné bytové výstavbě a je také neustále více užívaná ke sportu a rekreaci nejen místními lidmi, ale také obyvateli z okolí blízkého i vzdáleného.

Deklarovaný cíl stavby - tvrzené odstranění kapacitního hrdla, kterým má být úrovněvé křížení vlaků na běchovickém zhlaví ŽST Praha-Libeň - nemůže být dosažen, pokud bude nová dvojkolejná trať svedena společně s již stávající kolejí do jednokolejného tunelu. Projekt sice

zmiňuje možnost výhledového zdvoukolejnění celého úseku Praha-Libeň - Praha-Hostivař včetně nového tunelu pod vrchem Tábor, tato nezbytná další etapa ale ještě nemá konkrétní podobu. Riziko, že následná stavba, která opodstatní výstavbu první etapy, nebude realizována, je velké a znamená, že dojde k neúčelnému vynakládání státních financí a k zničení části přírodního parku a rekreační oblasti.

Informace o současném a výhledovém počtu vlaků, který by opodstatnil celou stavbu, se stále rozcházejí. Např. v souhrnné technické zprávě se na trati Praha-Libeň - Praha-Malešice uvádí: Celkový počet vlaků ve výhledovém stavu: nákladní 62 vlaků/den. Naproti tomu v Technické zprávě se v obrázku porovnávaným současnou a výhledovou nákladní dopravu uvádí 72 nákladních vlaků za den. Požadujeme jasné, přehledné a srozumitelné vyčíslení skutečného nárůstu všech druhů dopravy. V tomto kontextu rovněž požadujeme studii, analýzu či jiný dokument, dle kterého bude patrná poptávka ze strany dotčených subjektů (občanů a podnikatelů) přepravovat se železniční dopravou, tzv. aby se výše uvedená stavba nerealizovala bez evidentního požadavku od osob, které by tuto stavbu využívaly. Dále v návaznosti na předešlé požadujeme studii, analýzu či jiný dokument, ze kterého bude patrné vyhodnocování různých variant při snaze dosáhnout deklarovaný cíl stavby. V tomto dokumentu důvodně očekáváme řádné odůvodnění těchto variant - posouzení kladů a záporů. Přičemž v tomto dokumentu následně očekáváme i zcela jasné vyhodnocení, dle něhož zvolená varianta je nejlepší s ohledem na zvolená kritéria - např. zásah do života obyvatel v okolí, zásah do životního prostředí atd.

Jedním z důvodů k přípravě tohoto projektu, byla výstavba překladiště Malešice. Projekt překladiště Malešice se projednává od roku 2006, teprve v roce 2020 byl zamítnut. Tato skutečnost se nutně musí promítnout do snížení objemu dopravy směrem z/do Malešic. S ohledem na předešlé požadoval odvolatel studii, analýzu či jiný dokument, ze kterého bude patrné vyhodnocení účelu výše uvedené stavby s a bez zamýšleného překladiště v Malešicích.

Napadené rozhodnutí k vypořádání těchto námitek uvádí: „*Stavební úřad v územním řízení rozhoduje o žádosti v rozsahu, v jakém byla podána a neposuzuje účelnost vynaložených financí umístované stavby ani případné budoucí záměry žadatele. ... Zkoumání požadavků a poptávky osob po železniční přepravě není předmětem územního řízení. V územním řízení rovněž nelze požadovat nebo hodnotit variantní řešení, stavební úřad může rozhodovat pouze o konkrétním záměru nikoli o variantách. K záměru byla doložena souhlasná závazná stanoviska o jeho posouzení z hlediska vlivu na životní prostředí a zdraví obyvatel (uvedeno výše). ... Požadavek na studii, analýzu či jiný dokument pro vyhodnocení účelu stavby např. při zrušení výstavby překladiště Malešice je v územním řízení neopodstatněný, stavební úřad rozhoduje o žádosti a neposuzuje účelnost stavby.*“

Napadené rozhodnutí tedy nehodnotí nezbytnost umístovaného záměru ani možnost jeho variant.

