

# **Příloha č.16 b**

**Vypořádání požadavků na doplnění dokumentace**  
dle požadavku MŽP ze dne 4. srpna 2022  
**č.j.: MZP/2020/710/2980**

**Vypořádání ostatních vyjádření, která byla k**  
**dokumentaci uplatněna podle § 8 odst. 3**  
zákona

## **Doplnění reakcí za zpracovatele dokumentace EIA:**

V následujícím textu jsou uvedeny reakce na připomínky DOSS a občanů ke zveřejněné dokumentaci EIA stavby „Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)“. Tyto texty jsou pro přehlednost uvedeny modrou barvou textu. Vypořádání připomínek Spolku za ochranu Střešovic a Břevnova (dále uváděno jako „Spolek“) jsou uvedeny v samostatné Příloze č.16a dokumentace EIA.

Zpracovatel dále upozorňuje na úpravu navrhované varianty do podoby modifikace označené ražená JIH ÚVN. Na základě dohody Ministerstva obrany a Ministerstva dopravy byla provedena korekce trasy v lokalitě Ústřední vojenské nemocnice ve Střešovicích. Tato korekce spočívá v posunu trasy mimo objekty, v nichž probíhá onkologická léčba a výzkum s využitím protonových technologií a velmi senzitivních přístrojů, které jsou umístěny z důvodu zajištění ochrany v případě ohrožení našeho státu v podzemních prostorách. Touto dílčí úpravou trati tak bude vyloučen dopad provozu trati i výstavby na tyto extrémně citlivé přístroje.

Trasa varianty JIH ÚVN se v km 5,8 – 7,2 posouvá vůči variantě JIH až o 80 m severně. Jedná se o maximální možné posunutí, kdy se trasa vyhne senzitivním pracovištím nemocnice a zároveň neovlivní komín teplárny na Veleslavíně. Z geotechnického hlediska další posunutí na sever je rovněž nevhodné. Ražba zvolené trasy bude probíhat v břidlicích ordoviku a v jejím nadloží v celé střední části zůstává poloha plastických jílovců peruckých vrstev a na nich spočívajících cca 20 m celistvých pískovců vrstev korycanských a v nejvyšších částech terénu ještě lokálně až 10 m opuk bělohorského souvrství. Při ražbě v tomto prostředí a při dodržení standartních technologických postupů je propagace významnějších deformací až na terén vyloučena. Jakýmkoliv dalším posunutím trasy na sever by došlo k přiblížení se problematickým strukturám střešovického masivu, kde na povrch vystupují jílovcové vrstvy. Mimo to v oblasti pod Střešovickou nemocnicí by pak trasa zasahovala do pásma křemenců, které by podélně nasedaly na tubus tunelu a mohly by tvořit komplikaci pro ražbu se zvýšeným rizikem pro nadloží. Byť se jedná pouze o modifikaci varianty ražené JIH, byla tato varianta zařazena mezi posuzované varianty a je variantou výslednou a navrženou pro proces EIA. Doložené posudky uvedené v přílohách dokumentace EIA byly k 06/2024 aktualizovány.

V níže uvedených připomínkách je uváděna „varianta JIH“. Vzhledem k tomu, že její modifikace, varianta JIH ÚVN, je z velké části shodná (což vyplývá z aktualizovaných posudků), je vždy reagováno tak, jako by se připomínka týkala i této nové modifikované varianty.

Pro ověření uvedených závěrů a s ohledem na vznesené připomínky z hlediska šíření vibrací v zóně ovlivnění navrhované železniční tunelové stavby je v rámci předkládané dokumentace EIA v příloze 11.5. nově doloženo Posouzení šíření vibrací na zástavbu v zóně ovlivnění navrhované železniční stavby v úseku Praha – Dejvice (mimo) Praha – Veleslavín (mimo) ve variantě trasy „Ražená JIH ÚVN“, zpracované Stavební fakultou VÚT Brno v září 2024. Závěry z tohoto posouzení jsou doloženy v dokumentaci EIA a jsou ve shodě s Posudkem ARENAL a studií vypracovanou Ing. J. Stěničkou.

## 1) HLAVNÍ MĚSTO PRAHA

RNDr. Jana Plamínková

náměstkyně primátora pro oblast životního prostředí,  
infrastruktury a technické vybavenosti

### a) Podstata:

Požadujeme minimalizovat nároky na průjezd nákladní dopravy obytnou zástavbou.

### Reakce:

Po zprovoznění modernizované trati bude nákladní železniční doprava v řešeném úseku zcela vyloučena. Během realizace stavby bude využívána stávající železniční trať pro odvoz rubaniny a do určité doby i pro návoz materiálů pro výrobu betonu, jak je patrné ze Zásad organizace výstavby.

Nákladní automobilová doprava musí být využívána v nezbytné míře až za situace, kdy díky realizaci záměru již nebude možné používat pro přepravu hmot předmětnou železniční trať.

Lze konstatovat, že při realizaci záměru bude průjezd nákladní dopravy obytnou zástavbou minimalizován na nezbytnou míru a samozřejmě při dodržování potřebných požadavků (např. čistota nákladních aut, omezení prašnosti), což je zapracováno do podmínek pro další projektovou přípravu záměru v rámci aktualizace zásad organizace výstavby.

### b) Podstata:

V severozápadním kvadrantu křižovatky Milady Horákové - Svatovítská je navržen prostor „Mezideponie IV“ jako záloha pro případ výpadku odvozové trasy mezi ul. Jelení a Milady Horákové. Tuto část zařízení staveniště doporučujeme z návrhu vynechat z důvodu její malé vzdálenosti od areálu Pražského hradu a jeho zázemí a vzhledem k zásahu do přístupové pěší trasy od Dejvic k Pražskému hradu.

### Reakce:

Mezideponie IV umístěná v jihozápadním kvadrantu uvedené křižovatky je určena pouze jako záloha. Dle projektanta záměru upřesnění jejího využití, popř. zrušení, bude řešené v dalších fázích projekční přípravy.

V kapitole D.IV dokumentace EIA je uvedeno následující doporučení:

- v souladu s požadavkem Magistrátu hl. m. Prahy v rámci další projektové přípravy doporučeno vyloučit prostor „Mezideponie IV“ jako zařízení staveniště z důvodů jeho blízkosti u obytné zástavby

### c) Podstata:

Součástí návrhu je i stavba Únikového prostoru – technologický objekt Střešovice v km 5,8, která je navrhována do prostoru využívaném vodojemem Vyhlídky. Umístění technologického objektu doporučujeme koordinovat se správcem vodohospodářské soustavy - společností PVS, a. s.

## Reakce:

V průběhu zpracování aktualizace dokumentace EIA byla na základě dohody s PVK zpracována studie „MODERNIZACE TRATI PRAHA-VÝSTAVIŠTĚ (MIMO) - PRAHA-VELESLAVÍN (MIMO), VDJ VYHLÍDKY“ (zpracovatel Sweco Hydroprojekt a.s., listopad 2022), která doložila koordinaci s budoucím rozvojem objektů PVK. V dalších fázích projekční přípravy bude podrobně řešeno architektonicko-urbanistické začlenění stavby.

### d) Podstata:

Z hlediska ochrany biodiverzity lze konstatovat, že podzemní stavba do biotopů a ekosystémů na území Prahy zásadně nezasáhne, pouze u zařízení staveniště je vhodné provést po ukončení stavby kompenzační opatření v podobě stanovené OCP HMP.

Přínejmenším v případě opatření v zájmu ochrany biologické rozmanitosti je třeba prověřit, zda byla z průběžného textu (na str. 203 a 204) správně převedena do souhrnu v kap. D.IV. V dalších fázích projektové přípravy záměru je nutné potvrdit a upřesnit náhradní výsadby, které byly vyjednány s MČ Praha 6. Jedná se o 192 vzrostlých alejových stromů o velikosti min. 14/16, se zemním balem. Dále je nutné detailně zpracovat komplexní návrh sadových úprav, který dle zpracovatele bude řešen v dalších fázích projektové dokumentace.

## Reakce:

Z hlediska biologické rozmanitosti bylo na stranách 203 a 204 uvedeno:

„Z provedeného zoologického průzkumu dále vyplývá, že v rámci řešeného úseku modernizace trati Praha-Dejvice – Veleslavín především ruderální lada s mozaikou dílčích biotopů a porostů dřevin představuje relativně zoologicky atraktivní území především pro ptáky a hmyz včetně zvláště chráněných druhů. Z tohoto důvodu bude nutno prověřit nutnost ochrany všech hodnotnějších stromů, včetně stromů doupných, při finálním územním rozložení půdorysu budoucí modernizace včetně manipulačních pásů pro fázi přípravy území a výstavby a pro účely podrobně prověřovaných zásahů z důvodu ochrany budoucí elektrické traktce.

Jinak byly většinou dokladovány běžné druhy živočichů, vázané na porosty dřevin, ruderální lada, či blízkost sídel.

Na základě provedeného zoologického průzkumu je nutno minimalizovat přímé zásahy do porostů dřevin i ve vazbě na význam kvetoucích druhů dřevin pro florikolní hmyz a následně pro potravní niku některých hmyzožravých druhů ptáků.

Z pohledu ochrany fauny je dále stěžejní řešit skrývky pro přípravu území mimo reprodukční období (tedy mimo druhou polovinu března až první polovinu srpna běžného roku, zejména i z důvodu výskytu plazů v areálu bývalé teplárny) a minimalizovat kácení dřevin jen na zcela nezbytně odůvodněný rozsah; odůvodněný rozsah kácení řešit v období vegetačního klidu.

Ve vztahu k výše uvedenému jsou v kapitole D.IV uvedeny následující podmínky, které zahrnují výše uvedené závěry průzkumů a zohledňují požadavky formulované ve vyjádření:

- v navazující projektové dokumentaci zpracovat Podrobný dendrologický průzkum (který bude vycházet z aktuálního Dendrologického průzkumu, Ing. Jan Hamerník, Ph.D., 01/2022) s cílem stanovit maximálně přípustný odůvodněný rozsah kácení dřevin pro stavbu záměru včetně ocenění celospolečenské (ekologické) újmy, které bude sloužit jako součást podkladu, kterým bude žádáno o vydání jednotného environmentálního stanoviska, konkrétně části týkající se kácení dřevin rostoucích mimo les, s cílem upřesnit celkovou evidenci všech stromů a keřů určených ke kácení (druh, množství, obvody kmenů ve výšce 130 cm nad zemí a zapojené porosty dřevin s plochou nad 40 m<sup>2</sup>); podrobný dendrologický průzkum bude zároveň obsahovat evidenci prvků dřevin zachovávaných, jakož i označení prvků dřevin s dutinami s potenciálním výskytem netopýrů; v rámci tohoto průzkumu rovněž upřesnit výskyt perspektivních mladých stromů k přesazení, jakož i evidenci prvků dřevin zachovávaných (včetně jejich ochrany dle ČSN 83 9061: Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích); rozsah kácených mimolesních dřevin projednat s příslušným orgánem ochrany přírody
- v navazující projektové dokumentaci zpracovat Projekt komplexních vegetačních úprav, který bude:
  - projednán s příslušnými orgány ochrany přírody a městskými částmi a bude zahrnovat jejich relevantní připomínky a požadavky
  - zohledňovat rozsah náhradní výsadby za vykácenou zeleň
  - respektovat při volbě druhového složení dřevin místní geobotanické, klimatické a stanovištní podmínky
  - plnit funkce estetické a krajinytvorné, klimatické a protierozní
  - zachovávat kontinuitu a funkčnost dotčeného celoměstského systému zeleně
  - projektově řešit dostatečný přísun vody na zálivku vegetace s uplatněním prvků pro zachyt dešťových srážek a jejich rozvodu k vysazeným porostům
- po celou dobu výstavby záměru zajistit biologický (ekologický) dozor stavby osobou s vysokoškolským vzděláním přírodovědného, zemědělského nebo lesnického směru, nezávislou na dodavateli stavby, která bude oprávněna stanovovat vhodné termíny pro minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí (upřesnění termínů terénních prací, kácení dřevin, záchranných transferů) a dohlížet na provádění prací a realizaci staveb, které mohou mít vliv na jednotlivé složky životního prostředí
- v jarním období roku uvažované výstavby provést aktualizaci botanického a zoologického průzkumu formou ověření výskytu ochranně významných druhů rostlin a živočichů včetně vyhodnocení zásahu do biotopů těchto druhů; před zahájením stavebních prací v lokalitě bývalé teplárny Veleslavin provést doprůzkum ohledně výskytu slepýše křehkého a ještěrky obecné a řešit záchranné transfery; výsledky průzkumů je třeba následně promítnout do prováděcí dokumentace stavby a uplatňovat je formou ekologického dozoru odborně způsobilou osobou
- kácení dřevin provádět v období vegetačního klidu dřevin (tj. 1.10. až 31.3. běžného roku); v případě dalšího nezbytného kácení může být kácení jednotlivých dřevin či malých skupin realizováno až i v jiné době, mimo 1.4. až 31.7., a to po odsouhlasení a stanovení podmínek biologickým (ekologickým) dozorem stavby (u stromů s obsazenými dutinami netopýrů může být kácení provedeno pouze v září nebo říjnu); v hnízdním období může být prováděno pouze jednotlivé kácení a až po předchozím ohledání předmětných dřevin a jejich okolí biologickým (ekologickým) dozorem; senescentní dřeviny s dutinami a mrtvým dřevem neodvážet z lokality, ale odvézt na speciální deponii, která bude za tímto účelem zřízena a ze které budou tyto dřeviny umísťovány do nezasaženého okolí záměru jako biologicky cenný prvek
- před zahájením stavební činnosti zachovávané dřeviny zajistit dle ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. Zejména bude nutné minimalizovat výkopové práce, vyloučit pojezdy těžké techniky, minimalizovat mechanická poranění kmene a větví a skladování

nebezpečných látek v kořenové zóně (což je plocha povrchu půdy pod korunou stromu ohraničená okapovou linií koruny (obvodem půdorysného průmětu koruny) zvětšená o 1,5 m po celém obvodu okapové linie koruny)

- důsledně zajistit biologickou rekultivaci všech prostorů, zasažených stavebními pracemi, včetně tlumení invazních druhů rostlin

## **2) Městská část Praha 6**

### **Mgr. Ondřej Kolář, starosta MČ Praha 6**

#### a) Podstata:

Požadujeme, aby pro odvoz výkopků byla maximálně využita železnice vč. kralupské tratě.

#### Reakce:

Během realizace stavby bude stávající železniční trať využívána pro odvoz rubaniny ze stavebního dvora Dejvice a do určité doby i pro návoz materiálů pro výrobu betonu, jak je patrné ze Zásad organizace výstavby. Dále lze odkázat na vypořádání pod bodem 1a) této kapitoly.

#### b) Podstata:

Požadujeme, aby pro odvoz výkopků bylo minimalizováno využití silniční dopravy.

#### Reakce:

Během realizace stavby bude stávající železniční trať využívána pro odvoz rubaniny ze stavebního dvora Dejvice. Z toho důvodů byla vybrána ražená varianta, která umožňuje zachovat stávající trať pro zajištění staveništní železniční dopravy po celou dobu ražeb a minimalizovat využívání nákladní automobilové dopravy.

#### c) Podstata:

Doporučujeme pro odvoz výkopků využití vodní dopravy z přístavu Holešovice.

#### Reakce:

Úsek Dejvice – Veleslavín pro odvoz rubaniny využívá převážně železniční dopravu, jak je patrné i ze Zásad organizace výstavby. Nakládka na železniční dopravu je dostupná přímo ve stavebním dvoře Dejvice bez potřeby další překládky. Do přístavu Holešovice by musela být využita nákladní automobilová doprava, což je vzhledem k množství rubaniny nevhodné.

#### d) Podstata:

Požadujeme z hlediska zařízení staveniště prověřit a minimalizovat zábor ploch na Prašném mostě (Park Marie Terezie, Morávkův park, Dejvické nádraží).

#### Reakce:

Zábor v parku Marie Terezie je záložní plocha v případě výpadku odvozových tras, Morávkův park je využit pro přípravnou fázi – injektáže před zahájením ražby, Dejvické nádraží je hlavním stavebním dvorem nezbytným pro zajištění realizovatelnosti stavby.

e) Podstata:

Upozorňujeme na nutnost respektování majetkových poměrů v oblasti zařízení staveniště u Strnadových zahrad.

Reakce:

Musí být řešeno v dalších fázích projekční přípravy bez ohledu na proces posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

f) Podstata:

Požadujeme, aby větrací šachta u střešovické vodárny byla řešena co nejhleduplněji k okolní zástavbě.

Reakce:

V průběhu zpracování aktualizace dokumentace EIA byla na základě dohody s PVK zpracována studie „MODERNIZACE TRATI PRAHA-VÝSTAVIŠTĚ (MIMO) - PRAHA-VELESLAVÍN (MIMO), VDJ VYHLÍDKY“ (zpracovatel Sweco Hydroprojekt a.s., listopad 2022), která doložila koordinaci s budoucím rozvojem objektů PVK. V dalších fázích projekční přípravy bude podrobně řešeno architektonicko-urbanistické začlenění stavby.

### 3) ČIŽP

#### Oblastní inspektorát Praha

a) Podstata:

Protože tunelové části trati v zásadě spolehlivě předvídatelným způsobem neovlivňují zájmy ochrany přírody a krajiny a povrchové vedení části trati neumožňuje její variantní vedení, odkazujeme na naše dřívější vyjádření k záměru „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. Etapa“ (MZP 219) č.j. ČIŽP/41/IPP/0811035.001/08/PMP ze dne 25.6.2008, **číslování stran podle dřívějšího materiálu:**

„Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění máme k předložené dokumentaci následující připomínky.

Vzhledem k tomu, že je v dokumentaci uvedena nutnost kácení dřevin rostoucích mimo les, upozorňujeme, že ke kácení těchto dřevin je podle zákona č. 114/1992 Sb. třeba povolení vydané příslušnými orgány ochrany přírody. Dále z pohledu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění žádáme o kompenzaci ekologické újmy, která bude řešena v procesu stavebního povolení společně s eventuálním kácením dřevin rostoucích mimo les a náhradní výsadbou, včetně následné péče. A žádáme o zaslání dokumentů týkajících se konkretizace náhrady této ekologické újmy, včetně v dokumentaci uvedených kompenzačních opatřeních nad rámec legislativy, k nahlédnutí a následnému připomínkování.

Dále je na straně 170 uvedeno, že je nutné hledat projektové řešení, které tyto silné stromy výrazněji neohrozí. Toto projektové řešení požadujeme předložit k nahlédnutí a případnému připomínkování. Dále požadujeme řešení, které respektuje co největší možné množství stromů ve stávajícím stavu.

Dále je v dokumentaci uvedena nutnost překonání Kopaninského potoka a dalších vodních toků. Zde upozorňujeme, že vodní toky a jejich údolní nivy jsou, dle zákona č. 114/1992 Sb., významnými krajinnými prvky a k zásahu do nich je třeba povolení

vydané příslušnými orgány ochrany přírody, kde budou zabudovány podmínky těchto zásahů, které minimalizují negativní vliv těchto zásahů a umožní tak nepřerušování migračních cest živočichů a šíření rostlin a v evyvyšší možné míře zachování biotopu pro předmětnou faunu a flóru.

Dále je v předložené dokumentaci zmiňován zásah do přirozeného prostředí volně žijících ptáků a případně do jejich přirozeného vývoje, vzhledem k možnému hnízdění některých druhů. To je dle § 5a zákona č. 114/1992 Sb. zakázáno. Pro umožnění příslušného zásahu je třeba získat výjimku dle zákona č. 114/1992 Sb. od příslušných orgánů ochrany přírody.

V dokumentaci je zmíněn zásah do přirozeného prostředí a přirozeného vývoje některých zvláště chráněných druhů živočichů, což je dle § 50 zákona č. 114/1992 Sb. zakázáno, a proto je třeba pro tento zásah požádat orgány ochrany přírody o příslušnou výjimku.

Na straně 178 dokumentace je uveden výskyt ještěrky obecné a nelze vyloučit výskyt slepýše křehkého, a to na v prostorách osluněných náspů tratí. Zde uvádíme, že je nutné zachování biotopu či vytvoření nového adekvátního biotopu pro tyto druhy.

Dále je na straně 179 uveden výskyt zlatohlávka. K tomu uvádíme, že požadujeme zachování biotopů pro tento druh. Obdobně je na straně 180 uveden výskyt čolka obecného a skokana zeleného. Požadujeme zachování či vytvoření nových biotopů pro tyto druhy. Na straně 194 jsou zmíněny druhy užovka obojková a skokan zelený, pro které požadujeme zachování vhodných biotopů.

Dále, vzhledem k přítomnosti biocenter a biokoridorů v blízkosti záměru, požadujeme zhodnocení vlivu záměru v širších souvislostech.

Dále upozorňujeme, že biokoridory a biocentra nesmí být záměrem poškozeny a musí být zachovány v celém rozsahu své funkčnosti. U biokoridorů a biocenter, kterých se záměr dotkne, žádáme o vypracování návrhu jednotlivých opatření a kompenzací tak, aby byla zachována funkčnost těchto prvků ÚSES.“

### Reakce:

Z dikce celého vyjádření je zřejmé, že se netýká záměru, který je předložen do procesu EIA. Ve vztahu ke kácení dřevin rostoucích mimo les lze odkázat na Dendrologický průzkum, který je Přílohou 12 předložené dokumentace a na podmínky formulované v kapitole D. IV. dokumentace EIA.

V rámci dokumentace pro územní řízení (dále jen DUR“) se bude aktualizovat Dendrologický průzkum, na jehož základě bude u nadlimitních dřevin požádán příslušný orgán ochrany přírody o vydání závazné stanovisko k povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les a zapojených porostů, Součástí bude i návrh náhradní výsadby vycházející z předpokládané ekologické újmy a požadavků příslušného orgánu ochrany přírody. Následná péče bude stanovena v rámci stavebního povolení a bude následně propána do zadávací dokumentace pro zhotovitele předmětné stavby. Dále lze odkázat na vypořádání pod bodem 1d) této kapitoly.



#### **4) MŽP** **Odbor ochrany ovzduší**

##### Podstata:

Přestože po dobu realizace záměru lze očekávat významný vliv na kvalitu ovzduší v dotčených lokalitách, bude význam této stavby v období provozu z hlediska vlivů na kvalitu ovzduší velmi přínosný. Předmětný úsek železniční trati bude plně elektrifikován a zatunelován a nebude tak zdrojem emisí znečišťujících látek do ovzduší.

Navrhovaná liniová dopravní stavba má charakter modernizace stávající trati, která je řazená mezi veřejně prospěšné stavby. Uvažovaný záměr je v souladu se stávajícími strategickými dokumenty v oblasti řešení dopravy na území hlavního města Prahy (zejména s Plánem udržitelné mobility Prahy a okolí – viz opatření č. 83 – Železniční spojení Praha – Letiště – Kladno). Záměr je rovněž v souladu s koncepčními dokumenty v oblasti ochrany ovzduší (s Národním programem snižování emisí ČR a s Programem zlepšování kvality ovzduší - Aglomerace Praha – CZ01: Aktualizace 2020).

Modernizace trati povede ke zvýšení atraktivity železničního spojení Kladna, resp. dalších měst a obcí ve spádové oblasti Kladenské, resp. Dejvické trati s mezinárodním letištěm Václava Havla Praha a dále s centrem Prahy. Po zprovoznění záměru lze v severozápadním segmentu Prahy očekávat částečný úbytek individuální automobilové dopravy. Tento předpoklad vychází ze zpracované „Studie proveditelnosti Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna“, na kterou je v Dokumentaci odkazováno.

V Dokumentaci (v kapitole D.IV) a dále v rozptylové studii (v kapitole 5) jsou formulována opatření k omezení prašnosti ze stavební činnosti, která požadujeme striktně dodržovat. V této souvislosti doporučujeme rovněž vycházet z Metodického pokynu odboru ochrany ovzduší MŽP ČR ke stanovování podmínek k omezení emisí ze stavebních strojů a dalších stavebních činností.

Za předpokladu, že budou aplikována veškerá možná opatření ke snižování prašnosti, lze imisní příspěvky po dobu nezbytně nutnou ve fázi výstavby záměru s ohledem na jeho celkové přínosy strpět.

##### Reakce:

[V rámci zadávací dokumentace pro zhotovitele stavby bude předmětný Metodický pokyn odboru ochrany ovzduší MŽP ČR zohledněn.](#)

#### **5) Hygienická stanice hl. m. Prahy**

##### Podstata:

Dokumentace k zahájení zjišťovacího řízení předmětného záměru je zpracována v dostatečném rozsahu pro posouzení vlivu záměru na životní prostředí z hlediska ochrany veřejného zdraví. V rámci řešeného území není dle předložené dokumentace předpoklad negativního vlivu záměru na veřejné zdraví (hlukové imise jsou pod hygienickými limity, znečištění ovzduší prakticky beze změny). HSHMP bere dokumentaci na vědomí.

##### Reakce:

[Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře.](#)

## **6) Magistrát hl. m. Prahy Odbor ochrany prostředí**

### Podstata:

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu, lesů a lesního hospodářství, nakládání s odpady, ochrany ovzduší, ochrany přírody a krajiny, z hlediska myslivosti bez připomínek.

Z hlediska ochrany vod je upozorněno, že v navazujícím stupni projektových příprav budou provedeny průzkumy kontaminace podzemní vody i půdy a v případě zjištění znečištění budou navržena adekvátní sanační opatření.

### Reakce:

V kapitole D.IV dokumentace byla uvedena podmínka, aby před zahájením prací souvisejících s hloubeným tunelem Veleslavín byl proveden průzkum kontaminace podzemní vody a zemin v prostoru staré části Teplárny Veleslavín; s výkopovou zeminou při stavbě hloubeného tunelu Veleslavín nakládat v souladu s výsledky provedených průzkumů.

## **7) MŽP, odbor odpadů**

### Podstata:

Z hlediska odboru odpadů nejsou připomínky.

### Reakce:

Vzhledem k obsahu vyjádření bez komentáře.

## **8) Správa Pražského hradu**

### Podstata:

'Správa Pražského hradu, jako správce Hradního užitkového vodovodu (dále jen HUV), informovala o jeho existenci v rámci projednání projektové dokumentace pro územní řízení autora projektu Metroprojekt Praha, a.s. Tomu byly poskytnuty podklady o vedení trasy HUV a umístění jímacích štol. Z podkladů je jasně patrné, že trasa nového tunelu se pohybuje nejen v našem zájmovém území, ale v několika případech protíná trasu HUV. V části hloubeného tunelu Veleslavín jsou obě trasy dokonce téměř totožné.

Projektant byl také upozorněn na historickou hodnotu užitkového vodovodu a na to, že se jedná o unikátní technickou památku. Celé dílo je stále funkční a Pražský hrad využívá tuto vodu jako užitkovou.

V posudku firmy AQH s.r.o. – Posouzení vlivů záměru na útvary povrchových vod a podzemních vod dle článku 4.7. Rámcové směrnice o vodách, který je pod ozn. P14 součástí zveřejněné dokumentace – je v bodě 6.4.1. tohoto posudku s názvem Posouzení přímého vlivu záměru na stav útvarů podzemních vod uvedeno:

V posudku firmy AQH s.r.o. – Posouzení vlivů záměru na útvary povrchových vod a podzemních vod dle článku 4.7. Rámcové směrnice o vodách, který je pod ozn. P14 součástí zveřejněné dokumentace – je v bodě 6.4.1. tohoto posudku s názvem Posouzení přímého vlivu záměru na stav útvarů podzemních vod uvedeno:

*V nadloží hydrogeologického masivu tvořeného ordovickými horninami, kterým prochází ražený tunel Střešovice, leží denudační relikv křídových sedimentů o mocnosti do 25 m. Ve spodní části křídového vrstevního sledu se nachází až 15 m mocná poloha cenomanských pískovců. Tato poloha je při bázi zvodněna. Toto zvodnění je využíváno jako zdroj vody pro Pražský hrad. Jímání je prováděno několika jímacími štolami. Na bázi křídového sedimentu je vyvinuta několik metrů mocná jílová poloha, která tvoří izolátor bránící přetoku vody z tohoto kolektoru do podložního kolektoru v hydrogeologickém masivu. Tím je zabráněno ovlivnění svrchního křídového kolektoru případnými změnami v režimu podzemní vody v hydrogeologickém masivu podloží.*

***Při staničení 5,800 km je projektována větrací šachta na Střešovickém tunelu, která projde i nadložními vrstvami zvodnělých cenomanských pískovců. Před otevřením bazálního cenomanského izolátoru, který je tvořen jílovcem v podloží zvodnělých pískovců, stavbou je nutné provést zatěsnění kolektorských pískovců, tak aby nedošlo k propojení obou kolektorů. To by znamenalo přetok vody z cenomanského kolektoru do kolektoru v hydrogeologickém masivu, což ve svém důsledku může vést k ovlivnění přítoku k hradnímu vodovodu. Se stejnou obezřetností je nutno přistupovat i k vrtným pracím prováděným na tomto území. Všechny průzkumné vrty vedoucí přes křídovou kru ordovického podloží musí být v cenomanském kolektoru izolovány, tak aby nedošlo k propojení kolektorů.***

Na základě výše uvedených skutečností **trváme na dodržení všech posudkem stanovených opatření**, tak aby nedošlo k přerušení, ale ani snížení zásobování HUV podzemní vodou.

### **Reakce:**

Hradní vodovod vč. jeho štol není stavbou ovlivněn. Zaprvé jímací štol hradního vodovodu se nacházejí mimo oblast ražby varianty JIH ÚVN. Za druhé se jímací štol hradního vodovodu nachází v geologické vrstvě tzv. cenomanu, zatímco ražba tunelu bude probíhat v ordovických vrstvách. Problematika je diskutována v rámci předběžného geotechnického průzkumu: „Předběžný geotechnický průzkum pro variantu JIH ÚVN provedený firmou SUDOP Praha (Dragoun et al., aktualizace červen 2024)“.

Pro hloubení šachty je použita technologie NRTM. Technická opatření proti propojení zvodní při průchodu šachty jílovcovým izolátorem jsou v dokumentaci navržena formou horninových injektáží. Návrh technického řešení bude upřesněn v dalším stupni projektové dokumentace, na základě podrobného geotechnického průzkumu.

## 9) Královská Kanonie Premonstrátorů na Strahově

### Podstata:

Jako vlastník níže uvedených pozemků v k.ú. Střešovice, zapsaných pod LV 765

- parc. č. 1, jehož součástí je budova bez č. p./č. e.  
(kostel sv. Norberta, zapsaná nemovitá kulturní památka, k.č. 1845333808);
- parc. č. 424/1, jehož součástí je budova č. p. 2  
(fara, zapsaná nemovitá kulturní památka, k.č. 1000123689);
- parc. č. 39, jehož součástí je budova č. p. 130  
(škola)

### **nesouhlasí**

s vedením železniční tratě v tunelu pod výše uvedenými budovami nebo v jejich bezprostřední blízkosti. Důvodem je obava z narušení statiky všech výše uvedených budov v souvislosti s budováním i provozem železniční tratě v dotčeném úseku Praha-Dejvice - Praha-Veleslavín.

Dle historických pramenů (protokol – zápis z komise ze dne 13. 10. 1892 ohledně kolaudace kostela, veřejně přístupný v digitalizované formě na webu Archivu hlavního města Prahy <http://katalog.ahmp.cz>) se budova kostela nachází na místě, kde byl dříve dobýván písek, v průběhu stavby musely proto být vybudovány velmi hluboké základy oproti původním plánům, což značně zvýšilo rozpočet.

Kostel se tedy nachází na **podloží, které je velmi nestabilní**. To může být rovněž příčinou vzniku **trhlin**, které se objevují především v klenbách, na vítězném oblouku a klenebních pasech. Tyto trhliny jsou v současné době osazeny sádrovými páskami a jejich stav je průběžně monitorován, avšak riziko jejich zhoršování je i za stávajícího stavu.

Kostel sv. Norberta je nejen významnou dominantou, duchovním a historickým centrem Střešovic, ale rovněž zapsanou nemovitou kulturní památkou (včetně areálu u kostela, který je součástí ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze, k.č. 1536256932), kterou je nutno chránit, a tedy předcházet rizikům jejího znehodnocení a dalšího statického poškození. Zejména v případě budovy kostela sv. Norberta se vzhledem k výše uvedenému domníváme, že může nastat situace jeho **nevratné destrukce** s celospolečenskými důsledky. Případné škody jsme připraveni vymáhat.

### **Reakce:**

Kostel sv. Norberta je vůči trase ražených tunelů umístěn v km cca 5,6. V tomto úseku je niveleta kolejí navržena v hloubce 73 m pod stávajícím povrchem. Dle geologického průzkumu je bezprostřední podloží kostela tvořeno kvarténními sedimenty a pískovci patřícími do geologické jednotky cenomanu. Ražba navrhovaného tunelu však bude probíhat hlouběji v břidlicích ordoviku, které jsou od cenomanu odděleny i hydraulicky. Vzhledem k tomu je výrazné poškození této stavby vyloučeno.

## 10) Marie Šimůnková vyjádření označené 2696

### a) Podstata:

Nebyl proveden dostatečný geologický průzkum – v uvedené lokalitě je nestabilní podloží.

## Reakce:

V rámci předkládané projektové dokumentace byl proveden předběžný geotechnický průzkum v souladu s legislativními požadavky danými pro daný stupeň projekční přípravy. Tento průzkum byl dále doplněn o rozšíření zkoumané lokality, geofyzikální měření a zpracování 3D geologického modelu. V rámci všech průzkumů byla vyhodnocována geotechnická rizika jak pro ražbu tak i pro stávající zástavbu. Výsledky průzkumu dávají projektantům dostatečnou informaci pro vyhodnocení možných vlivů ražby na současnou zástavbu odpovídající požadavkům stupně dokumentace. Vyhodnocení určilo, že žádnému pozemnímu objektu nehrozí výrazné poškození vlivem ražby.

## b) Podstata:

Není garantováno dodržení hygienických limitů hluku a vibrací. Účinky vibrací budou dlouhodobé, trvalé, bez přestávek, neboť vlaky budou jezdit 24 hodin denně. Vibracím nebudou vystaveni jen lidé, ale samozřejmě všechny objekty zde stojící. Jde z velké části o téměř stoleté domy + inženýrské sítě, které vibracím nebudou schopny odolávat. Dojde tak k výrazným majetkovým škodám. Není žádná záruka, že škody někdo uhradí.

## Reakce:

Dodržení hygienických limitů hluku vzhledem k tunelovému vedení celé trasy lze garantovat. Z akustického posouzení Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo), Akustické posouzení – Hluk z provozu trati (EKOLA group, spol. s r.o., zak. č. 19.0420-01, 12/2021, aktualizace 06/2024) vyplývá, že ve výhledovém stavu po realizaci záměru je hygienický limit dodržen ve všech kontrolních výpočtových bodech umístěných v nejbližších chráněných venkovních prostorech staveb.

Z dokumentace dále vyplývá, že seismické účinky průjezdů vlaků nemohou při hloubkách tunelu od několika prvních desítek metrů nikterak poškodit stavební objekty nacházející se nad tunelem a ani ovlivnit technologická zařízení a historické stavby. Pro stanovení fyziologických účinků na obyvatele je možné akceptovat poznatky uváděné v literatuře. Při předpokládané hodnotě hluku projíždějícího vlaku v tunelu v rozsahu 60 -75 dB nastává na každých 10m hloubky útlum 5 – 7dB. Při projektovaných hloubkách ražených variant 50 - 80 m pod občanskou zástavbou se hluková zátěž s vysokou mírou pravděpodobnosti neprojeví. Z hlediska naměřených hodnot amplitud rychlosti kmitání jsou tyto až 100x menší než kritické hodnoty těchto vibrací stanovených seismickými normami. Stanovené hodnoty hluku vypočtené z těchto hodnot jsou závislé hlavně na frekvenci těchto vibrací a tak je vhodné provést taková antivibrační opatření, která budou tlumit frekvence v oblasti 10 – 80 Hz. To doporučujeme určit na místě po stavbě tunelu měření, na jehož základě lze optimalizovat návrh antivibračních opatření.

Ze závěrů seismických měření v již realizovaném Ejpovickém tunelu (ARENAL, s.r.o., provedená 7. 7. 2020 a 11. 7. 2020), kde nebyla instalována žádná antivibrační opatření, lze konstatovat, že seismické účinky průjezdů vlaků nemohou při hloubkách tunelu několika desítek metrů poškodit objekty obytných budov, neporuší historické stavby nacházející se za tunelem a ani se neprojeví hlukem pocitěným lidmi podle legislativních požadavků. Naměřené hodnoty amplitud rychlosti kmitání byly řádově 100x menší než kritické hodnoty těchto vibrací stanovené seismickými normami.

Plánované tunely nacházející se na posuzované modernizované trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo) mají obdobné vlastnosti z hlediska způsobu ražby,

hloubky tunelu a geologického uspořádání, navíc budou dle projektové dokumentace vybaveny antivibračními opatřeními. Tato opatření se budou v dalších stupních projektové dokumentace dále zpřesňovat.

Pro ověření uvedených závěrů, z hlediska šíření vibrací v zóně ovlivnění navrhované železniční tunelové stavby, je v rámci předkládané dokumentace EIA v příloze 11.5. doloženo Posouzení šíření vibrací na zástavbu v zóně ovlivnění navrhované železniční stavby v úseku Praha – Dejvice (mimo) Praha – Veleslavín (mimo) ve variantě trasy „Ražená JIH ÚVN“, zpracované Stavební fakultou VÚT Brno v září 2024. Závěry z tohoto posouzení jsou doloženy v dokumentaci EIA a jsou ve shodě s Posudkem ARENAL a studií vypracovanou Ing. J. Stěničkou.

Z výše uvedených důvodů lze konstatovat, že amplitudy rychlosti kmitání a tedy i seismické účinky průjezdů vlaků budou ještě nižší než v případě měření provedených u Ejpovického tunelu, kde bylo přitom prokázáno splnění legislativních požadavků. Lze tedy konstatovat, že bude nižší vliv na okolní zástavbu a především vliv na zdraví obyvatel.

Pro další projektovou přípravu je formulováno dokumentací EIA následující doporučení:

- u objektů, které budou pasportizovány pro etapu výstavby, bude v rámci zkušebního provozu provedeno měření vibrací; při prokazatelné změně, která by mohla mít negativní vliv na stávající objekty, budou případná opatření realizována na náklady investora záměru

Dále dokumentace EIA uvádí:

Oznamovatel záměru respektuje následující podmínky pro další přípravu záměru, které jsou zpracovány v projektu a které jsou uvedeny v kapitole B.1.6:

- *z důvodu zajištění útlumu vibrací v rámci provozu budou v další projektové přípravě respektována následující doporučení, z kterých bude vycházeno, anebo budou případně aktualizována:*
  - *po provedení podrobného geotechnického průzkumu zpracovat a vyhodnotit podrobný model šíření vibrací a strukturálního hluku horninovým prostředím včetně posouzení přenosu vibrací konstrukcí tunelu a přenosu na vybrané referenční objekty stávající zástavby. Model šíření vibrací a strukturálního hluku kalibrovat na základě hodnot získaných měření v oblasti provozovaného Ejpovického tunelu.*
  - *na základě zjištěných údajů optimalizovat návrh antivibračních opatření v celém řešeném úseku stavby*
- *v rámci realizace stavby po dokončení ražby TBM provést měření reálného šíření vibrací z realizovaného tunelu a potvrdit, popř. revidovat, projektem navržené řešení. V tomto případě zpracovatel upozorňuje pravděpodobnou situaci, kdy bude útlum vibrací tak velký, že nebudou požadované údaje měřitelné, popř. budou splývat s hlukovým pozadím. Podrobný postup tohoto měření bude navržen v dalším stupni PD po provedení podrobného geotechnického průzkumu a vyhodnocení modelu šíření vibrací a strukturálního hluku*

### c) Podstata:

V této lokalitě je spodní voda nejen přítokem do Hradního vodojemu. Odstřelem může dojít narušení jeho přítoků. Pokud by došlo ke ztrátě spodní vody, dojde k vysychání pískovců a tím i k nestabilitě podloží a narušení staveb, ÚVN i jiných významných budov této oblasti (Müllerova vila, Rothmayerova vila, kostel sv. Norberta, evangelický kostel). Hradní vodojem má strategický význam. V dotčené oblasti hrozí riziko hned několika vodojemům, jejichž poškození by s sebou neslo nedozírné následky.

