



MHMP09VU2JC

<b>Hlavní město Praha - Magistrát hl. m. Prahy</b> Hlavní podatelna MHMP	
ČÍSLO JEDNACÍ: MHMP	209405/2024
DORUČENO DNE: - 5 -02- 2024	KONTROLA RTG
Počet listů dokumentu: 9	
Počet listinných příloh: 1	
Počet a druh nelistinných příloh: /	
Identifikační údaje zpracovatele: TOMŠŮ MARTINA	

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 5. 2. 2024

**Odvolatelé:**

MIROSLAVA GRÉE  
POD HLOUBĚTÍNSKOU ZASTÁVKOU 349/15  
PRAHA 9 - HRDLAŘEZY  
190 00

**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, Dlážďená 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.

Odvolatelé podávají proti rozhodnutí

## o d v o l á n í

### II.

#### **Napadané výroky**

Odvolatelé podávají odvolání proti výrokové části napadeného rozhodnutí v plném rozsahu.

### III.

#### **Odvolací důvody**

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

#### **1. 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.

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.

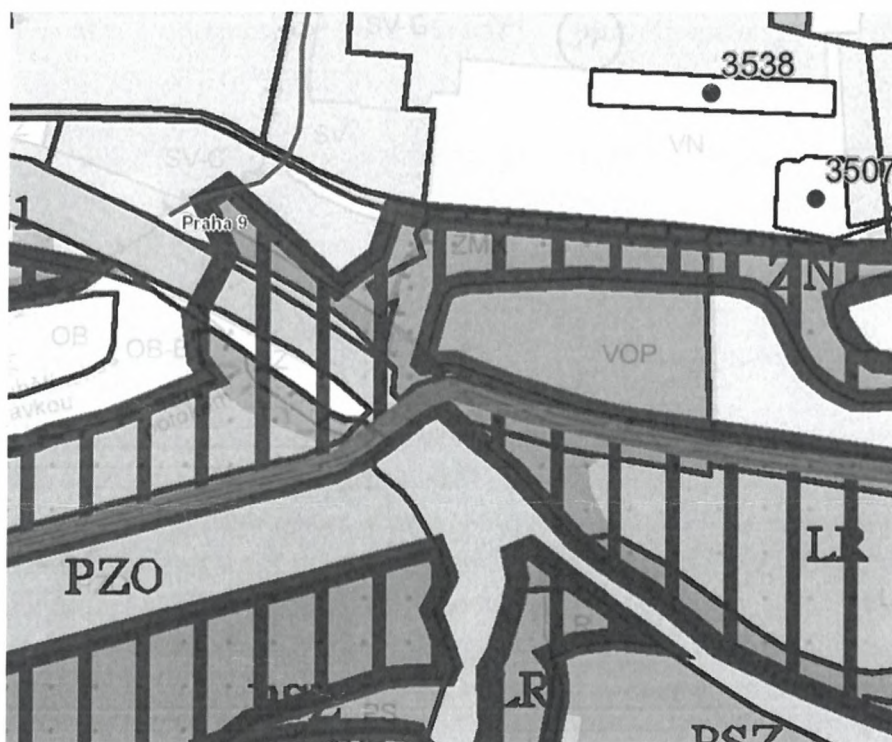
Na dvou místech přitom bude kácena zeleň, která je v územním plánu součástí pozemků s funkčním využitím les (parc. č. 1772/2 a parc. č. 2618/1). Odvolatel považuje takové kácení na území přírodního parku za nepřipustné. Celkový rozsah kácení je 2943 ks stromů a 2825 m<sup>2</sup> keřů a mladých náletových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

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 neneviduje vhodné místo k výsadbám ve smyslu § 9 odst. 2 ZOPK.*“



#### 4. 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.

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

#### 5. 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.

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

Odvolatelé proto považují závazná stanoviska orgánů ochrany přírody a krajiny za věcně nesprávná a požaduje jejich přezkum.

## **2. 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.*“

Odvolatelé požadují vyjasnit tento rozpor.

## **3. 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.*“

Odvolatelé 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 ochranou 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.

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



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



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

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 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 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.



Odvolatelé 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.