13. Stanovisko MŽP EIA

Závazné stanovisko k posouzení vlivu provedení záměru na životní prostředí ze dne 23. 3. 2018, č. j.: MZP/2018/500/592, sp. zn.: ZN/MZP/2017/500/67 je věcně nesprávné a nezákonné z následujících důvodů:

1. Nejasnosti a rozpory v dokumentaci/ důvod realizace projektu

a) Z dokumentace není jasné, jaký bude skutečný nárůst dopravy na sledovaném úseku. Zatímco původní Oznámení záměru z roku 2014 uvádělo plánované počty vlaků po dokončení realizace jako 62 vlaků nákladních a 40 vlaků osobních/denně, v nové akustické studii je počítáno s 62 nákladními vlaky a 116 osobními vlaky/denně. Stejně tak v Oznámení záměru (str. 8) se uvádí: „*Po dokončení programu modernizace se především na koridorových tratích předpokládá nárůst nákladní dopravy*“. Ve výpočtech pro novou akustickou studii je ale nárůst nákladové dopravy zanedbatelný (z 51 nákladních vlaků na 62).

Stejně jako autorka posudku chtějí „*vysvětlit důvod realizace projektu, vyhodnotit ekonomické přínosy stavby pro dopravní infrastrukturu*“. Odpovědi na požadované mělo přinést doplnění studie, v něm ale chybí jakákoli exaktní data. Odvolatel požadoval jasné vysvětlení záměru, doplněné o tvrdá data, včetně vyhodnocení ekonomických přínosů a exaktní údaje o plánovaném nárůstu dopravy.

V rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí nebylo předloženo variantní řešení. Záměr je tak posuzován jednovariantně.

b) Osobní doprava – linka S49 již nyní jezdí v intervalu 30 minut a je prodloužena do zastávky Praha-Hostivař (1 ze záměrů projektu je naplněn i bez jeho realizace) a i dle odpovědi organizace ROPID víme, že není plán navýšit objem této dopravy/zkrátit intervaly. <https://www.inprovsechny.cz/request/9674/response/17174/attach/html/2/00361%2024%20Hrdloreszka%20zvonicika%20poskytnuti%20info.pdf.html>

Dokumentace EIA A_Textová část str. 34 „*Stavba po svém dokončení má zajistit: ... možnost prodloužení osobní městské železniční linky Roztoky u Prahy - Praha-Libeň dále do žst. Praha-Hostivař i v pracovních dnech ve špičkovém intervalu až 30 minut jako alternativu pro BUS MHD a IAD.*“

Dokumentace EIA A_Textová část str. 104: „*Kapacitním omezením není samotná jednokolejná trať Praha-Malešice – Praha-Libeň, ale právě místo křížení v žst. Praha-Libeň. V současné době musí vlaky před tímto místem křížení čekat, než pro ně bude volné časové okno pro průjezd skrz žst. Praha-Libeň mezi vlaky frekventovaného směru Kolín – Praha. Malým počtem takových časových oken je navíc vyčerpána kapacita trati do Malešic natolik, že není*

možné v pracovní dny prodloužit linku osobní dopravy Roztoky – Praha-Libeň do Prahy-Hostivaře.

Jeden ze záměrů projektu je tedy naplněn i bez realizace posuzované stavby. Odvolatel požaduje provedení aktualizace odůvodnění záměru a nové posouzení jeho prospěšnosti.

2. Hluková studie

Data použitá pro výpočet hluku v roce 2014 a v roce 2017 se zásadně liší (viz výše bod 1.). Pokud by se rozdíl v číslech vysvětlil tím, že v roce 2014 byla plánovaná dostavba v roce 2020, ale materiály z roku 2017 počítají s dokončením o pět let později, znamená to, že investor předpokládá další nárůst nákladní dopravy během několika dalších let? Pak tedy bude hluk v posuzovaném území vyšší a výsledky akustické studie nelze považovat za relevantní. Plánovaný přesmyk povede výše než stávající trať a přenos zvuku a jeho rezonování v údolí lze jen stěží odhadnout. Navíc je plánováno využití stávající koleje pro odstavení až 3 vlakových souprav. Zvláště v zimě, kdy se diesellové stroje nevypínají, bude docházet k rezonování tohoto zvuku údolím.