### Reakce:

Pro ražbu železničních tunelů je navržena technologie TBM, tedy bez odstřelů (jedná se o „vrtání“ razícím štítem). Díky zvolené technologii ražby a velké hloubce trasy jsou uvedena rizika zcela minimalizována. Metoda technologií ražby NRTM bude použita pouze při realizaci tunelových propojek a větrací šachty.

#### d) Podstata:

V současné době energetické krize, kdy nás možná čeká plné přerušení dodávky ropy a zemního plynu z Ruska, nebudou moci obyvatelé této oblasti ani řešit možnost topení pomocí tepelných čerpadel.

### Reakce:

Možnost realizace tepelných čerpadel není vyloučena. V území nacházejícím se přímo nad tunely bude limitem maximální hloubka vrtu tak, aby nebylo ohroženo ostění tunelu.

#### e) Podstata:

Vlaky, které eventuálně projedou v tomto plánovaném úseku, se stejně všechny nedostanou na Masarykovo nádraží z důvodu nedostatku místa a zatížení město. Proč se celková situace neřeší nějakou méně finančně náročnou variantou, protažení tramvaje na letiště, protažení metra nadzemní variantou, vlakové nádraží na okraji Prahy a návazností na integrovanou pražskou dopravu?

### Reakce:

Všechny koncepční varianty byly posouzeny ve studii proveditelnosti železničního spojení Prahy, Letiště a Kladna a byla vybrána a schválena řešená varianta plně dvoukolejné trati vedené v úseku Dejvice – Veleslavín v ražených tunelech. Všechny vlaky, které v návrhu jedou mezi Veleslavínem a Dejvicemi jsou ukončeny na Masarykově nádraží.

#### f) Podstata:

Proč nelze vést trať pod zahradnictvím Chládek a méně zastavěnými oblastmi ? – protože developři skupili pozemky okolo původní trati.

### Reakce:

V „Technicko-ekonomické studii podzemního vedení trati v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín“ z roku 2016 byly navrženy a posouzeny možné varianty ražených a hloubených tunelů a varianta ražená v celém úseku byla vybrána jako nejvhodnější řešení z pohledu vlivů stavby na životní prostředí a z pohledu stavebně-technické realizovatelnosti. Následně byla tato varianta rozpracována do podoby varianty ražené SEVER, JIH a STŘED, která byla doplněna na základě iniciativy Spolku za ochranu Střešovic a Břevnova (dále jen „Spolek“) a dále byla varianta JIH modifikována na variantu JIH ÚVN. Jako nejvhodnější varianta byla vybrána varianta JIH ÚVN.

#### g) Podstata:

Stačí se zamyslet nad tím, jaká bude cena celkového projektu, když v době před covidem by stál 15 miliard s nejistotou, s tím, že nebude z důvodů geologických moct být dokončen.

### Reakce:

Z hlediska procesu EIA není jeho smyslem hodnotit náklady na stavbu, protože tento aspekt s hodnocením velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví nesouvisí.

Na základě všech dosud dostupných průzkumů a studií není zřejmé, proč by se záměr „z důvodů geologických“ nemohl realizovat. Záměr je z pohledu zpracovatele realizovatelný se zanedbatelnými riziky.

#### h) Podstata:

Nesouhlasíme s tím, že SŽ pokračuje ve stylu jednání, rozhodování a řešení i na úkor životního prostředí.

### Reakce:

Obsah vyjádření není zcela zřejmý, protože Správa železnic, státní organizace (dále jen „SŽ“) nemůže ovlivnit rozhodování na úkor životního prostředí, protože hodnocení velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je právě předmětem probíhajícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Co se týká stylu jednání tak SŽ celou dobu projekt veřejně diskutuje za spoluúčasti s MČ Praha 6 a MHMP.

#### **11) Ing. Jaroslav Šimůnek vyjádření označené 2695**

##### a) Podstata:

- 1) SŽ odmítá reagovat na občany dotčené oblasti předloženou variantu a STŘED a trvá na variantě JIH. SŽ nejprve zadala projektovou dokumentaci k trase JIH (stála cca 100 mil. Kč) bez jakéhokoli předběžného posouzení její vhodnosti nebo alternativního řešení. Po oddělení tras JIH a STŘED jsou ve variantě JIH uvažovány pouze dva průzkumné vrty použité v předchozím odlišném návrhu varianty SEVER. Tyto vrty jsou vzdáleny od trasy JIH řádově v desítkách metrů což je v pražských geologických podmínkách nedostatečné. Slib dalších průzkumu, když se rozhodne o variantě JIH řeší již jen stavbu, a ne její potencionální důsledky pro životní prostředí a obyvatelstvo.

### Reakce:

SŽ vynaložila finanční prostředky na zpracování průzkumů, studií, posudků a návrhu technického řešení v dostatečné podrobnosti pro navazující proces EIA a následné povolení stavby. Zadáním pro zpracování dokumentace byla „Technicko-ekonomická studie podzemního vedení trati v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín“ z roku 2016, ve které byla varianta ražená vybrána jako nejvhodnější řešení z pohledu vlivů stavby na životní prostředí a z pohledu stavebně-technické realizovatelnosti. Následně byla tato varianta rozpracována do podoby varianty ražené SEVER, JIH a STŘED (doplněna na základě iniciativy Spolku) a dále byla varianta JIH modifikována na variantu JIH ÚVN. Jako nejvhodnější varianta byla vybrána varianta JIH ÚVN.

Rozsah průzkumů je pro všechny posuzované varianty pro daný stupeň dostatečný pro to, aby se daly varianty vyhodnotit, a aby mohla být vybrána výsledná varianta vstupující do procesu EIA.



b) Podstata:

- 2) SŽ v dalším povolovacím procesu argumentovala tím, že trasu JIH již nelze měnit. Posudky, které nechal zpracovat Spolek za ochranu Střešovic a Břevnova dokazují, že varianta STŘED je vhodnější – eliminuje naprosto riziko propojení dvou zvodní a narušení celkové kapacity Královského vodovodu až 18,8 l/s do veřejné sítě, včetně potencionálního zdroje vody pro účely civilní obrany (viz práva ČGS str. 40 a str. 46) a v konečném důsledku i eliminuje případné vysychání podloží a v dlouhodobém horizontu poklesy zástavby.

Reakce:

SŽ před zahájením procesu EIA nechala zpracovat posudky (ČGS, Thewes, Brož) posuzující relevantní varianty a všechny posudky vyhodnotily varianty JIH a JIH ÚVN jako nejvhodnější. Ovlivnění štol hradního (Královského) vodovodu je možné vyloučit vzhledem k trase a hloubce ražených tunelů. Varianty JIH, JIH ÚVN a STŘED jsou z pohledu rizika propojení zvodní shodné, toto riziko je minimalizováno zvolenou technologií ražby TBM.

c) Podstata:

- 3) Takto nastavený schvalovací proces zcela v rozporu s legislativou vedl k výběru méně kvalitní trasy, která v důsledku v případě výstavby poškodí životní prostředí v dané oblasti.

Reakce:

Ve vztahu k již uvedeným a i dále následujícím konstatováním oznamovatele a zpracovatele projektu není patrné, na základě jakých podkladů lze označit „takto nastavený schvalovací proces zcela v rozporu s legislativou, který vede k výběru méně kvalitní trasy“.

V rámci projekční přípravy bylo posuzováno pět tunelových variant: HLOUBENÁ, Ražená SEVER, Ražená JIH, Ražená JIH ÚVN a Ražená STŘED. Dále byla řešena varianta povrchová dvoukolejná. Pro potřeby výběru varianty byly zpracovány odborné posudky.

Varianta vycházející z odborných studií je oznamovatelem předložena do procesu EIA. Není tedy patrné, v čem je proces „zcela v rozporu s legislativou“. Je rizikem oznamovatele, zda-li pro navrženou variantu získá souhlasné závazné stanovisko.

d) Podstata:

- 4) Trasa záměrně obchází pozemky developera v ulici Nad Novým lesem, z důvodů jeho spolupráce se SŽ a uvolnění jeho jiných pozemků (v oblasti Veleslavínské teplárny) pro stavební činnost během výstavby tunelu. Následkem toho vede trasa JIH pod ÚVN, a ne jako varianta STŘED pod Střešovickou ulicí a Ulicí Na Petřínách. ÚVN zároveň vydává též nesouhlasné stanovisko se záměrem, vzhledem k současným potřebám i jejímu budoucímu rozvoji, které zveřejnila na svých webových stránkách. (<https://www.uvn.cz/cs/na-pravou-miru/6583-predbezne-stanovisko-uvn-k-dokumentaci-pro-uzemni-rizeni-stavby-modernizace-trati-praha-vystaviste-mimo-praha-veleslavin-mimo>)

Reakce:

ÚVN vydala pro potřeby „Technicko-ekonomické studie podzemního vedení trati v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín“ vyjádření č. j. 4015/2016-ÚVN ze dne 17.5.2016.

Tato studie byla podkladem pro zadání zpracování DUR. Uvedená domněnka o spolupráci developera se SŽ není postavena na logické konstrukci možného ovlivnění vlastnických práv.

V rámci zpracování aktualizace dokumentace EIA proběhla úprava navrhované trasy do podoby varianty označené ražená JIH ÚVN. Na základě dohody Ministerstva obrany a Ministerstva dopravy byla provedena korekce trasy v lokalitě Ústřední vojenské nemocnice ve Střešovicích. Tato korekce spočívá v posunu trasy mimo objekty, v nichž probíhá onkologická léčba a výzkum s využitím protonových technologií a velmi senzitivních přístrojů, které jsou umístěny z důvodu zajištění ochrany v případě ohrožení našeho státu v podzemních prostorách. Touto dílčí úpravou trati tak bude vyloučen dopad provozu trati i výstavby na tyto extrémně citlivé přístroje.

e) Podstata:

- 5) **Benefitem varianty STŘED ve srovnání s variantou JIH je to, že varianta STŘED je šetrnější k občanům variantou JIH dotčené oblasti Střešovic a Břevnova, veda pod méně zastavěnou oblastí a je méně rizikovější i pro životní prostředí. Vedení trasy pod co nejméně obydlenou oblastí znamená – počty domů: JIH nad tunelem: 40, Střed nad tunelem 6 (z toho 3 hospod. bud. ÚVN), JIH v ochranném pásmu tunelu: 143, Střed v ochranném pásmu tunelu: 91 znamená i řešení představující menší riziko pro životní prostředí a komfort bydlení. Střed eliminuje tedy riziko propojení zvodní a následného vysychání podloží s následnými poklesy budov v delším časovém horizontu. Eliminuje i vystavení občanů (vibračním v oblast nízkých frekvencí a ohrožení jejich zdraví) resp. ovlivněno může tak ovlivnit zdraví co nejméně občanů.**

#### Reakce:

Pro vyhodnocení a doložení výsledné varianty byly zpracovány odborné posudky, které jsou přílohou předložené dokumentace. Vzhledem k hloubce tunelů jsou varianty JIH, JIH ÚVN a STŘED z pohledu rozsahu ovlivněné zástavby nad tunelem a z pohledu rizika propojení zvodní shodné.

f) Podstata:

- 6) Řešení STŘED je levnější v současnosti o min. 170 mil. Kč**

#### Reakce:

Smyslem procesu není hodnocení nákladů na řešení předkládaného záměru.

g) Podstata:

- 7) K posouzení vztahu mezi variantou JIH a Střed podle zásad politiky územního rozvoje České republiky:**

**Tvrdíme, že varianta STŘED je šetrnější pro občany než varianta JIH a méně rizikovější i pro životní prostředí a komfort bydlení a zdraví lidí. Varianta Střed ovlivňuje svými důsledky menší počet občanů než varianta Jih (měl by to být i cíl územní politiky). Obě varianty JIH i STŘED pak nabízí pro Prahu i Kladno stejné benefity. Podle zásad politiky územního rozvoje ČR, se očekává, že se SŽ při podobnosti obou variant rozhodne v prospěch varianty STŘED, a nebude preferovat pouze technické řešení jednoho krátkého úseku zvládnutelného ražbou metodou TBM.**

### Reakce:

Varianty JIH, JIH ÚVN a STŘED přináší stejné benefity. Z pohledu vlivů na zdraví jsou uvedené varianty shodné, varianta JIH ÚVN byla vybrána jako nejvhodnější na základě posouzení případných rizik při realizaci tunelové stavby a na základě požadavku ÚVN. Pro vyhodnocení a doložení výsledné varianty byly zpracovány odborné posudky, které jsou přílohou předložené dokumentace.

#### h) Podstata:

- 8) **Nemůžeme souhlasit s výstavbou větrací šachty tak, jak je navržena. Viz. důvody uvedené krátce výše (riziko propojení zvodní a potencionální následky). Včetně možného porušení zákona 254/2001Sb, §5, §5a, §8 a zákona č.17/1992 Sb, o životním prostředí, ve znění zákona č 123/1998 Sb. protože následky mohou být naprosto nevratné. Při výstavbě o dané ploše odstřelů je nemožné zajistit nevzniknutí trhlin a propojení horizontů. Odmítáme technologii výstavby, která nás v podmiňovacím způsobu uvádí, že se nic nestane (viz. negativní příklad Strahovský tunel). Není uvedena technologie utěsnění ražby v souvislosti s prováděním a hloubkou odstřelů a jaký vliv odstřelů a následné ořesy na utěsněné mohou mít. Konstatují se pouze nějaké výpočty síly odstřelů bez garance zamezení jejich negativního vlivu.**

### Reakce:

Pro hloubení šachty je použita technologie NRTM. Technická opatření proti propojení zvodní při průchodu šachty jílovcovým izolátorem existují a jsou v dokumentaci navržena formou horninových injektáží. Případné trhací práce lze minimalizovat použitím například skalních fréz. Návrh technického řešení bude upřesněn v dalším stupni projektové dokumentace na základě podrobného geotechnického průzkumu.

#### i) Podstata:

- 9) **SŽ není schopna závazně garantovat dodržení hygienických limitů zvuku a vibrací a sama v posudcích uvádí, že u části obyvatel dojde k obtěžování nebo rušení obyvatel ve spánku. Jejich procento je prý stanoveno jen odhadem. Není garantováno omezení vlivu vibrací na zdraví lidí zejména v oblasti nízkých frekvencí kde antivibrační opatření nejsou efektivní.**

### Reakce:

Z akustického posouzení v etapě provozu vyplývá, že vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu železniční dopravy v zájmovém území se ve výhledovém stavu v roce 2030 v denní době pohybují od  $L_{Aeq,16h} < 30,0$  dB do  $L_{Aeq,16h} = 38,7$  dB a v noční době od  $L_{Aeq,8h} < 30,0$  dB do  $L_{Aeq,8h} = 32,0$  dB. Příslušné hygienické limity hluku z provozu železniční dopravy na dráhách jsou dodrženy ve všech kontrolních výpočtových bodech.

Měření realizované stavby Ejpovických tunelů, viz přílohu 11.3, bylo doloženo, že predikované hodnoty jsou dodrženy a že budoucí provoz splní hodnoty daných hygienických limitů.

Ze závěrů seismických měření v již realizovaném Ejpovickém tunelu (ARENAL, s.r.o., provedená 7. 7. 2020 a 11. 7. 2020), kde nebyla instalována žádná antivibrační opatření, lze konstatovat, že seismické účinky průjezdů vlaků nemohou při hloubkách tunelu několika desítek metrů poškodit objekty obytných budov ani neporuší historické

stavby nacházející se za tunelem a ani se neprojeví hlukem pocitěným lidmi podle legislativních požadavků. Naměřené hodnoty amplitud rychlosti kmitání byly řádově 100x menší než kritické hodnoty těchto vibrací stanovené seismickými normami.

Plánované tunely nacházející se na posuzované modernizované trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo) mají obdobné vlastnosti z hlediska způsobu ražby, hloubky tunelu a geologického uspořádání, navíc budou dle projektové dokumentace vybaveny antivibračními opatřeními. Tato opatření se budou v dalších stupních projektové dokumentace dále zpřesňovat.

Z výše uvedených důvodů lze konstatovat, že amplitudy rychlosti kmitání a tedy i seismické účinky průjezdů vlaků budou ještě nižší než v případě měření provedených u Ejpovického tunelu, kde bylo přitom prokázáno splnění legislativních požadavků. Lze tedy konstatovat, že bude nižší vliv na okolní zástavbu především vliv na zdraví obyvatel.

Součástí dokumentace je dále Příloha č.11.4 – Posouzení vibroizolace v železničních tunelech na trati Dejvice – Veleslavín. Nejdůležitější část posudku vyústila do přehledu, který rozděluje posuzovaný úsek na dílčí úseky s ohledem na druh tunelu, hloubku tunelu pod povrchem, geologické složení podloží a zástavbu v okolí.

Pro ověření uvedených závěrů, z hlediska šíření vibrací v zóně ovlivnění navrhované železniční tunelové stavby, je v rámci předkládané dokumentace EIA v příloze 11.5. doloženo Posouzení šíření vibrací na zástavbu v zóně ovlivnění navrhované železniční stavby v úseku Praha – Dejvice (mimo) Praha – Veleslavín (mimo) ve variantě trasy „Ražená JIH ÚVN“, zpracované Stavební fakultou VÚT Brno v září 2024. Závěry z tohoto posouzení jsou doloženy v dokumentaci EIA a jsou ve shodě s Posudkem ARENAL a studií vypracovanou Ing. J. Stěničkou.

Dokumentace k uvedené problematice uzavírá, že oznamovatel záměru respektuje následující podmínky pro další přípravu záměru, které jsou zpracovány v projektu a které jsou uvedeny v kapitole B.1.6:

- *z důvodu zajištění útlumu vibrací v rámci provozu budou v další projektové přípravě respektována následující doporučení, z kterých bude vycházeno, anebo budou případně aktualizována:*
  - *po provedení podrobného geotechnického průzkumu zpracovat a vyhodnotit podrobný model šíření vibrací a strukturálního hluku horninovým prostředím včetně posouzení přenosu vibrací konstrukcí tunelu a přenosu na vybrané referenční objekty stávající zástavby. Model šíření vibrací a strukturálního hluku kalibrovat na základě hodnot získaných měření v oblasti provozovaného Ejpovického tunelu.*
  - *na základě zjištěných údajů optimalizovat návrh antivibračních opatření v celém řešeném úseku stavby*
- *v rámci realizace stavby po dokončení ražby TBM provést měření reálného šíření vibrací z realizovaného tunelu a potvrdit, popř. revidovat, projektem navržené řešení. V tomto případě zpracovatel upozorňuje pravděpodobnou situaci, kdy bude útlum vibrací tak velký, že nebudou požadované údaje měřitelné, popř. budou splývat s hlukovým pozadím. Podrobný postup tohoto měření bude navržen v dalším stupni PD po provedení podrobného geotechnického průzkumu a vyhodnocení modelu šíření vibrací a strukturálního hluku*

j) Podstata:

<sup>1</sup>10) SŽ neřeší riziko potencionálních poklesů domů v oblasti Andělky, které jsou v poklesové kotlině přímo nad tunelem, ale ve svahu terénu což představuje pro tyto domy zvýšené riziko postupného dlouhodobého poškození. Odvolává se pouze na případné pasportizace, což je z hlediska prevence škod na majetku lidí, jejich komfortu bydlení nedostatečné.

Reakce:

V této lokalitě je trasa v hloubce více než 75 m, vzhledem k tomu nedojde k poškození domů.

k) Podstata:

<sup>1</sup>11) SŽ neuvažuje v oblasti Ulice pod Hradbami kumulované působení vlivu povrchové dopravy (automobilová a tramvajová doprava), podzemní dopravy (tunel Blanka) a plánovaného tunelu varianty JIH/STŘED. V budoucnu se uvažuje o stavbě Okružního metra v úseku možných stanic „Malovanka – Vozovna Střešovice – Dejvická“ která může představovat další negativní potenciál kumulovaných staveb a povrchové dopravy v této oblasti.

Reakce:

Jak je patrné z posouzení akustické situace v etapě výstavby, v letech 2016–2019 byla zpracována „Studie proveditelnosti Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna, doplnění 2016“. V rámci této studie proveditelnosti byl zpracován dopravní model pro roky 2030 a 2050 obsahující všechny předpokládané urbanistické a dopravní změny v řešeném území. Výhledový rok 2030 je blíže době realizace stavby, proto byl použit pro výpočet vlivů realizace stavby na silniční provoz na veřejné komunikační síti.

Intenzity silniční dopravy pro výhledový rok 2030 bez severní části D0 Pražského okruhu jsou včetně údajů o nočních podílech uvedené v kapitole 5.2 na Obr. 3–Obr. 6 Akustického posouzení pro etapu výstavby.

Intenzity silniční dopravy na vedlejších komunikacích mimo sledovanou síť pro časový horizont 2017–2030 jsou prezentovány v tabulce 3 akustického posouzení pro etapu výstavby. V tomto období se na těchto komunikacích očekává stagnace intenzit silniční dopravy.

Z akustického posouzení dále vyplývá, že v okolí posuzovaného úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín dojde po realizaci záměru k významnému snížení intenzit osobní automobilové dopravy a přechodu přepravovaných osob k vlakové dopravě. Realizace záměru tak bude mít pozitivní vliv na snížení hluku z provozu silniční dopravy.

l) Podstata:

<sup>1</sup>12) Nesouhlasíme s navrhovaným masivním využitím těžké nákladní silniční dopravy v oblasti výstavby, (zejména okolí Hradčanská) která může vyústit až v kolaps dopravy na městské části Praha 6.

Reakce:

Jak je uvedeno v dokumentaci, požadavek na přepravu materiálu (vytěženého i nového stavebního) přednostně po železnici, je zakotven ve Stanovisku z předcházejícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Vzhledem k rozsahu tunelových staveb v úseku se jedná především o řešení odvozu vytěženého

(vyrubaného) materiálu. Nutno však upozornit, že ani v jediném reálném případě modernizace se souběžně nelze vyhnout využití i těžké nákladní silniční dopravy.

Z možných a reálných stavebních postupů je navržen odvoz (po dobu kolejově funkčního propojení stávající jednokolejné trati) v úseku žst. Praha-Dejvice (včetně) – Praha-Veleslavín s pokračováním po dokončené modernizované dvoukolejné trati v úsecích Praha-Veleslavín - Praha-Ruzyně - Hostivice/Kladno až do místa možné vykládky (deponie k trvalému uložení). Jedná se o opuštěné či k rekultivaci určené lomy, respektive zařízení určené k nakládání s opady, která jsou kolejově nebo jinak vhodně napojená (např. přepravníkovými pásy).

Jak je uvedeno v dokumentaci, výběr komunikací byl veden požadavkem zvýšené ochrany okolního prostředí a vedení dopravy pro stavbu tak, aby využívala, již dnes dopravně zatížené a široké komunikace, vyhýbala se klidovým zónám, jak je to v městské zástavbě jenom možné a přitom zůstala reálně proveditelnou. Doprava pro stavbu a přístupy k trati jsou pro dodavatele mnohdy důležitější, než v dokumentaci vyhrazené plochy Zařízení stavenišť (v městské zástavbě jsou však i tyto plochy důležité neboť jejich větší vzdálenost od stavby zpětně navyšuje nároky na dopravu).

m) Podstata:

**13) SŽ neuvažuje též vliv na inženýrské sítě, které jsou v oblasti Střešovic prakticky sto let staré, v havarijním stavu a s nejvyšší pravděpodobností dojde při realizaci řešení k jejich porušení. V případě porušení na soukromých pozemcích jdou všechny škody za majiteli nemovitostí bez možnosti náhrad od SŽ. Narušení kanalizace by pak nutně vedlo k poškození životního prostředí.**

**Reakce:**

Navržená trasa je vedena v dostatečné hloubce vůči stávajícím inženýrským sítím. V rámci projektu budou v dalších stupních projekční přípravy blíže řešeny křížení s inženýrskými sítěmi v ulici Svatovítská, což je věcí technického řešení záměru, nikoliv vlivů na životní prostředí.

n) Podstata:

**14) Podle přílohy č. 29 zveřejněného záměru MZP508\_prilohaDokumentaceDOC\_29.zip dojde v oblasti Střešovic kolem č. p. 622 k zatížení objektů v důsledku seismických účinků vzniklých trhacími pracemi. Tím je prakticky jisté že zasáhne i pískovcovou vodní kapsu, která se v blízkosti objektu nachází. V případě porušení a vypuštění kapsy hrozí trvalý úhyn zeleně, která je z kapsy napájena. Dále po vyschnutí hrozí propady půdy a poškození všech blízkých objektů.**

**Reakce:**

Pro hloubení šachty, nacházející se v blízkosti objektu č. p. 622, je použita technologie NRTM. Případné trhací práce lze minimalizovat použitím například skalních fréz. Návrh technického řešení bude upřesněn v dalším stupni projektové dokumentace na základě podrobného geotechnického průzkumu.

o) Podstata:

**15) Záměr nenapravitelně sníží hodnotu dotčených nemovitostí a v jistém slova smyslu znemožní nakládání s dotčenými pozemky, například v souvislosti s geotermálními vrtly pro tepelná čerpadla atp., které v souvislosti s budoucím rozvojem řešení energetické situace na území města, budou hrát významnou roli.**

**Reakce:**

Trase je vedena ve značné hloubce zajišťující eliminaci vlivů na stávající zástavbu. Možnost realizace tepelných čerpadel není vyloučena. V území nacházejícím se přímo nad tunely bude limitem maximální hloubka vrtu tak, aby nebylo ohroženo ostění tunelu.

Dokumentace k uvedené problematice uzavírá, že oznamovatel záměru respektuje následující podmínku pro další přípravu záměru, která je zapracována v projektu a která je uvedena v kapitole B.I.6:

- *v rámci další projektové přípravy bude prověřena existence hlubokých studní a tepelných čerpadel v trase ražených tunelů, jejichž dokumentace není evidována v Geofondu; předpokladem však je součinnost majitelů pozemků*

**12) PhDr. Bittnerová, Ing. Bitner  
vyjádření označené 2694**

a) Podstata:

Oznamovatel předkládá k posouzení pouze variantu Jih, nikoli variantu Střed. Není předloženo porovnání vlivů na životní prostředí mezi variantami Jih, Střed, Sever a modernizací tratě v původní stopě, pro niž bylo posouzení vlivů na životní prostředí vypracováno a je dosud platné. Rovněž není předložena k posouzení modernizace navazujícího úseku Praha-Veleslavín – Praha-Ruzyně, která má být vedena v původní stopě. Přitom tento úsek je veden v hustší obytné zástavbě. Podle našeho názoru je nutno posuzovat modernizaci celé trati Praha – Kladno, aby se předešlo k následným tlakům na realizaci dílčích úseků v důsledku použití tzv. salámové metody.

**Reakce:**

Z pohledu vlivů stavby na životní prostředí je rozhodující posudek zpracovaný Českou geologickou službou, který je doložen v Příloze č.3 dokumentace EIA.

Součástí Závěrečné zprávy jsou následující přílohy:

Příloha 1. Mapa reinterpretovaných GDO (formát \*.pdf)

Příloha 2. Tabulka lokalizací reinterpretovaných GDO (formát \*.pdf)

Příloha 3. Vrtná dokumentace použitá do 3D modelu (formát \*.pdf)

Příloha 4. Soupis všech archivních průzkumů evidovaných ČGS v zájmové oblasti (formát \*.xlsx)

Příloha 5. Fotodokumentace (formát \*.pdf)

Příloha 6. Analýza zvětrání skalního podkladu (formát \*.docx)

Příloha 7. Hydraulické parametry hydrostratigrafických jednotek zájmového území (formát \*.pdf)

Příloha 9. Legenda k 3D modelu (formát \*.pdf)

Příloha 10. Exporty 3D modelu (formáty \*.pdf, \*.mp4)

Příloha 11. Exporty 2D příčných a podélných geologických řezů (formát \*.pdf)

Podrobněji je vývoj výběru varianty, která byla oznamovatelem předložena do procesu EIA, uveden v kapitole B.1.5 dokumentace EIA.

Přílohou č.4 předkládané dokumentace je studie „Projekt Modernizace trati Praha-Výstaviště – Praha-Veleslavín; Odborné posouzení variant vedení trasy“, který byl v roce 2020 (s aktualizací z 05/2024) vypracován Prof. Dr. Ing. Markusem Thewesem (vedoucím Institutu stavební techniky, tunelování a stavebního řízení University Bochum ve spolupráci se společností Maidl Tunnelconsultants).

Na základě závěrů výše uvedených příloh byla pro předkládaný záměr z hlediska vedení Střešovických tunelů dále projektově rozpracována Varianta JIH a dále varianta JIH ÚVN, která je předmětem předkládané dokumentace EIA.

Na základě schválené varianty R1spěš byl záměr „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. etapa“ rozdělen pro další přípravu do šesti následujících staveb:

- „Modernizace trati Praha-Bubny (včetně) – Praha-Výstaviště (včetně)“
- „Modernizace trati Praha-Výstaviště (mimo) – Praha-Dejvice (včetně)“
- „Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)“
- „Modernizace trati Praha-Veleslavín (včetně) – Praha-Ruzyně (včetně)“
- „Novostavba Praha-Ruzyně (mimo) – Praha-Letiště Václava Havla (mimo)“
- „Novostavba ŽST Praha-Letiště Václava Havla“

Záměr „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. etapa“ byl podroben procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Ministerstvo životního prostředí vydalo dne 26. 1. 2009 pod č. j. 6015/ENV/09 „Stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí“. Toto stanovisko je stále platné pro všechny výše uvedené stavby.

V úseku „Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)“ od km 3,845 do km 7,918 dochází ke změně v navrženém technickém řešení, a proto tento záměr musí být podroben novému procesu posuzování vlivů na životní prostředí – na tento úsek je proto předkládána dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy č.4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

Nelze tedy konstatovat, že by se v případě uvedeného záměru jednalo o salámovou metodu.

#### b) Podstata:

Navržená varianta Jih je nejdelší a nejdražší variantou modernizace tratěového úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín. Na rozdíl od modernizace tratě v původní stopě, která má dosud platné posouzení vlivu na životní prostředí, je předkládána k posouzení pouze nová varianta Jih a nikoli varianta Střed, která vede pod téměř desetkrát menším počtem staveb (6 oproti 40) a rovněž počet staveb v ochranném pásmu tunelů je výrazně menší (143 ku 91). Varianta Střed je vedena téměř výhradně pod nezastavěnou plochou pod ulicemi Střešovická a Na Petřínách.



### Reakce:

V hloubce větší než 50m nedává trasování dle uliční sítě smysl. Varianta JIH byla trasována tak, aby byla zajištěná maximální hloubka trasy. Dalším benefitem jsou větší poloměry oblouku trasy. Varianta JIH ÚVN je modifikací varianty JIH s korekcí trasy v prostoru ÚVN.

#### c) Podstata:

Pro variantu Jih předkládanou k posouzení nebyl proveden řádný geologický průzkum s ohledem na existující zvodně v trase tunelu, jejich možné propojení a změny hydrologických poměrů ve Střešovickém masivu vedoucí k zemním poklesům. S ohledem na množství dotčených staveb zcela chybí návrh preventivních opatření k zajištění jejich stability.

### Reakce:

Na základě etapizace geotechnických průzkumů byl pro stupeň DUR, resp. dokumentaci EIA, zpracován předběžný geotechnický průzkum, pro stupeň DUR není podrobný geotechnický průzkum požadován (dle ČSN 73 7508, TP 76, ČSN EN 1997-2, Vyhláška ČBÚ č. 55/1996 Sb.). Předkládaná dokumentace má pro daný stupeň požadovanou vypovídající schopnost doplněnou nad rámec legislativních požadavků o zpracovaný 3D model geologických podmínek dotčené lokality.

V rámci podrobnosti dokumentace byly všechny uvedené vlivy posouzeny a vyhodnoceny. Na základě vyhodnocení byla vybrána varianta JIH a následně modifikovaná varianta JIH ÚVN. Upřesněný návrh technologického postupu stavby a preventivních opatření bude zpracován v dalším stupni projektové dokumentace na základě podrobného geotechnického průzkumu.

#### d) Podstata:

Přestože oznamovatel, Správa železnic, s. o., na jediné veřejné prezentaci stavby hovořil, že kvůli minimalizaci vlivu ražby na okolí metodou TBM, je z aktuálních dostupných podkladů patrné, že budou použity trhací práce. To považujeme za nepřijatelné.

### Reakce:

Jak vyplývá z Přílohy 11.2. trhací práce jsou s ohledem na zvolenou technologii výstavby (ražby) uvažovány jen v částech, kde bude použita konvenční ražba metodou NRTM. Jedná se o objekty tunelových propojek SO-06-25-03 mezi tunelovými troubami raženými pomocí mechanizovaného tunelovacího stroje typu EPB v úseku km 4,176 až 7,322 a při hloubení větrací šachty SO 06-25-04 v km 5,830.

Ze závěrů této přílohy vyplývá, že z hlediska seismického zatížení objektů pouze nejbližší objekt zemního vodojemu okrajově zasahuje do zóny ovlivnění seismickými účinky v hladině rychlosti kmitání 20 mm/s a v jeho sousedství objekt povrchové zástavby č.p 622 v Sibeliově ulici na parc. č. 34 v k.ú. Střešovice (provozní objekt vodojemu), který okrajově zasahuje do zóny 5 mm/s. Ostatní objekty nebudou ovlivněny. Přesto však bude během výstavby probíhat kontrolní monitoring.

Ovlivněné objekty vystavené rychlosti kmitání vlivem trhacích prací vyšších než 5 mm/s se doporučuje zdokumentovat před prováděním prací pasportizací. Vypočtené úrovně zatížení obou objektů, vodojem 21 mm/s a administrativní objekt 5,5 mm/s jsou pod 50% hodnotou jejich normové únosnosti, která činí 55 mm/s pro vodojem a 25 mm/s pro objekt. V dokumentaci EIA je dále uvedeno:

Oznamovatel záměru respektuje následující podmínky pro další přípravu záměru, které jsou zapracovány v projektu, a které jsou uvedeny v kapitole B.I.6:

- *trhací práce (nálože, časování) je nutné v prováděcí dokumentaci dimenzovat tak, aby byly splněny podmínky normy ČSN 73 0040; projektované hodnoty musí být ověřeny a případně korigovány seismickými měřeními*
- *v rámci další projektové přípravy se bude vycházet z následujícího rozsahu měření seismicity:*
  - *úřední měření - průkazná měření pro případné spory a stížnosti (cca 3 – 5 stanovišť při jednom měření); předpoklad je 20 ks měření, zejména v okolí větrací šachty (případně okolí propojek)*
  - *kontrolní měření - ověření projektových předpokladů, operativně dle potřeby stavby (cca 2-5 stanovišť při jednom měření); předpoklad je 10 ks měření, a to po jednom měření nad tunelovými propojkami při zahájení trhacích prací na příslušné propojce a v tunelových troubách na ostění při posledním záběru trhací práce v šachtě a na obou koncích větrací štoly; dále pak při prvním odstřelu na každém šibíku ze štoly do tunelu*
  - *monitoring – vzhledem k lokalizaci větrací šachty vedle podzemního vodojemu, se doporučuje trvale monitorovat účinky trhacích prací na tomto objektu při hloubení šachty až na úroveň 41 m dna šachty*

e) Podstata:

Zcela chybí akustické posouzení navrhované stavby a opatření k snížení hluku a vibrací na přijatelnou úroveň.

Reakce:

Uvedené problematice se věnují Přílohy č. 7, č. 8 a č. 11 předložené dokumentace EIA. Uvedené přílohy jsou pro daný stupeň projektové dokumentace, respektive dokumentaci EIA dostačující dle legislativních požadavků. V další fázi projektové přípravy se budou předmětná posouzení aktualizovat a detailněji rozpracovávat.

f) Podstata:

**Varianta Jih, předkládaná k posouzení jako jediná, je výrazně méně šetrná k životnímu prostředí a občanům a je tedy v přímém rozporu se zásadami Politiky územního rozvoje České republiky.**

Reakce:

V dokumentaci EIA je v kapitole B.I.5 dokumentace EIA uvedeno, že Politika územního rozvoje (dále jen PUR) je celostátní nástroj územního plánování, který dle stavebního zákona určuje požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech. Vláda ČR dne 9. 8. 2013 rozhodla na základě Zprávy o uplatňování PÚR ČR 2008 usnesením č. 596 o zpracování aktualizace PÚR ČR, která byla následně pořízena Ministerstvem pro místní rozvoj s počátkem závaznosti k 17. 4. 2015.

Železniční spojení Praha – Letiště – Kladno (PLK), resp. úprava železniční trati č. 120, je popsáno nepřímo ve vztahu k dopravní obsluze Letiště v Ruzyni a ve vztahu napojení Kladna na hl. m. Praha:

- V rámci Letiště Praha-Ruzyně je vymezena nová Paralelní vzletová a přistávací dráha, vzletové a přibližovací prostory letiště Praha-Ruzyně. Souvisejícím úkolem pro územní plánování řešit napojení letiště na další druhy dopravy (přednostně železniční dopravou).
- Ve vymezení rozvojových oblastí je popsána Metropolitní rozvojová oblast Praha, v jejímž vymezení je Kladno přímo uvedeno. Důvodem vymezení je zajištění veřejné infrastruktury spočívající ve vytvoření efektivního systému veřejné dopravy.
- V úkolech pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady je uvedeno vymezení koridoru pro železniční spojení v úsecích Praha – Letiště Praha-Ruzyně; Praha – Kladno.

### **13) JUDr. Kopiczková vyjádření označené 2693**

a) Podstata:

- 1) Nebyl proveden dostatečný geologický průzkum, v uvedené lokalitě je nestabilní podloží**

#### **Reakce:**

Viz bod 10 a) této kapitoly.

V rámci stavby byl proveden předběžný geotechnický průzkum v souladu s požadavky danými pro daný stupeň projekční přípravy. Tento průzkum byl dále doplněn o rozšíření zkoumané lokality, geofyzikální měření a zpracování 3D geologického modelu. Veškerá posouzení provedené projektanty i oponentními posudky uvádí, že nadzemním objektů nehrozí vlivem výstavby závažné poškození. V další fázi projekční přípravy bude proveden podrobný geologický průzkum, který pouze zpřesní znalosti pro potřebu optimalizace technologie výstavby.

b) Podstata:

- 2) Není garantováno dodržení hygienických limitů hluku a vibrací, účinky vibrací budou dlouhodobé, trvalé, bez přestávek, neboť vlaky budou jezdit 24 hodin denně v intervalech 4 minuty. I krátkodobá expozice může vyvolat nepříznivou odezvu a u citlivých jedinců se mohou objevit nepříjemné subjektivní pocity. Avšak obyvatelé této plánované trasy, ale i děti navštěvující školku Park Lane a žáci ze základní školy Norbertov budou vystaveni vibracím nepřetržitě. Zvláště nebezpečné jsou nízké vibrace, kde antivibrační zařízení není efektivní. Trvalá expozice vibracím je spojena s únavou, poruchou pozornosti, zhoršeným vnímáním, snížením výkonnosti, zhoršením zdravotního stavu. Zároveň může dojít k potenci účinků vibrací v kombinaci s jinými škodlivými noxami z prostředí a trvalému poškození zdraví obyvatel.**
- 3) Vibracím nebudou vystaveni jen lidé, ale samozřejmě všechny objekty zde stojící. Jde z velké části o téměř stoleté domy + inženýrské sítě, které vibracím nebudou schopny odolávat. Dojde tak k výrazným majetkovým škodám, není dána žádná záruka, že škody někdo uhradí.**

## Reakce:

Jak vyplývá z akustického posouzení Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo), Akustické posouzení – Hluk z provozu trati (EKOLA group, spol. s r.o., zak. č. 19.0420-01, 12/2021, aktualizace 06/2024), hygienické limity hluku z provozu železniční dopravy na dráhách jsou dodrženy ve všech kontrolních výpočtových bodech umístěných v nejbližších chráněných venkovních prostorech staveb.