Odvolatelé 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“

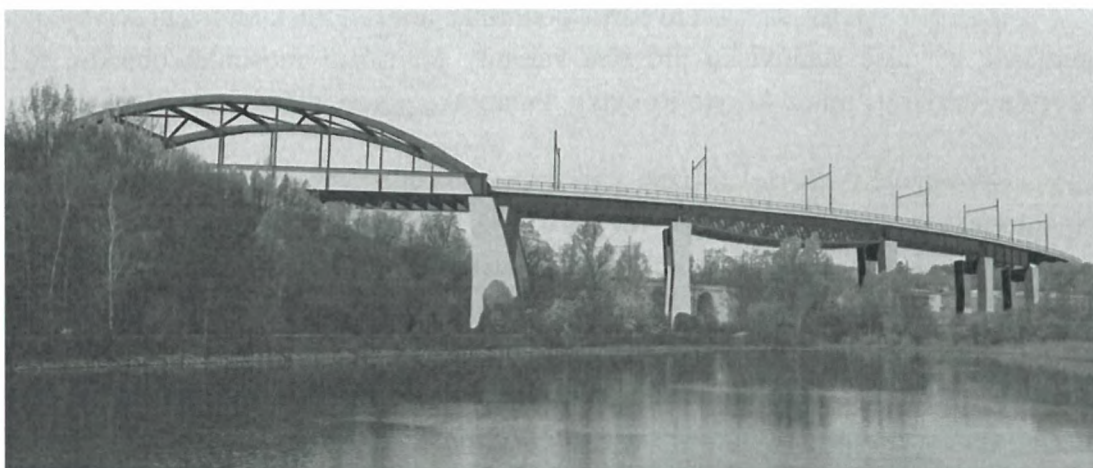
Odvolatelé požadují přezkum závazného stanoviska.

## **7. 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.



## 6. 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.*“



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 vstupními daty do výpočtu hluku, kdy v předchozích letech byl hluk uměle navyšován z důvodu horšího stavu železničního svršku a spodku, zatímco výhledové hlukové zatížení je snižováno 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.

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. Umístěvaná stavba tak zásadně zvýší hluk v přilehlé zástavbě rodinných domů, když je tam dnes hluk nižší, než je modelováno.

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

## 8. 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) Umístování 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.

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

## 9. 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.



*poptávky osob po železniční přepravě není předmětem územního řízení. V územní 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 umístěvaného záměru ani možnost jeho variant.

## **11. 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**

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.

### **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



## 10. Účel a smysl záměru

Vést a rozšiřovat nákladní dopravu po železnici, která není nezbytná pro zásobování hl. m. Prahy, přes hl. m. Prahu nemá opodstatnění. Železniční nákladovou (mezinárodní) dopravu je třeba vést mimo hlavní město 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 i z okolí blízkého a také 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*



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 trati, 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**

Odvolatelé 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 Rokytky (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.

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

## **6. Ostatní**

Odvolatelé zcela nesouhlasí s tvrzením, že nedojde k znehodnocení nemovitostí v lokalitě. Okolí ulic Mezitrat'ová 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



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 ístávající koleje pro odstavení až 3 vlakových souprav. Zvláště v zimě, kdy se dieselové stroje nevyžívají, bude docházet k rezonování tohoto zvuku údolím.

### 3. Krajinný ráz

Odvolatelé nesouhlasili 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. Odvolatelé nesouhlasili 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. Odvolatelé proto požadují 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



Napadené rozhodnutí navíc definitivně neřeší přesné umístění provizorních pilířů při otáčení mostu. Stavebník preferuje variantu umístění v korytu řeky Rokytka (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.

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

### **13. 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 nesplňuje 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.

Závazné stanovisko orgánu ochrany přírody a krajiny je věcně nesprávné a nezákonné a odvolatelé proto požadují jeho přezkum.

## **IV.**

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.

Odvolatelé požadují 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.

## **12. 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.*“).



## Závěrečný návrh

Na základě výše uvedeného odvolatelé navrhuji, 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.

Jméno a příjmení

Miroslava Gyree

Toto území je nádherné, krásné, naše snaha to zde zničit je neuvěřitelná. Žádný důvod Vás snad nezastaví, ani nedávna revitalizace údolí říčky Rokytky a pro všechny lidi kolem využívaná cyklostezka a procházky kolem rybníka.

Ještě před se staví od Elektrky po Gblbskou velké sídliště pro 8500 bytů a nejbližší je opět naše oblast pro rekreaci lidí, tak jak to bylo odjakživa.

Co se týká vlaku: Žalím je v provozu „Ariva“, proč kupujete staré, vyřazené vagony, když jede je větší blub než nákladní vlak a to se má zvýšit množství kapacitně a co potom až budou se zvýšit nákladní vlaky bez ochrany kolení stromů...

Toto mohou udělat jen lidé, kteří zde nebydlí a nedou je jaké cíle?!

Takový nesájem a život lidí, neuvěřitelné!

M. Gyree \* 1943