Hluková studie nehodnotí kumulativní a synergické vlivy posuzované stavby s plánovanou „RS 1 VRT -Vršovice – Praha-Běchovice“.

3. Krajinný ráz

Odvolatel nesouhlasil s tvrzením (v kap. D.I.9.), že významné krajinné prvky budou ovlivněny jen během výstavby. Pohled na Hořejší rybník bude trvale poškozen dominantním betonovým mostem. Estetická hodnota krajinného prvku bude tedy významně negativně ovlivněna natrvalo. Což je potvrzeno v kapitole D.I.7. kde je vliv na významné krajinné prvky označen jako silný. Odvolatel nesouhlasil s tvrzením, že „*V pohledu přes Hořejší rybník brání výhledům hustá a mohutná břehová zeleň rybníka.*“, a dále „*Z normálního horizontu (z ulice Nademlejnská nebo z cyklostezky) není NZ vidět.*“. Není reálné, aby tak vysokou stavbu kryla jakákoli zeleň. To, že stávající trať je kryta z velké části zelení, není důkazem, že nebude vidět NZ, ten bude zásadně vyšší, protože bude křížit stávající trať svrchu.

Předložené vizualizace považuje odvolatel za zavádějící. Nezobrazují skutečný vzhled plánovaného přesmyku, jelikož ve vizualizacích se nový most jeví téměř stejně vysoký jako most stávající. Záměrem přitom je mimoúrovňové křížení. K posouzení skutečné viditelnosti stavby je nezbytné mít k dispozici vizualizace odrážející realitu. 3D vizualizace, která je součástí dokumentace, neilustruje skutečný stav, jelikož nezobrazuje výškové poměry mezi plánovaným mostem, stromy a původní tratí, naopak může být v tom smyslu zkreslující. Za nereálné považujeme především vizualizace pohledů od meandrů Rokytky a z břehu Hořejšího rybníka, které byly poskytnuty objednatel.

Všechny vizualizace jsou zobrazené v období plného vegetačního růstu. V období bez ozelenění budou náhledy naprosto jiné, vše co dnes na vizualizaci skrývá zeleň, bude vidět a rušit krajinný ráz. Zeleň je ve vizualizaci výrazně naddimenzovaná, takto nevyroste ani za několik let, navíc nyní, po rekultivaci louky, zde žádná vzrostlá zeleň není. Navíc při stavbě takového kolosu bude zeleň a vlastně úplně všechno v celém záboru staveniště totálně odstraněno – takže tu fakticky zeleň žádná nebude. Případná nová výsadba doroste výšky, která by kryla železniční přesmyk nejdříve za 15 – 20 let. Napadené rozhodnutí povoluje kácení veškeré zeleně na tělese dráhy a neukládá žádnou novou náhradní výsadbu.

Odvolatel proto požaduje vizualizace odpovídající reálnému vzhledu, zobrazující období vegetačního klidu, se zobrazením reálného ozelenění okolí stavby po jejím dokončení. Včetně zohlednění plánovaných protihlukových opatření ve vizualizacích. Po doplnění vizualizací požaduje nové zhodnocení krajinného rázu.

4. Fauna a flóra

Zpracovatelka posudku mimo jiné požaduje: „*Zdůvodnit umístění dočasné konstrukce pro instalaci mostního objektu v toku Rokytky a v Hořejším rybníce.*“ Doplnění studie EIA uvádí: „*Staveniště ZS2 v oblasti u Hořejšího rybníka slouží pro stavbu ocelového obloukového mostu na křížení tratí, a proto ho nelze umístit jinam. Z tohoto zařízení staveniště se bude most zasouvat a otáčet do definitivní polohy.*“