Ze závěrů seismických měření v již realizovaném Ejpovickém tunelu (ARENAL, s.r.o., provedená 7. 7. 2020 a 11. 7. 2020), kde nebyla instalována žádná antivibrační opatření, lze konstatovat, že seismické účinky průjezdů vlaků nemohou při hloubkách tunelu několika desítek metrů poškodit objekty obytných budov ani neporuší historické stavby nacházející se za tunelem a ani se neprojeví hlukem pocíteným lidmi podle legislativních požadavků. Naměřené hodnoty amplitud rychlosti kmitání byly řádově 100x menší než kritické hodnoty těchto vibrací stanovené seismickými normami.

Plánované tunely nacházející se na posuzované modernizované trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo) mají obdobné vlastnosti z hlediska způsobu ražby, hloubky tunelu a geologického uspořádání, navíc budou dle projektové dokumentace vybaveny antivibračními opatřeními. Tato opatření se budou v dalších stupních projektové dokumentace dále zpřesňovat.

Pro ověření uvedených závěrů, z hlediska šíření vibrací v zóně ovlivnění navrhované železniční tunelové stavby, je v rámci předkládané dokumentace EIA v příloze 11.5. doloženo Posouzení šíření vibrací na zástavbu v zóně ovlivnění navrhované železniční stavby v úseku Praha – Dejvice (mimo) Praha – Veleslavín (mimo) ve variantě trasy „Ražená JIH ÚVN“, zpracované Stavební fakultou VÚT Brno v září 2024. Závěry z tohoto posouzení jsou doloženy v dokumentaci EIA a jsou ve shodě s Posudkem ARENAL a studií vypracovanou Ing. J. Stěničkou.

Z výše uvedených důvodů lze konstatovat, že amplitudy rychlosti kmitání a tedy i seismické účinky průjezdů vlaků budou ještě nižší než v případě měření provedených u Ejpovického tunelu, kde bylo přitom prokázáno splnění legislativních požadavků. Lze tedy konstatovat, že bude nižší vliv na okolní zástavbu a především vlivů na zdraví obyvatel.

### c) Podstata:

**4) V této lokalitě je spodní voda nejen s přítokem do Hradního vodojemu, odstřelem může dojít narušení jeho přítoků. Pokud by došlo ke ztrátě spodní vody, dojde k vysychání pískovců a tím i k nestabilitě podloží a narušení staveb, ÚVN i jiných významných budov (Müllerova vila, Rothmayerova vila, kostel sv. Norberta, evangelický kostel...) této oblasti. Hradní vodojem má též strategický význam.**

**↓ V dotčené oblasti hrozí riziko hned několika vodojemům, jejichž poškození by s sebou neslo nedozírné následky.**

## Reakce:

Pro ražbu železničních tunelů je navržena technologie TBM, tedy bez odstřelů (jedná se o „vrtání“ razícím štítem). Tato technologie umožňuje kompenzování hydrostatického tlaku na čelbě a tím je pokles hladiny podzemní vody během ražby

minimalizován. Díky zvolené technologii ražby a velké hloubce trasy jsou uvedená rizika zcela minimalizována. Konvenční technologie ražby NRTM bude použita pouze lokálně při realizaci tunelových propojek a větrací šachty, proto zde nehrozí globální ovlivnění celého území. V případě propojek a větracího objektu bylo pro ražbu NRTM provedeno Posouzení souboru vstupních hodnot trhacích prací, které jakékoliv poškození objektů vylučuje.

d) Podstata:

5) **V současné době energetické krize, kdy nás možná čeká úplné přerušení dodávky ropy a zemního plynu z Ruska, nebudou moci obyvatelé této oblasti ani řešit možnost topení pomocí tepelných čerpadel.**

Reakce:

Možnost realizace tepelných čerpadel není vyloučena. V území nacházejícím se přímo nad tunely bude limitem maximální hloubka vrtu tak, aby nebylo ohroženo ostění tunelu.

Podstata:

6) **Vlaky, které ev. projedou v tomto plánovaném úseku, se stejně všechny nedostanou na Masarykovo nádraží z důvodu nedostatku místa a zatíží město. Proč se celková situace neřeší nějakou méně finančně náročnou variantou, protažení tramvaje na letiště, protažení metra nadzemní variantou, vlakové nádraží na okraji Prahy s návazností na integrovanou pražskou dopravu...?**

Reakce:

Všechny koncepční varianty byly posouzeny ve studii proveditelnosti železničního spojení Prahy, Letiště a Kladna a byla vybrána řešená varianta plně dvoukolejně trati vedené v úseku Dejvice – Veleslavín v ražených tunelech. Všechny vlaky, které v návrhu jedou mezi Veleslavínem a Dejvicemi jsou ukončeny na Masarykově nádraží.

e) Podstata:

7) **Proč nelze vést trať pod zahradnictvím Chládek a méně zastavěnými oblastmi? Protože developeři skoupili pozemky okolo původní trati...**

Reakce:

V „Technicko-ekonomické studii podzemního vedení trati v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín“ byly navrženy a posouzeny možné varianty ražených a hloubených tunelů a varianta ražená v celém úseku byla vybrána jako nejvhodnější řešení z pohledu vlivů stavby na životní prostředí a z pohledu stavebně-technické realizovatelnosti. Následně byla tato varianta rozpracována do podoby varianty ražené SEVER, JIH, a STŘED, která byla doplněna na základě iniciativy Spolku, následně modifikovaná varianta JIH ÚVN. Jako výsledná varianta byla vybrána varianta JIH ÚVN.

f) Podstata:

- 8) Stačí se též zamyslet nad tím, jaká bude cena celkového projektu, když v době před covidem by stál 15 miliard s nejistotou, s tím, že nebude z důvodů geologických moct být dokončen.

#### Reakce:

Z hlediska procesu EIA není jeho smyslem hodnotit náklady na stavbu, protože tento aspekt s hodnocením velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví nesouvisí.

Na základě všech dosud dostupných průzkumů a studií není zřejmé, proč by se záměr „z důvodů geologických“ nemohl realizovat.

g) Podstata:

- 9) Nesouhlasíme s tím, že SŽ pokračuje ve stylu jednání, rozhodování a řešení i na úkor životního prostředí.

#### Reakce:

Obsah vyjádření není zcela zřejmý, protože SŽ nemůže ovlivnit rozhodování na úkor životního prostředí, protože hodnocení velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je právě předmětem probíhajícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Co se týká stylu jednání tak SŽ celou dobu projekt veřejně diskutuje za spoluúčasti s MČ Praha 6 a MHMP.

### **14) Holoubkovi vyjádření označené 2660 a 2661**

a) Podstata:

SŽ odmítá reagovat na občany dotčené oblasti předloženou variantu STŘED a trvá na variantě JIH. Na oddělení tras JIH a STŘED jsou ve variantě JIH uvažovány pouze dva průzkumné vrty použité v předchozím odlišném návrhu varianty SEVER. Tyto vrty jsou vzdáleny od trasy JIH řádově v desítkách metrů, což je v pražských geologických podmínkách nedostatečné. Slib dalších průzkumů, když se rozhodně o variantě JIH řeší již jen stavbu, a ne její potenciální důsledky.

#### Reakce:

Varianta STŘED a JIH ÚVN jsou v principu navrhování trasy podvariantou varianty JIH. Rozsah průzkumů je pro všechny posuzované varianty pro daný stupeň dostatečný pro to, aby se daly varianty vyhodnotit, a aby mohla být vybrána výsledná varianta vstupující do procesu EIA.

b) Podstata:

SŽ v dalším povolovacím procesu argumentoval tím, že trasu JIH již nelze měnit. Posudky, které nechal zpracovat spolek dokladují, že varianta STŘED je vhodnější – eliminuje naprosto riziko propojení dvou zvodní a narušení celkové kapacity Královského vodovodu do veřejné sítě, včetně potenciálního zdroje vody pro účely civilní obrany a v konečném důsledku i eliminuje případné vysychání podloží a v dlouhodobém horizontu poklesy zástavby.

### Reakce:

SŽ před zahájením procesu EIA nechala zpracovat posudky (ČGS, Thewes, Brož) posuzující relevantní varianty a všechny posudky vyhodnotily varianty JIH a JIH ÚVN jako nejvhodnější. Ovlivnění štol hradního (Královského) vodovodu je možné vyloučit vzhledem k trase a hloubce ražených tunelů. Varianty JIH, JIH ÚVN a STŘED jsou z pohledu rizika propojení zvodní shodné, toto riziko je minimalizováno zvolenou technologií ražby TBM.

### c) Podstata:

Takto nastavený schvalovací proces zcela v rozporu s legislativou vede k výběru méně kvalitní trasy, která v důsledku v případě výstavby poškodí životní prostředí v dané oblasti.

### Reakce:

Ve vztahu k již uvedeným a i dále uvedeným konstatováním oznamovatele a zpracovatele projektu není patrné, na základě jakých podkladů lze označit „takto nastavený schvalovací proces zcela v rozporu s legislativou, který vede k výběru méně kvalitní trasy“.

V rámci projekční přípravy bylo posuzováno pět tunelových variant: HLOUBENÁ, Ražená SEVER, Ražená JIH, Ražená JIH ÚVN a Ražená STŘED.. Dále byla řešena varianta povrchová dvoukolejná. Pro potřeby výběru varianty byly zpracovány odborné posudky.

Varianta vycházející z odborných studií je oznamovatelem předložena do procesu EIA. Není tedy patrné, v čem je proces „zcela v rozporu s legislativou“. Je rizikem oznamovatele, zda-li pro navrženou variantu získá souhlasné závazné stanovisko.

## **15) Jiří Jarůšek vyjádření označené 2662**

### Podstata:

Nesouhlas se záměrem je odůvodněn následovně:

- Negativní vliv na starší zástavbu – sedání
- Technologie výstavby – narušení statiky
- Inženýrské sítě - poruchovost
- Hygienické limity zvuku a vibrací
- Kumulovaná velká zátěž

### Reakce:

Ve vztahu k vlivům na starší zástavbu a narušení statiky je v dokumentaci EIA uvedeno: V dosahu ražených tunelů se vyskytují objekty povrchové zástavby rozličného charakteru, památkové zóny, obytné objekty, inženýrské sítě, inženýrské objekty a jiné stavby. Uvedené objekty mohou být při výstavbě tunelu ovlivněny deformacemi při tunelování a seismicitou při použití trhacích prací (při ražbě EPB-TBM odpadá). Pro tyto objekty budou určeny přípustné hodnoty dynamického namáhání vyvolaného účinky trhacích prací a byly vypočteny mezní hodnoty náloží při ražbě. Skutečné hodnoty deformačního a seismického ovlivnění při výstavbě budou zjišťovány systémem geomonitoringu. Rizikové oblasti v rámci budování obou ražených Střešovických tunelů jsou doloženy v Příloze č.11.1 předkládané dokumentace. V uvedeném mapovém podkladu v Příloze 11.1. se uvádí:

Veškeré práce budou provedeny dle platných předpisů a norem České republiky. Pro přehlednost je zjednodušené vysvětlení pojmů uvedeno níže:

- Zóna indukovaných účinků - konzervativně určená oblast, kde by teoreticky mohlo dojít ke vzniku škod na objektech nad tunelem. Objekty v této oblasti budou pasportizovány před výstavbou (předpoklad rok 2023), monitorovány během výstavby (předpoklad roky 2024 - 2028) a repasportizovány po výstavbě (předpoklad rok 2029). Investor, Správa Železnic se zavazuje k uhrazení veškerých škod, které v důsledku realizace předmětné stavby vzniknou. V této oblasti bude probíhat i monitoring hladin podzemních vod (předpoklad roky 2023 - 2029).
- Dle výše rizika je tato zóna dále rozdělena na kategorie A až D:

	Kategorie A - Reálné riziko estetického poškození budov a jiných objektů v zóně indukovaného ovlivnění. Správa Železnic provede detailní výpočet ovlivnění objektů ražbou tunelů, a pokud nutné, budou navržena dodatečná opatření pro zajištění objektů a minimalizaci rizik estetického poškození jako injektáže horninového masivu a podobně.
	Kategorie B - Možné riziko estetického poškození budov a jiných objektů v zóně indukovaného ovlivnění - Správa Železnic provede detailní výpočet ovlivnění objektů ražbou tunelů, a pokud nutné, budou navržena dodatečná opatření pro zajištění objektů a minimalizaci rizik estetického poškození jako injektáže horninového masivu a podobně.
	Kategorie C - Nízké riziko i estetického poškození budov a jiných objektů v zóně indukovaného ovlivnění. Obyvatelé těchto objektů si velmi pravděpodobně nevšimnou ražby nebo provozu tunelů.
	Kategorie D - Zanedbatelné riziko i estetického poškození budov a jiných objektů v zóně indukovaného ovlivnění. Obyvatelé těchto objektů si s největší pravděpodobností nevšimnou ražby nebo provozu tunelů.

Pasportizace objektů - jedná se o prokazatelné podrobné zjištění a zdokladování technického stavu objektů existujícího před zahájením stavby. Pasportizaci zajistí a náklady s tím související uhradí investor - Správa železnic. Pasportizace obsahuje zejména úplný podrobný soupis všech poškození, nedostatků a závad na exteriéru i interiéru stavby (deformace, trhliny, praskliny ve zdivu, omítce i malbě, poškozená či opadaná omítka, vlhkost zdiva, závady v otvírání oken a dveří aj.). Majitelé nemovitostí budou mít možnost vznést k této dokumentaci připomínky.

Repasportizace objektů - Po skončení výstavby investor - Správa Železnic zajistí a uhradí repasportizaci objektů, která bude provedena obdobným způsobem jako pasportizace. Součástí je i srovnání s původní pasportizací, které je podkladem pro řešení případné náhrady vzniklých škod, které budou posouzeny nezávislým soudním znalcem. Majitelé nemovitostí budou mít opět možnost vznést k této dokumentaci připomínky.

Z mapové přílohy, ve které jsou graficky znázorněna i památkově chráněná území, je patrné, že objekty, které jsou součástí památkově chráněných území, se nachází v oblastech nízkého až zanedbatelného rizika poškození; lze tedy konstatovat, že tyto objekty nebudou stavbou dotčeny.

Oznamovatel záměru respektuje následující podmínky pro další přípravu záměru, které jsou zpracovány v projektu a které jsou uvedeny v kapitole B.1.6:

- realizaci geomonitoringu bude zajišťovat nezávislá, odborně způsobilá organizace s potřebnými znalostmi v oboru inženýrské geologie, hydrogeologie, geotechniky, tunelářské praxe i metod měření; organizace přebírá odpovědnost za realizaci všech projektovaných



*měření a dodržení jejich parametrů, především časového postupu, přesnosti, vyhodnocení a zpřístupnění výsledků a jejich archivaci*

- *pro všechny povrchové objekty a významné inženýrské sítě, které se nacházejí v zóně možného deformačního ovlivnění (v zóně indukovaných účinků ražby) je nutné vypracovat pasportizaci objektů:*
  - *v konzervativně určené oblasti, kde by teoreticky mohlo dojít ke vzniku škod na objektech nad tunelem, budou objekty pasportizovány před výstavbou, monitorovány během výstavby a repasportizovány po výstavbě*
  - *v rámci pasportizace se bude jednat o prokazatelné podrobné zjištění a zdokumentování technického stavu objektů existujícího před zahájením stavby; pasportizaci zajistí a náklady s tím související uhradí investor - Správa železnic; pasportizace bude obsahovat zejména úplný podrobný soupis všech poškození, nedostatků a závad na exteriéru i interiéru stavby (deformace, trhliny, praskliny ve zdivu, omítce i malbě, poškozená či opadaná omítka, vlhkost zdiva, závady v otvírání oken a dveří aj.); majitelé nemovitostí budou mít možnost vznést k této dokumentaci připomínky; předpokladem je, že majitelé umožní vstup do nemovitosti, jinak nelze pasportizovat*
  - *po skončení výstavby investor - Správa železnic - zajistí a uhradí repasportizaci objektů, která bude provedena obdobným způsobem jako pasportizace; součástí bude i srovnání s původní pasportizací, které je podkladem pro řešení případné náhrady vzniklých škod, které budou posouzeny nezávislým soudním znalcem; majitelé nemovitostí budou mít opět možnost vznést k této dokumentaci připomínky*

Dále lze ve vztahu k problematice statiky odkázat na další části Přílohy č. 11.

Ve vztahu k vlivům na inženýrské sítě lze konstatovat, že navržená trasa je vedena v dostatečné hloubce vůči stávajícím inženýrským sítím. V rámci projektu budou v dalších stupních projekční přípravy blíže řešeny křížení s IS v ulici Svatovítská, což je věcí technického řešení záměru, nikoliv vlivů na životní prostředí.

Jak vyplývá z akustického posouzení Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo). Akustické posouzení – Hluk z provozu trati (EKOLA group, spol. s r.o., zak. č. 19.0420-01, 12/2021, aktualizace 06/2024), hygienické limity hluku z provozu železniční dopravy na dráhách jsou dodrženy ve všech kontrolních výpočtových bodech umístěných v nejbližších chráněných venkovních prostorech staveb.

Ze závěrů seismických měření v již realizovaném Ejpovickém tunelu (ARENAL, s.r.o., provedená 7. 7. 2020 a 11. 7. 2020), kde nebyla instalována žádná antivibrační opatření, lze konstatovat, že seismické účinky průjezdů vlaků nemohou při hloubkách tunelu několika desítek metrů poškodit objekty obytných budov ani neporuší historické stavby nacházející se za tunelem a ani se neprojeví hlukem pocitěným lidmi podle legislativních požadavků. Naměřené hodnoty amplitud rychlosti kmitání byly řádově 100x menší než kritické hodnoty těchto vibrací stanovené seismickými normami.

Plánované tunely nacházející se na posuzované modernizované trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo) mají obdobné vlastnosti z hlediska způsobu ražby, hloubky tunelu a geologického uspořádání, navíc budou dle projektové dokumentace vybaveny antivibračními opatřeními. Tato opatření se budou v dalších stupních projektové dokumentace dále zpřesňovat.

Pro ověření uvedených závěrů, z hlediska šíření vibrací v zóně ovlivnění navrhované železniční tunelové stavby, je v rámci předkládané dokumentace EIA v příloze 11.5. doloženo Posouzení šíření vibrací na zástavbu v zóně ovlivnění navrhované železniční stavby v úseku Praha – Dejvice (mimo) Praha – Veleslavín (mimo) ve variantě trasy

„Ražená JIH ÚVN“, zpracované Stavební fakultou VÚT Brno v září 2024. Závěry z tohoto posouzení jsou doloženy v dokumentaci EIA a jsou ve shodě s Posudkem ARENAL a studií vypracovanou Ing. J. Stěničkou.

Z výše uvedených důvodů lze konstatovat, že amplitudy rychlosti kmitání a tedy i seismické účinky průjezdů vlaků budou ještě nižší než v případě měření provedených u Ejpovického tunelu, kde bylo přitom prokázáno splnění legislativních požadavků. Lze tedy konstatovat, že bude nižší vliv na okolní zástavbu a především vliv na zdraví obyvatel.

Z pohledu kumulované zátěže platí hodnocení z posouzení akustické situace v etapě výstavby, ve které je uvedeno, že v letech 2016–2019 byla zpracována „Studie proveditelnosti Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna, doplnění 2016“. V rámci této studie proveditelnosti byl zpracován dopravní model pro roky 2030 a 2050 obsahující všechny předpokládané urbanistické a dopravní změny v řešeném území. Výhledový rok 2030 je blíže době realizace stavby, proto byl použit pro výpočet vlivů realizace stavby na silniční provoz na veřejné komunikační síti. Intenzity silniční dopravy pro výhledový rok 2030 bez severní části D0 Pražského okruhu jsou včetně údajů o nočních podílech uvedené v kapitole 5.2 na Obr. 3–Obr. 6 Akustického posouzení pro etapu výstavby. Z akustického posouzení dále vyplývá, že v okolí posuzovaného úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín dojde po realizaci záměru k významnému snížení intenzit osobní automobilové dopravy a přechodu přepravovaných osob k vlakové dopravě. Realizace záměru tak bude mít pozitivní vliv na snížení hluku z provozu silniční dopravy.

## **16) MUDr. Nechvátal vyjádření označené 2663**

### **a) Podstata:**

SŽDC nereaguje na občany předloženou variantu a STŘED a trvá na variantě JIH. Nejprve byla zadána projektovou dokumentací k trase JIH bez jakéhokoli předběžného posouzení její vhodnosti nebo alternativního řešení. Po oddělení tras JIH a STŘED jsou prý ve variantě JIH uvažovány pouze dva průzkumné vrty použité v předchozím odlišném návrhu varianty SEVER. Tyto vrty jsou vzdáleny od trasy JIH řádově v desítkách metrů což je v pražských geologických podmínkách nedostatečné. Slíb dalších průzkumů, když se rozhodne o variantě JIH řeší již jen stavbu, a ne její potencionální důsledky.

### **Reakce:**

Varianty STŘED a JIH ÚVN jsou v principu navrhovány trasy modifikacemi varianty JIH. Rozsah průzkumů je pro všechny posuzované varianty pro daný stupeň dostatečný pro to, aby se daly varianty vyhodnotit, a aby mohla být vybrána výsledná varianta vstupující do procesu EIA.

#### b) Podstata:

<sup>1</sup> SŽDC v dalším povoloacím procesu argumentovala tím, že trasu JIH již nelze měnit. Posudky, které nechal zpracovat zapsaný spolek dokazují, že varianta STŘED je vhodnější – eliminuje naprosto riziko propojení dvou zvodní a narušení celkové kapacity Královského vodovodu až 18,8 l/s do veřejné sítě, včetně potenciálního zdroje vody pro účely civilní obrany (viz práva ČGS str. 40 a str. 46) a v konečném důsledku i eliminuje případné vysychání podloží a v dlouhodobém horizontu poklesy zástavby.

#### Reakce:

SŽ před zahájením procesu EIA nechala zpracovat posudky (ČGS, Thewes, Brož) posuzující relevantní varianty a všechny posudky vyhodnotily varianty JIH a následné aktualizace posudků variantu JIH ÚVN jako nejvhodnější. Ovlivnění štol hradního (Královského) vodovodu je možné vyloučit vzhledem k trase a hloubce ražených tunelů. Varianty JIH, JIH ÚVN a STŘED jsou z pohledu rizika propojení zvodní shodné, toto riziko je minimalizováno zvolenou technologií ražby TBM.

#### c) Podstata:

<sup>1</sup> Takto nastavený schvalovací proces zcela v rozporu s legislativou vedl k výběru méně kvalitní trasy, která v důsledku v případě výstavby poškodí životní prostředí v dané oblasti. Varianta STŘED se jeví jako ekologičtější.

#### Reakce:

Ve vztahu k již uvedeným a i dále uvedeným konstatováním oznamovatele a zpracovatele projektu není patrné, na základě jakých podkladů lze označit „takto nastavený schvalovací proces zcela v rozporu s legislativou, který vede k výběru méně kvalitní trasy“.

V rámci projekční přípravy bylo posuzováno pět tunelových variant: HLOUBENÁ, Ražená SEVER, Ražená JIH, Ražená JIH ÚVN a Ražená STŘED. Dále byla řešena varianta povrchová dvoukolejná. Pro potřeby výběru varianty byly zpracovány odborné posudky.

Varianta vycházející z odborných studií je oznamovatelem předložena do procesu EIA. Není tedy patrné, v čem je proces „zcela v rozporu s legislativou“. Je rizikem oznamovatele, zda-li pro navrženou variantu získá souhlasné závazné stanovisko.

#### d) Podstata:

<sup>1</sup> Trasa podivuhodně obchází pozemky developera v ulici Nad Novým lesem, prý z důvodů jeho spolupráce se SŽDC a uvolnění jeho jiných pozemků pro stavební činnost během výstavby tunelu. Následkem toho vede trasa JIH pod ÚVN, a ne jako varianta STŘED pod Střešovickou ulicí a Ulicí Na Petřínách.

#### Reakce:

ÚVN vydala pro potřeby „Technicko-ekonomické studie podzemního vedení trati v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín“ vyjádření č. j. 4015/2016-ÚVN ze dne 17.5.2016.

Tato studie byla podkladem pro zadání zpracování DUR. Uvedená domněnka o spolupráci developera se SŽ není postavena na logické konstrukci možného ovlivnění vlastnických práv.

V rámci zpracování aktualizace dokumentace EIA proběhla úprava navrhované trasy do podoby varianty označené ražená JIH ÚVN. Na základě dohody Ministerstva obrany a Ministerstva dopravy byla provedena korekce trasy v lokalitě Ústřední vojenské nemocnice ve Střešovicích. Tato korekce spočívá v posunu trasy mimo objekty, v nichž probíhá onkologická léčba a výzkum s využitím protonových technologií a velmi senzitivních přístrojů, které jsou umístěny z důvodu zajištění ochrany v případě ohrožení našeho státu v podzemních prostorách. Touto dílčí úpravou trati tak bude vyloučen dopad provozu trati i výstavby na tyto extrémně citlivé přístroje.

e) Podstata:

Benefitem varianty STŘED ve srovnání s variantou JIH je to, že varianta STŘED je šetrnější k občanům variantou JIH dotčené oblasti Střešovic a Břevnova, vede pod méně zastavěnou oblastí a je méně rizikovější i pro životní prostředí včetně významných a narušujících hydrogeologických aspektů. Tunel v této lokalitě by mohl zásadně změnit distribuci a cirkulaci podzemních vod se všemi následky.

Reakce:

V hloubce větší než 50 m nedává trasování v intravilánu dle zastavěné, respektive nezastavěné oblasti smysl. Varianta JIH je trasována tak, aby byla zajištěná maximální hloubka trasy. Z pohledu geologických aspektů jsou varianty JIH a JIH ÚVN vhodnější. Hydrogeologické aspekty jsou pro varianty JIH, JIH ÚVN a STŘED srovnatelné.

f) Podstata:

Vedení trasy pod co nejméně obydlenou oblastí znamená u varianty JIH nad tunelem: 40 domů a u Střed nad tunelem 6 domů (z toho 3 hospodářských budov ÚVN), JIH v ochranném pásmu tunelu: 143 domů, Střed v ochranném pásmu tunelu: 91 domů znamená i řešení představující menší riziko pro životní prostředí a komfort bydlení. Střed eliminuje tedy riziko propojení zvodní a následného vysychání podloží s následnými poklesy budov v delším časovém horizontu. Eliminuje i vystavení občanů (vibracím v oblast nízkých frekvencí a ohrožení jejich zdraví) resp. ovlivněno může tak ovlivnit zdraví co nejméně občanů.

Reakce:

Viz předchozí reakce.

g) Podstata:

Řešení STŘED je prý navíc levnější v současnosti o min. 170 mil. Kč. Potřebné je posouzení vztahu mezi variantou JIH a Střed podle zásad politiky územního rozvoje České republiky.

### Reakce:

Smyslem procesu není hodnocení nákladů na řešení předkládaného záměru. Tedy ze strany zpracovatele dokumentace dále bez komentáře. Z pohledu politiky územního rozvoje byla vybrána nejvhodnější, resp. nejšetrnější varianta vůči životnímu prostředí při splnění stanovených cílů definovaných v ostatních strategických dokumentech. To je doloženo na základě zpracovaných posudků uvedených v přílohách EIA.

#### h) Podstata:

Varianta STŘED je šetrnější pro občany než varianta JIH a méně rizikovější i pro životní prostředí a komfort bydlení a zdraví lidí. Varianta Střed ovlivňuje svými důsledky menší počet občanů než varianta Jih (měl by to být i cíl územní politiky). Obě varianty JIH i STŘED pak nabízí pro Prahu i Kladno stejné benefity. Podle zásad politiky územního rozvoje ČR, se očekává, že se SZDC při podobnosti obou variant rozhodne v prospěch varianty STŘED, a nebude preferovat pouze technické řešení jednoho krátkého úseku zvládnutelného ražbou metodou TBM.

### Reakce:

Varianty JIH, JIH ÚVN a STŘED přináší stejné benefity. Z pohledu vlivů na zdraví jsou uvedené varianty shodné, varianta JIH ÚVN byla vybrána jako nejvhodnější na základě posouzení případných rizik při realizaci tunelové stavby a na základě podmínek ÚVN. Pro vyhodnocení a doložení výsledné varianty byly zpracovány odborné posudky, které jsou přílohou předložené dokumentace.

#### i) Podstata:

Nelze souhlasit s výstavbou větrací šachty tak, jak je navržena. Z důvodů rizika propojení zvodní a potencionální následky. Včetně možného porušení zákona 254/2001Sb, §5, §5a, §8 a zákona č.17/1992 Sb, o životním prostředí, ve znění zákona č 123/1998 Sb. protože následky mohou být naprosto nevratné. Při výstavbě o dané ploše odstřelů je nemožné zajistit nevzniknutí trhlin a propojení horizontů. Není uvedena technologie utěsnění ražby v souvislosti s prováděním a hloubkou odstřelů a jaký vliv odstřelů a následné otřesy na utěsněné mohou mít. Konstatují se pouze nějaké výpočty síly odstřelů bez garance zamezení jejich negativního vlivu.

### Reakce:

Pro hloubení šachty je použita technologie NRTM. Technická opatření proti propojení zvodní při průchodu šachty jílovcovým izolátorem existují a jsou v dokumentaci navržena formou horninových injektáží. Případné trhací práce lze minimalizovat použitím například skalních fréz. Návrh technického řešení bude upřesněn v dalším stupni projektové dokumentace na základě podrobného geotechnického průzkumu.

j) Podstata:

ŠZDC není schopna závazně garantovat dodržení hygienických limitů zvuku a vibrací a sama v posudcích uvádí, že u části obyvatel dojde k obtěžování nebo rušení obyvatel ve spánku. Jejich procento je prý stanoveno jen odhadem. Není garantováno omezení vlivu vibrací na zdraví lidí zejména v oblasti nízkých frekvencí kde antivibrační opatření nejsou efektivní.

Reakce:

Z akustického posouzení v etapě provozu vyplývá, že vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu železniční dopravy v zájmovém území se ve výhledovém stavu v roce 2030 v denní době pohybují od  $L_{Aeq,16h} < 30,0$  dB do  $L_{Aeq,16h} = 38,7$  dB a v noční době od  $L_{Aeq,8h} < 30,0$  dB do  $L_{Aeq,8h} = 32,0$  dB. Příslušné hygienické limity hluku z provozu železniční dopravy na dráhách jsou dodrženy ve všech kontrolních výpočtových bodech.

Měření realizované stavby Ejpovických tunelů, viz přílohu 11.3, bylo doloženo, že predikované hodnoty jsou dodrženy a že budoucí provoz splní hodnoty daných hygienických limitů.

Ze závěrů seismických měření v již realizovaném Ejpovickém tunelu (ARENAL, s.r.o., provedená 7. 7. 2020 a 11. 7. 2020), kde nebyla instalována žádná antivibrační opatření, lze konstatovat, že seismické účinky průjezdů vlaků nemohou při hloubkách tunelu několika desítek metrů poškodit objekty obytných budov ani neporuší historické stavby nacházející se za tunelem a ani se neprojeví hlukem pocitěným lidmi podle legislativních požadavků. Naměřené hodnoty amplitud rychlosti kmitání byly řádově 100x menší než kritické hodnoty těchto vibrací stanovené seismickými normami.

Plánované tunely nacházející se na posuzované modernizované trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo) mají obdobné vlastnosti z hlediska způsobu ražby, hloubky tunelu a geologického uspořádání, navíc budou dle projektové dokumentace vybaveny antivibračními opatřeními. Tato opatření se budou v dalších stupních projektové dokumentace dále zpřesňovat.

Z výše uvedených důvodů lze konstatovat, že amplitudy rychlosti kmitání a tedy i seismické účinky průjezdů vlaků budou ještě nižší než v případě měření provedených u Ejpovického tunelu, kde bylo přitom prokázáno splnění legislativních požadavků. Lze tedy konstatovat, že bude nižší vliv na okolní zástavbu a především vliv na zdraví obyvatel.

Součástí dokumentace je dále Příloha č. 11.4 – Posouzení vibroizolace v železničních tunelech na trati Dejvice – Veleslavín. Nejdůležitější část posudku vyústila do přehledu, který rozděluje posuzovaný úsek na dílčí úseky s ohledem na druh tunelu, hloubku tunelu pod povrchem, geologické složení podloží a zástavbu v okolí.

Pro ověření uvedených závěrů, z hlediska šíření vibrací v zóně ovlivnění navrhované železniční tunelové stavby, je v rámci předkládané dokumentace EIA v příloze 11.5. doloženo Posouzení šíření vibrací na zástavbu v zóně ovlivnění navrhované železniční stavby v úseku Praha – Dejvice (mimo) Praha – Veleslavín (mimo) ve variantě trasy „Ražená JIH ÚVN“, zpracované Stavební fakultou VÚT Brno v září 2024. Závěry z tohoto posouzení jsou doloženy v dokumentaci EIA a jsou ve shodě s Posudkem

ARENAL a studií vypracovanou Ing. J. Stěničkou.

Dokumentace k uvedené problematice uzavírá, že oznamovatel záměru respektuje následující podmínky pro další přípravu záměru, které jsou zapracovány v projektu a které jsou uvedeny v kapitole B.1.6:

- *z důvodu zajištění útlumu vibrací v rámci provozu budou v další projektové přípravě respektována následující doporučení, z kterých bude vycházeno, anebo budou případně aktualizována:*
  - *po provedení podrobného geotechnického průzkumu zpracovat a vyhodnotit podrobný model šíření vibrací a strukturálního hluku horninovým prostředím včetně posouzení přenosu vibrací konstrukcí tunelu a přenosu na vybrané referenční objekty stávající zástavby. Model šíření vibrací a strukturálního hluku kalibrovat na základě hodnot získaných měření v oblasti provozovaného Ejpovického tunelu.*
  - *na základě zjištěných údajů optimalizovat návrh antivibračních opatření v celém řešeném úseku stavby*
- *v rámci realizace stavby po dokončení ražby TBM provést měření reálného šíření vibrací z realizovaného tunelu a potvrdit, popř. revidovat, projektem navržené řešení. V tomto případě zpracovatel upozorňuje pravděpodobnou situaci, kdy bude útlum vibrací tak velký, že nebudou požadované údaje měřitelné, popř. budou splývat s hlukovým pozadím. Podrobný postup tohoto měření bude navržen v dalším stupni PD po provedení podrobného geotechnického průzkumu a vyhodnocení modelu šíření vibrací a strukturálního hluku*

#### k) Podstata:

ŠZDC neřeší riziko potencionálních poklesů domů v oblasti Andělky, které jsou v poklesové kotlině přímo nad tunelem, ale ve svahu terénu což představuje pro tyto domy zvýšené riziko postupného dlouhodobého poškození. Odvolává se pouze na případné pasportizace, což je z hlediska prevence škod na majetku lidí, jejich komfortu bydlení nedostatečné.

#### Reakce:

V této lokalitě je trasa v hloubce více než 75m, vzhledem k tomu nedojde k poškození domů.

#### l) Podstata:

ŠZDC neuvažuje v oblasti Ulice pod Hradbami kumulované působení vlivu povrchové dopravy (automobilová a tramvajová doprava), podzemní dopravy (tunel Blanka) a plánovaného tunelu varianty JIH/STŘED. V budoucnu se uvažuje o stavbě Okružního metra v úseku možných stanic „Malovanka – Vozovna Střešovice – Dejvická“ která může představovat další negativní potenciál kumulovaných staveb a povrchové dopravy v této oblasti.

#### Reakce:

Jak je patrné z posouzení akustické situace v etapě výstavby, v letech 2016–2019 byla zpracována „Studie proveditelnosti Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna, doplnění 2016“. V rámci této studie proveditelnosti byl zpracován dopravní model pro roky 2030 a 2050 obsahující všechny předpokládané urbanistické a dopravní změny v řešeném území. Výhledový rok 2030 je blíže době realizace stavby, proto byl použit pro výpočet vlivů realizace stavby na silniční provoz na veřejné komunikační síti.

Intenzity silniční dopravy pro výhledový rok 2030 bez severní části D0 Pražského okruhu jsou včetně údajů o nočních podílech uvedené v kapitole 5.2 na Obr. 3–Obr. 6 a v Tab. 8. Akustického posouzení pro etapu výstavby.

Z akustického posouzení dále vyplývá, že v okolí posuzovaného úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín dojde po realizaci záměru k významnému snížení intenzit osobní automobilové dopravy a přechodu přepravovaných osob k vlakové dopravě. Realizace záměru tak bude mít pozitivní vliv na snížení hluku z provozu silniční dopravy.

## **17) Martin Váňa vyjádření označené 2664/2641/1**

### **a) Podstata:**

Celé rozhodnutí je postaveno zejména na geologickém posudku (postaveném na několika málo zkušebních vrtech), kde výsledný rozdíl hodnocených variant JIH a STŘED je natolik malý, že pro následnou technickou proveditelnost nehraje žádnou roli (vzpomeňme jak SŽ několik let prosazovalo technicky mnohem náročnější variantu pod Ořechovkou).

### **Reakce:**

Bylo doloženo nadstandardní posouzení relevantních variant s jednoznačným doporučením výsledné varianty.

### **b) Podstata:**

Zmiňovaný posudek, nebyl zadán k vypracování nezávislé instituci Univerzitě Bochum, tak jak nás SŽ neustále uvádí záměrně všechny v omyl, ale fyzické osobě. Tato osoba je sice zaměstnancem této univerzity, ale univerzita samotná nemá s posudkem nic společného. Posudek lze tak těžko považovat za objektivní a SŽ si je toho dobře vědoma, proto se Univerzitou Bochum neustále ohání. I v podkladové dokumentaci k EIA je to takto označeno! Za posudek SŽ neplatila univerzita, ale fyzické osobě. Nelze tak vyloučit možné ovlivnění jak měl posudek vyznít.

### **Reakce:**

Zpracovatelem posudku byl Prof. Dr. Ing. Markus Thewes, který je vedoucím katedry tunelových a liniových staveb a stavebního managementu. Je jedním z největších odborníků na tunelové stavby v Evropě. To, že byla objednávka směřována přímo na fyzickou osobu a ne přes univerzitu, byla procesní záležitost urychlující smluvní proces.

### **c) Podstata:**

Existují oponentní posudky preferující variantu STŘED, která eliminuje naprosto riziko propojení dvou zvodní a narušení celkové kapacity Královského vodovodu až 18,8 l/s do veřejné sítě, včetně potencionálního zdroje vody pro účely civilní obrany (viz práva ČGS str. 40 a str. 46) a v konečném důsledku i eliminuje případné vysychání podloží a v dlouhodobém horizontu poklesy zástavby

### **Reakce:**

SŽ před zahájením procesu EIA nechala zpracovat posudky (ČGS, Thewes, Brož) posuzující relevantní varianty a všechny posudky vyhodnotily varianty JIH a JIH ÚVN jako nejvhodnější. Ovlivnění štol hradního (Královského) vodovodu je možné vyloučit vzhledem k trase a hloubce ražených tunelů. Varianty JIH, JIH ÚVN a STŘED jsou z pohledu rizika propojení zvodní shodné, toto riziko je minimalizováno zvolenou technologií ražby TBM.