Vypořádání námítky k tomu uvádí: „*ZS 2 slouží pro stavbu ocelového obloukového mostu a proto ho nelze umístit jinam. Co se týká umístění pilířů pro instalaci mostního objektu, na veřejném projednání zpracovatel dokumentace obhajoval umístění sloupů v toku a rybníce oproti variantě umístění mezi tokem a rybníkem, kdy by došlo i k zásahu do břehových porostů. Oznamovatelem bylo umístění podpůrných pilířů upřesněno. Jsou 2 varianty umístění těchto pilířů. První je varianta popsána v dokumentaci, tj. umístění jednoho pilíře do Rokytky a druhého do Hořejšího rybníka. Nebo je možné umístit pouze 1 pilíř mezi Rokytku a Hořejší rybník (tím by došlo i k zásahu do břehových porostů). V konečném návrhu stanoviska byla přeformulována podmínka na přizpůsobení montáže obloukového mostu (viz výše stanovisko zpracovatelky posudku k vyjádření Magistrátu hlavního města Prahy).*“

Podmínka závazného stanoviska ponechává výběr varianty ZS 2 na stavebníkovi (pouze mu ukládá povinnost zpracovat obě varianty). Obdobně podmínky v rámci územního řízení závazně neurčují variantu vhodnější pro životní prostředí.

5. Přírodní park

Odvolatel nesouhlasí s navrhovaným záměrem, jelikož je situován do území přírodního parku Smetanka, navrhovaná stavba poškozují a ruší stav tohoto území, je v rozporu se zákonem č. 114/1992 Sb. Studie EIA uvádí nepravdivé informace o územním systému

ekologické stability. Je zde řečeno, že „*Celý tok potoka Rokytka (LBK 255) je lokálním biokoridorem, který je označen jako nefunkční. Tok je totiž napřímen a zpevněn, břehové porosty jsou sporadické.*“ Tento popis neodráží reálný stav, jelikož tok Rokytky byl během revitalizace prováděné hl. městem Prahou před třemi lety přeložen, zmeandrován a břehy zrekultivovány. Hodnocení ekologické stability tohoto území nebylo zjevně aktualizováno a nelze ho tedy považovat za platné.

Odvolatel požadoval řádné posouzení umístění stavby v přírodním parku a dále nové hodnocení místního biokoridoru a nové přehodnocení zásahu do území přírodního parku.

6. Ostatní

Odvolatel zcela nesouhlasí s tvrzením, že nedojde k znehodnocení nemovitostí v lokalitě. Okolí ulic Mezitraťová a Pod Hloubětínskou zastávkou trpí nedostatkem infrastruktury, ale tyto nedostatky vynahrazuje přírodní ráz prostředí. Realizace modernizace trati sníží množství zeleně a významně zasáhne do vzhledu celého okolí. Přibudou obrovské betonové podpěry a především dojde k zásadnímu zastínění horizontu, jak z pohledu od Mezitraťové, tak od Hořejšího rybníka. Takový zásah do krajiny rozhodně ovlivní hodnotu zdejších nemovitostí, které jsou cenné právě díky zachovalému přírodnímu rázu, nadto místním obyvatelům nepřinese žádná pozitiva.

Plánovaná stavba zasáhne do provozu cyklostezky do Vysočan, která je hojně využívána k rekreaci a byla za cca šest let svého fungování opakovaně uzavírána z důvodu stavebních činností v okolí.

7. Vnitřní rozpory stanoviska

Souhlasné stanovisko EIA uvádí konkrétně 19 podmínek pro různé fáze záměru (str. 2-4). Ale v textu se hovoří několikrát o tom, že se jedná o 20 podmínek (str. 5) „*Zpracovatelka posudku doporučila MŽP vydat k záměru kladné stanovisko ve smyslu zákona, a to za podmínek specifikovaných v návrhu závazného stanoviska, který je součástí posudku. Jedná se celkem o 20 podmínek.*“ (str. 6) „*V posudku bylo v návrhu závazného stanoviska uvedeno 17 podmínek, v konečném návrhu po veřejném projednání 20 podmínek.*“

Odvolatel požaduje přezkum závazného stanoviska k posouzení vlivu provedení záměru na životní prostředí ze dne 23. 3. 2018, č. j.: MZP/2018/500/592, sp. zn.: ZN/MZP/2017/500/67.

14. Druhá výjimka – bobr evropský

Posouzení výskytu bobra evropského a záměru: „*Modernizace traťového úseku Praha – Libeň – Praha – Malešice, I. stavba*“ uvádí: „*Cílem je posoudit, zda a jaký vliv bude mít realizace záměru (samotné stavební práce) na trvalé osídlení druhu v předmětné lokalitě.*“

Předložené posouzení tak popisuje a hodnotí pouze stavební práce, nikoliv umístění a provoz stavby.

Posouzení výskytu bobra evropského a záměru: „Modernizace traťového úseku Praha – Libeň – Praha – Malešice, I. stavba“ uvádí: „*Můj závěr je tedy závislý na přímých parametrech staveniště v okolí žel. mostu. Pakliže staveniště a intenzivní stavební ruch budou zasahovat břehovou linii a samotný tok v okolí mostu, pak považuji zásah do biotopu bobra evropského za významný ...*“

Závazné stanovisko Magistrátu hl. m. Prahy ze dne 26. 4. 2023, č.j. MHMP 820525/2023 uvádí: „*Závazné stanovisko se vydává dle ust. § 56 odst. 3 zákona za těchto podmínek, které jsou platné pro každou jednu etapu připravovaného záměru: ... b. nebude zasazeno do toku Rokytky, stavební práce budou probíhat pouze na březích Rokytky.*“

Napadené rozhodnutí přitom povoluje stavební objekt: SO 01-20-01.1 Zajištění přístupu na staveniště - část A. Součástí tohoto stavebního objektu je: „*Po odstranění dočasných staveb budou pozemky uvedeny do původního stavu včetně opevnění narušené části břehů Rokytky kamennou rovnaninou (SO 01-20-01.2 Úpravy břehů Rokytky).*“ Tyto stavební práce přitom už zasahují do samotného koryta Rokytky (viz stanovisko správce toku Lesy hl. m. Prahy ze dne 22. 4. 2021, ve kterém se uvádí: „*požadujeme, aby stavbou narušené koryto vodního toku bylo opevněno těžkou kamennou rovnaninou.*“).

Napadené rozhodnutí navíc definitivně neřeší přesné umístění provizorních pilířů při otáčení mostu. Stavebník preferuje variantu umístění v korytu řeky Rokytky (viz stanovisko EIA).

Napadené rozhodnutí tak povoluje stavební objekty, které jsou v rozporu s vydanou výjimkou dle ust. § 56 odst. 3 zákona o ochraně přírody a krajiny.

Odvolaatel také nesouhlasí se zdůvodněním neexistence jiného uspokojivého řešení (viz k tomu samostatný bod odvolání o účelu a smyslu záměru).

15. Druhá výjimka – čmelák

Závazné stanovisko Magistrátu hl. m. Prahy, odboru ochrany prostředí ze dne 13. 7. 2020, č.j.: MHMP 1058694/2020 povoluje výjimku ze zákazů u zvláště chráněných druhů – čmeláka.

Toto závazné stanovisko nespĺňuje požadavky na jeho obsah. (viz ustanovení § 56 odst. 6 ZOPK: „*V případě povolení výjimky ze zákazů u zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů platí pro obsah rozhodnutí podle odstavce 1, obsah opatření obecné povahy podle odstavce 4 a pro obsah dohody podle odstavce 5 obdobně § 5b odst. 3. Povinnosti uvedené v § 5b odst. 5*“)

platí obdobně pro orgán ochrany přírody při povolování výjimky ze zákazů u zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů a pro osobu, které byla povolena výjimka ze zákazů u zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů podle odstavce 1, která postupuje podle výjimky povolené opatřením obecné povahy podle odstavce 4 nebo se kterou byla uzavřena dohoda podle odstavce 5 nebo podle § 49 odst. 4.“).