#### d) Podstata:

Stávající posudky Správy železnic ve svém hodnocení tras nezahrnují **jiná mnohdy podstatnější kritéria**, a to socio-ekonomické, ekologické, zdravotní, právní aj., které by jednoznačně vyhodnotili variantu **STŘED** jako výrazně vhodnější

#### Reakce:

Pro potřeby zadání zpracování dokumentace EIA byly vlivy stavby na životní prostředí a technicko-ekonomické zhodnocení řešeny v rámci studie proveditelnosti „Železniční spojení Prahy, Letiště a Kladna“ z roku 2016-2019, ve které byly porovnány varianty povrchová, hloubená a ražená. Varianty SEVER, JIH, JIH ÚVN a STŘED (z pohledu podrobnosti studie proveditelnosti se jedná o jednu variantu RAŽENOU) byly dále vyhodnoceny v rámci posudků (ČGS, Thewes, Brož) a na základě kritérií realizovatelnosti stavby a míry rizika byla vybrána varianta JIH jako varianta výsledná, resp. nejvhodnější a dále na základě aktualizace posudků a požadavku ÚVN byla vybrána modifikovaná varianta JIH ÚVN.

#### e) Podstata:

Varianta **STŘED** je **občansky mnohem méně konfliktní** vedoucí většinu dané trasy pod pásem 2 silnic a tramvajovým pásem, tedy téměř pod žádnými domy. (ve variantě JIH jsou jich přímo či nepřímo dotčeny stovky)

Varianta JIH tedy zasahuje mnohem více lidí, domů, historických staveb, školu a žádný z posudků možná rizika stavby zcela nevyloučil.

#### Reakce:

V hloubce větší než 50 m nedává trasování v intravilánu dle zastavěné, respektive nezastavěné oblasti smysl. Varianta JIH, platí i pro variantu JIH ÚVN, je trasována tak, aby byla zajištěná maximální hloubka trasy a tím eliminovala rizika ovlivnění.

#### f) Podstata:

**Žádné z hodnocení nebralo v potaz jako hodnotící kritérium:**

- názor dotčených obyvatel / množství nesouhlasících s touto variantou
- dopady hluku, vibrací a s tím související nespavosti, psychické a jiné zdravotní problémy a rizika u postižených obyvatel
- významné snížení hodnoty poddolovaných nemovitostí na realitním trhu
- ekologické dopady – nemožnost výstavby tepelných čerpadel na zasažených pozemcích
- žaloby v řízeních a tím způsobené průtahy v realizaci
- nákladovost výstavby jednotlivých variant  
(varianta **STŘED** dle výpočtu Metroprojektu přinese úsporu až 150 mil. CZK. Varianta JIH tedy ze všech posuzovaných variant vychází jednoznačně jako nejdražší)
- rizika možných škod na nemovitostech

#### Reakce:

Vzhledem k vedení trasy v hloubce 50-80m v oblasti Střešovic jsou vlivy provozu na stávající zástavbu eliminovány. Varianta JIH, resp. její modifikace JIH ÚVN, je trasována tak, aby byla zajištěná maximální hloubka trasy, dále je zajištěn optimální návrh geometrické polohy koleje.

- V průběhu zpracování dokumentace probíhaly veřejné projednání a prezentace. Obecným problémem při trasování liniových staveb je nesouhlas obyvatel dotčených vybranou trasou. Platí, že obyvatelé v principu stavbu podporují, ale ne v blízkosti jejich domu.

- Zkušenost z realitního trhu naznačuje, že k žádnému ovlivnění hodnoty nemovitostí nedojde (např. není identifikován rozdíl cen nemovitostí umístěných nad tunelem metra v porovnání se vzdálenějšími objekty). Vzhledem k hloubce tunelu větší než 50m nebudou nemovitosti provozem železnice ovlivněny.
- Tepelná čerpadla mohou být nadále realizována. Limitována bude hloubka vrtu přímo nad tunelem.
- Viz první bod. Odporu některé ze skupin obyvatel se v zastavěném území nelze vyhnout.
- Náklady obou variant jsou v rámci přesnosti odhadu investičních nákladů srovnatelné. Varianta STŘED je sice kratší, ale na druhou stranu je více riziková z pohledu realizace tunelové stavby, což s sebou přináší zvýšené náklady na případná technologická opatření.
- Rizika během realizace jsou u obou variant minimalizována na přijatelnou úroveň. Navíc je navržena pasportizace potenciálně ovlivněných objektů před a po dokončení realizace stavby.

### g) Podstata:

Kdo byl účasten jediné veřejné diskusi se zástupci SŽ a Prahy 6 viděl, že **odpor proti variantě JIH je silný** a se stoupajícím pocitem bezmoci a frustrace občanů, kteří mají oprávněně pocit, že vše probíhá stylem o nás bez nás, bude dále sílit, a to do té doby, než **bude řádně vysvětleno proč** je varianta **STŘED** pro některé zástupce Prahy 6 a SŽ takový problém.

Celé to od počátku působí **netransparentně** a uvadí to v život mnohé spekulace o zákulisních praktikách, lukrativních pozemcích a developerských záměrech, kterým by vhodnější varianta **STŘED** nabourala plány. Je to jako s výběrovým řízením, kdy ně vždy ta nabídka co získá nejvíce bodů, je skutečně nejlepší, vždy záleží na kritériích, které se stanoví a posuzují. Podobné je to s variantou JIH, byla podpořena jen na základě technikálií, pravděpodobně poplatným lobbistickým tlakům a jiná podstatná ba podstatnější hlediska byla zcela opomenuta či kampaňovitě bagatelizována.

Pevně věřím, že posudek EIA, za kterým lze vždy vidět opravdové a nezávislé odborníky, může vnést do celé situace objektivní hledisko a dosavadní přístup SŽ a orgánů místní samosprávy zvrátit ve prospěch spravedlnosti a transparentnosti, tak jako se již mnohokrát stalo u jiných EIA posudků.

### Reakce:

Celé projednání je vedeno zcela otevřeně a veřejnost je seznámena s předloženým řešením. Varianta JIH, resp. její modifikace JIH ÚVN, je trasována tak, aby byla zajištěna maximální hloubka trasy a tím byl minimalizován vliv na řešené území.

## **18) Honzajkovi, Bádalová vyjádření označené 2665**

### Podstata:

Navržená trasa a s tím související stavba bude výrazně zatěžovat naše životní prostředí. Může také poškodit prameny spodních vod, čímž může dojít k porušení statiky našich domů.

I když navrhovaná varianta tunelu je plánována v hloubce, je možné, že budeme cítit otřesy způsobené provozem v tunelu.

Máme již velmi špatné zkušenosti se stavbou tunelu Blanka, který pod našimi domy vede. Stavba trvala 8 let. Náš dům v ulici Sibeliově se otrásal v základech, popraskaly stěny. Pohyby půdy patrně způsobily i velkou havárii vodovodního potrubí v Sibeliově ulici v roce 2011, voda z tohoto prasklého potrubí tryskala pod tlakem ven, roztrhala vozovku, protékla domy v ulici.

Tehdy byla opravena jen malá část tohoto vodovodního potrubí, cca 2 metry, není tedy vyloučené, že další stavba pod zemí způsobí havárii v neopravené části. I nyní se každou chvíli vozovka a chodníky propadají, v současné době je v naší ulici další havárie kanalizačního potrubí.

Po spuštění provozu tunelu Blanka dopravní hluk výrazně zhoršuje naše životní prostředí každý den. Uvažovalo se o několika variantách vytvoření protihlukových bariér, dosud se však vůbec nic nestalo.

### Reakce:

Varianta JIH, resp. její modifikace JIH ÚVN, je trasována tak, aby byla zajištěna maximální hloubka trasy a tím byl minimalizován vliv na řešené území. Rizika během realizace jsou u obou variant minimalizována na přijatelnou úroveň. Navíc je navržena pasportizace potenciálně ovlivněných objektů před a po dokončení realizace stavby.

Ze závěrů seismických měření v již realizovaném Ejpovickém tunelu (ARENAL, s.r.o., provedená 7. 7. 2020 a 11. 7. 2020), kde nebyla instalována žádná antivibrační opatření, lze konstatovat, že seismické účinky průjezdů vlaků nemohou při hloubkách tunelu několika desítek metrů poškodit objekty obytných budov ani neporuší historické stavby nacházející se za tunelem a ani se neprojeví hlukem pocítěným lidmi podle legislativních požadavků. Naměřené hodnoty amplitud rychlosti kmitání byly řádově 100x menší než kritické hodnoty těchto vibrací stanovené seismickými normami.

Plánované tunely nacházející se na posuzované modernizované trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo) mají obdobné vlastnosti z hlediska způsobu ražby, hloubky tunelu a geologického uspořádání, navíc budou dle projektové dokumentace vybaveny antivibračními opatřeními. Tato opatření se budou v dalších stupních projektové dokumentace dále zpřesňovat.

Pro ověření uvedených závěrů, z hlediska šíření vibrací v zóně ovlivnění navrhované železniční tunelové stavby, je v rámci předkládané dokumentace EIA v příloze 11.5. doloženo Posouzení šíření vibrací na zástavbu v zóně ovlivnění navrhované železniční stavby v úseku Praha – Dejvice (mimo) Praha – Veleslavín (mimo) ve variantě trasy „Ražená JIH ÚVN“, zpracované Stavební fakultou VÚT Brno v září 2024. Závěry z tohoto posouzení jsou doloženy v dokumentaci EIA a jsou ve shodě s Posudkem ARENAL a studií vypracovanou Ing. J. Stěničkou.

Z výše uvedených důvodů lze konstatovat, že amplitudy rychlosti kmitání a tedy i seismické účinky průjezdů vlaků budou ještě nižší než v případě měření provedených u Ejpovického tunelu, kde bylo přitom prokázáno splnění legislativních požadavků. Lze tedy konstatovat, že bude nižší vliv na okolní zástavbu a především vliv na zdraví obyvatel.

Protihluková opatření tunelu Blanka nejsou předmětem posuzovaného záměru.

## **19) Bouřilovi vyjádření označené 2666**

### a) Podstata:

Výstavba tunelové trasy ve variantě JIH povede k výraznému znehodnocení nemovitostí nacházejících se v oblasti plánované trasy.

### Reakce:

Varianta JIH, resp. její modifikace JIH ÚVN, je trasována tak, aby byla zajištěná maximální hloubka trasy a tím byl minimalizován vliv na řešené území. Zkušenost z realitního trhu naznačuje, že k žádnému ovlivnění hodnoty nemovitostí nedojde (např. není identifikován rozdíl cen nemovitostí umístěných nad tunelem metra v porovnání se vzdálenějšími objekty). Vzhledem k hloubce tunelu větší než 50m nebudou nemovitosti provozem železnice ovlivněny.

### b) Podstata:

V dané oblasti je nevhodné a nesourodé podloží. Jakákoliv stavba v něm, a to i ve větší hloubce, může mít vliv na horní vrstvy podloží a tím i přímý vliv na stavby na povrchu. Zásahem do horniny a provedením vrtů dojde k narušení ekosystému v kopci, a to zejména ve vztahu k podzemní vodě.

### Reakce:

Varianta JIH, resp. její modifikace JIH ÚVN, je trasována tak, aby byla zajištěná maximální hloubka trasy a tím byl minimalizován vliv na řešené území. Technologické postupy ražby podzemních děl v urbanizovaných oblastech doznaly za poslední čtyři dekády výrazných změn. Například nedávno dokončená stanice metra Petřiny byla vybudována v podobných inženýrskogeologických poměrech, jaké jsou předpokládány v zájmovém území, kdy tunel ze stanice metra prochází z křídových jílovců do podložních paleozoických břidlic, navíc s horším průmětem vedení trasy vůči propojení zvodní. A je všeobecně známo, že k žádným trvalým problémům nedošlo.

K narušení ekosystémů docházet nemůže.

### c) Podstata:

Nebyl proveden žádný dostatečně podrobný průzkum, který by mohl vyvrátit nebo alespoň zmírnit obavy o vliv na životní prostředí v předmětné lokalitě.

### Reakce:

V rámci stavby byl proveden předběžný geotechnický průzkum v souladu s požadavky danými pro daný stupeň projekční přípravy. Tento průzkum byl dále doplněn o rozšíření zkoumané lokality, geofyzikální měření a zpracování 3D geologického modelu.

### d) Podstata:

Z okolí mého bydliště, nacházejícího se přímo nad plánovanou trasou tunelu ve variantě JIH, jsou známy a doloženy případy, kdy provoz tunelového komplexu Blanka má výrazný negativní vliv na objekty nejen přímo nad tunelem, nýbrž i v jeho okolí, které praskají a trhají se, např. v ul. Pod Hradbami. Na příkladu tunelového komplexu Blanka pak lze názorně ilustrovat, že převedením dopravy do tunelu nedojde ke snížení ekologické zátěže, která v místě fakticky zůstane a navíc ještě zhorší ekologické podmínky a emise v okolí portálů tunelu, výdechů odvětrání a dalších technologických objektů.

### Reakce:

Ražené železniční tunely budou realizovány technologií TBM se zanedbatelnými dopady na povrchové objekty, tunel Blanka byl ve své části ražen metodou NRTM a v menší hloubce. Železniční doprava bude zcela převedena z povrchové trasy do tunelu. Významná část cestujících bude převedena z automobilové dopravy na ekologičtější železniční dopravu, čímž klesne dopravní zatížení řešeného území.

Ve vztahu k uváděným emisím v okolí portálů tunelů lze připomenout, že předmětem hodnocení je elektrifikovaná železniční trať; tedy poznámku k emisím lze označit jako irelevantní.

### e) Podstata:

Stavba, a hlavně následný provoz způsobí zvýšení hlukové zátěže i vibrací, o čemž svědčí informace rovněž zkušeností obyvatel oblasti na Petřinách, které souvisí se stavbou a provozem metra A, kdy se hluk a vibrace z provozu přenáší do bytových domů v okolí metra, a to i do vyšších pater. Tyto negativní vlivy se u nemovitostí nacházejících se v lokalitě plánovaného záměru již nyní významně projevují vzhledem k výstavbě a provozu linky metra A a tunelového komplexu Blanka. Je třeba brát v potaz, že se nadměrný hluk, chvění a vibrace budou šířit i do přilehlého okolí (nejen přímo nad plánovaným tunelem).

### Reakce:

Navržená varianta JIH ÚVN je v porovnání s povrchovým řešením výrazně šetrnější k životnímu prostředí a z pohledů vlivu provozu na obyvatelstvo.

Jak vyplývá z akustického posouzení Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo), Akustické posouzení – Hluk z provozu trati (EKOLA group, spol. s r.o., zak. č. 19.0420-01, 12/2021, aktualizace 06/2024), hygienické limity hluku z provozu železniční dopravy na dráhách jsou dodrženy ve všech kontrolních výpočtových bodech umístěných v nejbližších chráněných venkovních prostorech staveb.

Ze závěrů seismických měření v již realizovaném Ejpovickém tunelu (ARENAL, s.r.o., provedená 7. 7. 2020 a 11. 7. 2020), kde nebyla instalována žádná antivibrační opatření, lze konstatovat, že seismické účinky průjezdu vlaků nemohou při hloubkách tunelu několika desítek metrů poškodit objekty obytných budov ani neporuší historické stavby nacházející se za tunelem a ani se neprojeví hlukem pocíteným lidmi podle legislativních požadavků. Naměřené hodnoty amplitud rychlosti kmitání byly řádově 100x menší než kritické hodnoty těchto vibrací stanovené seismickými normami.

Plánované tunely nacházející se na posuzované modernizované trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo) mají obdobné vlastnosti z hlediska způsobu ražby, hloubky tunelu a geologického uspořádání, navíc budou dle projektové dokumentace vybaveny antivibračními opatřeními. Tato opatření se budou v dalších stupních projektové dokumentace dále zpřesňovat.

Pro ověření uvedených závěrů, z hlediska šíření vibrací v zóně ovlivnění navrhované železniční tunelové stavby, je v rámci předkládané dokumentace EIA v příloze 11.5. doloženo Posouzení šíření vibrací na zástavbu v zóně ovlivnění navrhované železniční stavby v úseku Praha – Dejvice (mimo) Praha – Veleslavín (mimo) ve variantě trasy „Ražená JIH ÚVN“, zpracované Stavební fakultou VÚT Brno v září 2024. Závěry z tohoto posouzení jsou doloženy v dokumentaci EIA a jsou ve shodě s Posudkem

ARENAL a studií vypracovanou Ing. J. Stěničkou.

Z výše uvedených důvodů lze konstatovat, že amplitudy rychlosti kmitání a tedy i seismické účinky průjezdů vlaků budou ještě nižší než v případě měření provedených u Ejpovického tunelu, kde bylo přitom prokázáno splnění legislativních požadavků. Lze tedy konstatovat, že bude nižší vliv na okolní zástavbu a především vliv na zdraví obyvatel.

f) Podstata:

Při stavební uzávěře v podobě zanesení trasy železničního tunelu do územního plánování bude obyvatelům příslušných nemovitostí znemožněno zřízení tepelných čerpadel spoléhajících na technologii hlubinných vrtů, a u stávajících může dojít k omezení jejich funkčnosti, či dokonce k poškození. Obyvatelé (vlastníci dotčených nemovitostí) budou nuceni nezávisle na své vůli a rozhodnutí setrvat u stávajících neekologických anebo neekonomických způsobů vytápění. Tato skutečnost je dalším z faktorů, které mají a budou mít vliv na hodnotu dotčených nemovitostí, jakož i na náklady spojené s jejich užíváním.

Reakce:

Stavební uzávěra nebude zavedena a možnost realizace tepelných čerpadel není vyloučena. V území nacházejícím se přímo nad tunely bude limitem maximální hloubka vrtu tak, aby nebylo ohroženo ostění tunelu.

**20) Ing. Justh  
vyjádření označené 2667**

a) Podstata:

SŽ odmítá reagovat na občany dotčené oblasti předloženou variantu STŘED a trvá na variantě JIH. SŽ nejprve zadala projektovou dokumentaci k trase JIH (stála cca 100 mil. Kč) bez jakéhokoli předběžného posouzení její vhodnosti nebo alternativního řešení. Po oddělení tras JIH a STŘED jsou ve variantě JIH uvažovány pouze dva průzkumné vrty použité v předchozím odlišném návrhu varianty SEVER. Tyto vrty jsou vzdáleny od trasy JIH řádově v desítkách metrů což je v pražských geologických podmínkách nedostatečné. Slib dalších průzkumu, když se rozhodne o variantě JIH řeší již jen stavbu, a ne její potencionální důsledky.

Reakce:

SŽ vynaložila finanční prostředky na zpracování průzkumů, studií, posudků a návrhu technického řešení v dostatečné podrobnosti pro navazující proces EIA a následné povolení stavby. Zadáním pro zpracování dokumentace byla „Technicko-ekonomická studie podzemního vedení trati v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín“ z roku 2016, ve které byla varianta ražená vybrána jako nejvhodnější řešení z pohledu vlivů stavby na životní prostředí a z pohledu stavebně-technické realizovatelnosti. Následně byla tato varianta rozpracována do podoby varianty ražené SEVER, JIH, a STŘED (doplněna na základě iniciativy Spolku) a modifikovaná trať JIH ÚVN. Jako nejvhodnější varianta byla vybrána varianta JIH ÚVN.

Rozsah průzkumů je pro všechny posuzované varianty pro daný stupeň dostatečný pro to, aby se daly varianty vyhodnotit, a aby mohla být vybrána výsledná varianta vstupující do procesu EIA.

#### b) Podstata:

ŠZ v dalším povolovacím procesu argumentovala tím, že trasu JIH již nelze měnit. Posudky, které nechal zpracovat spolek dokazují, že varianta STŘED je vhodnější – eliminuje naprosto riziko propojení dvou zvodní a narušení celkové kapacity Královského vodovodu až 18,8 l/s do veřejné sítě, včetně potencionálního zdroje vody pro účely civilní obrany (viz práva ČGS str. 40 a str. 46) a v konečném důsledku i eliminuje případné vysychání podloží a v dlouhodobém horizontu poklesy zástavby.

#### Reakce:

ŠZ před zahájením procesu EIA nechala zpracovat posudky (ČGS, Thewes, Brož) posuzující relevantní varianty a všechny posudky vyhodnotily varianty JIH a následně po aktualizaci posudků varianta JIH ÚVN jako nejvhodnější. Ovlivnění štol hradního (Královského) vodovodu je možné vyloučit vzhledem k trase a hloubce ražených tunelů. Varianty JIH, JIH ÚVN a STŘED jsou z pohledu rizika propojení zvodní shodné, toto riziko je minimalizováno zvolenou technologií ražby TBM.

#### c) Podstata:

Takto nastavený schvalovací proces zcela v rozporu s legislativou vedl k výběru méně kvalitní trasy, která v důsledku v případě výstavby poškodí životní prostředí v dané oblasti.

Přidáváme výpis nedávné facebookové korespondence manažera ŠZ zodpovědného za projekt stavby tunelů, ze které plyne, že hlavním důvodem je obava z dalších odpůrců a z toho explicitně plyne, že ŠZ preferuje variantu JIH bez ohledu na to, že varianta STŘED je ekologičtější. Diskutovat ŠZ chce pouze o variantě JIH.



David Ježek

**Karel Novakovič** Pouze jako osoba David Ježek jsem reagoval na nepravdivé komentáře paní Němcové. Doložil jsem to přílohami, které snad ukazují, kdo je mistr klamu. Více komentovat nechci, každý má právo na svůj názor, případně bojovat proti té či oné variantě. Jen jsem chtěl, aby tady zazněla fakta. Ve variantě Střed by se ozvala nová paní Němcová, v další variantě opět. Každá ražená varianta by měla své odpůrce v této lokalitě. To musí uzнат každý. Platí, že Správa železnic uvidí každého ráda a probere to za účasti odborníků s Vámi. Lidé na Praze 6 to hojně využívají. Hezký den všem 🙌

#### Reakce:

Ve vztahu k již uvedeným a i dále uvedeným konstatováním oznamovatele a zpracovatele projektu není patrné, na základě jakých podkladů lze označit „takto nastavený schvalovací proces zcela v rozporu s legislativou, který vede k výběru méně kvalitní trasy“.

V rámci projekční přípravy bylo posuzováno pět tunelových variant: HLOUBENÁ, Ražená SEVER, Ražená JIH, Ražená JIH ÚVN a Ražená STŘED. Dále byla řešena varianta povrchová dvoukolejná. Pro potřeby výběru varianty byly zpracovány odborné posudky.

Varianta vycházející z odborných studií je oznamovatelem předložena do procesu EIA. Není tedy patrné, v čem je proces „zcela v rozporu s legislativou“. Je rizikem oznamovatele, zda-li pro navrženou variantu získá souhlasné závazné stanovisko. Facebookovou diskuzi není možné pro proces EIA považovat za relevantní. Proces EIA poskytuje řadu příležitostí k uvedenému záměru vyslovit svůj názor. Varianta JIH byla vyhodnocena jako nejvhodnější pro další projekční přípravu.

**d) Podstata:**

Trasa záměrně obchází pozemky developera v ulici Nad Novým lesem, z důvodů jeho spolupráce se SŽ a uvolnění jeho jiných pozemků (v oblasti Veleslavínské teplárny) pro stavební činnost během výstavby tunelu. Následkem toho vede trasa JIH pod ÚVN, a ne jako varianta STŘED pod Střešovickou ulicí a Ulicí Na Petřínách.

**Reakce:**

Uvedená domněnka o spolupráci developera se SŽ není postavena na logické konstrukci možného ovlivnění vlastnických práv.

**e) Podstata:**

Benefitem varianty STŘED ve srovnání s variantou JIH je to, že varianta STŘED je šetrnější k občanům variantou JIH dotčené oblasti Střešovic a Břevnova, vede pod méně zastavěnou oblastí a je méně rizikovější i pro životní prostředí. Vedení trasy pod co nejméně obydlenou oblastí znamená – počty domů: JIH nad tunelem: 40, Střed nad tunelem 6 (z toho 3 hospod. bud. UVN), JIH v ochranném pásmu tunelu: 143, Střed v ochranném pásmu tunelu: 91 znamená i řešení představující menší riziko pro životní prostředí a komfort bydlení. Střed eliminuje tedy riziko propojení zvodní a následného vysychání podloží s následnými poklesy budov v delším časovém horizontu. Eliminuje i vystavení občanů (vibracím v oblast nízkých frekvencí a ohrožení jejich zdraví) resp. ovlivněno může tak ovlivnit zdraví co nejméně občanů.

**Reakce:**

Pro vyhodnocení a doložení výsledné varianty byly zpracovány odborné posudky, které jsou přílohou předložené dokumentace. Vzhledem k hloubce tunelů jsou varianty JIH, JIH ÚVN a STŘED z pohledu rozsahu ovlivněné zástavby nad tunelem a z pohledu rizika propojení zvodní shodné.

**f) Podstata:**

Řešení STŘED je levnější v současnosti o min. 170 mil. Kč

**Reakce:**

Smyslem procesu není hodnocení nákladů na řešení předkládaného záměru.



#### g) Podstata:

K posouzení vztahu mezi variantou JIH a Střed podle zásad politiky územního rozvoje České republiky.

Tvrdíme, že varianta STŘED je šetrnější pro občany než varianta JIH a méně rizikovější i pro životní prostředí a komfort bydlení a zdraví lidí. Varianta Střed ovlivňuje svými důsledky menší počet občanů než varianta Jih (měl by to být i cíl územní politiky). Obě varianty JIH i STŘED pak nabízí pro Prahu i Kladno stejné benefity. Podle zásad politiky územního rozvoje ČR, se očekává, že se ŠŽ při podobnosti obou variant rozhodne v prospěch varianty STŘED, a nebude preferovat pouze technické řešení jednoho krátkého úseku zvládnutelného ražbou metodou TBM.

#### Reakce:

Varianty JIH, JIH ÚVN a STŘED přináší stejné benefity. Z pohledu vlivů na zdraví jsou uvedené varianty shodné, varianta JIH ÚVN byla vybrána jako nejvhodnější na základě posouzení případných rizik při realizaci tunelové stavby a na základě požadavku ÚVN. Pro vyhodnocení a doložení výsledné varianty byly zpracovány odborné posudky, které jsou přílohou předložené dokumentace.

#### h) Podstata:

Nemůžeme souhlasit s výstavbou větrací šachty tak, jak je navržena. Viz. důvody uvedené krátce výše (riziko propojení zvodní a potencionální následky). Včetně možného porušení zákona 254/2001Sb, §5, §5a, §8 a zákona č.17/1992 Sb, o životním prostředí, ve znění zákona č 123/1998 Sb. protože následky mohou být naprosto nevratné. Při výstavbě o dané ploše odstřelů je nemožné zajistit nevzniknutí trhlin a propojení horizontů. Odmítáme technologii výstavby, která nás v podmiňovacím způsobu uvádí, že se nic nestane (viz. negativní příklad Strahovský tunel). Není uvedena technologie utěsnění ražby v souvislosti s prováděním a hloubkou odstřelů a jaký vliv odstřely a následné otřesy na utěsněné mohou mít. Konstatují se pouze nějaké výpočty síly odstřelu bez garance zamezení jejich negativního vlivu.

#### Reakce:

Pro hloubení šachty je použita technologie NRTM. Technická opatření proti propojení zvodní při průchodu šachty jílovcovým izolátorem existují a jsou v dokumentaci navržena formou horninových injektáží. Případné trhací práce lze minimalizovat použitím například skalních fréz. Návrh technického řešení bude upřesněn v dalším stupni projektové dokumentace na základě podrobného geotechnického průzkumu.

#### i) Podstata:

ŠŽ není schopna závazně garantovat dodržení hygienických limitů zvuku a vibrací a sama v posudcích uvádí, že u části obyvatel dojde k obtěžování nebo rušení obyvatel ve spánku. Jejich procento je prý stanoveno jen odhadem. Není garantováno omezení vlivu vibrací na zdraví lidí zejména v oblasti nízkých frekvencí kde antivibrační opatření nejsou efektivní.

#### Reakce:

Viz bod 11 i) této kapitoly.

Jak vyplývá z akustického posouzení Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo), Akustické posouzení – Hluk z provozu trati (EKOLA group, spol. s r.o., zak. č. 19.0420-01, 12/2021, aktualizace 06/2024), hygienické limity hluku

z provozu železniční dopravy na dráhách jsou dodrženy ve všech kontrolních výpočtových bodech umístěných v nejbližších chráněných venkovních prostorech staveb.

Součástí akustického posouzení je také analýza počtu obyvatel ovlivněných hlukem v 5dB pásmech. Z porovnání stavu po realizaci záměru s počáteční akustickou situací vyplývá ve všech hodnotících deskriptorech ( $L_d$ ,  $L_n$ ,  $L_{dn}$ ), že počet ovlivněných obyvatel ve vyšších 5dB pásmech je ve stavu po realizaci záměru výrazně nižší.

Ze závěrů seismických měření v již realizovaném Ejpvickém tunelu (ARENAL, s.r.o., provedená 7. 7. 2020 a 11. 7. 2020), kde nebyla instalována žádná antivibrační opatření, lze konstatovat, že seismické účinky průjezdů vlaků nemohou při hloubkách tunelu několika desítek metrů poškodit objekty obytných budov ani neporuší historické stavby nacházející se za tunelem a ani se neprojeví hlukem pocitěným lidmi podle legislativních požadavků. Naměřené hodnoty amplitud rychlosti kmitání byly řádově 100x menší než kritické hodnoty těchto vibrací stanovené seismickými normami.

Plánované tunely nacházející se na posuzované modernizované trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavin (mimo) mají obdobné vlastnosti z hlediska způsobu ražby, hloubky tunelu a geologického uspořádání, navíc budou dle projektové dokumentace vybaveny antivibračními opatřeními. Tato opatření se budou v dalších stupních projektové dokumentace dále zpřesňovat.

Pro ověření uvedených závěrů, z hlediska šíření vibrací v zóně ovlivnění navrhované železniční tunelové stavby, je v rámci předkládané dokumentace EIA v příloze 11.5. doloženo Posouzení šíření vibrací na zástavbu v zóně ovlivnění navrhované železniční stavby v úseku Praha – Dejvice (mimo) Praha – Veleslavin (mimo) ve variantě trasy „Ražená JIH ÚVN“, zpracované Stavební fakultou VÚT Brno v září 2024. Závěry z tohoto posouzení jsou doloženy v dokumentaci EIA a jsou ve shodě s Posudkem ARENAL a studií vypracovanou Ing. J. Stěničkou.

Z výše uvedených důvodů lze konstatovat, že amplitudy rychlosti kmitání a tedy i seismické účinky průjezdů vlaků budou ještě nižší než v případě měření provedených u Ejpvického tunelu, kde bylo přitom prokázáno splnění legislativních požadavků. Lze tedy konstatovat, že bude nižší vliv na okolní zástavbu a především vliv na zdraví obyvatel.

## **21) MgA. MA Mlynář vyjádření označené 2669**

### Podstata:

Vyjádření je totožné jako vyjádření pod bodem 19) této kapitoly.

### Reakce:

Viz bod 19) této kapitoly.

## **22) Balej vyjádření označené 2668**

### Podstata:

Vyjádření je totožné jako vyjádření pod bodem 20) této kapitoly.

## Reakce:

Viz bod 20) této kapitoly.

### **23) Mgr. Kočicová vyjádření označené 2670**

Jako spoluvlastník jednotky: **384/21**, způsob využití: byt, umístěné v budově č. p. 384, která stojí na pozemku parc. č. 602/4 je podáno následující vyjádření:

#### a) Podstata:

Hluk, prach a vibrace v průběhu realizace záměru a při provozu trati

Navrhovanou stavbou jsou dotčena vlastnická práva účastníka k jeho nemovitostem zejména v důsledku narušení pohody bydlení v těchto nemovitostech a zhoršením životního prostředí v jejich bezprostředním okolí, a to zejména v souvislosti s výstavbou záměru, kdy dojde k neúměrného zvýšení hluku, prašnosti a vibrací v celé přilehlé lokalitě.

## Reakce:

Součástí dokumentace EIA je vyhodnocení hlukové a imisní zátěže v etapě výstavby, jakož i posouzení vibrací (Přílohy č. 7, č. 9 a č.11).

Rozptylová studie je vypracována v souladu se zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění a vyhlášky č. 415/2012 Sb., o přípustné úrovni znečištění a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší, v platném znění pro NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, CO, benzen a benzo(a)pyren, které jsou emitovány z nového plošného a liniového zdroje znečišťování hygien. Rozptylová studie vychází ze Zásad organizace výstavby a je řešena pro dvě výpočtové oblasti a pro rozhodující roky z hlediska etapy výstavby.

Celkově lze konstatovat, že stavební činnost v řešené výpočtové oblasti při předpokládaných objemech hmot a zvolených přepravních trasách je možné z hlediska vlivů na ovzduší považovat za akceptovatelnou při dodržování všech opatření k omezení emisí a i s ohledem na významnost této veřejně prospěšné stavby.

Součástí dokumentace k záměru je i Akustické posouzení, které predikuje vlivy navrhovaného záměru na dotčená území, respektive na obyvatelstvo hlavního města Prahy z hlediska samotného provozu záměru a také v samostatném dokumentu z jeho výstavby.

V rámci fáze výstavby byl hodnocen hluk z činnosti stavebních strojů a hluk z provozu obslužné nákladní dopravy stavby na železniční trati a na veřejné komunikační síti.

Předkládané akustické posouzení prokázalo, že při dodržení skladby a nasazení nákladních vlaků obslužné dopravy stavby na železnici je v zájmovém území dodržena hygienický limit hluku z provozu dopravy na železničních dráhách, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu před 1. lednem 2001, 68/63 dB (den/noc). Po zahájení stavebních prací bude v provozu pouze obslužná doprava stavby po železnici, ostatní provoz bude na trati ukončen, proto nebyla posuzována kumulace obslužné dopravy stavby po železnici s ostatní železniční dopravou a obslužná železniční doprava stavby byla posouzena samostatně.

Akustické posouzení dále prokázalo, že hluk z provozu obslužné silniční nákladní dopravy stavby v kumulaci s ostatní dopravou na veřejné komunikační síti na příslušných trasách v nejbližších chráněných venkovních prostorech staveb nepřekračuje hodnoty příslušných hygienických limitů v denní době. V noční době nebude obslužná silniční doprava stavby na veřejné komunikační síti v provozu.

Hodnocení hluku ze stavební činnosti pro vybrané činnosti výstavby prokázalo, že v lokalitě Dejvice dochází v některých chráněných venkovních prostorech staveb při hloubení k překročení hygienického limitu 65 dB (den, 7–21 h). Řešením je zredukovat počet souběžně nasazených pracovních skupin, popřípadě zkrátit dobu činnosti bagrů (rypadel s bouracím kladivem) na 5 hodin denně. Obě možnosti by ovšem vedly k prodloužení příslušné fáze výstavby. Další možností je zažádat o časově omezené povolení dle § 31 zák. č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, po dobu příslušné etapy výstavby.

Je však nutné konstatovat, že uvedené výsledky odpovídají ZOV, který byl připraven pro účely dokumentace EIA. V dalších stupních projektové dokumentace může i vzhledem k plánované výstavbě navazujících úseků dojít k úpravě návrhu ZOV, na jehož základě dojde k aktualizaci výše uvedených výsledků akustického posouzení. Na základě aktualizovaných výsledků následně dojde k návrhu konkrétních opatření pro minimalizaci hluku ze stavební činnosti.

Současně je patrné, že vlivem modernizace železniční trati, která v posuzovaném úseku povede v tunelech, dochází v nejbližších chráněných venkovních prostorech staveb k výraznému zlepšení akustické situace z provozu železniční dopravy oproti počáteční akustické situaci. V okolí posuzovaného úseku jsou po modernizaci hygienické limity z provozu železniční dopravy dodrženy s velkou rezervou.

Vliv na dopravu po pozemních komunikacích není prakticky žádný, vlivem rušení železničních přejezdů na opuštěné původní trati bude provoz na pozemních komunikacích plynulejší, bez rozjíždění z dopravních kongescí daných v současnosti železničními přejezdy.

Vyhodnocen byl také hluk z provozu stacionárních zdrojů hluku (technologických objektů na odvětrávání tunelů ve výhledovém stavu). Hygienický limit z provozu stacionárních zdrojů hluku 50/40 dB (den/noc) je v zájmovém území výpočtově dodržen.

Trhací práce hodnotí dokumentace „Soubor vstupních hodnot pro trhací práce“. Úkolem bylo stanovení omezujících podmínek trhacích prací při výstavbě ražených tunelů. Omezující podmínky limitují rozsah provádění trhacích prací tak, aby jejich nepříznivý vliv na okolí byl co nejmenší a zároveň byly jejich možnosti plnohodnotně využity.

Trhací práce (nálože, časování) je nutné v prováděcí dokumentaci dimenzovat tak, aby byly splněny podmínky normy ČSN 73 0040 Zatížení stavebních objektů technickou seizmicitou a jejich odezva. Projektované hodnoty musí být ověřeny a případně korigovány seismickými měřeními. Velikosti mezních náloží respektují dynamickou odolnost staveb dle ČSN 73 0040 a ověřené výsledky z praxe. V návaznosti na navržené velikosti náloží lze tvrdit, že seismické vlivy na okolí budou omezeny na úroveň splňující obecné požadavky i s rezervou.

Pro návrh trhacích prací je třeba vyjít z navrženého souboru vstupních hodnot a nálože dimenzovat s přihlédnutím ke zvolené technologii, resp. postupu trhacích prací, členění figury, použité trhaviny, druhu a způsobu vystrojení, použité těžební techniky atd.; pro trhací práce při obrysu díla se doporučuje postupovat dle metodiky řízeného výlomu. Kontrola účinků trhacích prací by měla prokázat správnost předpokladů návrhu - ověřovací měření při zahájení trhacích prací, dále při změnách technologie trhacích prací a v případě stížností. Nejvhodnější formou je provedení úředních měření. Měření by měla být prováděna tak, aby bylo jednoznačně stanoveno zatížení jednotlivých objektů, případně dokumentován útlum seismického zatížení v okolí provádění trhacích prací. Pro ražbu tunelových propojek a hloubení větrací šachty se doporučují seismická měření a akustická měření.

Z hlediska seismického zatížení objektů nejbližší objekt zemního vodojemu okrajově zasahuje do zóny ovlivnění seismickými účinky v hladině rychlosti kmitání 20 mm/s a v jeho sousedství objekt povrchové zástavby č.p. 622 v Sibeliově ulici na parc. č. 34 v k.ú. Střešovice (provozní objekt vodojemu), který okrajově zasahuje do zóny 5 mm/s. Oba uvedené objekty se doporučuje zdokumentovat pasportizací. Vypočtené úrovně zatížení obou objektů, vodojem 21 mm/s a administrativní objekt 5,5 mm/s jsou pod 50% hodnotou jejich normové únosnosti, která činí 55 mm/s pro vodojem a 25 mm/s pro objekt.

Podrobný program měření bude znám ve chvíli zpracovávání realizační dokumentace, na základě výsledků stavebního řízení, tj. projednání s účastníky řízení.

#### b) Podstata:

Z dokumentace k záměru vyplývá, že trať se má v úseku, který sousedí s nemovitostmi vlastníka hloubit a nikoliv razit. Tento způsob výstavby je dle přesvědčení dotčené osoby velmi nešetrný ke všem obyvatelům blízkého okolí stavby, neboť hloubení, a nikoliv ražba tunelu pro trať sebou nese obrovské množství emisí při nejbližší okolí stavby. Dotčená osoba s tímto způsobem výstavby záměru stavebníka v předmětné lokalitě zásadně nesouhlasí.

#### Reakce:

Jak emise z ražby tunelů, tak i emise z hloubení tunelů jsou v rozptylové studii pro etapu výstavby zohledněny. Uvedená nemovitost je od místa hloubení tunelu Veleslavín vzdálena více než 100 m a nebude stavbou významně ovlivněna. Hloubení tunelu je dáno možností podélného sklonu trati a realizovatelností stavby, jinak řečeno ražba není v úseku mezi teplárnou Veleslavín a ulicí Veleslavínskou realizovatelná.

#### c) Podstata:

Dotčená osoba se dále obává narušení statiky budovy č.p. 384 v jejím spoluvlastnictví nacházející se na křižovatce ulic Na Hradním vodovodu a Pod novým lesem a stejně tak budov v ulici Nad Hradním potokem. Podloží v celé oblasti je tvořeno nestabilním pískovcem. Vibrace doprovázející hloubení tunelu mohou mít zásadní vliv na statiku zmíněných budov a v nejhorším případě mohou vést až k ohrožení života a zdraví jejich obyvatel.

#### Reakce:

Uvedená nemovitost je od místa hloubení tunelu Veleslavín vzdálena více než 100 m a nebude stavbou významně ovlivněna. Pro realizaci tunelů je zvolena technologie

ražby TBM v uzavřeném režimu, která je z pohledu provádění stavby optimální a minimalizuje nebo eliminuje případná rizika.

d) Podstata:

Dotčená osoba má důvodné obavy, že vzhledem k rozsahu záměru je nevyhnutelné, že nebudou splněny hygienické hlukové limity a limity povolených vibrací ve vnitřních a venkovních chráněných prostorech, jak při stavební činnosti při výstavbě, tak při následném provozu trati.

Reakce:

V etapě provozu budou limity hluku a vibrací plněny. Opatření ve vztahu k hlukové zátěži v etapě výstavby jsou popsány a hodnoceny v Příloze č. 7 dokumentace EIA.

Jak vyplývá z akustického posouzení Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo), Akustické posouzení – Hluk z provozu trati (EKOLA group, spol. s r.o., zak. č. 19.0420-01, 12/2021, aktualizace 06/2024), hygienické limity hluku z provozu železniční dopravy na dráhách jsou dodrženy ve všech kontrolních výpočtových bodech umístěných v nejbližších chráněných venkovních prostorech staveb.

Jak vyplývá z akustického posouzení Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo). Akustické posouzení – Hluk z etapy výstavby (EKOLA group, spol. s r.o., zak. č. 19.0420-01, 12/2021, aktualizace 06/2024), hygienické limity hluku ze stavební činnosti i hluku z provozu obslužné dopravy stavby na veřejné silniční síti jsou dodrženy ve všech kontrolních výpočtových bodech umístěných v nejbližších chráněných venkovních prostorech staveb. Co se týče hluku z provozu obslužné dopravy stavby na železnici, v dokumentu jsou popsána opatření pro dodržení příslušného hygienického limitu.

Ze závěrů seismických měření v již realizovaném Ejpovickém tunelu (ARENAL, s.r.o., provedená 7. 7. 2020 a 11. 7. 2020), kde nebyla instalována žádná antivibrační opatření, lze konstatovat, že seismické účinky průjezdů vlaků nemohou při hloubkách tunelu několika desítek metrů poškodit objekty obytných budov ani neporuší historické stavby nacházející se za tunelem a ani se neprojeví hlukem pocitěným lidmi podle legislativních požadavků. Naměřené hodnoty amplitud rychlosti kmitání byly řádově 100x menší než kritické hodnoty těchto vibrací stanovené seismickými normami.

Plánované tunely nacházející se na posuzované modernizované trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo) mají obdobné vlastnosti z hlediska způsobu ražby, hloubky tunelu a geologického uspořádání, navíc budou dle projektové dokumentace vybaveny antivibračními opatřeními. Tato opatření se budou v dalších stupních projektové dokumentace dále zpřesňovat.

Pro ověření uvedených závěrů, z hlediska šíření vibrací v zóně ovlivnění navrhované železniční tunelové stavby, je v rámci předkládané dokumentace EIA v příloze 11.5. doloženo Posouzení šíření vibrací na zástavbu v zóně ovlivnění navrhované železniční stavby v úseku Praha – Dejvice (mimo) Praha – Veleslavín (mimo) ve variantě trasy „Ražená JIH ÚVN“, zpracované Stavební fakultou VÚT Brno v září 2024. Závěry z tohoto posouzení jsou doloženy v dokumentaci EIA a jsou ve shodě s Posudkem

ARENAL a studií vypracovanou Ing. J. Stěničkou.

Z výše uvedených důvodů lze konstatovat, že amplitudy rychlosti kmitání a tedy i seismické účinky průjezdů vlaků budou ještě nižší než v případě měření provedených u Ejpovického tunelu, kde bylo přitom prokázáno splnění legislativních požadavků. Lze tedy konstatovat, že bude nižší vliv na okolní zástavbu a především vliv na zdraví obyvatel.

e) Podstata:

Se záměrem navíc přímo sousedí areál Veleslavínského záměčku, v němž jsou některé budovy již nyní v doslova žalostném stavu. Hloubení tunelu tak může představovat pomyslnou poslední kapku, která zpečetí osud některých, již nyní staticky velmi narušených budov ve zmíněném areálu.

Reakce:

Hloubení tunelu uvedenou nemovitost neohrozí, protože je vzdálena 180 m.

f) Podstata:

Chybějící dopravní napojení na křižovatku ulic Kladenská, Alžírská, V Předním Veleslavíně a U záměčku.

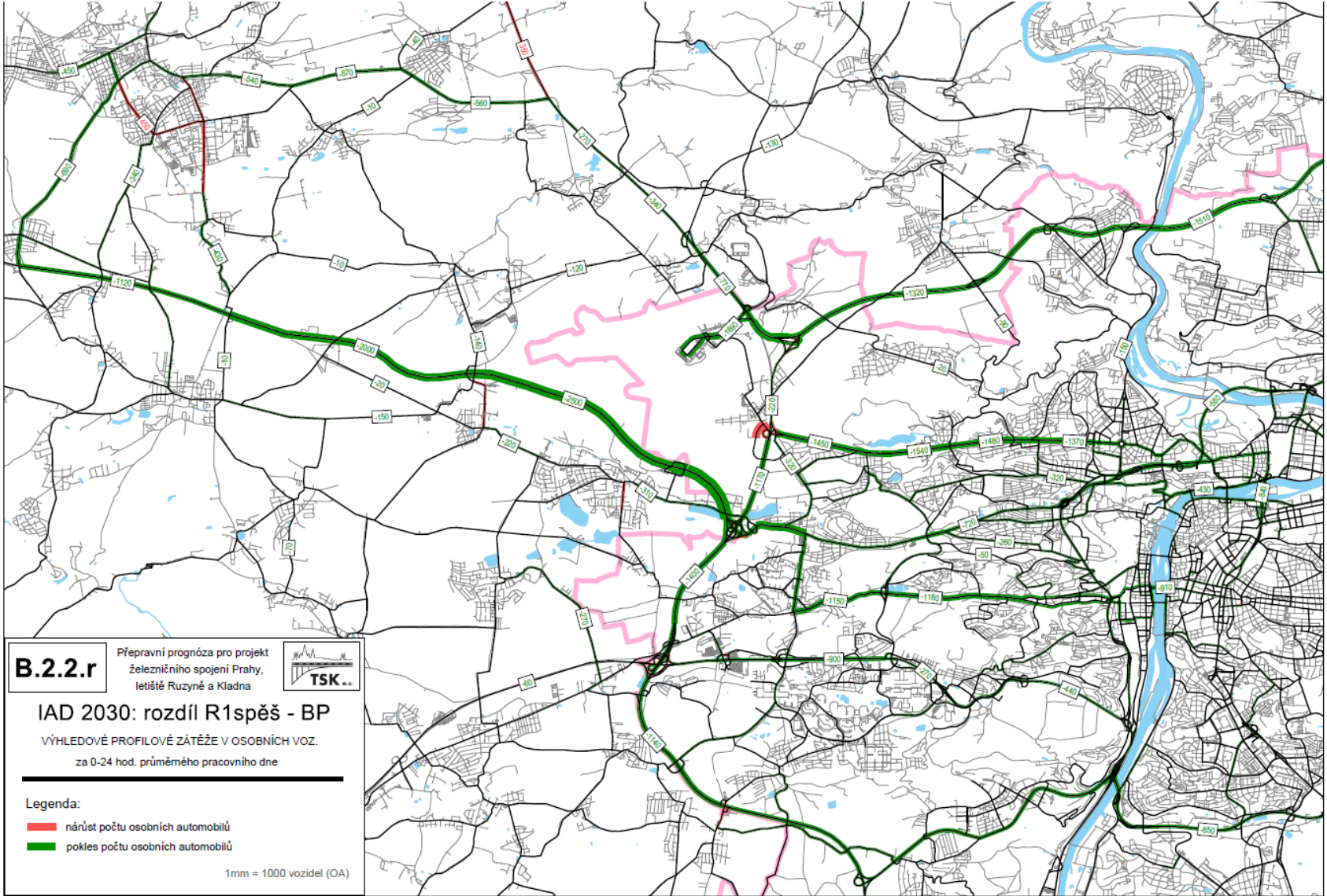
V současné době je širokou veřejností na denní bázi využívána možnost překonání stávající trati v úseku ulice U Záměčku a V Předním Veleslavíně. Již několik let zde existuje iniciativa místních obyvatel směřující k vybudování řádného přechodu tratě pro pěší ale ideálně i pro automobilovou dopravu, neboť nejbližší přejezd v ulici Veleslavínská je svou kapacitou a nevhodným napojením na autobusové nádraží Veleslavín zcela nevyhovující zvýšenému provozu v lokalitě.

V současné době probíhá řízení o umístění stavby v areálu staré teplárny. Projekt je označován jako Nový Veleslavín, konverze areálu staré teplárny. Tento developerský projekt počítá s vybudováním 109 nových jednotek. Lze tedy uvažovat minimálně o 200 vozidlech, která navýší stávající dopravu v lokalitě. Pokud by měl být projekt skutečně schválen tak, jak je nyní předkládán, veškerá dopravní obslužnost areálu Nový Veleslavín bude zajištěna ulicí Nad hradním potokem, což je ulice III. třídy, jejíž šířka ani neumožňuje, aby jí proti sobě projela plynule dvě osobní vozidla a jedinou komunikací pro všechny stávající i budoucí obyvatele lokality Veleslavína, která umožní příjezd na ulici Evropská, bude ulice Veleslavínská, což je vzhledem k nárůstu dopravy v souvislosti s projektem Nový Veleslavín naprosto nevyhovující.

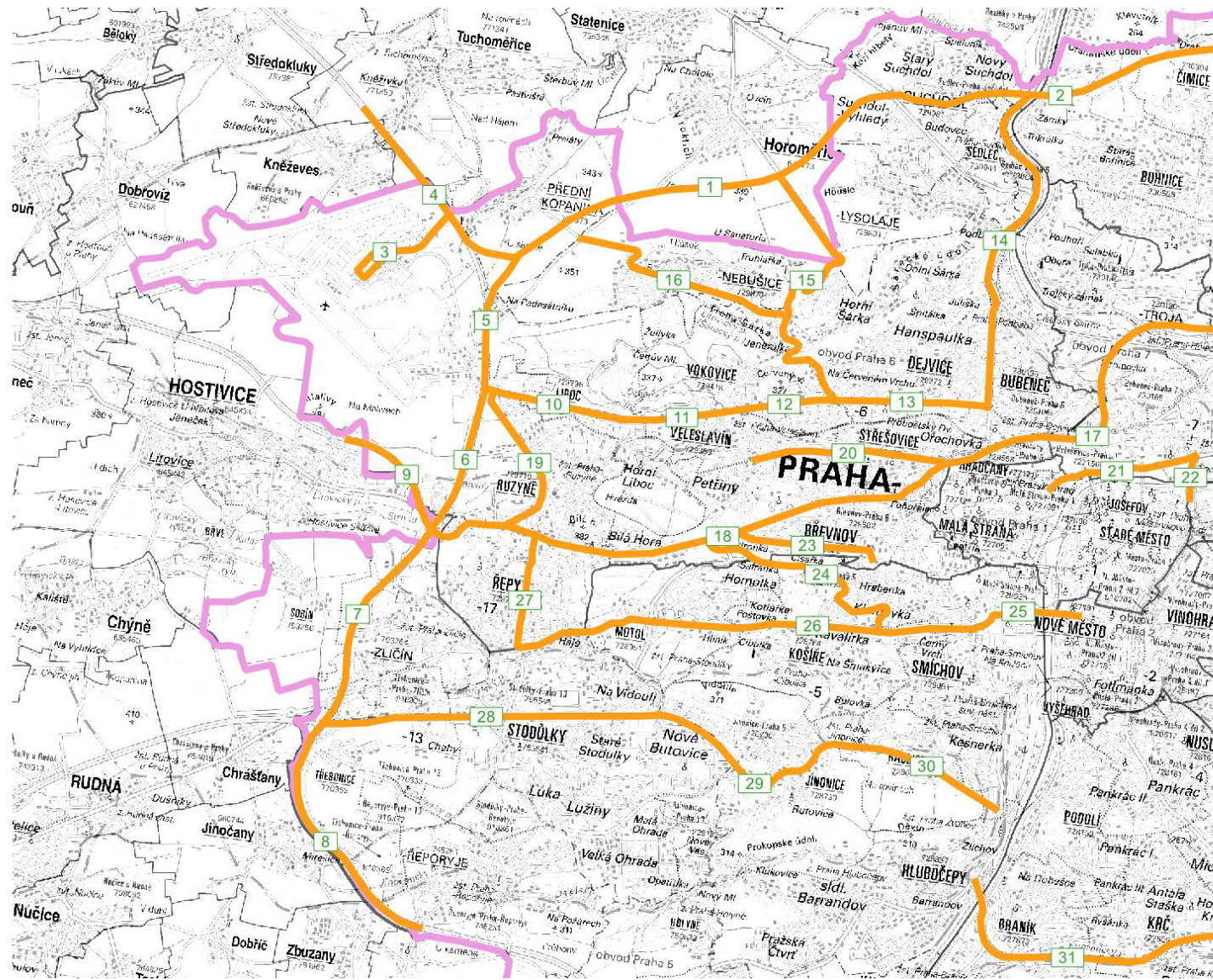
Reakce:

Výše uvedené potvrzuje potřebnost realizace hloubeného tunelu, díky němuž bude zajištěna úplná prostupnost území a bude umožněno nové propojení ulice U Záměčku s ulicemi Kladenská a Alžírská.

Z dále uvedeného rozdílového kartogramu intenzit individuální automobilové dopravy (IAD) vyplývá, že díky realizaci projektu dojde k převedení části cestujících na železnici a k úbytku IAD na území hlavního města Prahy. V hranicích hlavního města Prahy bylo celkem zvoleno 31 úseků komunikací dle uvedeného rozdílového kartogramu, na kterých bylo provedeno vyhodnocení emisí, které by nebyly produkovány, pokud bude záměr realizován v plném rozsahu a současně budou zrealizovány i nové komunikace, které jsou v hranicích hl. m. Prahy uvažovány.







- komunikace
- hranice hl. m. Prahy

g) Podstata:

Dotčená osoba upozorňuje na to, že v dokumentaci k záměru „Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) - Praha-Veleslavín (mimo)“ se s vybudováním přejezdu, který by propojil ulici U Zámečku s křižovatkou ulic Kladenská x Alžírská x V předním Veleslavíně nepočítá. Nepočítá s tím ani developerský projekt Nový Veleslavín (konverze areálu staré teplárny), o němž stavebník záměru předpokládá, že bude realizován dříve, než bude započato s hloubením tunelu pro předmětnou trať. Zřejmě není náhodou, že obě dokumentace se k tomuto problému staví tak, že přejezd by byl v tomto vhodný a že realizace jejich projektů umožní jeho budoucí výstavbu, avšak ani jeden ze stavebníků tento krok nehodlá učinit, což je pro stávající i budoucí obyvatele lokality naprosto zdrcující.

Reakce:

Řešená stavba navrhuje definitivní řešení železniční trati vedené v hloubeném tunelu. Správa železnic může v rámci investiční akce realizovat pouze tzv. vyvolané investice, tedy obnovu stávajícího stavu nebo odpovídající náhradu. Lze ovšem potvrdit, že nové propojení ulice U Zámečku s ulicemi Kladenská a Alžírská bude zahloubením železnice umožněno.

h) Podstata:

Dotčená osoba má za to, že je třeba připomenout si v této souvislosti jednání Komise územního rozvoje Městské části Praha 6, konkrétně ze dne 19. 12. 2017, kdy programem jednání byla i otázka vybudování areálu Nový Veleslavín a kdy bylo stanoveno, že KÚR souhlasí se záměrem stavebníka pouze za podmínky možnosti budoucího napojení areálu na křižovátku Kladenská - Alžírská. Následovalo jednání téhož orgánu dne 25.9.2018 (Zápis z jednání č. 9/2018), kde je k areálu Nový Veleslavín mimo jiné uvedeno toto: „Území bývalého areálu teplárny je ze severovýchodní strany lemováno železniční tratí, na jihu je definováno komunikací Nad hradním potokem. Na východě se nachází průmyslový komplex nové teplárny a západní hranice je tvořena parkem Veleslavínského zámečku. V širším kontextu by měl původně uzavřený brownfield nově propojit čtvrť starého Veleslavína s rezidenční čtvrtí podél Kladenské ulice....“. Z uvedeného je naprosto zřejmé, že i nezávislý orgán posuzující situaci v lokalitě dospěl k závěru, že výše popsání dopravní propojení je naprosto nezbytné.

Reakce:

Viz předchozí bod 23 f).

**24) MgA. Mlynářová  
vyjádření označené 2671**

Podstata:

Vyjádření shodné s bodem 19) této kapitoly.

Reakce:

Viz bod 19) této kapitoly.

## **25) Ing. arch. Filsak vyjádření označené 2673**

### Podstata:

Vyjádření shodné s bodem 19) této kapitoly.

### Reakce:

Viz bod 19) této kapitoly.

## **26) Balejová vyjádření označené 2674**

### a) Podstata:

SŽ odmítá reagovat na občany dotčené oblasti předloženou variantu STŘED a trvá na variantě JIH. SŽ nejprve zadala projektovou dokumentaci k trase JIH (stála cca 100 mil. Kč) bez jakéhokoli předběžného posouzení její vhodnosti nebo alternativního řešení. Po oddělení tras JIH a STŘED jsou ve variantě JIH uvažovány pouze dva průzkumné vrty použité v předchozím odlišném návrhu varianty SEVER. Tyto vrty jsou vzdáleny od trasy JIH řádově v desítkách metrů což je v pražských geologických podmínkách nedostatečné. Slib dalších průzkumu, když se rozhodne o variantě JIH řeší již jen stavbu, a ne její potencionální důsledky.

### Reakce:

SŽ vynaložila finanční prostředky na zpracování průzkumů, studií, posudků a návrhu technického řešení v dostatečné podrobnosti pro navazující proces EIA a následné povolení stavby. Zadáním pro zpracování dokumentace byla „Technicko-ekonomická studie podzemního vedení trati v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín“ z roku 2016, ve které byla varianta ražená vybrána jako nejvhodnější řešení z pohledu vlivů stavby na životní prostředí a z pohledu stavebně-technické realizovatelnosti. Následně byla tato varianta rozpracována do podoby varianty ražené SEVER, JIH, a STŘED (doplněna na základě iniciativy Spolku) a dále modifikované varianty JIH ÚVN.. Jako nejvhodnější varianta byla vybrána varianta JIH ÚVN.

Rozsah průzkumů je pro všechny posuzované varianty pro daný stupeň dostatečný pro to, aby se daly varianty vyhodnotit, a aby mohla být vybrána výsledná varianta vstupující do procesu EIA.

### Podstata:

SŽ v dalším povolovacím procesu argumentovala tím, že trasu JIH již nelze měnit. Posudky, které nechal zpracovat spolek dokazují, že varianta STŘED je vhodnější – eliminuje naprosto riziko propojení dvou zvodní a narušení celkové kapacity Královského vodovodu až 18,8 l/s do veřejné sítě, včetně potencionálního zdroje vody pro účely civilní obrany (viz práva ČGS) a v konečném důsledku i eliminuje případné vysychání podloží a v dlouhodobém horizontu poklesy zástavby.

### Reakce:

SŽ před zahájením procesu EIA nechala zpracovat posudky (ČGS, Thewes, Brož) posuzující relevantní varianty a všechny posudky vyhodnotily varianty JIH a po aktualizaci variantu JIH ÚVN jako nejvhodnější. Ovlivnění štol hradního (Královského) vodovodu je možné vyloučit vzhledem k trase a hloubce ražených tunelů. Varianty JIH, JIH ÚVN a STŘED jsou z pohledu rizika propojení zvodní shodné, toto riziko je minimalizováno zvolenou technologií ražby TBM.

#### b) Podstata:

Takto nastavený schvalovací proces zcela v rozporu s legislativou vedl k výběru méně kvalitní trasy, která v důsledku v případě výstavby poškodí životní prostředí v dané oblasti.

Přidáváme výpis nedávné facebookové korespondence manažera SŽ zodpovědného za projekt stavby tunelů, ze které plyne, že hlavním důvodem je obava z dalších odpůrců a z toho explicitně plyne, že SŽ preferuje variantu JIH bez ohledu na to, že varianta STŘED je ekologičtější. Diskutovat SŽ chce pouze o variantě JIH.

#### Reakce:

Ve vztahu k již uvedeným a i dále uvedeným konstatováním oznamovatele a zpracovatele projektu není patrné, na základě jakých podkladů lze označit „takto nastavený schvalovací proces zcela v rozporu s legislativou, který vede k výběru méně kvalitní trasy“.

V rámci projekční přípravy bylo posuzováno pět tunelových variant: HLOUBENÁ, Ražená SEVER, Ražená JIH, Ražená JIH ÚVN a Ražená STŘED.. Dále byla řešena varianta povrchová dvoukolejná. Pro potřeby výběru varianty byly zpracovány odborné posudky.

Varianta vycházející z odborných studií je oznamovatelem předložena do procesu EIA. Není tedy patrné, v čem je proces „zcela v rozporu s legislativou“. Je rizikem oznamovatele, zda-li pro navrženou variantu získá souhlasné závazné stanovisko.

Facebookovou diskuzi není možné pro proces EIA považovat za relevantní. Proces EIA poskytuje řadu příležitostí k uvedenému záměru vyslovit svůj názor. Varianta JIH ÚVN byla vyhodnocena jako nejvhodnější pro další projekční přípravu.

#### c) Podstata:

Trasa záměrně obchází pozemky developera v ulici Nad Novým lesem, z důvodů jeho spolupráce se SŽ a uvolnění jeho jiných pozemků (v oblasti Veleslavínské teplárny) pro stavební činnost během výstavby tunelu. Následkem toho vede trasa JIH pod ÚVN, a ne jako varianta STŘED pod Střešovickou ulicí a Ulicí Na Petřínách.

#### Reakce:

Uvedená domněnka o spolupráci developera se SŽ není postavena na logické konstrukci možného ovlivnění vlastnických práv.

Trasa varianty JIH ÚVN je v této části jasně definována limity stávající teplárny Veleslavín, optimální trasou z pohledu geometrické polohy koleje, ctí princip maximálního nadloží nad tunely a respektuje podmínky ÚVN.

#### d) Podstata:

Benefitem varianty STŘED ve srovnání s variantou JIH je to, že varianta STŘED je šetrnější k občanům variantou JIH dotčené oblasti Střešovic a Břevnova, vede pod méně zastavěnou oblastí a je méně rizikovější i pro životní prostředí. Vedení trasy pod co nejméně obydlenou oblastí znamená – počty domů: JIH nad tunelem: 40, STŘED nad tunelem 6 (z toho 3 hospod. bud. ÚVN), JIH v ochranném pásmu tunelu: 143, STŘED v ochranném pásmu tunelu: 91 znamená i řešení představující menší riziko pro životní prostředí a komfort bydlení. STŘED eliminuje tedy riziko propojení zvodní a následného vysychání podloží s následnými poklesy budov v delším časovém

horizontu. Eliminuje i vystavení občanů vibracím v oblasti nízkých frekvencí a ohrožení jejich zdraví, resp. může tak ovlivnit zdraví co nejméně občanů.

#### **Reakce:**

Pro vyhodnocení a doložení výsledné varianty byly zpracovány odborné posudky, které jsou přílohou předložené dokumentace. Vzhledem k hloubce tunelů jsou varianty JIH, JIH ÚVN a STŘED z pohledu rozsahu ovlivněné zástavby nad tunelem a z pohledu rizika propojení zvodní shodné.

#### e) **Podstata:**

Řešení STŘED je levnější v současnosti o min. 170 mil. Kč.

#### **Reakce:**

Smyslem procesu není hodnocení nákladů na řešení předkládaného záměru.

#### f) **Podstata:**

K posouzení vztahu mezi variantou JIH a STŘED podle zásad politiky územního rozvoje České republiky.

Tvrdíme, že varianta STŘED je šetrnější pro občany než varianta JIH a méně rizikovější i pro životní prostředí a komfort bydlení a zdraví lidí. Varianta STŘED ovlivňuje svými důsledky menší počet občanů než varianta JIH (měl by to být i cíl územní politiky). Obě varianty JIH i STŘED pak nabízí pro Prahu i Kladno stejné benefity. Podle zásad politiky územního rozvoje ČR, se očekává, že se SŽ při podobnosti obou variant rozhodne v prospěch varianty STŘED, a nebude preferovat pouze technické řešení jednoho krátkého úseku zvládnutelného ražbou metodou TBM.

#### **Reakce:**

Varianty JIH, JIH ÚVN a STŘED přináší stejné benefity. Z pohledu vlivů na zdraví jsou uvedené varianty shodné, varianta JIH ÚVN byla vybrána jako nejvhodnější na základě posouzení případných rizik při realizaci tunelové stavby a na základě podmínek ÚVN. Pro vyhodnocení a doložení výsledné varianty byly zpracovány odborné posudky, které jsou přílohou předložené dokumentace.

#### g) **Podstata:**

Nemůžeme souhlasit s výstavbou větrací šachty tak, jak je navržena. Viz důvody uvedené krátce výše (riziko propojení zvodní a potencionální následky). Včetně možného porušení zákona 254/2001Sb, §5, §5a, §8 a zákona č.17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění zákona č 123/1998 Sb. protože následky mohou být naprosto nevratné. Při výstavbě o dané ploše odstřelů je nemožné zajistit nevzniknutí trhlin a propojení horizontů. Odmítáme technologii výstavby, která nás v podmiňovacím způsobu uvádí, že se nic nestane (viz negativní příklad Strahovský tunel). Není uvedena technologie utěsnění ražby v souvislosti s prováděním a hloubkou odstřelů a jaký vliv odstřelů a následné otřesy na utěsněné mohou mít. Konstatují se pouze nějaké výpočty síly odstřelu bez garance zamezení jejich negativního vlivu.

#### **Reakce:**

Pro hloubení šachty je použita technologie NRTM. Technická opatření proti propojení zvodní při průchodu šachty jílovcovým izolátorem existují a jsou v dokumentaci navržena formou horninových injektáží. Případné trhací práce lze minimalizovat

použitím například skalních fréz. Návrh technického řešení bude upřesněn v dalším stupni projektové dokumentace na základě podrobného geotechnického průzkumu.

#### h) Podstata:

SŽ není schopna závazně garantovat dodržení hygienických limitů zvuku a vibrací a sama v posudcích uvádí, že u části obyvatel dojde k obtěžování nebo rušení obyvatel ve spánku. Jejich procento je prý stanoveno jen odhadem. Není garantováno omezení vlivu vibrací na zdraví lidí zejména v oblasti nízkých frekvencí, kde antivibrační opatření nejsou efektivní.

#### Reakce:

Z akustického posouzení v etapě provozu vyplývá, že vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu železniční dopravy v zájmovém území se ve výhledovém stavu v roce 2030 v denní době pohybují od  $L_{Aeq,16h} < 30,0$  dB do  $L_{Aeq,16h} = 38,7$  dB a v noční době od  $L_{Aeq,8h} < 30,0$  dB do  $L_{Aeq,8h} = 32,0$  dB.

Příslušné hygienické limity hluku z provozu železniční dopravy na dráhách jsou dodrženy ve všech kontrolních výpočtových bodech.

Měření realizované stavby Ejpvických tunelů, viz přílohu 11.3, bylo doloženo, že predikované hodnoty jsou dodrženy a že budoucí provoz splní hodnoty daných hygienických limitů.

Ze závěrů seismických měření v již realizovaném Ejpvickém tunelu (ARENAL, s.r.o., provedená 7. 7. 2020 a 11. 7. 2020), kde nebyla instalována žádná antivibrační opatření, lze konstatovat, že seismické účinky průjezdů vlaků nemohou při hloubkách tunelu několika desítek metrů poškodit objekty obytných budov ani neporuší historické stavby nacházející se za tunelem a ani se neprojeví hlukem pocítěným lidmi podle legislativních požadavků. Naměřené hodnoty amplitud rychlosti kmitání byly řádově 100x menší než kritické hodnoty těchto vibrací stanovené seismickými normami.

Plánované tunely nacházející se na posuzované modernizované trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo) mají obdobné vlastnosti z hlediska způsobu ražby, hloubky tunelu a geologického uspořádání, navíc budou dle projektové dokumentace vybaveny antivibračními opatřeními. Tato opatření se budou v dalších stupních projektové dokumentace dále zpřesňovat.

Z výše uvedených důvodů lze konstatovat, že amplitudy rychlosti kmitání a tedy i seismické účinky průjezdů vlaků budou ještě nižší než v případě měření provedených u Ejpvického tunelu, kde bylo přitom prokázáno splnění legislativních požadavků. Lze tedy konstatovat, že bude nižší vliv na okolní zástavbu a především vliv na zdraví obyvatel.

Součástí dokumentace je dále Příloha č.11.4 – Posouzení vibroizolace v železničních tunelech na trati Dejvice – Veleslavín. Nejdůležitější část posudku vyústila do přehledu, který rozděluje posuzovaný úsek na dílčí úseky s ohledem na druh tunelu, hloubku tunelu pod povrchem, geologické složení podloží a zástavbu v okolí.

Pro ověření uvedených závěrů, z hlediska šíření vibrací v zóně ovlivnění navrhované železniční tunelové stavby, je v rámci předkládané dokumentace EIA v příloze 11.5. doloženo Posouzení šíření vibrací na zástavbu v zóně ovlivnění navrhované železniční stavby v úseku Praha – Dejvice (mimo) Praha – Veleslavín (mimo) ve variantě trasy „Ražená JIH ÚVN“, zpracované Stavební fakultou VÚT Brno v září 2024. Závěry z tohoto posouzení jsou doloženy v dokumentaci EIA a jsou ve shodě s Posudkem

ARENAL a studií vypracovanou Ing. J. Stěničkou.

Dokumentace k uvedené problematice uzavírá, že oznamovatel záměru respektuje následující podmínky pro další přípravu záměru, které jsou zapracovány v projektu a které jsou uvedeny v kapitole B.1.6:

- *z důvodu zajištění útlumu vibrací v rámci provozu budou v další projektové přípravě respektována následující doporučení, z kterých bude vycházeno, anebo budou případně aktualizována:*
  - *po provedení podrobného geotechnického průzkumu zpracovat a vyhodnotit podrobný model šíření vibrací a strukturálního hluku horninovým prostředím včetně posouzení přenosu vibrací konstrukcí tunelu a přenosu na vybrané referenční objekty stávající zástavby. Model šíření vibrací a strukturálního hluku kalibrovat na základě hodnot získaných měření v oblasti provozovaného Ejpovického tunelu.*
  - *na základě zjištěných údajů optimalizovat návrh antivibračních opatření v celém řešeném úseku stavby*
- *v rámci realizace stavby po dokončení ražby TBM provést měření reálného šíření vibrací z realizovaného tunelu a potvrdit, popř. revidovat, projektem navržené řešení. V tomto případě zpracovatel upozorňuje pravděpodobnou situaci, kdy bude útlum vibrací tak velký, že nebudou požadované údaje měřitelné, popř. budou splývat s hlukovým pozadím. Podrobný postup tohoto měření bude navržen v dalším stupni PD po provedení podrobného geotechnického průzkumu a vyhodnocení modelu šíření vibrací a strukturálního hluku*

i) Podstata:

SŽ neřeší riziko potencionálních poklesů domů v oblasti Andělky, které jsou v poklesové kotlině přímo nad tunelem, ale ve svahu terénu což představuje pro tyto domy zvýšené riziko postupného dlouhodobého poškození. Odvolává se pouze na případné pasportizace, což je z hlediska prevence škod na majetku lidí a jejich komfortu bydlení nedostatečné.

Reakce:

V této lokalitě je trasa v hloubce více než 75 m, vzhledem k tomu nedojde k poškození domů.

j) Podstata:

SŽ neuvažuje v oblasti ulice Pod Hradbami kumulované působení vlivu povrchové dopravy (automobilová a tramvajová doprava), podzemní dopravy (tunel Blanka) a plánovaného tunelu varianty JIH/STŘED. V budoucnu se uvažuje o stavbě Okružního metra v úseku možných stanic „Malovanka – Vozovna Střešovice – Dejvická“ která může představovat další negativní potenciál kumulovaných staveb a povrchové dopravy v této oblasti.

Reakce:

Jak je patrné z posouzení akustické situace v etapě výstavby, v letech 2016–2019 byla zpracována „Studie proveditelnosti Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna, doplnění 2016“. V rámci této studie proveditelnosti byl zpracován dopravní model pro roky 2030 a 2050 obsahující všechny předpokládané urbanistické a dopravní změny v řešeném území. Výhledový rok 2030 je blíže době realizace stavby, proto byl použit pro výpočet vlivů realizace stavby na silniční provoz na veřejné komunikační síti.

Intenzity silniční dopravy pro výhledový rok 2030 bez severní části D0 Pražského okruhu jsou včetně údajů o nočních podílech uvedené v kapitole 5.2 na Obr. 3–Obr. 6 Akustického posouzení pro etapu výstavby.

Z akustického posouzení dále vyplývá, že v okolí posuzovaného úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín dojde po realizaci záměru k významnému snížení intenzit osobní automobilové dopravy a přechodu přepravovaných osob k vlakové dopravě. Realizace záměru tak bude mít pozitivní vliv na snížení hluku z provozu silniční dopravy.

k) Podstata:

Nesouhlasíme s navrhovaným masivním využitím těžké nákladní silniční dopravy v oblasti výstavby, (zejména okolí Hradčanská) která může vyústit až v kolaps dopravy na městské části Praha 6.

Reakce:

Jak je uvedeno v dokumentaci, požadavek na přepravu materiálu (vytěženého i nového stavebního) přednostně po železnici, je zakotven ve Stanovisku z předcházejícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Vzhledem k rozsahu tunelových staveb v úseku se jedná především o řešení odvozu vytěženého (vyrubaného) materiálu. Nutno však upozornit, že ani v jediném reálném případě modernizace se souběžně nelze vyhnout využití i těžké nákladní silniční dopravy.

Z možných a reálných stavebních postupů je navržen odvoz (po dobu kolejově funkčního propojení stávající jednokolejné trati) v úseku žst. Praha-Dejvice (včetně) – Praha-Veleslavín s pokračováním po dokončené modernizované dvoukolejné trati v úsecích Praha-Veleslavín - Praha-Ruzyně - Hostivice/Kladno až do místa možné vykládky (deponie k trvalému uložení). Jedná se o opuštěné či k rekultivaci určené lomy, respektive zařízení určené k nakládání s opady, která jsou kolejově nebo jinak vhodně napojená (např. přepravníkovými pásy).

Jak je uvedeno v dokumentaci, výběr komunikací byl veden požadavkem zvýšené ochrany okolního prostředí a vedení dopravy pro stavbu tak, aby využívala, již dnes dopravně zatížené a široké komunikace, vyhýbala se klidovým zónám, jak je to v městské zástavbě jenom možné a přitom zůstala reálně proveditelnou. Doprava pro stavbu a přístupy k trati jsou pro dodavatele mnohdy důležitější, než v dokumentaci vyhrazené plochy Zařízení stavenišť (v městské zástavbě jsou však i tyto plochy důležité neboť jejich větší vzdálenost od stavby zpětně navyšuje nároky na dopravu).

l) Podstata:

Nesouhlasíme s tím, že SŽ pokračuje ve stylu jednání a svém způsobu rozhodování tak, jak tomu bylo za bývalé vlády, kdy měla SŽ ve všem požehnání, resp. volnou ruku včetně privatizace občanů oblasti dotčené stavbou tunelů a bylo jí dovoleno zvolit řešení i na úkor životního prostředí.

Reakce:

Obsah vyjádření není zcela zřejmý, protože SŽ nemůže ovlivnit rozhodování na úkor životního prostředí, protože hodnocení velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je právě předmětem probíhajícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Co se týká stylu jednání tak SŽ celou dobu projekt veřejně diskutuje za spoluúčasti s MČ Praha 6 a MHMP.

Další části tohoto vyjádření se netýkají procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

m) Podstata:

V současnosti celá Česká republika, ale i Evropa a zbytek světa prochází energetickou krizí, kdy ceny za klasické zdroje energie raketově rostou, s přihlédnutím k aktuální míře inflace je tak pochopitelné, že spotřebitelé hledají alternativní zdroje, udržitelné,



ekologičtější i levnější. Příkladem mohou být tepelná čerpadla. Obyvatelům dotčených variantou JIH by tato možnost mohla být nenávratně odepřena. V plánované variantě JIH a stavební uzávěře pro dotčená území nám tak bude znemožněno zřídit ekologický zdroj energií, tepelných čerpadel, stávající pozbydou na efektivitě či úplné funkčnosti. Ve výsledku tak my, místní obyvatelé, budeme muset neustále používat drahé a neekologické zdroje energií.

### Reakce:

Možnost realizace tepelných čerpadel není vyloučena. V území nacházejícím se přímo nad tunely bude limitem maximální hloubka vrtu tak, aby nebylo ohroženo ostění tunelu.

#### n) Podstata:

Celková koncepce stavby, vedení železniční trati pod povrchem, nedává smysl. Existují varianty alternativní, méně rizikové, a také mnohonásobně levnější, s menším dopadem na životní prostředí. Jedná se například o prodloužení metra A ze stanic Nemocnice Motol či Nádraží Veleslavín přímo na letiště, prodloužení tramvajové linky ze sídliště Na Dědině či jen renovací stávající Buštěhradské dráhy. Všechny uvedené varianty jsou jednoznačně ekologičtější a finančně únosnější.

### Reakce:

Ve vztahu k celkové koncepci stavby lze uvést, že stavba je v souladu s následujícími dokumenty:

- ✓ Bílá kniha - Koncepce veřejné dopravy 2015 - 2020 s výhledem do roku 2030
- ✓ Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050
- ✓ Dopravní sektorové strategie
- ✓ Politika územního rozvoje
- ✓ Plán udržitelné mobility Prahy a okolí
- ✓ Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice
- ✓ Plán dopravní obslužnosti
  - Plán dopravní obslužnosti Středočeského kraje pro období 2021-2025
  - Dopravní plán hlavního města Prahy na roky 2021-2025

Podrobněji dále v kapitole B.I.5 dokumentace EIA.

Dále byla zpracována studie proveditelnosti železničního spojení Prahy, Letiště a Kladna, která byla zadáním pro další projekční přípravu.