Ustanovení § 5b odst. 3 ZOPK uvádí: „*Rozhodnutí podle odstavce 1 musí obsahovat*
a) *označení druhů a množství ptáků, na které se má odchylný postup vztahovat,*
b) *prostředky, způsob nebo metody povolené pro odchyt nebo zabíjení,*
c) *důvod pro odchylný postup vycházející z odstavce 1 nebo 2, podmínky a časové a místní okolnosti, za nichž lze takto postupovat,*
d) *způsob kontrol, které bude orgán ochrany přírody stanovující odchylný postup provádět.“*

Povolená výjimka se například vztahuje na celé území hl. m. Prahy, přestože umístěvaná stavba je lokálně omezena. Druhová výjimka nijak neomezuje počet usmrcených nebo jinak zasažených jedinců.

Závazné stanovisko orgánu ochrany přírody a krajiny je věcně nesprávné a nezákonné a odvolatel proto požaduje jeho přezkum.

16. Neaktuální biologický průzkum

B.6.2 Biologický průzkum na str. 18 uvádí: „*Merta 2013 in Vyhnálek 2016 v rámci ichtyologického průzkumu v dotčeném úseku Rokytky uvádí přítomnost 9 druhů ryb: plotice obecná, jelec tloušť, perlin ostrobřichý, hrouzek obecný, cejn velký, karas stříbřitý, kapr obecný, mřenka mramorovaná, okoun říční. Identickou druhovou skladbu v toku lze i přes výše uvedená revitalizační opatření v toku Rokytky předpokládat i v současnosti.“* Na stránkách provozovaných odborem Životního prostředí MHMP lze nalézt aktuálnější informace o provedených měřeních v Rokytce (2017, 2022). Tyto odborné průzkumy byly na toku Rokytky provedeny za účelem zmapování veškeré populace ryb a vodních živočichů a vlivu revitalizace na tyto populace.

<http://www.praha-priroda.cz/vodni-plochy-a-potoky/vodni-toky/rokytka/rybi-spolecenstva-na-rokytce/>.

Dle těchto měření, je zde stále 9 druhů, ale jiných a počet kusů je dvojnásobný. V roce 2017 zaznamenána střevele potoční, která je chráněná, vedená v kategorii “ohrožený”. Ichtyologický průzkum nebyl aktualizován i přesto, že byl v Rokytce v minulosti zaznamenán výskyt chráněné, ohrožené ryby.

Měření z roku 2016 v úseku stavby nemohlo zohlednit proběhlou revitalizaci toku, která zvyšuje druhovou rozmanitost a počty ryb (viz výše), také nelze vyloučit výskyt chráněné/ohrožené ryby (viz například výskyt bobra s odstupem několika let po revitalizaci).

Odvolatel s ohledem na výše popsané požaduje aktualizovat ichtyologický průzkum

17. Podmínky pro kompenzaci a mitigaci

Pokud bude záměr realizován, požadujeme aktualizaci biologického průzkumu 3 až 5 měsíců před realizací. Požadujeme provedení jak zoologického, tak průzkumu botanického včas před realizací (cca 1 rok) a to v **aspektu jarním, letním a podzimním**, hlavně ohledně **bezobratlých**. Žádáme, aby průzkumy dělal jiný subjekt než v přípravné fázi.

Trváme na realizaci biologického a ekologického dozoru a v rámci možností se chceme účastnit na výběru zhotovitele(ů) dozorů jako dotčení a mít i možnost se účastnit dozoru samotného, pravidelně dostávat průběžné zprávy i zprávy dílčí a závěrečnou.

IV.

Závěrečný návrh

Na základě výše uvedeného odvolatel navrhuje, aby odvolací orgán rozhodnutí odboru stavebního řádu Magistrátu hlavního města Prahy ze dne 29.12.2023 o umístění stavby nazvané „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice, I. stavba“ č.j.: MHMP 2570226/2023, sp.zn.: S-MHMP 568164/2020/STR zrušil a řízení zastavil nebo věc vrátil k novému řízení orgánu prvního stupně.

Hrdlořežská zvonička, spolek

Pod hloubětínskou zastávkou 188/24, Hrdlořezy, 190 00 Praha 9

IČO: 285 54 060

Zastoupená: Janou Vsetečkovou - místopředsedkyně výboru

Příloha:

- *napadené rozhodnutí*