## **27) PhDr. Roubalová, Ing. Roubal vyjádření označené 2675**

#### a) Podstata:

Chybné provedení koncepce může závažným způsobem narušit životní prostředí obyvatel dotčené oblasti a hodnotu jejich majetku. SŽ odmítá reagovat na občany dotčené oblasti předloženou variantu STŘED a trvá na variantě JIH, a to bez jakéhokoli předběžného posouzení její vhodnosti nebo alternativního řešení.

SŽ v dalším povolovacím procesu argumentovala tím, že trasu JIH již nelze měnit. Posudky, které nechal zpracovat Spolek za ochranu Střešovic a Břevnova, dokazují, že varianta STŘED je vhodnější.

### Reakce:

SŽ vynaložila finanční prostředky na zpracování průzkumů, studií, posudků a návrhu technického řešení v dostatečné podrobnosti pro navazující proces EIA a následné povolení stavby. Zadáním pro zpracování dokumentace byla „Technicko-ekonomická studie podzemního vedení trati v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín“ z roku 2016, ve které byla varianta ražená vybrána jako nejvhodnější řešení z pohledu vlivů stavby na životní prostředí a z pohledu stavebně-technické realizovatelnosti. Následně byla tato varianta rozpracována do podoby varianty ražené SEVER, JIH, a STŘED (doplněna na základě iniciativy Spolku) a dále modifikovaná varianta JIH ÚVN. Jako nejvhodnější varianta byla vybrána varianta JIH ÚVN.

Rozsah průzkumů je pro všechny posuzované varianty pro daný stupeň dostatečný pro to, aby se daly varianty vyhodnotit, a aby mohla být vybrána výsledná varianta vstupující do procesu EIA.

SŽ před zahájením procesu EIA nechala zpracovat posudky (ČGS, Thewes, Brož) posuzující relevantní varianty a všechny posudky vyhodnotily varianty JIH a následná aktualizace posudků variantu JIH ÚVN jako nejvhodnější. Ovlivnění štol hradního (Královského) vodovodu je možné vyloučit vzhledem k trase a hloubce ražených tunelů. Varianty JIH, JIH ÚVN a STŘED jsou z pohledu rizika propojení zvodní shodné, toto riziko je minimalizováno zvolenou technologií ražby TBM.

### b) Podstata:

Varianta STŘED je levnější v současnosti o min. 170 mil. Kč

### Reakce:

Smyslem procesu není hodnocení nákladů na řešení předkládaného záměru.

### c) Podstata:

Varianta STŘED ve srovnání s variantou JIH je šetrnější pro občany dotčené oblastí Střešovic a Břevnova (komfort bydlení a zdraví lidí). Občané vystaveni nepříznivým vlivům (vibracím v oblasti nízkých frekvencí) a tím i ohrožení jejich zdraví může být tak eliminováno pro co nejmenší počet lidí – obyvatel zdejší oblasti.

Varianta STŘED vede pod méně zastavěnou oblastí a je méně rizikovější i pro životní prostředí. Varianta STŘED eliminuje riziko propojení zvodní (hydraulicky jednotných a souvislých akumulací gravitačních podzemních vod v hornině) a následného vysychání podloží s následnými poklesy budov v delším časovém horizontu.

Protože varianta STŘED ovlivňuje svými negativními důsledky menší počet občanů než varianta JIH, měl by toto být i cíl územní politiky.

Obě varianty JIH i STŘED pak nabízejí pro Prahu i Kladno stejné benefity. Podle zásad politiky územního rozvoje ČR se očekává, že SŽ při podobnosti obou variant se rozhodne ve prospěch varianty STŘED, a nebude preferovat pouze technické řešení jednoho krátkého úseku zvládnutelného ražbou metodou TBM.

### Reakce:

Pro vyhodnocení a doložení výsledné varianty byly zpracovány odborné posudky, které jsou přílohou předložené dokumentace. Vzhledem k hloubce tunelů jsou varianty JIH a STŘED z pohledu rozsahu ovlivněné zástavby nad tunelem a z pohledu rizika propojení zvodní shodné.

Varianty JIH, JIH ÚVN a STŘED přináší stejné benefity. Z pohledu vlivů na zdraví jsou uvedené varianty shodné, varianta JIH ÚVN byla vybrána jako nejvhodnější na základě posouzení případných rizik při realizaci tunelové stavby a na základě podmínek ÚVN. Pro vyhodnocení a doložení výsledné varianty byly zpracovány odborné posudky, které jsou přílohou předložené dokumentace.

d) Podstata:

Trasa JIH záměrně obchází pozemky developera v ulici Nad Novým lesem, z důvodů jeho spolupráce se SŽ, a uvolnění jeho jiných pozemků (v oblasti Veleslavínské teplárny) pro stavební činnost během výstavby tunelu. Následkem toho vede trasa JIH pod ÚVN, nikoliv tedy jako varianta STRED pod Střešovickou ulicí a ulicí Na Petřinách.

Reakce:

Uvedená domněnka o spolupráci developera se SŽ není postavena na logické konstrukci možného ovlivnění vlastnických práv.

Trasa varianty JIH ÚVN je v této části jasně definována limity stávající teplárny Veleslavín, optimální trasou z pohledu geometrické polohy koleje, ctí princip maximálního nadloží nad tunely a respektuje podmínky ÚVN.

e) Podstata:

Nemůžeme souhlasit s výstavbou větrací šachty tak, jak je navržena. (Důvody uvedené krátce: následky mohou být naprosto nevratné. Při výstavbě o dané ploše odstřelů je nemožné zajistit nevzniknutí trhlin a propojení horizontů. Odmítáme technologii výstavby, která nás v podmiňovacím způsobu uvádí, že se nic nestane /viz. negativní příklad Strahovský tunel/. Není uvedena technologie utěsnění ražby v souvislosti s prováděním a hloubkou odstřelů ani jaký vliv odstřelů a následné otřesy na utěsněné mohou mít. Konstatují se pouze nějaké výpočty síly odstřelů bez garance zamezení jejich negativního vlivu.)

Reakce:

Pro hloubení šachty je použita technologie NRTM. Technická opatření proti propojení zvodní při průchodu šachty jílovcovým izolátorem existují a jsou v dokumentaci navržena formou horninových injektáží. Případné trhací práce lze minimalizovat použitím například skalních fréz. Návrh technického řešení bude upřesněn v dalším stupni projektové dokumentace na základě podrobného geotechnického průzkumu.

f) Podstata:

SŽ není schopna závazně garantovat dodržení limitů zvuku a vibrací a sama v posudcích uvádí, že u části obyvatel dojde k obtěžování nebo rušení obyvatel ve spánku. Jejich procento je prý stanoveno jen odhadem. Není garantováno omezení vlivu vibrací na zdraví lidí zejména v oblasti nízkých frekvencí, kde antivibrační opatření nejsou efektivní.

Reakce:

Viz bod 11 i) této kapitoly.

Jak vyplývá z akustického posouzení Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo), Akustické posouzení – Hluk z provozu trati (EKOLA group, spol. s r.o., zak. č. 19.0420-01, 12/2021, aktualizace 06/2024), hygienické limity hluku z provozu železniční dopravy na dráhách jsou dodrženy ve všech kontrolních

výpočtových bodech umístěných v nejbližších chráněných venkovních prostorech staveb.

Ze závěrů seismických měření v již realizovaném Ejpovickém tunelu (ARENAL, s.r.o., provedená 7. 7. 2020 a 11. 7. 2020), kde nebyla instalována žádná antivibrační opatření, lze konstatovat, že seismické účinky průjezdů vlaků nemohou při hloubkách tunelu několika desítek metrů poškodit objekty obytných budov ani neporuší historické stavby nacházející se za tunelem a ani se neprojeví hlukem pocitěným lidmi podle legislativních požadavků. Naměřené hodnoty amplitud rychlosti kmitání byly řádově 100x menší než kritické hodnoty těchto vibrací stanovené seismickými normami.

Plánované tunely nacházející se na posuzované modernizované trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo) mají obdobné vlastnosti z hlediska způsobu ražby, hloubky tunelu a geologického uspořádání, navíc budou dle projektové dokumentace vybaveny antivibračními opatřeními. Tato opatření se budou v dalších stupních projektové dokumentace dále zpřesňovat.

Pro ověření uvedených závěrů, z hlediska šíření vibrací v zóně ovlivnění navrhované železniční tunelové stavby, je v rámci předkládané dokumentace EIA v příloze 11.5. doloženo Posouzení šíření vibrací na zástavbu v zóně ovlivnění navrhované železniční stavby v úseku Praha – Dejvice (mimo) Praha – Veleslavín (mimo) ve variantě trasy „Ražená JIH ÚVN“, zpracované Stavební fakultou VÚT Brno v září 2024. Závěry z tohoto posouzení jsou doloženy v dokumentaci EIA a jsou ve shodě s Posudkem ARENAL a studií vypracovanou Ing. J. Stěničkou.

g) Podstata:

SŽ neřeší riziko potencionálních poklesů domů v oblasti Andělky, které jsou v poklesové kotlině přímo nad tunelem, ale ve svahu terénu, což představuje pro tyto domy zvýšené riziko postupného dlouhodobého poškození. Odvolává se pouze na případné pasportizace, což je z hlediska prevence škod na majetku lidí, jejich komfortu bydlení, nedostatečné.

Reakce:

V této lokalitě je trasa v hloubce více než 75 m, vzhledem k tomu nedojde k poškození domů.

h) Podstata:

SŽ neuvažuje v oblasti Ulice pod Hradbami kumulované působení vlivu povrchové dopravy (automobilová a tramvajová doprava), podzemní dopravy (tunel Blanka) a plánovaného tunelu varianty JIH/STŘED. V budoucnu se uvažuje o stavbě Okružního metra v úseku možných stanic „Malovanka – Vozovna Střešovice – Dejvická“ která může představovat další negativní potenciál kumulovaných staveb a povrchové dopravy v této oblasti.

Reakce:

Jak je patrné z posouzení akustické situace v etapě výstavby, v letech 2016–2019 byla zpracována „Studie proveditelnosti Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna, doplnění 2016“. V rámci této studie proveditelnosti byl zpracován dopravní model pro roky 2030 a 2050 obsahující všechny předpokládané urbanistické a dopravní změny v řešeném území. Výhledový rok 2030 je blíže době realizace stavby, proto byl použit pro výpočet vlivů realizace stavby na silniční provoz na veřejné komunikační síti.

Intenzity silniční dopravy pro výhledový rok 2030 bez severní části D0 Pražského okruhu jsou včetně údajů o nočních podílech uvedené v kapitole 5.2 na Obr. 3–Obr. 6 a v Tab. 8. Akustického posouzení pro etapu výstavby.

Z akustického posouzení dále vyplývá, že v okolí posuzovaného úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín dojde po realizaci záměru k významnému snížení intenzit osobní automobilové dopravy a přechodu přepravovaných osob k vlakové dopravě. Realizace záměru tak bude mít pozitivní vliv na snížení hluku z provozu silniční dopravy.

i) Podstata:

Nelze souhlasit s tím, že SŽ pokračuje ve svém stylu jednání a způsobu rozhodování z dřívějších dob, kdy SŽ měla ve všem volnou ruku včetně privatizace a bylo jí dovoleno volit řešení i na úkor životního prostředí.

Reakce:

Obsah vyjádření není zcela zřejmý, protože SŽ nemůže ovlivnit rozhodování na úkor životního prostředí, protože hodnocení velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je právě předmětem probíhajícího procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Co se týká stylu jednání tak SŽ celou dobu projekt veřejně diskutuje za spoluúčasti s MČ Praha 6 a MHMP.

Další části tohoto vyjádření se netýkají procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

**28) MUDr. Šubrt  
vyjádření označené 2676**

a) Podstata:

Jsem vlastníkem části nemovitosti, U první baterie 2./796, v Praze 6. Současně plánovaná změna trati pod Střešovicemi je umístěna přímo pod touto nemovitostí. Musím konstatovat, že jsem velmi překvapen, že nakonec SŽ navrhuje toto velmi náročné řešení, ale to je rozhodnutí politické. S tím má být zhodnocen vliv na okolí stavby. Považuji toto řešení za velmi rizikové a pro celou oblast pod kterou prochází za velmi nebezpečné

Reakce:

Záměr v navrhovaném řešení je podrobován standardnímu procesu posuzování vlivů na životní prostředí, a proto zpracovatel dokumentace ponechává názor vyjadřovatele o „politickém rozhodnutí“ bez komentáře.

b) Podstata:

Je nepochopitelné, že SŽ stále prosazuje variantu, která je dražší, pro podzemní vody a podloží nebezpečnější a ohrožuje daleko větší počet nemovitostí na povrchu, majitelé několika stovek dotčených nemovitostí nejsou doposud bráni jako validní partner pro jednání, z těchto důvodů jednoznačně požadují, aby byly zváženy tyto okolnosti:

- Návrh neřeší riziko potencionálních poklesů domů a změn v podzemních vodách jak při výstavbě, tak při následném provozu
- Návrh negarantuje dodržení hygienických limitů zvuku
- Jiné návrhy sice pravděpodobně nevyhovují některým developerským projektům v oblasti, ale jsou nejen úspornější ekonomicky, ale jsou i šetrnější jak k současné zástavbě, k rizikům hluku a rizikům posunu podloží.

## Reakce:

Ve vztahu k uvedeným vlivům lze odkázat na vypořádání vyjádření pod bodem 15) této kapitoly.

Ve vztahu k hygienickým limitům hluku a vibrací lze odkázat na vypořádání pod bodem 10 b), respektive 11 i) této přílohy.

Jak vyplývá z akustického posouzení Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo), Akustické posouzení – Hluk z provozu trati (EKOLA group, spol. s r.o., zak. č. 19.0420-01, 12/2021, aktualizace 06/2024), hygienické limity hluku z provozu železniční dopravy na dráhách jsou dodrženy ve všech kontrolních výpočtových bodech umístěných v nejbližších chráněných venkovních prostorech staveb. Jak vyplývá z akustického posouzení Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo). Akustické posouzení – Hluk ze stavební činnosti (EKOLA group, spol. s r.o., zak. č. 19.0420-01, 12/2021, aktualizace 06/2024), hygienické limity hluku ze stavební činnosti i hluku z provozu obslužné dopravy stavby na veřejné silniční síti jsou dodrženy ve všech kontrolních výpočtových bodech umístěných v nejbližších chráněných venkovních prostorech staveb. Co se týče hluku z provozu obslužné dopravy stavby na železnici, v dokumentu jsou popsána opatření pro dodržení příslušného hygienického limitu.

Ze závěrů seismických měření v již realizovaném Ejpovickém tunelu (ARENAL, s.r.o., provedená 7. 7. 2020 a 11. 7. 2020), kde nebyla instalována žádná antivibrační opatření, lze konstatovat, že seismické účinky průjezdů vlaků nemohou při hloubkách tunelu několika desítek metrů poškodit objekty obytných budov ani neporuší historické stavby nacházející se za tunelem a ani se neprojeví hlukem pocíteným lidmi podle legislativních požadavků. Naměřené hodnoty amplitud rychlosti kmitání byly řádově 100x menší než kritické hodnoty těchto vibrací stanovené seismickými normami.

Plánované tunely nacházející se na posuzované modernizované trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo) mají obdobné vlastnosti z hlediska způsobu ražby, hloubky tunelu a geologického uspořádání, navíc budou dle projektové dokumentace vybaveny antivibračními opatřeními. Tato opatření se budou v dalších stupních projektové dokumentace dále zpřesňovat. Pro ověření uvedených závěrů, z hlediska šíření vibrací v zóně ovlivnění navrhované železniční tunelové stavby, je v rámci předkládané dokumentace EIA v příloze 11.5. doloženo Posouzení šíření vibrací na zástavbu v zóně ovlivnění navrhované železniční stavby v úseku Praha – Dejvice (mimo) Praha – Veleslavín (mimo) ve variantě trasy „Ražená JIH ÚVN“, zpracované Stavební fakultou VÚT Brno v září 2024. Závěry z tohoto posouzení jsou doloženy v dokumentaci EIA a jsou ve shodě s Posudkem ARENAL a studií vypracovanou Ing. J. Stěničkou.

Dle posouzení byly varianty JIH a JIH ÚVN vybrány jako nejvhodnější.

## **29) Mgr. Činčerová, MgA. Sirotková, Marková vyjádření označené 2677**

### Podstata:

Navržená trasa a s tím související stavba bude výrazně zatěžovat naše životní prostředí. Může také poškodit prameny spodních vod, čímž může dojít k porušení statiky našich domů.

I když navrhovaná varianta tunelu je plánována v hloubce, je možné, že budeme cítit otřesy způsobené provozem v tunelu.

Máme již velmi špatné zkušenosti se stavbou tunelu Blanka, který pod našimi domy vede. Stavba trvala 8 let. Náš dům v ulici Sibeliově se otřásal v základech, popraskaly stěny. Pohyby půdy patrně způsobily i velkou havárii vodovodního potrubí v Sibeliově ulici v roce 2011, voda z tohoto prasklého potrubí tryskala pod tlakem ven, roztrhala vozovku, protékla domy v ulici.

Tehdy byla opravena jen malá část tohoto vodovodního potrubí, cca 2 metry, není tedy vyloučené, že další stavba pod zemí způsobí havárii v neopravené části. I nyní se každou chvíli vozovka a chodníky propadají, v současné době je v naší ulici další havárie kanalizačního potrubí.

Po spuštění provozu tunelu Blanka dopravní hluk výrazně zhoršuje naše životní prostředí každý den. Uvažovalo se o několika variantách vytvoření protihlukových bariér, dosud se však vůbec nic nestalo.

### Reakce:

Varianta JIH, resp. JIH ÚVN, je trasována tak, aby byla zajištěna maximální hloubka trasy a tím byl minimalizován vliv na řešené území. Rizika během realizace jsou u obou variant minimalizována na přijatelnou úroveň. Navíc je navržena pasportizace potenciálně ovlivněných objektů před a po dokončení realizace stavby.

Ze závěrů seismických měření v již realizovaném Ejpovickém tunelu (ARENAL, s.r.o., provedená 7. 7. 2020 a 11. 7. 2020), kde nebyla instalována žádná antivibrační opatření, lze konstatovat, že seismické účinky průjezdů vlaků nemohou při hloubkách tunelu několika desítek metrů poškodit objekty obytných budov ani neporuší historické stavby nacházející se za tunelem a ani se neprojeví hlukem pocítěným lidmi podle legislativních požadavků. Naměřené hodnoty amplitud rychlosti kmitání byly řádově 100x menší než kritické hodnoty těchto vibrací stanovené seismickými normami.

Plánované tunely nacházející se na posuzované modernizované trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo) mají obdobné vlastnosti z hlediska způsobu ražby, hloubky tunelu a geologického uspořádání, navíc budou dle projektové dokumentace vybaveny antivibračními opatřeními. Tato opatření se budou v dalších stupních projektové dokumentace dále zpřesňovat.

Pro ověření uvedených závěrů, z hlediska šíření vibrací v zóně ovlivnění navrhované železniční tunelové stavby, je v rámci předkládané dokumentace EIA v příloze 11.5. doloženo Posouzení šíření vibrací na zástavbu v zóně ovlivnění navrhované železniční stavby v úseku Praha – Dejvice (mimo) Praha – Veleslavín (mimo) ve variantě trasy „Ražená JIH ÚVN“, zpracované Stavební fakultou VÚT Brno v září 2024. Závěry z tohoto posouzení jsou doloženy v dokumentaci EIA a jsou ve shodě s Posudkem ARENAL a studií vypracovanou Ing. J. Stěničkou.

Z výše uvedených důvodů lze konstatovat, že amplitudy rychlosti kmitání a tedy i seismické účinky průjezdů vlaků budou ještě nižší než v případě měření provedených u Ejpovického tunelu, kde bylo přitom prokázáno splnění legislativních požadavků. Lze tedy konstatovat, že bude nižší vliv na okolní zástavbu a především vliv na zdraví obyvatel.

Protihluková opatření tunelu Blanka nejsou předmětem posuzovaného záměru.

### **30) Junkovi, Horovi, Mgr. Hamsíková, PhDr. Hamsíková, PhD. vyjádření označená 2579 a 2580**

#### Podstata:

Naše vyjádření se týká bezprostředně navazujícího úseku plánované modernizace železniční trati, tedy úseku Praha-Výstaviště - Praha-Dejvice. Věříme, že toto naše vyjádření může zásadním způsobem ovlivnit názor Ministerstva životního prostředí i pro úsek Praha-Dejvice - Praha-Veleslavín.

Jako vlastníci a obyvatelé památkově chráněných a historicky velmi cenných domů ve Slavíčkově ulici, které se nacházejí v lokalitě 320/Vily Bubeneč na konci úseku železniční tratě Praha-Výstaviště - Praha-Dejvice odmítáme výstavbu trasy železnice navrhované stavebníkem Správa železnic, s.o. (SŽ) a jeho zmocněncem Metroprojekt Praha a.s., která je zakreslena v návrhu Metropolitního plánu. Předmětem stavby je zdvoukolejnění a zatunelování stávající jednokolejné trati těsně pod povrch země, což pro je pro objekty v ulici Slavíčková a jejich obyvatele významně rizikové a rizika není možné zcela eliminovat. Proto podáváme tuto námitku proti výstavbě železniční trati v této lokalitě.

#### Zdůvodnění:

- Poničení památkově chráněných zahrad (zábor)
- Poničení památkově chráněných staveb
- Negativní dopad na vegetaci a významných vzrostlých stromů
- Ohrožený památný strom v zahradě domu p.č. 702

Žádáme, aby byly vzaty v úvahu všechny naše námítky týkající se Metropolitního plánu hlavního města Prahy, konkrétně modernizace trati Praha-Výstaviště - Praha-Dejvice. Věříme, že naše námítky podpoříte a vydáte k plánované modernizaci tratě své negativní stanovisko.

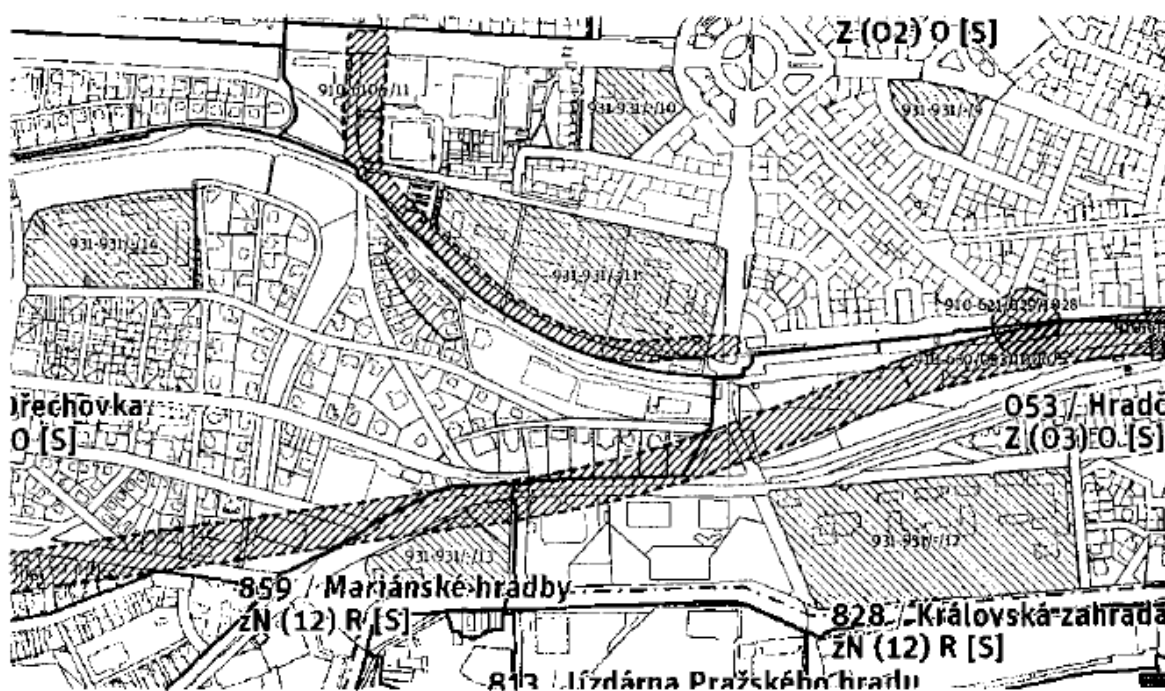
#### **Reakce:**

Řešený úsek ve svém počátku v km 3,845 dle nového staničení (km 3,560 dle stávajícího staničení) navazuje na související stavbu „Modernizace trati Praha-Výstaviště (mimo) – Praha-Dejvice (včetně)“. Je tedy patrné, že výše uvedená vyjádření se netýkají úseku, který je posuzován v procesu EIA.



### 31) Horňáková, Hamanovi, Englišovi, Kinsky, Benešová, Havlová – Veškrnová vyjádření označené 2581

Jako vlastníci historických a cenných domů v ulici Pod Hradbami (na obr. 1 šedě), které se nacházejí na začátku železniční tratě Praha-Dejvice - Praha-Veleslavín, konkrétně v těsné blízkosti trati varianty JIH (km 4,3 – 4,5 km), **odmítáme výstavbu trasy železnice ve stopě vybrané ŠŽ, tj. ve variantě JIH, která je zakreslena v návrhu Metropolitního plánu. Vedení tunelu trasou JIH (viz obr. 1) je pro objekty v ulici Pod Hradbami a jejich obyvatele významně rizikové a rizika není možné zcela eliminovat (Toto vyjádření platí i pro variantu STŘED).**

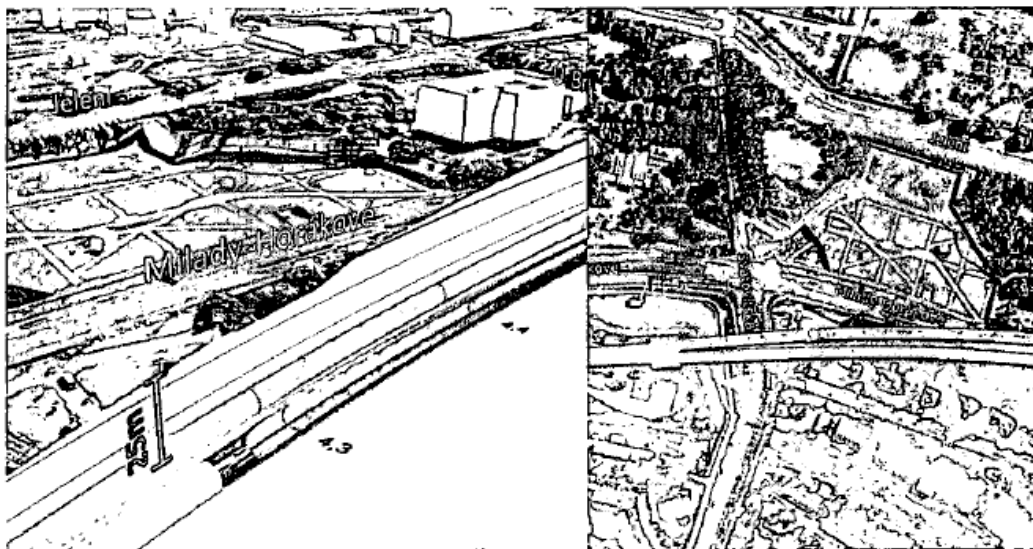


Obr. 1 Vedení tunelu v těsné blízkosti objektů v ulici Pod Hradbami (návrh Metropolitního plánu)

## Zdůvodnění:

### a) Podstata:

1. **Mělké vedení tunelu.** Trasa tunelů na svém začátku pod ulicí Svatovítská a dále má extrémně nízké nadloží horniny cca 16 m - viz. obr. 2 níže (kóta je od dna tunelu).



Obr. 2 Výška nadloží

Obyvatelé obytných domů v této lokalitě budou vystaveni technické seismicitě, jak při výstavbě, tak zejména při provozu tratě. To, že taková skutečnost nastane, jednoznačně dokládají změny u další z variant SEVER, a to z důvodu, že tato by vedla pod Fyzikálním ústavem s citlivými přístroji, kde je přítom vyšší nadloží. Proto požadujeme stejnou ochranu a stejné posouzení rizik, jako bylo uplatněno v případě Fyzikálního ústavu.

Dopad na životní prostředí: Plánovaná trasa tunelu jednoznačně poškozují životní prostředí pro bydlení obyvatel v této lokalitě, zejména v ulici Pod Hradbami, kde se počítá s portálem pro vstup do tunelu.

### Reakce:

V této lokalitě dochází k největšímu přiblížení ražených tunelů k obytné zástavbě (týká se objektů blíže k ulici Svatovítská). Trasa je zde limitována stávajícím tunelem MO Blanka a oddálení trasy jižním směrem není možné. Vzhledem k tomu jsou navržena technická opatření zajišťující minimalizaci vlivů spočívající v předstihových injektážích nadloží tunelů v místě křížení s vjezdovou rampou tunelu Blanka a v aplikaci nadstandardní antivibrační opatření.

### b) Podstata:

2. **Reálné nebezpečí propadu tunelu.** Při ražbě tunelu Blanka došlo v červenci 2010 ke dvěma propadům, a to v areálu Ministerstva kultury ČR, v parku Maxe van der Stoela. Geologické poměry v této lokalitě jsou složité, nepříznivé a obtížně předvídatelné a ani technická řešení a opatření (vertikální členění výrubu metody NRTM) nezabránilo propadu. Právě proto trasa tunelu v kombinaci s nízkým nadložím je nebezpečná a nevhodná.

### Reakce:

Ražené tunely budou realizovány technologií TBM v uzavřeném módu, vzhledem k tomu jsou rizika propadu eliminovány.

### c) Podstata:

**3. Trhliny a poklesy půdy.** Po uvedení tunelu Blanka do provozu došlo na obytných stavbách k trhlinám a poklesům. S ohledem na stáří budov v ul. Pod Hradbami (postaveny byly v letech 1929-1930) a již proběhlé vlivy poklesů, mají tyto stavby nízkou, téměř nulovou statickou odolnost. Eliminace rizik pod vlivem stavby bude nákladná a s nejistým výsledkem (geologie, objekty).

### Reakce:

Ražené tunely budou realizovány technologií TBM v uzavřeném módu, vzhledem k tomu jsou rizika ovlivnění objektů minimalizována. Před zahájením stavby a po dokončení bude provedena pasportizace objektů a případné následky realizace budou v rámci stavby neprodleně sanovány.

### d) Podstata:

**4. Vibrace a hluk a kumulace dopravy.** Umístění tunelu v lokalitě s nízkým nadložím a provozem vlaků v blízkosti tunelu Blanka, tramvajového provozu a provozu železnice zcela znehodnotí životní podmínky obyvatel působením vibrací i hluku. Vibrace v domech už působením současné dopravy jsou značné.

SŽ nebere v oblasti ulice Pod Hradbami v úvahu kumulované působení vlivu povrchové dopravy (automobilová a tramvajová doprava), podzemní dopravy (tunel Blanka) a plánovaného tunelu. V budoucnu se navíc uvažuje o stavbě Okružního metra v úseku možných stanic „Malovanka – Vozovna Střešovice – Dejvická“, která může představovat další negativní potenciál kumulovaných staveb a povrchové dopravy v této oblasti.

Dopad na životní prostředí: Trasa tunelu tedy nevratně poškodí životní prostředí z hlediska součtu účinků technické seismicity.

### Reakce:

Jak vyplývá z akustického posouzení Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo). Akustické posouzení – Hluk ze stavební činnosti (EKOLA group, spol. s r.o., zak. č. 19.0420-01, 12/2021, aktualizace 06/2024), hygienické limity hluku ze stavební činnosti i hluku z provozu obslužné dopravy stavby na veřejné silniční síti jsou dodrženy ve všech kontrolních výpočtových bodech umístěných v nejbližších chráněných venkovních prostorech staveb. Co se týče hluku z provozu obslužné dopravy stavby na železnici, v dokumentu jsou popsána opatření pro dodržení příslušného hygienického limitu.

Ze závěrů seismických měření v již realizovaném Ejpovickém tunelu (ARENAL, s.r.o., provedená 7. 7. 2020 a 11. 7. 2020), kde nebyla instalována žádná antivibrační opatření, lze konstatovat, že seismické účinky průjezdů vlaků nemohou při hloubkách tunelu několika desítek metrů poškodit objekty obytných budov ani neporuší historické stavby nacházející se za tunelem a ani se neprojeví hlukem pocitěným lidmi podle legislativních požadavků. Naměřené hodnoty amplitud rychlosti kmitání byly řádově 100x menší než kritické hodnoty těchto vibrací stanovené seismickými normami.

Plánované tunely nacházející se na posuzované modernizované trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo) mají obdobné vlastnosti z hlediska způsobu ražby, hloubky tunelu a geologického uspořádání, navíc budou dle projektové dokumentace vybaveny antivibračními opatřeními. Tato opatření se budou v dalších stupních projektové dokumentace dále zpřesňovat.

Pro ověření uvedených závěrů, z hlediska šíření vibrací v zóně ovlivnění navrhované železniční tunelové stavby, je v rámci předkládané dokumentace EIA v příloze 11.5.

doloženo Posouzení šíření vibrací na zástavbu v zóně ovlivnění navrhované železniční stavby v úseku Praha – Dejvice (mimo) Praha – Veleslavín (mimo) ve variantě trasy „Ražená JIH ÚVN“, zpracované Stavební fakultou VÚT Brno v září 2024. Závěry z tohoto posouzení jsou doloženy v dokumentaci EIA a jsou ve shodě s Posudkem ARENAL a studií vypracovanou Ing. J. Stěničkou.

Z akustického posouzení dále vyplývá, že v okolí posuzovaného úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín dojde po realizaci záměru k významnému snížení intenzit osobní automobilové dopravy a přechodu přepravovaných osob k vlakové dopravě. Realizace záměru tak bude mít pozitivní vliv na snížení hluku z provozu silniční dopravy.

#### e) Podstata:

**5. Nevratné rozvolnění horninového prostředí** okolo výrubů a změny hydrogeologických poměrů, a to zejména v zóně poruch, na které byl vázán vodní tok Brusnice. Tyto byly též nepřímou příčinou propadu tunelu u Ministerstva kultury.

Dopad na životní prostředí: Trasa tunelu nevratně poškodí životní prostředí z hlediska režimu podzemních vod a možného odvodnění území.

#### Reakce:

V rámci dokumentace EIA byl zpracován geologický model (ČGS) pro potřeby doložení míry ovlivnění. Dále byl doložen posudek (Thewes) realizace a rizik tunelových staveb. Oba tyto posudky stanovovaly a vyhodnocovaly míru rizika realizace stavby. Ražené tunely budou realizovány technologií TBM v uzavřeném módu, vzhledem k tomu jsou rizika propadu minimalizovány.

### 32) Ing. Sobotová vyjádření označené 2582

#### a) Podstata:

<sup>1</sup> Uvedený úsek je veden dvěma souběžnými jednosměrnými tunely územím Prahy 6 v trase dle varianty JIH, tj. prochází v **nesourodém a nestabilním geologickém prostředí pod hustě obydlenou zástavbou Střešovic a Břevnova**.

Správa železnic, S.O. (dále SŽ) variantu JIH prosazuje k zakreslení do metropolitního plánu hlavního města Prahy přesto, že v porovnání varianty JIH s jinými variantami (včetně varianty STŘED navrhovanými Spolkem za ochranu Střešovic a Břevnova) vychází jako **nejvíce kolizní a riziková**.

**Trasa JIH** nevratně zasáhne do systému podzemních vod v masivu Střešovických skal a nutně změni hydrogeologické podmínky v nadloží tunelů, což v oblasti Andělky ovlivní i chování nestabilního svahu pod Norbertovem. Počet obyvatel ohrožených na zdraví, majetku a komfortu bydlení je zde vyšší, než ve variantě STŘED.

**Trasa STŘED**, vedená ve stopě ulice Střešovické a Na Petřínách, vykazuje nižší počet případů ohrožení obyvatel, jejich majetku, snižuje závažnost rizik pro oblast Andělky a eliminuje vážná nebezpečí možnosti propojení horizontů podzemních vod a ohrožení činnosti ÚVN Praha.

#### Reakce:

Varianta JIH a JIH ÚVN byla na základě doložených posudků vyhodnocena jako nejhodnější. Geologické podmínky jsou pro navrženou technologii ražby vhodné.

Ražené tunely budou realizovány technologií TBM v uzavřeném módu, vzhledem k tomu budou uvedena rizika minimalizována a k ovlivnění hydrogeologických podmínek nedojde.

b) Podstata:

**Odmítám předložený návrh trasy varianty JIH, neboť může nevratně zasáhnout do ŽP (zvláště rozsáhlého systému podzemních vod, vysoušení nadloží, ohrožení stability území i zástavby), zdraví obyvatel (hluk, vibrace, noční provoz), a to i v širším okolí, než jen nad trati a v jejím ochranném pásmu.**

**Možnost negativního vlivu na zdraví dotčených obyvatel, obtěžování hlukem a narušování spánku nejen že není vyloučena, ale připouští ji sama SŽ.**

Reakce:

Navržená varianta byla posouzena a byl doložen 3D geologický model (ČGS). Bylo doloženo, že je stavba málo riziková a vůči životnímu prostředí je nejšetnější.

Jak vyplývá z akustického posouzení Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo), Akustické posouzení – Hluk z provozu trati (EKOLA group, spol. s r.o., zak. č. 19.0420-01, 12/2021, aktualizace 06/2024), hygienické limity hluku z provozu železniční dopravy na dráhách jsou dodrženy ve všech kontrolních výpočtových bodech umístěných v nejbližších chráněných venkovních prostorech staveb. Jak vyplývá z akustického posouzení Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo). Akustické posouzení – Hluk ze stavební činnosti (EKOLA group, spol. s r.o., zak. č. 19.0420-01, 12/2021, aktualizace 06/2024), hygienické limity hluku ze stavební činnosti i hluku z provozu obslužné dopravy stavby na veřejné silniční síti jsou dodrženy ve všech kontrolních výpočtových bodech umístěných v nejbližších chráněných venkovních prostorech staveb. Co se týče hluku z provozu obslužné dopravy stavby na železnici, v dokumentu jsou popsána opatření pro dodržení příslušného hygienického limitu.

Ze závěrů seismických měření v již realizovaném Ejpovickém tunelu (ARENAL, s.r.o., provedená 7. 7. 2020 a 11. 7. 2020), kde nebyla instalována žádná antivibrační opatření, lze konstatovat, že seismické účinky průjezdů vlaků nemohou při hloubkách tunelu několika desítek metrů poškodit objekty obytných budov ani neporuší historické stavby nacházející se za tunelem a ani se neprojeví hlukem pocíteným lidmi podle legislativních požadavků. Naměřené hodnoty amplitud rychlosti kmitání byly řádově 100x menší než kritické hodnoty těchto vibrací stanovené seismickými normami. Pro ověření uvedených závěrů, z hlediska šíření vibrací v zóně ovlivnění navrhované železniční tunelové stavby, je v rámci předkládané dokumentace EIA v příloze 11.5. doloženo Posouzení šíření vibrací na zástavbu v zóně ovlivnění navrhované železniční stavby v úseku Praha – Dejvice (mimo) Praha – Veleslavín (mimo) ve variantě trasy „Ražená JIH ÚVN“, zpracované Stavební fakultou VÚT Brno v září 2024. Závěry z tohoto posouzení jsou doloženy v dokumentaci EIA a jsou ve shodě s Posudkem ARENAL a studií vypracovanou Ing. J. Stěničkou.

Plánované tunely nacházející se na posuzované modernizované trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo) mají obdobné vlastnosti z hlediska způsobu ražby, hloubky tunelu a geologického uspořádání, navíc budou dle projektové dokumentace vybaveny antivibračními opatřeními. Tato opatření se budou v dalších stupních projektové dokumentace dále zpřesňovat.

c) Podstata:

Porovnání variant tras JIH a STŘED a námitky uvedené dále vzbuzují pochybnosti, zda byl proveden skutečně kvalifikovaný výběr nejlepšího a obhajitelného řešení.

Reakce:

SŽ před zahájením procesu EIA nechala zpracovat posudky (ČGS, Thewes, Brož) posuzující relevantní varianty a všechny posudky vyhodnotily varianty JIH a následná aktualizace posudků variantu JIH ÚVN jako nejvhodnější.

d) Podstata:

**Odmítám** předložený návrh dle varianty JIH také jako **nedostatečně podložený a zdůvodněný, a pro dotčenou oblast neúnosně zatěžující**. Je ve více směrech založený na předpokladech a odhadu. Dokonce **nebyl proveden ani geologický průzkum**.

Návrh vychází pouze z údajů o dvou vrtech, pořízených původně pro tunelovou variantu SEVER, proto lze jen předpokládat, nikoliv stanovit či garantovat míru účinnosti antivibračních opatření ve vztahu k nadloží tunelů a zástavbě, ani opatření v oblasti nízkých frekvencí.

Pro ražbu tubusů tak velkého profilu s možností odstřelů je nezbytný **podrobný geologický průzkum** s posouzením možných důsledků na povrchové stavby (pro každý tubus zvlášť), **bez kterého není možno činit relevantní závěry**.

Reakce:

Rozsah průzkumů je zcela vyhovující a byl doložen nadstandardními posudky. Závěry posudků byly jednoznačné a vyhodnotily varianty JIH a JIH ÚVN jako nejvhodnější.

e) Podstata:

**Nesouhlasím** s výstavbou odvětrávací šachty nad vodojemem PVS a.s. Střešovice/Vyhličky. Pod zástavbou Baterií je druhý horizont podzemní vody. Při použití odstřelů nelze zabránit vzniku trhlin a vyloučit **nebezpečí propojení obou zvodní**. Tím by byl narušen přítok do královského vodovodu, nyní udávaný 18,8 l/s pro Pražský Hrad, s nímž se uvažuje i jako s možným zdrojem vody pro účely civilní ochrany.

Reakce:

Pro hloubení šachty je použita technologie NRTM. Technická opatření proti propojení zvodní při průchodu šachty jílovcovým izolátorem existují a jsou v dokumentaci navržena formou horninových injektáží. Případné trhací práce lze minimalizovat použitím například skalních fréz. Návrh technického řešení bude upřesněn v dalším stupni projektové dokumentace na základě podrobného geotechnického průzkumu.

Hradní vodovod (královský) vč. jeho štol není stavbou ovlivněn. Zaprvé jímací štoly hradního vodovodu se nacházejí mimo oblast ražby varianty Jih. Za druhé se jímací štoly Hradního vodovodu nachází v geologické vrstvě tzv. cenomanu, zatímco ražba tunelu bude probíhat v ordovických vrstvách.

f) Podstata:

Výstavba drážních tunelů v trase varianty JIH má probíhat v geologicky velmi nesourodém a nestabilním prostředí. Snížení hladiny podzemní vody je nevratný zásah do jejího současného, poměrně vydatného systému. V důsledku toho lze očekávat **vysychání vrstev v nadloží tunelů a pokles terénu s následným poškozením stávajících staveb i v dlouhodobém horizontu**. Kromě toho mnozí majitelé dotčených objektů ztratí možnost využít pro úsporu energie tepelná čerpadla.

Reakce:

Varianta JIH a JIH ÚVN byla na základě doložených posudků vyhodnocena jako nejvhodnější. Geologické podmínky jsou pro navrženou technologii ražby vhodné. Ražené tunely budou realizovány technologií TBM v uzavřeném módu, vzhledem k tomu jsou uvedená rizika minimalizována a k ovlivnění hydrogeologických podmínek nedojde.

Tepelná čerpadla mohou být nadále realizována. Limitována bude hloubka vrtu přímo nad tunelem.

g) Podstata:

Po zkušenostech s výstavbou metra, tunelu Blanka, a jejich provozem proto nelze brát vážně ujišťování, že stavba ani provoz drážních tunelů nijak neovlivní stavby na povrchu. Protože chybí potřebné znalosti geologických podmínek, technologií, utěsnění ražby po odstřelu, ani jak odolá utěsnění dalším odstřelům a otřesům.

Zdravotní problémy z trvajících vibrací a hluku jsou dle lékařských zjištění závažné.

**SŽ není schopna garantovat dodržení hygienických limitů hluku a vibrací.** Přitom oba jednosměrné drážní tunely mají být provozovány údajně v intervalu po cca 4 minutách po celých 24 hodin, tj. 300 průjezdů vlaků denně!

To v důsledku znamená, že se **dnešní stabilizovaná bytová zástavba Střešovic a Břevnova dotčená trasou JIH může stát neobyvatelnou.**

Reakce:

Zvolená technologie ražby a dané geologické podmínky umožní eliminovat rizika ovlivnění stávajících objektů. Tunely jsou vedeny dostatečně hluboko, díky čemuž lze konstatovat, že k ovlivnění působením vibrací nedojde. V tomto ohledu je mnohem horší provoz tramvajové a automobilové dopravy, vliv železnice je v tomto kontextu zanedbatelný.

Jak vyplývá z akustického posouzení Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo), Akustické posouzení – Hluk z provozu trati (EKOLA group, spol. s r.o., zak. č. 19.0420-01, 12/2021, aktualizace 06/2024), hygienické limity hluku z provozu železniční dopravy na dráhách jsou dodrženy ve všech kontrolních výpočtových bodech umístěných v nejbližších chráněných venkovních prostorech staveb.

Jak vyplývá z akustického posouzení Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo), Akustické posouzení – Hluk ze stavební činnosti (EKOLA group, spol. s r.o., zak. č. 19.0420-01, 12/2021, aktualizace 06/2024), hygienické limity hluku ze stavební činnosti i hluku z provozu obslužné dopravy stavby na veřejné silniční síti jsou dodrženy ve všech kontrolních výpočtových bodech umístěných v nejbližších

chráněných venkovních prostorech staveb. Co se týče hluku z provozu obslužné dopravy stavby na železnici, v dokumentu jsou popsána opatření pro dodržení příslušného hygienického limitu.

Ze závěrů seismických měření v již realizovaném Ejpovickém tunelu (ARENAL, s.r.o., provedená 7. 7. 2020 a 11. 7. 2020), kde nebyla instalována žádná antivibrační opatření, lze konstatovat, že seismické účinky průjezdů vlaků nemohou při hloubkách tunelu několika desítek metrů poškodit objekty obytných budov ani neporuší historické stavby nacházející se za tunelem a ani se neprojeví hlukem pocíteným lidmi podle legislativních požadavků. Naměřené hodnoty amplitud rychlosti kmitání byly řádově 100x menší než kritické hodnoty těchto vibrací stanovené seismickými normami.

Plánované tunely nacházející se na posuzované modernizované trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo) mají obdobné vlastnosti z hlediska způsobu ražby, hloubky tunelu a geologického uspořádání, navíc budou dle projektové dokumentace vybaveny antivibračními opatřeními. Tato opatření se budou v dalších stupních projektové dokumentace dále zpřesňovat.

Pro ověření uvedených závěrů, z hlediska šíření vibrací v zóně ovlivnění navrhované železniční tunelové stavby, je v rámci předkládané dokumentace EIA v příloze 11.5. doloženo Posouzení šíření vibrací na zástavbu v zóně ovlivnění navrhované železniční stavby v úseku Praha – Dejvice (mimo) Praha – Veleslavín (mimo) ve variantě trasy „Ražená JIH ÚVN“, zpracované Stavební fakultou VÚT Brno v září 2024. Závěry z tohoto posouzení jsou doloženy v dokumentaci EIA a jsou ve shodě s Posudkem ARENAL a studií vypracovanou Ing. J. Stěničkou.

### **33) Česalová vyjádření označené 2557**

Podstata:

Vyjádření je totožné jako vyjádření pod bodem 20) této kapitoly

Reakce:

Lze tedy odkázat na vypořádání pod bodem 20) této kapitoly.



### 34) MUDr. Brandejs vyjádření označené 2562

#### Podstata:

┆Nesouhlasím s plánovanou trasou rychlodráhy Dejvice-Veleslavín, tzv. variantou JIH. Tato varianta vede přímo pod pozemky naší rodinné vily, ve které v spodní části provozuji ordinaci pro více jak 2000 občanů Prahy 6. Tunely mají v naší lokalitě vést v hloubce, která velmi pravděpodobně povede k hlukové a vibrační zátěži, potencionálně i k narušení statiky objektů.

„Je možné konstatovat, že seismické účinky průjezdů vlaků nemohou při hloubkách tunelu od několika prvních desítek metrů nikterak poškodit stavební objekty nacházející se nad tunelem a ani ovlivnit technologická zařízení a historické stavby“, jako argument v dokumentaci EIA mě nenaplňuje optimismem. Co se myslí hloubkou od několika desítek metrů a jak na tuto argumentaci přišli, když geologický průzkum v této lokalitě vůbec neproběhl.

Dalším výrazné riziko výstavby tunelů skrz masiv pod Střešovicemi je jeho pravděpodobný negativní vliv na stav podzemních vod a následné ekologické změny a porucha statiky celého masivu.

Celý projekt považuji za nesmyslně předraženou akci v úseku paralelním s metrem a naprosto nechápu, proč, pokud už rychlodráhu vůbec od Veleslavína do centra stavět, není tato vedena např. dvoupodlažně ve stávajícím koridoru.

#### Reakce:

Varianta JIH je vedena v hloubce až 80 m, vzhledem k tomu jsou vlivy z provozu naprosto zanedbatelné. V případě nižšího nadloží na koncích ražených úseků budou aplikována antivibrační opatření pro zajištění minimalizace vlivů.

V rámci stavby byl proveden předběžný geotechnický průzkum v souladu s požadavky danými pro daný stupeň projekční přípravy. Tento průzkum byl dále doplněn o rozšíření zkoumané lokality, geofyzikální měření a zpracování 3D geologického modelu.

Ze závěrů seismických měření v již realizovaném Ejpovickém tunelu (ARENAL, s.r.o., provedená 7. 7. 2020 a 11. 7. 2020), kde nebyla instalována žádná antivibrační opatření, lze konstatovat, že seismické účinky průjezdů vlaků nemohou při hloubkách tunelu několika desítek metrů poškodit objekty obytných budov ani neporuší historické stavby nacházející se za tunelem a ani se neprojeví hlukem pocitěným lidmi podle legislativních požadavků. Naměřené hodnoty amplitud rychlosti kmitání byly řádově 100x menší než kritické hodnoty těchto vibrací stanovené seismickými normami.

Plánované tunely nacházející se na posuzované modernizované trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo) mají obdobné vlastnosti z hlediska způsobu ražby, hloubky tunelu a geologického uspořádání, navíc budou dle projektové dokumentace vybaveny antivibračními opatřeními. Tato opatření se budou v dalších stupních projektové dokumentace dále zpřesňovat.

Pro ověření uvedených závěrů, z hlediska šíření vibrací v zóně ovlivnění navrhované železniční tunelové stavby, je v rámci předkládané dokumentace EIA v příloze 11.5. doloženo Posouzení šíření vibrací na zástavbu v zóně ovlivnění navrhované železniční stavby v úseku Praha – Dejvice (mimo) Praha – Veleslavín (mimo) ve variantě trasy „Ražená JIH ÚVN“, zpracované Stavební fakultou VÚT Brno v září 2024. Závěry z tohoto posouzení jsou doloženy v dokumentaci EIA a jsou ve shodě s Posudkem ARENAL a studií vypracovanou Ing. J. Stěničkou.

### **35) Mgr. Moudrá vyjádření označené 2565**

#### Podstata:

úímto vyjadřuji coby majitelka dotčené nemovitosti svůj nesouhlas s plánovanou stavbou trasy JIH. Hlavním důvodem je obava, že prosazovaná varianta poškodí (znehodnotí) moji nemovitost. Stále ještě věřím, že nežijeme v České republice před rokem 1990, kdy si stát a jeho organizace mohly dělat, co chtějí a občan musel jen poslouchat a být zticha. Viz chování SŽ. Jistě existují jiné varianty než trasa JIH.

#### Reakce:

Byl zaslán dotaz na MŽP, o kterou nemovitost se jedná. Bylo uvedeno, že se jedná o okolí kostela sv. Norberta, který je vůči trase ražených tunelů umístěn v km cca 5,6. V tomto úseku je niveleta kolejí navržena v hloubce 73 m pod stávajícím povrchem. Vzhledem k tomu je ovlivnění této stavby vyloučeno.

### **36) Sládek vyjádření označené 2564**

#### Podstata:

Bydlím ve Střešovicích a rád bych vyjádřil svůj nesouhlas s plánovaným projektem tunelu pod Střešovicemi. Myslím si, že by se mělo investovat do podstatně důležitějších věcí. Osobně mám i pochybnost, že přínos tohoto monstrózně nákladného projektu bude minimální. Samozřejmě také nechci, aby se pod našimi domy kopalo. Samozřejmě z mnoho důvodů.

#### Reakce:

Není smyslem procesu EIA komentovat, do jakých záměrů by se mělo investovat.

Smysluplnost a efektivita projektu byla posouzena v rámci studie proveditelnosti železničního spojení Prahy, Letiště a Kladna.

### **37) Spolek Kocourka vyjádření označené 2563**

#### a) Podstata:

Cílem našeho spolku je ochrana životního prostředí, krajiny a sídel, včetně jejich movitých i nemovitých hodnot. Hlavním zájmem spolku je oblast Střešovičky v Praze 6 a zejména území kolem ulice Na Kocourkách. Tato oblast je chráněnou vesnickou památkovou zónou (rejst. číslo ÚSKP 2469). Malé domky v místech bývalé vinice Kocourka se zde postupně stavěly minimálně už od 18. století. Objekty nemají žádné stavební základy a často se už od minulosti opírají nebo navazují na pískovcový masiv jižního svahu střešovického kopce. Sama pískovcová skála je nestabilní, jsou zde praskliny, které si obyvatelé během let svým způsobem zabezpečili, přesto čas od času dochází k erozi a menším spadům.

V celém střešovickém kopci jsou významné a velmi silné podzemní vodoteče, které od nepaměti zásobovaly vodou Pražský hrad a přilehlou část Prahy. I v současné době vyvěrají na obou stranách kopce prameny, které na straně Střešoviček například napájí mimo jiné potok Brusnice, rybníky Kajetánka a Vincentinum. Kvalitní pitnou podzemní vodu využívají z historických studní i obyvatelé bydlící podél pískovcového masivu.

Máme oprávněné obavy, že výstavbou tunelu ve střešovickém kopci dojde k rozsáhlému a nevratnému narušení životního prostředí v celé oblasti. Zásahem do horniny (vrstvy pískovce, opuky, jílu a kaolínů) a provedením vrtů dojde k narušení ekosystému kopce, a to zejména ve vztahu k podzemní vodě. Tubusy trati mají vést pod úrovní hladiny spodní vody v kopci. Samotnou stavbou spolu s budováním provozních a odvětrávacích šachet a únikových schodišť tedy dojde k narušení přirozeného vodního systému, propojení zvodní a spodní voda z kopce nenávratně zmizí. Kromě případné ztráty podzemní vody není ani vyloučena její kontaminace zejména během výstavby z důvodů úniků pohonných hmot, olejů a mazadel z dopravních či stavebních mechanismů. Při samotné ražbě tunelů bude kvalita podzemních vod ohrožena i používáním chemických stabilizátorů a plastifikátorů. V provozu pak mohou v průsacích kvalitě vod zasáhnout i chemické přípravky aplikované při pravidelné údržbě tunelů. Nebezpečí znečištění či dokonce ztráty přírodní pitné vody nezávislé na městské potrubní vodovodní síti takřka v centru Prahy je v případě přírodních katastrof či války v současné době víc než varující.

Navíc nehledě na negativní dopad stavu zeleně v dotčené oblasti, vysycháním opukových a jílových vrstev dojde k rozpadání a hroucení podloží a narušení statiky staveb na povrchu. Na stabilitu masivu kopce, a tedy následně i na statiku souvisejících staveb bude mít velmi negativní vliv jak samotná stavba tunelů, prováděná místy odstřelem, tak každodenní vibrace při provozu vlakové trati. Všechna tato narušení životního prostředí budou mít přímý dopad i na chráněnou vesnickou památkovou zónu Střešovičky a zejména na nejstarší část přiléhající k masivu střešovického kopce.

Připomínáme, že dotčenou, a tedy potenciálně ohroženou oblastí, jsou i Střešovické skály na druhé straně kopce, které jsou chráněnou přírodní památkou (ev. č. 419). Současně upozorňujeme i na negativní dopad na životní prostředí, který stavba tak velkého rozsahu způsobí i v dalších lokalitách Prahy 6, zejména v dopravě extrémně vytížené lokalitě Dejvic v okolí Hradčanské.

### Reakce:

Oblast ulice Na Kocourkách je vzdálena cca 150 m od plánované trasy a trasa navíc v místě největšího přiblížení dosahuje hloubky 80 m. Ovlivnění této lokality je vyloučeno. Všechny dostupné posudky potvrdily, že riziko propojení zvodní je minimální a technicky řešitelné.

Z pohledu propojení zvodní je riziko minimalizováno zvolenou technologií ražby TBM. Z předložené dokumentace EIA vyplývá, že vlivy v případě realizace záměru ve vztahu k imisní a nepochybně i hlukové zátěži bude znamenat přínos ke snížení automobilové dopravy.

### b) Podstata:

Bohužel žádné dosavadní veřejné diskuze a jednání, kterých jsme se zúčastnili a písemné materiály, které se k nám dostaly, naše obavy nezmenšily. Uvedené problematické kolizní momenty by podle dosavadní předložené dokumentace neměly nastat, je to však jen papírový předpoklad a slovy „by“, „je málo pravděpodobné“, „nepředpokládáme“, „neočekáváme“ ... se nevyklučuje, že se obavy nenaplní. Bohužel bez možnosti návratu! Otazníků a nejasností kolem projektu naopak spíše přibývá. Připojujeme se proto jako spolek Kocourka s níže uvedenými argumenty a poznámkami, které vypracoval Spolek za ochranu Střešovic a Břevnova, k nesouhlasu

budování tunelové varianty JIH a k prosazování nejlépe původní povrchové varianty. V případě oprávněných a pravdivě podložených argumentů pro tunelovou cestu, pak pro variantu STŘED, která kromě menší finanční zátěže, nejméně naruší životní prostředí dotčené oblasti Prahy 6.

#### Reakce:

Viz předchozí reakce a dále reakce na připomínky Spolku doložené v samostatné příloze 16a.

#### c) Podstata:

SŽ odmítá reagovat na občany dotčené oblasti předloženou variantu STŘED a trvá na variantě JIH. SŽ nejprve zadala projektovou dokumentaci k trase JIH (za cca 100 mil. Kč) bez jakéhokoli předběžného posouzení její vhodnosti nebo alternativního řešení. Pro posouzení tras JIH a STŘED jsou ve variantě JIH uvažovány pouze dva průzkumné vrty použité v předchozím odlišném návrhu varianty SEVER. Tyto vrty jsou vzdáleny od trasy JIH řádově v desítkách metrů což je v pražských geologických podmínkách nedostatečné. Slib dalších průzkumu, když se rozhodne o variantě JIH řeší již jen stavbu, a ne její potencionální důsledky.

#### Reakce:

SŽ vynaložila finanční prostředky na zpracování průzkumů, studií, posudků a návrhu technického řešení v dostatečné podrobnosti pro navazující proces EIA a následné povolení stavby. Zadáním pro zpracování dokumentace byla „Technicko-ekonomická studie podzemního vedení trati v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín“ z roku 2016, ve které byla varianta ražená vybrána jako nejvhodnější řešení z pohledu vlivů stavby na životní prostředí a z pohledu stavebně-technické realizovatelnosti. Následně byla tato varianta rozpracována do podoby varianty ražené SEVER, JIH, a STŘED (doplněna na základě iniciativy Spolku) a dále modifikované varianty JIH ÚVN. Jako nejvhodnější varianta byla vybrána varianta JIH ÚVN. Rozsah průzkumů je pro všechny posuzované varianty pro daný stupeň dostatečný pro to, aby se daly varianty vyhodnotit, a aby mohla být vybrána výsledná varianta vstupující do procesu EIA.

#### d) Podstata:

Benefitem varianty STŘED ve srovnání s variantou JIH je to, že varianta STŘED je šetrnější k občanům variantou JIH dotčené oblasti Střešovic a Břevnova, vede pod méně zastavěnou oblastí a je méně riziková i pro životní prostředí. Vedení trasy pod co nejméně obydlenou oblastí znamená – počty domů: JIH nad tunelem: 40, STŘED nad tunelem 6 (z toho 3 hospod. bud. UVN), JIH v ochranném pásmu tunelu: 143, STŘED v ochranném pásmu tunelu: 91 znamená i řešení představující menší riziko pro životní prostředí a komfort bydlení. STŘED eliminuje tedy riziko propojení zvodní a narušení celkové kapacity Královského vodovodu až 18,8 l/s do veřejné sítě, včetně potencionálního zdroje vody pro účely civilní obrany (viz práva ČGS str. 40 a str. 46) a v konečném důsledku i eliminuje vysychání podloží s následnými poklesy budov v delším časovém horizontu.

#### Reakce:

Pro vyhodnocení a doložení výsledné varianty byly zpracovány odborné posudky, které jsou přílohou předložené dokumentace. Vzhledem k hloubce tunelů jsou varianty JIH, JIH ÚVN a STŘED z pohledu rozsahu ovlivněné zástavby nad tunelem a z pohledu rizika propojení zvodní shodné.

e) Podstata:

SŽ neřeší riziko potencionálních poklesů domů v oblasti Andělky, které jsou v poklesové kotlině přímo nad tunelem, což představuje pro tyto domy zvýšené riziko postupného dlouhodobého poškození. Odvolává se pouze na případné pasportizace, což je z hlediska prevence škod na majetku lidí, jejich komfortu bydlení nedostatečné.

Reakce:

V této lokalitě je trasa v hloubce více než 75 m, vzhledem k tomu nedojde k poškození domů.

f) Podstata:

SŽ není schopna závazně garantovat dodržení hygienických limitů zvuku a vibrací a sama v posudcích uvádí, že u části obyvatel dojde k obtěžování nebo rušení obyvatel ve spánku. Jejich procento je prý stanoveno jen odhadem. Není garantováno omezení vlivu vibrací na zdraví lidí zejména v oblasti nízkých frekvencí kde antivibrační opatření nejsou efektivní. Varianta STŘED ovlivňuje v této souvislosti zdraví mnohem menšího počtu obyvatel.

Reakce:

Viz bod 11 i) této kapitoly.

Ze závěrů seismických měření v již realizovaném Ejpovickém tunelu (ARENAL, s.r.o., provedená 7. 7. 2020 a 11. 7. 2020), kde nebyla instalována žádná antivibrační opatření, lze konstatovat, že seismické účinky průjezdů vlaků nemohou při hloubkách tunelu několika desítek metrů poškodit objekty obytných budov ani neporuší historické stavby nacházející se za tunelem a ani se neprojeví hlukem pocitěným lidmi podle legislativních požadavků. Naměřené hodnoty amplitud rychlosti kmitání byly řádově 100x menší než kritické hodnoty těchto vibrací stanovené seismickými normami.

Plánované tunely nacházející se na posuzované modernizované trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo) mají obdobné vlastnosti z hlediska způsobu ražby, hloubky tunelu a geologického uspořádání, navíc budou dle projektové dokumentace vybaveny antivibračními opatřeními. Tato opatření se budou v dalších stupních projektové dokumentace dále zpřesňovat.

Pro ověření uvedených závěrů, z hlediska šíření vibrací v zóně ovlivnění navrhované železniční tunelové stavby, je v rámci předkládané dokumentace EIA v příloze 11.5. doloženo Posouzení šíření vibrací na zástavbu v zóně ovlivnění navrhované železniční stavby v úseku Praha – Dejvice (mimo) Praha – Veleslavín (mimo) ve variantě trasy „Ražená JIH ÚVN“, zpracované Stavební fakultou VÚT Brno v září 2024. Závěry z tohoto posouzení jsou doloženy v dokumentaci EIA a jsou ve shodě s Posudkem ARENAL a studií vypracovanou Ing. J. Stěničkou.

g) Podstata:

Nemůžeme souhlasit s výstavbou větrací šachty (o průměru 8 m!) tak, jak je navržena. Viz. důvody uvedené krátce výše (riziko propojení zvodní a potencionální následky). Včetně možného porušení zákona 254/2001Sb, §5, §5a, §8 a zákona č.17/1992 Sb. o životním prostředí, ve znění zákona č 123/1998 Sb., protože následky mohou být naprosto nevratné. Při výstavbě o dané ploše odstřelů je nemožné zajistit nevzniknutí trhlin a propojení horizontů. Odmítáme technologii výstavby, která nás v podmiňovacím způsobu uvádí, že se nic nestane (viz. negativní příklad Strahovský

tunel, tunel Blanka ...). Není uvedena technologie utěsnění ražby v souvislosti s prováděním a hloubkou odstřelů a jaký vliv odstřely a následné otřesy na utěsněné mohou mít. Konstatují se pouze nějaké výpočty síly odstřelu bez garance zamezení jejich negativního vlivu.

#### Reakce:

Pro hloubení šachty je použita technologie NRTM. Technická opatření proti propojení zvodní při průchodu šachty jílovcovým izolátorem existují a jsou v dokumentaci navržena formou horninových injektáží. Případné trhací práce lze minimalizovat použitím například skalních fréz. Návrh technického řešení bude upřesněn v dalším stupni projektové dokumentace na základě podrobného geotechnického průzkumu.

#### h) Podstata:

Řešení STŘED je levnější v současnosti o min. 170 mil. Kč.

#### Reakce:

Smyslem procesu není hodnocení nákladů na řešení předkládaného záměru

### **38) Rychlá vyjádření označené 2578**

#### a) Podstata:

Při přípravě této stavby nebyli obyvatelé kontaktováni a informováni o plánovaném postupu. Správa Železnic odmítá reagovat na pochybnosti o této stavbě, která je nejdražší z variant, které byly předloženy a to i přes to, že veškeré posudky, které jsou k dispozici, nejsou kladné. Zohledňuje se zde zájem developera lobbisty Radka Pokorného na úkor obyvatel žijících v dotčené lokalitě a kulturních památek, kterými sto let staré domy jsou.

#### Reakce:

Obyvatelé byly kontaktováni různými dostupnými způsoby tak, aby byla zajištěna maximální informovanost o projektu.

SŽ před zahájením procesu EIA nechala zpracovat posudky (ČGS, Thewes, Brož) posuzující relevantní varianty a všechny posudky vyhodnotily varianty JIH a následně aktualizace posudků variantu JIH ÚVN jako nejvhodnější. Podrobné reakce na oponentní posudky zadané Spolkem za ochranu Střešovic jsou uvedeny v samostatné kapitole.

Developerské zájmy neovlivnily návrh posuzovaných tras.

#### b) Podstata:

Jsou oprávněné obavy, že domy v této oblasti budou nevratně poškozeny. Nebyly provedeny geologické vrty. Již během stavby tunelu Blanka se ukázalo, že celá oblast se nachází na značně nestabilním jílovcopískovcovém podloží. Tunel má být v mělké hloubce a průjezdy vlaků způsobí vibrace, které budou ohrožovat zdraví občanů. SŽ neřeší potenciální riziko poklesů domů, limity hluku a vibrací a sami připouštějí, že budou obyvatelé obtěžováni a rušeni ve spánku. Prameny budou strženy a celá oblast postupně vyschne.

## Reakce:

Všechna uvedená rizika byla v rámci posudků vyvrácena. Geologický průzkum byl zpracován v potřebném rozsahu pro stanovení a návrh výsledné varianty.

Jak vyplývá z akustického posouzení Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo), Akustické posouzení – Hluk z provozu trati (EKOLA group, spol. s r.o., zak. č. 19.0420-01, 12/2021, aktualizace 06/2024), hygienické limity hluku z provozu železniční dopravy na dráhách jsou dodrženy ve všech kontrolních výpočtových bodech umístěných v nejbližších chráněných venkovních prostorech staveb.

Jak vyplývá z akustického posouzení Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo), Akustické posouzení – Hluk ze stavební činnosti (EKOLA group, spol. s r.o., zak. č. 19.0420-01, 12/2021, aktualizace 06/2024), hygienické limity hluku ze stavební činnosti i hluku z provozu obslužné dopravy stavby na veřejné silniční síti jsou dodrženy ve všech kontrolních výpočtových bodech umístěných v nejbližších chráněných venkovních prostorech staveb. Co se týče hluku z provozu obslužné dopravy stavby na železnici, v dokumentu jsou popsána opatření pro dodržení příslušného hygienického limitu.

Ze závěrů seismických měření v již realizovaném Ejpovickém tunelu (ARENAL, s.r.o., provedená 7. 7. 2020 a 11. 7. 2020), kde nebyla instalována žádná antivibrační opatření, lze konstatovat, že seismické účinky průjezdů vlaků nemohou při hloubkách tunelu několika desítek metrů poškodit objekty obytných budov ani neporuší historické stavby nacházející se za tunelem a ani se neprojeví hlukem pocíteným lidmi podle legislativních požadavků. Naměřené hodnoty amplitud rychlosti kmitání byly řádově 100x menší než kritické hodnoty těchto vibrací stanovené seismickými normami.

Plánované tunely nacházející se na posuzované modernizované trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo) mají obdobné vlastnosti z hlediska způsobu ražby, hloubky tunelu a geologického uspořádání, navíc budou dle projektové dokumentace vybaveny antivibračními opatřeními. Tato opatření se budou v dalších stupních projektové dokumentace dále zpřesňovat.

Pro ověření uvedených závěrů, z hlediska šíření vibrací v zóně ovlivnění navrhované železniční tunelové stavby, je v rámci předkládané dokumentace EIA v příloze 11.5. doloženo Posouzení šíření vibrací na zástavbu v zóně ovlivnění navrhované železniční stavby v úseku Praha – Dejvice (mimo) Praha – Veleslavín (mimo) ve variantě trasy „Ražená JIH ÚVN“, zpracované Stavební fakultou VÚT Brno v září 2024. Závěry z tohoto posouzení jsou doloženy v dokumentaci EIA a jsou ve shodě s Posudkem ARENAL a studií vypracovanou Ing. J. Stěničkou.

## c) Podstata:

Stavba možná zkrátí dobu jízdy z Kladna o 20 minut, ale to také nemusí být pravdou, protože Negrelliho viadukt 300 vlaků/den nepojme. Je s podivem, že SŽ tak vehementně prosazuje nejméně vhodnou a nejdražší variantu propojení centra města s letištěm a dále s Kladnem. Proč se neprodlouží metro z Veleslavína k letišti a neudělá se tam přestupní terminál na vlaky směr Kladno? Taková varianta byla navržena, ale byla asi příliš levná a jednoduchá, než aby byla prosazena.

## Reakce:

Všechny koncepční varianty byly posouzeny ve studii proveditelnosti železničního spojení Prahy, Letiště a Kladna a byla vybrána řešená varianta plně dvoukolejně trati vedené v úseku Dejvice – Veleslavín v ražených tunelech. Všechny vlaky, které v návrhu jedou mezi Veleslavínem a Dejvicemi jsou ukončeny na Masarykově nádraží.

### **39) Daňkovi vyjádření označené 2547**

^  
Trať v tomto úseku má procházet městskou částí Praha 6 v oblasti Břevnova a Střešovic pod povrchem dvěma samostatnými raženými jednokolejnými tunely, a to vše v památkově chráněném území, v hustě obydlené zástavbě, včetně historických a jiných významných budov a v nestabilním geologickém podloží.

Jako vlastníci rodinného domu a pozemku p.č. 415 v k.ú. Střešovice jsme přímo dotčeni a ohroženi touto stavbou dráhy a **s dokumentací pro posouzení jejího vlivu na životní prostředí důrazně nesouhlasíme**. Níže uvádíme především tyto důvody:

#### a) Podstata:

1. Zásahem do horniny (opuka, pískovec) a provedením vrtů dojde k narušení ekosystému v kopci, a to zejména ve vztahu k podzemní vodě. Tunely (tubusy) mají vést pod úrovní hladiny spodní vody v kopci. Při stavbě tak spodní voda zmizí nenávratně, způsobí vysychání opuky a kopec se začne rozpadávat a hroutit, včetně staveb na povrchu. Bude tím zasažen i zavodňovací systém pro Střešovice a Pražský hrad (dále napájení Kajetánky a Břevnovského kláštera), tj. narušen historický přirozený vodovodní systém.  
Je zarážející, že SŽ jako stavebník si je dobře vědoma, že dojde k odvodnění kopce a nemá dáno, jak toto má být řešeno, resp. jak zamezit negativním důsledkům.

## Reakce:

Doložený geotechnický průzkum a posudky dokládají, že uvedená ovlivnění stavbou nenastanou. Ražené tunely budou realizovány technologií TBM v uzavřeném módu, vzhledem k tomu jsou uvedené rizika minimalizována a k ovlivnění hydrogeologických podmínek nedojde.

#### b) Podstata:

2. Životní prostředí v naší oblasti bude silně znečištěno v souvislosti s budováním a provozováním výdechů a odvětrávacích šachet z podzemí. Jeden z výdechů by se dle záměru projektu měl dokonce nacházet v blízkosti vodojemu Praha – Střešovice patřící Pražské vodohospodářské společnosti a.s., což může mít negativní vliv na stabilitu a těsnost vodojemu.

## Reakce:

Z hlediska znečištění prostřednictvím výdechů lze připomenout, že se jedná o zcela elektrifikovanou trať, tudíž znečištění ovzduší nenastává.

Z hlediska negativního vlivu na stabilitu a těsnost vodojemu lze konstatovat, že v rámci přípravy stavby je zajištěna koordinace v rámci areálu PVK (se stávajícím vodojemem a také s plánovaným rozšířením). Provozní schopnost vodojemu nebude ohrožena.



#### c) Podstata:

3. Zcela důvodně a oprávněně se obáváme propadů v nestabilní hornině (zvláště v důsledku absence podzemní vody a postupného nevratného vysychání podloží), praskání domů a dalších staveb, narušení statiky a silných otřesů. V dotčené oblasti se nachází mnoho rodinných domů a vil (cca 250), zahraniční ambasády, dva kostely, kulturní památky jako Müllerova vila a Rothmayerova vila, dvě školy, vodojem PVS, sportovní klub TJ Tatran Střešovice a zejména Ústřední vojenská nemocnice.

Obyvatelé Břevnova, Bubenče, Petřín i Střešovic dotčení stavbou metra a tunelového komplexu Blanka již obdobné zkušenosti bohužel mají, a stejně tak potíže s domáháním se kompenzace vzniklých škod, když musí složitě prokazovat příčinnou souvislost mezi budováním a provozem tunelu Blanka či metra A a vzniklými škodami a jejich výší, neboť investoři svoji odpovědnost a náhradu škody soustavně odmítají, a to i přes všechna předchozí veřejná ujištění, že veškeré případné škody nahradí. Na příkladu tunelového komplexu Blanka pak lze názorně ilustrovat, že převedením dopravy do tunelu nedojde ke snížení ekologické zátěže, která v místě fakticky zůstane a navíc ještě zhorší ekologické podmínky a emise v okolí portálů tunelu, výdechů odvětrání a dalších technologických objektů. Stejně tak se tím nevyřešila hustota dopravy v oblasti Prahy 6, což uvedla radní MČ Prahy 6 Ing. arch. Smutná v médiích. Domníváme se tedy, že ani tato stavba nebude efektivně řešit avizovanou dopravní potřebu.

#### Reakce:

Navržená technologie ražby a trasování ve velké hloubce eliminuje uvedená rizika. Před zahájením a po dokončení stavby bude provedena pasportizace blízkých objektů. Pasportizaci zajistí a náklady s tím související uhradí investor - Správa železnic. Vzhledem k tomu, že realizací záměru se přesune část cestujících z automobilové dopravy na železniční dopravu, klesne dopravní zatížení předmětného území.

#### d) Podstata:

4. Dále, v současné době energetické krize, inflace a snaze o udržitelné způsoby vytápění a energetickou soběstačnost nebude při výstavbě tunelové trasy ve variantě JIH možné vybudování vrtaných tepelných čerpadel typu země-voda, které jsou zcela výrazně nejvýhodnější, co do tepelné účinnosti i energetické náročnosti. Nám vlastníkům tedy bude znemožněno zřízení tepelných čerpadel, u stávajících dojde k omezení jejich funkčnosti, či dokonce k poškození vrtů, a vlastníci dotčených nemovitostí budou nuceni nezávisle na své vůli a rozhodnutí setrvat u stávajících neekologických anebo neekonomických způsobů vytápění. Tato skutečnost je dalším z faktorů, které mají a budou mít vliv na hodnotu dotčených nemovitostí, jakož i na náklady spojené s jejich užíváním.

#### Reakce:

Možnost realizace tepelných čerpadel není vyloučena. V území nacházejícím se přímo nad tunely bude limitem maximální hloubka vrtu tak, aby nebylo ohroženo ostění tunelu.

#### e) Podstata:

5. Výstavba tunelové trasy ve variantě JIH dále také znamená výrazné a nenapravitelné znehodnocení našeho domu a pozemku, jako i všech v okolí, a to i do budoucna v souvislosti s výrazným poklesem jejich hodnoty a tržní ceny.

#### Reakce:

Varianta JIH je trasována tak, aby byla zajištěná maximální hloubka trasy a tím byl minimalizován vliv na řešené území. Zkušenost z realitního trhu naznačuje, že k žádnému ovlivnění hodnoty nemovitostí nedojde (např. není identifikován rozdíl cen

nemovitostí umístěných nad tunelem metra v porovnání se vzdálenějšími objekty). Vzhledem k hloubce tunelu větší než 50m nebudou nemovitosti provozem železnice ovlivněny.

f) Podstata:

<sup>1</sup> Nesouhlas obyvatel byl vyjádřen také v petici proti variantě JIH, která byla sepsána, podepsána téměř 400 osobami, kteří jsou tímto projektem ohroženi, a řádně podána, jak Městské části Praha 6, tak Magistrátu hlavního města Prahy dne 11.11.2019. Nutno podotknout, že do dnešního dne nebylo na tuto petici nikterak reagováno a veškeré naše připomínky evidentně nebyly vůbec brány na zřetel a dokonce i přes odpor občanů byla trasa ve variantě JIH zanesena do nového územního plánu hl. m. Prahy (Metropolitní plán). Zde pro úplnost uvádíme, že jsme se k petici rovněž podpisem připojili.

Reakce:

Varianta JIH ÚVN byla vyhodnocena jako nejvhodnější, a proto je dále připravována – je posuzována v rámci procesu EIA.

**40) Ing. Mejstřík  
vyjádření označené 2514**

Touto cestou podávám jako majitel nemovitosti U druhé baterie 889/33, Praha 6 – Břevnov, připomínky k dokumentaci záměru MŽP 508 tj. Modernizace trati Praha – Dejvice (mimo) – Praha Veveslavín (mimo)

a) Podstata:

Největší pochybení zpracovatele spatřuji v možném propojení vodních horizontů v oblasti větrací šachty, a na to navazující nedostatečné zpracování dokumentace z hlediska hydrologické problematiky. Dále jsou uvedeny citace z expertních stanovisek zadaných Spolkem na ochranu Střešovic a Břevnova:

Reakce:

Praxe při výstavbě metra A ukázala, že propojení horizontů podzemní vody nepředstavuje závažný problém. Je třeba připomenout, že na utěsnění míst okolo výrubu šachty je v projektu myšleno a toto místo bude proinjektováno a utěsněno horninovou injektáží.

Reakce zpracovatelů příslušných příloh dokumentace EIA, na které byly zpracovány oponentní posudky (expertní stanoviska) zadané Spolkem na ochranu Střešovic a Břevnova, jsou uvedeny v nové **příloze č.16.a** dokumentace (reakce na Spolek). Níže jsou uvedeny relevantní odpovědi.

Reakce jsou koncipovány shodným způsobem jako v Příloze 16). Reakce na připomínky jsou uvedeny za následující části:

- „Návrhová část“ – souhrnná reakce oznamovatele, projektanta (METROPROJEKT Praha), zpracovatele geotechnického průzkumu (SUDOP Praha), posuzovatele tunelových staveb (Thewes) a zpracovatele dokumentace EIA
- „Geologická část“ – reakce za zpracovatele geologického posouzení (ČGS)

b) Podstata: /vyplývající z vyjádření Doc. Ing. Rozsypala, CSc. + c) a d) /

Přibližně 1600 m trasy tunelové varianty Jih je vedeno v horninovém prostředí se dvěma vodními horizonty. Ty jsou od sebe odděleny nepropustným izolátorem, mocným několik metrů. Nadloží ordovického souvrství nad výrubem tunelu (po bázi izolátoru) ve střední části tohoto úseku kolísá většinou od 30-50 m. Projekt trasy Jih přibližně ve středu tohoto úseku předpokládá mezi povrchem terénu a tunely vybudování svislé větrací šachty o průměru cca 8 m. Tato větrací šachta musí tento izolátor o mocnosti cca 7 až 9 m protnout.

Podmínkou realizace jižní tunelové varianty je však zachování nepropustnosti tohoto izolátoru, který oba samostatné vodní horizonty dosud odděluje. To má však následující úskalí:

Větrací šachta

Větrací šachta musí izolátorem projít a narušit tak jeho přirozenou celistvost. Projektant předpokládá utěsnění těžbou rozrušených hornin izolátoru připravenými standardními technologickými postupy. Projektant i Stavebník předpokládá, že tyto postupy budou k zajištění nepropustnosti hornin dotčených stavebními postupy dostatečné.

Záruka, že navržený technologický postup bude úspěšný, však s ohledem na vlastnosti horninového masivu, který je silně heterogenní a může být místně postižen zatím neznámými poruchami, neexistuje. Praktické zkušenosti s prováděním takových technologických postupů to dokládají.

Reakce:

Návrhová část:

Z výše uvedeným nelze souhlasit, vzhledem k tomu, že existující praktické zkušenosti dokládají opak.

Stanice Petřiny a podstatná část nových tunelů trasy metra A je vedena přímo v rozhraní hornin, izolátor byl ve velké ploše porušen, místy patrně zcela odstraněn. Byl prokázán zanedbatelný dopad na hydrogeologický režim. Větrací šachta je z daného pohledu pouze bodové porušení. Nejedná se o nestandardní řešení.

Geologická část:

S konstatováním vyjadřovatele ohledně silně heterogenního prostředí nelze souhlasit, protože realita je opačná. Prostředí pod Střešovicemi je geologicky poměrně homogenní a čitelné. Neznámé poruchy mohou být v místě stejně tak jako nemusí. Takovéto obecné tvrzení platí pro jakoukoli variantu, a dá se říci i pro jakoukoli stavbu na světě. Součástí povolovacího procesu EIA určitě není spekulace nad doposud neznámými geologickými strukturami.

c) Podstata:

Vliv podélné poklesové kotliny

Ražba tunelu způsobí poklesovou kotlinu na povrchu terénu jak v příčném, tak i podélném směru. Poklesové kotliny se však netýkají jen povrchu terénu. Deformační pole, které ražba způsobí, zasáhne celý horninový masiv mezi výrubem tunelu a horní bázi izolátoru. Lze předpokládat, že v oblasti izolátoru budou poklesy hornin větší než na povrchu terénu. Z matematického modelování provedeného prof. Thewesem, lze přibližně odvodit, předpokládat, že svisle poklesy v úrovni izolátoru by mohly řádově

být v rozmezí od cca 5 do 10 mm. Komplikací je i časové zpoždění s jakými budou deformační změny po proražení tunelu v daném úseku probíhat. Z hlediska statického předpokládané deformace izolátoru nic neznamenaají. Ale se změnami napjatosti a deformačního pole v horninovém masivu, může dojít i k otevření dosud uzavřených filtračních drah, které se v něm mohou nalézat. Ty mohou být predeterminovány poruchami v izolátoru, které nelze předem spolehlivě identifikovat.

Zkušenost ukazuje, že k relativně značným změnám propustnosti může dojít i při velmi malých deformacích vyvolávajících narušení horninového masivu systémem vlasových trhlin. O tom, že zajištění nepropustnosti horninového masivu, nebo kontaktu podzemní stavby s horninovým prostředím je technicky obtížně řešitelný problém, například svědčí už řadu let nevyřešené utěsnění tunelu Strahov, kde v blízkosti severního portálu dochází k neustálému pronikání vody do tunelu. A to v rozporu s projektem a řadou pokusů o dodatečné utěsnění. Důsledkem je permanentní snížení bezpečnosti provozu. Zejména v zimních měsících, kdy může dojít i k zamrznání prosakující vody na povrchu vozovky. O tom se může každý, kdo tunelem projíždí přesvědčit.

### Reakce:

#### Návrhová část:

Předkládaný záměr nelze srovnávat se Strahovským tunelem, vzhledem k tomu, že se jedná o zcela odlišnou technologii výstavby prováděnou v minulém století.

Izolátor tvořený méně diageneticky zpevněnými křídovými jílovcí se nepřetváří křehce, ale poloplasticky až plasticky. Vyjadřovatel vychází z milných horninově-mechanických předpokladů.

#### Geologická část:

Srovnání projektovaného Střešovického tunelu se Strahovským tunelem nelze z odborného hlediska akceptovat.

Technologické postupy ražby podzemních děl v urbanizovaných oblastech doznaly za poslední čtyři dekády výrazných změn. Nedávno dokončená stanice metra Petřiny byla vybudována v podobných inženýrskogeologických poměrech, jaké jsou předpokládány v zájmovém území, kdy tunel ze stanice metra prochází z křídových jílovců do podložních paleozoických břidlic, navíc s horším průmětem vedení trasy vůči propojení zvodní. A je všeobecně známo, že k žádným trvalým problémům s propojením zvodní nedošlo.

Celá konstrukce Strahovského tunelu, jehož stavba byla započata v roce 1980, je pojatá víceméně jako neizolovaná. Hlavním problémem ve Strahovském tunelu je skutečnost, že jeho konstrukce nebyla provedena jako vodotěsná. Naproti tomu větrací šachta a propojky plánovaných železničních tunelů budou izolovány dvouplášťovým ostěním. Segmentové ostění traťových tunelů dnes používá moderní způsoby utěsnění spár. Z pohledu betonářské technologie v současnosti není problém navrhnout betonovou směs se zvýšenou odolností proti síranové agresivitě podzemní vody či případně jinak upravit konstrukci, aby síranovou agresivitou nebyla ohrožena tak, jako je tomu pod Strahovem. Do železničních tunelů ani do větrací šachty nebude, vzhledem k navrženému konstrukčnímu řešení a při dodržení všech technologických postupů, podzemní voda pronikat.

#### d) Podstata:

##### Eliminace nebezpečí porušení izolátoru

Základním opatřením, zabraňujícím, případně sanujícím, porušení izolátoru, je provedení těsnící injektáže, a to jak v předstihu, tak i po provedení těžeb šachty či průchodu ražby tunelu v daném místě. Praxe ale ukazuje, že k dosažení požadované funkčnosti je potřeba postup těsnících injektáží postupně „doladřovat“ dle skutečných podmínek na místě realizace. Stoprocentně jistý výsledek však není předem nikdy zaručen).

Snížení rizika vyplývajícího z narušení netěsnosti izolátoru technickými prostředky je tedy sice možné, ale úspěch této operace nelze nikdy předem zaručit. Jde o velmi náročný technologický proces. Při něm nelze vyloučit chybu lidského faktoru, anebo takové místně anomální geologické podmínky, které spolehlivou sanaci, těžbou jámy či ražbou tunelu narušeného horninového prostředí, v nějakém místě znemožní. V místech mimo šachtu je provádění takové injektáže zcela nereálné, protože jde o příliš dlouhý úsek, nepřístupnou hloubku, a nebude nikdy spolehlivě jasné, v kterých místech a jak k porušení izolátoru došlo. To znamená ani, v kterých místech by se těsnící injektáž měla provádět (Smysl by to mělo jen v místech anomálií). V současné době také ani nejsou k dispozici dostatečně podrobné informace o vlastnostech horninového prostředí, o jeho momentální propustnosti, pevnosti, rozpukání, anizotropii, které by umožnily spolehlivé posouzení, zda navržený postup bude s určitostí úspěšný. Důsledky propojení vodních horizontů nad trasou Jih ražbou v tunelu a případného neúspěchu v utěsnění horninového prostředí v okolí větrací šachty mohou být:

- Nežádoucí propojení dvou vodních horizontů, ke kterému podle vodního zákona o ochraně podzemních vod zásadně nesmí dojít. (Zákon 254/2001 Sb., 5, 5a, 8 a zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění zákona č. 123/1 998 Sb.).
- Případný pokles hladiny podzemní vody v horním horizontu s možným následkem: Pokles vody v případných studních  
Dnes neurčitá změna vodního režimu celé dotčené oblasti
- Kromě toho, garance zajištění nepropojenosti obou vodních horizontů je zásadní podmínkou úspěšnosti korektního územního řízení.

#### Reakce:

##### Návrhová část:

Výše uvedená konstatování týkající se porušení izolátoru lze označit za nepodložené.

Zkušenosti se stanicí Petřiny ve stejných geotechnických podmínkách ukázaly, že předmětné riziko je minimální a jeho vliv zanedbatelný. Rozsah porušení izolátoru v oblasti stanice metra Petřiny byl rozsáhlý. Ale podle doposud získaných údajů bez výrazné dlouhodobé změny hydrogeologického režimu. U bodového porušení šachtou lze očekávat změny zcela minimální až nulové. Projektant pokládá zajištění nepropustnosti obou zvodní za důležité a tématu věnuje náležitou pozornost. Nicméně tato riziko není tak vysoké, aby mělo vliv na proveditelnost projektu nebo došlo k ohrožení životního prostředí.

##### Geologická část:

Odmítáme výše uvedené nesouvisející poznámky ve smyslu lidských chyb či nedostatečné technologické kázně při výstavbě tunelů, které znemožní např.

eliminaci rizik propojení zvodní, přítoků do tunelů apod a podmiňovat tím odsouhlasení EIA. Cílem prací bylo posoudit tato rizika s nejvyšší zodpovědností a v této fázi na ně upozornit. Ani autoři posudků (SPOLEK) neupozornili na riziko, které by mělo vliv na životní prostředí takový, že by ho nebylo možno v současnosti technologicky řešit a zcela by vylučovalo realizaci stavby. Pokud bychom rezignovali na možnost potenciální problémy (rizika) ve výstavbě řešit, pak si lze těžko představit, že bychom mohli v budoucnu budovat náročná podzemní díla na odpovídající světové či evropské úrovni.

Vyjadřovatelé opakují stejný scénář, a to že není nic zaručeno na 100%. S tím určitě souhlasíme. Geologie jako taková – a hydrogeologie vlivem dynamického charakteru podzemní vody a nehomogenity a anizotropie horninového prostředí tím více – je oborem exaktním, nicméně navýsost pravděpodobnostním. Při žádném odborném posuzování – podloženém sebepodrobnějším průzkumem a nejmodernějším vyhodnocením dostupných dat – nelze dospět k „nesporné“ jistotě prezentovaných závěrů. Přirozeně to znamená, že určité nejistoty existují i v případě jakékoliv geotechnické konstrukce. Obecně lze však z geologického hlediska již při současném stupni poznání zájmového území konstatovat, že tyto nejistoty v případě výběru vhodné varianty nového propojení železničních stanic Praha-Dejvice a Praha-Veleslavín nejsou takového rázu, aby ohrožovaly proveditelnost daného záměru.

Navíc nedávno dokončená stanice metra Petřiny byla vybudována v podobných, resp. mnohem nepříznivějších inženýrskogeologických poměrech, jaké jsou předpokládány v zájmovém území. Tunel ze stanice metra prochází z křídových jílovců do podložních paleozoických břidlic, navíc s horším průmětem vedení trasy vůči propojení zvodní. Je všeobecně známo, že k žádným trvalým problémům s propojením zvodní nedošlo.

Není smyslem procesu EIA se zabývat hypotetickými možnostmi, že dojde k selhání či lidské chybě při realizaci technologií na předmětné stavbě. Domníváme se, že by se stavba podobného charakteru, pak zřejmě žádná nikde a nikdy nepovolila.

### Dílčí závěr

Tato rizika nebyla (a ani dosud nemohla být) dosud dostatečně analyzována, protože k tomu zatím chybí údaje z podrobného geotechnického průzkumu. S ohledem na významné důsledky vzniku nežádoucích projevů popsaného typu, by proto bylo vhodné související riziko v obou provedených analýzách rizik (ČGS i prof. Thewesem), bodově hodnotit známkou pro nejvyšší riziko. Stanovisko zpracovatele tohoto vyjádření je, že pokud je možné se tomuto riziku vyhnout, (které nebude možné s určitostí úplně technickými prostředky s úplnou jistotou eliminovat), tak je vhodné se mu zcela vyhnout. A to je možné, protože existuje varianta vedení trasy, která je z hlediska tohoto rizika významně výhodnější a z hlediska ostatních rizik zcela srovnatelná.

### Reakce:

#### Návrhová část:

Uvedená rizika byla zohledněna projektantem, který má prokazatelné zkušenosti s ražbami stejnou technologií ve stejných geotechnických podmínkách. Projektant toto riziko v rámci projektu vyhodnotil na základě vlastních praktických zkušeností jako nízké a proto ho ani neuvedl do registru rizik.

### Geologická část:

ČGS považuje uvedené stanovisko za nepodložené žádnou odbornou argumentací.

#### e) Podstata: (z vyjádření Geotest a.s. + f + g + h + j)

Zpracovatel navrhuje formulovat připomínky k dokumentaci z hlediska hydrogeologické problematiky následovně:

#### Dokumentace má obecně nedostatečnou vypovídací schopnost

Vypovídací schopnost předložené dokumentace je velice omezená, protože před zpracováním dokumentace nebyl proveden podrobný geotechnický průzkum, jehož součástí by byl podrobný hydrogeologický průzkum.

Dokumentace uvádí, že některé informace bude nutno získat dalšími průzkumnými pracemi, ale bez těchto informací je dokumentace neúplná. Tzn., že dokumentace je zpracována v časové souslednosti předčasně, tj. předtím, než byly provedeny potřebné průzkumné práce (podrobný geotechnický průzkum).

Z hlediska hydrogeologické problematiky tkví nedostatečnost dokumentace mimo jiné v příloze 14, kde je v kapitole 6.4.1 uvedeno, že "V předběžném průzkumu (Dragoun, 2019) bylo uvedeno, že v posuzovaném území trasy ražených tunelů jsou v posledních letech realizovány nové hluboké vrtané studny a hluboké vrty s kolektory tepelných čerpadel. Řešená trasa není v kolizi s vrty dokumentovanými v archivech ČGS. V další etapě průzkumu je nutné prověřit existenci dalších hlubokých sond v prostoru nad tunelem."

Autor přílohy 14 správně upozorňuje na skutečnost, že je potřeba ověřit existenci dalších hlubokých studní či vrtů v prostoru nad tunelem. Pokud se totiž jedná o hluboké vrty nebo studny, tak nelze vyloučit, že tyto vrty již křídový a ordovický kolektor podzemní vody propojily.

Pokud dosud nebylo průzkumnými pracemi ověřeno, že v prostoru nad tunelem nejsou hluboké sondy (neevidované v archivech ČGS), nelze považovat dokumentaci za úplnou.

### Reakce:

#### Návrhová část:

Pro stupeň dokumentace pro územní řízení byl vypracován předběžný geotechnický průzkum, který je pro proces EIA zcela dostačující. Existence hlubokých studní a hlubinných vrtů byla ověřena a bylo upozorněno na situaci, že ne všechna tato báňská díla jsou zaevidována v archivech ČGS, resp. geofondu. Autor průzkumu vycházel z podkladů stavebního úřadu příslušné městské části. Pro ověření je nutná součinnost s majiteli nemovitostí a to z důvodů umožnění vstupu na pozemek. Vzhledem k legislativě se nyní "neohlášená" studna, respektive tepelné čerpadlo stává černou stavbou a majiteli tak hrozí postih. Z těchto důvodů majitelé existenci stavby raději zamílčí.

Pozn.: K propojení obou kolektorů již mohlo dojít neuváženými zásahy majitelů stávajících nemovitostí při realizaci hlubokých trubních studní nebo vrtů pro tepelná čerpadla.

### Geologická část:

Výše uvedená připomínka vyjadřovatelů týkající se absence podrobných průzkumů pravděpodobně vyplývá z nepochopení posloupnosti přípravy staveb v praxi, resp. základních principů inženýrské geologie. Z toho důvodu je ČGS toho názoru, že najatí experti zpracovali uvedné připomínky v časové souslednosti předčasně, tj. předtím, než bude proveden podrobný geotechnický průzkum pro dokumentaci pro stavební povolení.

U dokumentace pro územní řízení ve výjimečných případech vyplyne požadavek na podrobný průzkum, který může být zpracován v průběhu nebo před územním řízením, ale ze zcela jiných než geologických (rizikových) důvodů a vždy už pro jednu konkrétní variantu (např. tunel Radlická radiála).

Je z mnoha hledisek, především pak ekonomického, naprosto nepřijatelné, že by se prováděl podrobný inženýrskogeologický (geotechnický) průzkum pro všechny 4 varianty tras nového propojení železničních stanic Praha-Dejvice a Praha-Veleslavín už pro stupeň dokumentace pro územní řízení, resp. pro dokumentaci EIA a až následně se teprve na základě jejich závěrů vybírala finální varianta. Z hlediska hospodárnosti by to bylo navíc v neshodě s § 6 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů.

Účelem členění geologických prací na etapy je racionálně organizovat poznávací proces, získávat postupně soubory poznatků využitelné v plánování a rozhodování a snížit riziko sledovaného geologického záměru.

Poznámka na závěr: pokud někdo má na svém pozemku černou stavbu, není možné za ni přenášet odpovědnost na investora, projektanta či zhotovitele průzkumu.

### f) Podstata:

#### Nedostatečná pasportizace hydrogeologických objektů

V rámci dokumentace nebyla provedena pasportizace hydrogeologických objektů v dostatečném rozsahu - pasportizováno bylo pouze 10 ks objektů (6 studní a 4 hydrogeologické vrty). Tento počet je vzhledem k délce trasy stavby 4,1 km nedostatečný. Dle názoru zpracovatele a jeho zkušeností z jiných staveb by se mělo jednat o násobný počet pasportizovaných objektů. Dále u pasportizovaných objektů nebyla zjišťována nadmořská výška ústí objektů. Bez tohoto údaje nelze považovat pasport hydrogeologického objektu za úplný.

Je možné, že s podrobnější pasportizací hydrogeologických objektů se počítá v další etapě průzkumných prací - i v tomto případě platí připomínka ad 1 - pokud dosud nebyla průzkumnými pracemi provedena pasportizace dostatečného počtu hydrogeologických objektů, nelze považovat dokumentaci za úplnou.

### Reakce:

#### Návrhová část:

Navržená trasa je vedena převážně v ražených tunelech s hloubkou až 80 m pod povrchem, pro potřeby procesu EIA je podrobnost geotechnického průzkumu a posouzení dle RSV (Rámcové směrnice o vodách) dostatečná. V rámci projektu bylo uvažováno s vyšším počtem pasportizovaných hydrogeologických objektů, majitelé oslovených nemovitostí v době provádění hydrogeologických průzkumů neumožnili vstup na své soukromé pozemky (viz. vysvětlení problematiky nutné součinnosti



vlastníků). V další etapě přípravy projektu v rámci podrobného průzkumu bude nutné provést podrobnější pasportizaci jímacích hydrogeologických objektů, který zpřesní hydrogeologický režim dané oblasti. Provedený průzkum však přinesle dostatečné znalosti pro současný stupeň rprojektové přípravy.

Ve zprávě není výška ústí vrtu uvedena pouze u tří vrtů. Vrty byly výškově zaměřeny (J5 - 276.104 m n.m., J6 - 294.058 m n.m. a PJ7 - 335.275 m n. m.).

#### Geologická část:

Ve smyslu aktuálně platných normativních předpisů (ČSN P 73 1005, ČSN 73 7508, ČSN EN 1997-2), Metodického pokynu pro přípravu, realizaci a sledování liniových dopravních staveb z roku 2017 (autor Ing. Jan Novotný, CSc.), technických podmínek Ministerstva dopravy ČR (TP76 – části A, B, C) a směrnice Správy železnic S4 – Železniční spodek, je prioritní zásadou geologického průzkumu obecně princip efektivnosti, komplexnosti a hospodárnosti, kterému musí být podřízena metodologie i metodika projektování, provádění a vyhodnocování průzkumných prací (viz též jakákoliv učebnice inženýrské geologie). Jiné řešení je v rozporu s principem hospodárnosti a bylo by tak v neshodě s § 6 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů.

Vzhledem k tomu, že průzkumy ve třetí geotechnické kategorii, kam spadá stavba tunelu, musí být realizovány ve více etapách, je nejprve nutné dle zvolených kritérií vybrat finální trasu a teprve v okolí této trasy tunelu provést pasportizaci hydrogeologických objektů a na nich dále provádět periodický monitoring. Pokud by byla pasportizace prováděna v zájmové oblasti všech uvažovaných tras tunelové stavby, nebylo by naplněno kritérium hospodárnosti (viz předchozí připomínka ČGS). Domníváme se, že pro daný stupeň dokumentace a pro EIA byla základní hydrogeologická pasportizace provedena v dostatečném rozsahu.

#### g) Podstata:

##### Dokumentace neřeší možné negativní ovlivnění štol Hradního vodovodu stavbou

V dokumentaci není, dle názoru zpracovatele, dostatečně řešena otázka možného negativního ovlivnění štol Hradního vodovodu stavbou, ačkoliv dokumentace uvádí, že vydatnost těchto jímacích objektů je v řádu prvních desítek l/s (z dokumentace není jasné, jestli je tím myšlena celková vydatnost všech jímacích objektů zapojených do systému štol Hradního vodovodu).

Dokumentace neobsahuje přesné informace o půdorysném a výškovém vedení štol, tj. není možno vyloučit možnost jejich negativního ovlivnění stavbou.

Zpracovatel nedohledal v dokumentaci, zda účastníkem stavebního řízení je Správa Pražského hradu, neboť realizací stavby hrozí negativní ovlivnění křídového kolektoru, z něhož je štolami Hradního vodovodu jímana podzemní voda a využívána pro provoz Hradu. Dále by měly být štoly Hradního vodovodu zahrnuty do monitoringu podzemních vod stavby - sledovány by měly být vydatnosti těchto jímacích objektů (pozn.: v rámci výstavby trasy metra V.A Dejvická - Nemocnice Motol byla vydatnost pramenů, zásobujících štoly Hradního vodovodu, průběžně monitorována a obdobný monitoring by měl být prováděn i v rámci stavby).

## Reakce:

### Návrhová část:

Hradní vodovod vč. jeho štol není stavbou ovlivněn. Zaprvé jímací štol hradního vodovodu se nacházejí mimo oblast ražby varianty JIH / JIH ÚVN. Za druhé se jímací štol hradního vodovodu nachází v geologické vrstvě tzv. cenomanu, zatímco ražba tunelu bude probíhat v ordovických vrstvách. Problematika je diskutována v rámci předběžného geotechnického průzkumu: „Předběžný geotechnický průzkum pro variantu JIH provedený firmou SUDOP Praha (Dragoun et al., srpen 2019, aktualizace červen 2024)“.

### Geologická část:

Zpracovatelé posuzení (Spolek) pro vyjadřovatele prováděli monitoring štol hradního vodovodu v rámci realizace stavby metra V.A (Dejvická – Motol). Domníváme se, že jsou velmi dobře obeznámeni o fungování tohoto kolektoru Ab a o „využívání“ hradního vodovodu. Monitoring bude proveden standardně v rámci realizace stavby ve stejném režimu, jako u ostatních vodních zdrojů nacházejících se v řešeném území.

### h) Podstata:

#### Dokumentace neobsahuje konkrétní návrh monitoringu podzemních vod

Dokumentace neobsahuje návrh monitoringu podzemních vod, dle názoru zpracovatele proto, že nebyl proveden podrobný geotechnický průzkum, vč. podrobného průzkumu hydrogeologického (viz připomínka ad 1 výše).

Rovněž dokumentace neobsahuje informace o tom, kde byla stanovena hranice hydrogeologické deprese vyvolané stavbou - monitoring podzemních vod musí sledovat objekty uvnitř této hranice (u nich se předpokládá, že budou stavbou hydrogeologicky ovlivněny) a za touto hranicí (u nich se předpokládá, že nebudou stavbou hydrogeologicky ovlivněny - aby bylo ověřeno a prokázáno, že ovlivněny nebudou).

## Reakce:

### Návrhová část:

Vzhledem k tomu, že byl zpracovaný geotechnický průzkum určen pro stupeň dokumentace pro územní řízení a pro proces EIA, tak byl zpracován předběžný geotechnický průzkum. Podrobný geotechnický průzkum má být předmětem dalších fází projekční přípravy.

Na úrovni probíhajícího procesu EIA je v dokumentaci EIA uvedeno:

Skutečnou velikost ovlivnění režimu podzemní vody je možné zjistit pouze důsledným hydrogeologickým monitoringem po celou dobu stavby. Proto budou v rámci další projektové přípravy záměru respektována následující doporučení, která vyplývají z dosud provedených průzkumů, se kterými oznamovatel počítá v projektu a která jsou uvedena v kapitole B.I.6 dokumentace:

- *v časně fázi přípravy záměru bude provedena pasportizace potenciálně ovlivnitelných studní a vrtaných studní pro tepelná čerpadla, které budou hodnoceny podrobným hydrogeologickým průzkumem*

- *monitoring studní a vrtaných studní pro tepelná čerpadla je nutné začít v dostatečném předstihu před zahájením zemních prací, nejlépe 3 roky, ale minimálně jeden úplný hydrologický rok; monitoring je třeba provádět na vybraných objektech s měřitelnou hladinou podzemní vody (HG vrty a studny) s periodicitou jeden měsíc před zahájením stavby a 24 hodin v průběhu stavby s přesahem 12 měsíců před zahájením a po ukončení prací*
- *následně bude monitorovací systém doplněn pozorovacími hydrogeologickými vrty specificky projektovanými k monitoringu jednotlivých zvodní; vrty budou situovány od osy tunelového díla až za dosah deprese liniové stavby vyvolané odvodňováním (výpočet hydraulického dosahu pro období odvodňování tunelu); monitoring před zahájením výstavby tunelového díla by měl probíhat minimálně po dobu jednoho roku tak, aby byla definována přirozená neovlivněná úroveň hladin jednotlivých zvodní, jakož i její sezónní kolísání*
- *prověřit pomocí HG vrtů v oblasti Střešovické plošiny tvořené křídovými sedimenty úroveň hladiny podzemní vody jak v ordovických horninách, tak i úroveň hladiny podzemní vody v křídových horninách z následujících důvodů:*
  - *úroveň hladiny podzemní vody v ordovických horninách pod křídovými horninami je v současnosti ověřena pouze karotážním měřením a je důležitá pro dimenzování trvalého ostění tunelu*
  - *úroveň hladiny podzemní vody v křídových sedimentech je důležitá jak pro návrh Větrací šachty Střešovice tak pro dosah případného ovlivnění křídové zvodně při jejím hloubení*
  - *dále realizovat HG vrt v oblasti, kde jsou nejbližší trasy tunelů jímací štolý Hradního vodovodu.*
  - *doplnit průzkumné vrty mezi vrtem HJ 11 a vrty u výjezdového raženého portálu (HJ 8 a PJ9) pro hypotetické ověření polohy skaleckých křemenců v trase tunelů*
- *v rámci další přípravy záměru, pokud to bude potřeba, budou navrženy těsnicí prstence pro ražbu TBM, které zajistí dvojnásobným jištěním zamezení proudění podzemní vody podél osy tunelu; v rámci ražby tunelových propojek a větrací štolý Střešovice technologií NRTM budou v případě potřeby aplikovány těsnicí injektáže*
- *pro provoz navrhovaného záměru bude vypracován a schválen „Plán opatření pro případ havarijního úniku látek škodlivých vodám pro etapu provozu“ dle §39 vodního zákona, který bude také zohledňovat a řešit případné havárie velkého rozsahu, které mohou potenciálně ovlivnit Vltavu jako konečný vodní recipient*

Dále je v dokumentaci EIA uvedeno:

Z hlediska vlivů na podzemí vody je nezbytné postupovat podle vyjádření odborně způsobilé osoby – hydrogeologa podle zákona č. 62/1988 Sb. (RNDr. F. Dragoun), což je v kapitole D.IV formulováno následující podmínkou:

- *minimálně 24 měsíců před zahájením stavby provádět monitoring kolísání podzemních vod ve vytípaných jímacích objektech, a to zejména u jímacích objektů S-26 a S-28; pokud dojde v rámci území dotčeného stavbou ke ztrátě, nebo k snížení hladiny podzemní vody ve stávajících jímacích objektech (studních) do takové míry, že nebude možné běžné užívání jímacího objektu, bude poškozenému na náklady stavby realizován náhradní vodní zdroj – vrtaná trubní studna/prohloubení šachtové studny*

### Geologická část:

S ohledem na výše uvedené připomínky se pouze omezíme na konstatování, že je nejprve nutno vybrat finální trasu vedení tunelu a pak následně pasportizovat hydrogeologické objekty a vypracovat plán monitoringu a tento následně zahájit. Jiné řešení je v rozporu s principem hospodárnosti a bylo by tak v neshodě s § 6 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů.

i) Podstata:

Neúplný hydrogeologický pasport trasy

V příloze 5 je v kapitole 5.3 uveden hydrogeologický pasport trasy. Autoři zde uvádí, mimo jiné, že "Přirozené proudění podzemní vody je v zájmovém prostoru ovlivněno v mělkém kolektoru inženýrskými sítěmi, v hlubším kolektoru výstavbou metra A, výstavbou tunelového komplexu městského okruhu. Rozsah a charakter ovlivnění přirozeného režimu podzemních vod výstavbou tunelového komplexu městského okruhu a prodloužením trasy metra A není v současné době znám, většina archivních průzkumných vrtů zaznamenává stav před výstavbou těchto významných tunelových staveb a výsledky monitoringu podzemních vod, prováděného v průběhu a po dokončení stavby nejsou zatím známy."

Není pravdou, že by dnes, nebo v době zpracování předběžného geotechnického průzkumu (08/2019) nebyly známy výsledky monitoringu podzemních vod prováděného v průběhu stavby trasy metra A Dejvická - Nemocnice Motol a výstavby tunelového komplexu městského okruhu. Těmito informacemi disponují nepochybně stavebníci obou staveb, neboť během realizace obou staveb byl hydrogeologický monitoring prováděn v rámci geotechnického monitoringu.

Stavba metra A Dejvická - Nemocnice Motol byla uvedena do provozu v 05/2015, tunelový komplex Blanka městského okruhu byl uveden do provozu v 09/2015.

Informace z otevřených zdrojů o geotechnickém monitoringu výstavby tunelového komplexu městského okruhu, viz např.:

[https://www.ita-aites.cz/files/Seminare/2012\\_03\\_to/kostohryz\\_geotechnicky\\_monitoring.pdf](https://www.ita-aites.cz/files/Seminare/2012_03_to/kostohryz_geotechnicky_monitoring.pdf)

Informace z otevřených zdrojů o geotechnickém monitoringu výstavby metra A Dejvická - Nemocnice Motol, viz např.:

[https://www.ita-aites.cz/files/Seminare/2011\\_02\\_TO/Ebermann\\_Hort\\_Kont\\_zprava\\_o\\_GTM\\_trasa\\_VA.pdf](https://www.ita-aites.cz/files/Seminare/2011_02_TO/Ebermann_Hort_Kont_zprava_o_GTM_trasa_VA.pdf)

Hydrogeologický pasport je neúplný, měl by být doplněn o informace o rozsahu a charakteru ovlivnění přirozeného režimu podzemních vod výstavbou tunelového komplexu městského okruhu a prodloužením trasy metra A Dejvická – Nemocnice Motol, protože tyto informace známy jsou.

Reakce:

Návrhová část:

Informace vyplývající z monitoringu podzemních vod prováděného v průběhu stavby trasy metra A Dejvická - Nemocnice Motol a výstavby tunelového komplexu městského okruhu budou zohledněny v další fázi projektové dokumentace při návrhu podrobného geotechnického průzkumu.

Geologická část:

Není zřejmé k čemu se tato připomínka váže. Jedná se o připomínku, že dosud nebyl proveden úplný hydrogeologický pasport všech uvažovaných tras nebo se připomínka váže k tomu, že nebyl proveden úplný hydrogeologický pasport zvolené trasy? Ani v jedné z interpretací však s připomínkou nesouhlasíme, na základě chronologie prováděných průzkumných prací. V připomínkách je použit singulár "pasport trasy". Tudíž to bylo myšleno jako jedné vybrané trasy? 3D geologický model

měl zhodnotit horninové prostředí zájmové oblasti a doporučit nejvýhodnější trasu z hlediska minimalizace geohazardů. Hydrogeologický pasport všech tras by byl opět nevhodný a detailní pasport doporučené trasy nemohl být proveden, protože tato doporučená trasa je výsledkem zhodnocení horninového prostředí na základě 3D geologického modelu a inženýrskogeologických a hydrogeologických podmínek.

j) Podstata:

#### Dokumentace nedostatečným způsobem eliminuje rizika negativního ovlivnění podzemních vod stavbou

V textové části dokumentace na str. 314 je uvedeno, že „Na základě zkušeností ze zahraničí je možno prokázat, že k nejvýznamnější hydraulické komunikaci dochází pod počvou tunelu se zvýšenou axiální propustností. Tímto způsobem mohou hydraulicky komunikovat zastižené poruchové zóny. V případě předmětných tunelů je taková tektonická zóna v západní části překryté křídovými jednotkami zachycena v geologickém modelu.“

Dokumentace neobsahuje informace o tom, jak budou eliminována tato rizika negativního ovlivnění podzemních vod stavbou. Je nezbytné, aby byla dokumentace v tomto smyslu doplněna.

#### Reakce:

##### Návrhová část:

Při realizaci ražby TBM se budou provádět tzv. těsnící prstence. Jedná se o upřesnění návrhu technologie ražby nad rámec dokumentace pro územní řízení, což bude řešeno v dalších stupních projektové dokumentace.

##### Geologická část:

Dokumentace nemůže eliminovat negativní ovlivnění podzemních staveb vodou. Účelem dokumentace je na potenciální riziko či negativní jevy upozornit, což bylo učiněno. Je potom dále věcí projektanta stavby, aby toto riziko zohlednil v projektu konkrétní stavby. Speciálně se to týká potenciálního propojení jednotlivých zvodní v horninovém prostředí. Toto téma bylo obšírně komentováno výše.

Tektonické zóny nebyly průzkumnými pracemi dosud zkoumány, neboť nebyl proveden podrobný geotechnický průzkum, viz připomínka ad. 1 výše. Proto nelze považovat dokumentaci za úplnou.

V dokumentaci je opakovaně uváděno tvrzení, že navržená strojní ražba TBM je šetrná k okolnímu horninovému prostředí.

Dle názoru zpracovatele však není strojní ražba TBM samospasitelná. I během ražeb metodou TBM v uzavřeném módu je potřeba provádět údržbu razicího stroje v otevřeném režimu, kdy je nutný přístup do hlavy stroje. Během těchto činností může dojít k negativnímu ovlivnění hydrogeologických vlastností horninového masívu. Eliminaci těchto rizik dokumentace neřeší, měla by být v tomto smyslu doplněna.

Dále je potřeba uvést, že tunelové propojky mezi raženými jednokolejnými tunely budou realizovány Novou rakouskou tunelovací metodou (dále jen NRTM), nikoliv strojní ražbou TBM. Tuto skutečnost předběžný geotechnický průzkum zohledňuje nedostatečně. Příloha 1 Situace zprávy z předběžného geotechnického průzkumu tunelové propojky neobsahuje. Dle textové části zprávy z předběžného geotechnického průzkumu a podélného řezu tamtéž vyplývá, že bude provedeno 6 ks

propojek a to propojka č. 01 – v km 4,585.000, propojka č. 02 – v km 5,040.000, propojka č. 03 – v km 5,495.000, propojka č. 04 – v km 5,950.000, propojka č. 05 – v km 6,405.000, propojka č. 06 – v km 6,865.000.

### Reakce:

#### Návrhová část:

Průzkum tektonických zón v intravilánu dotčené městské části je nereálný. Geofyzikální průzkum je nepoužitelný, vrtný průzkum představuje cca bodový údaj, velké odkryvné práce (sondovací rýhy apod. provádět nelze).

Uvedená připomínka o údržbě neodpovídá navržené technologii ražby, údržba razícího štítu bude provedena v uzavřeném režimu, pokud to bude situace vyžadovat. Pro realizaci větrací šachty je v dokumentaci stanoveno, že budou provedeny těsnící injektáže.

#### Geologická část:

Tvrzení že „Tektonické zóny nebyly průzkumnými pracemi dosud zkoumány, neboť nebyl proveden podrobný geotechnický průzkum, viz připomínka ad. 1 výše. Proto nelze považovat dokumentaci za úplnou“ je irelevantní a není jasné, proč ji expert vznesl. Tektonické zóny samy o sobě neznemožňují výstavbu a jsou např. pro varinatu STŘED, preferovanou spolkem srovnatelné ne-li rizikovější, než pro vybranou vaianu JIH ÚVN, resp. JIH.

Dokumentace ignoruje fakt, že mezi jednokolejnými tunely budou realizovány tunelové propojky, které budou další potenciálním zdrojem negativního ovlivnění křídového kolektoru stavbou. Dokumentace by v tomto smyslu měla být doplněna.

Konečně dokumentace předpokládá vybudování větrací šachty v km 5,795 a provedení těsnící horninové injektáže pro eliminaci rizika propojení křídového a cenomanského kolektoru podzemní vody. Dle názoru zpracovatele bude provedení horninové injektáže v prostoru zvodně o mocnosti cca 3 m (viz zpráva předběžného geotechnického průzkumu) technicky obtížně proveditelné a dokumentace by v tomto bodě měla být rozpracována do větší podrobnosti. Dokumentace rovněž neobsahuje informace o tom, jak bude zajištěna ochrana a zachování těsnící funkce izolátoru z peruckých jílovců během realizace stavby, a především větrací šachty v km 5,795.

### Reakce:

#### Návrhová část:

Propojky budou realizovány v prostředí ordovických hornin. Do křídových hornin nebo do rozhraní křída-ordovik nikde nezasahují.

#### Geologická část:

Kostatování že „dokumentace ignoruje fakt, že mezi jednokolejnými tunely budou realizovány tunelové propojky, které budou další potenciálním zdrojem negativního ovlivnění křídového kolektoru stavbou. Dokumentace by v tomto smyslu měla být doplněna“ je mylná, vzhledem k tomu, že propojky budou realizovány zcela mimo dosah křídové zvodně v ordovických břidlicích. Mezi propojkami a kolektorem Ab v křídových pískovcích jsou minimálně dva přirozené izolátory.

#### k) Podstata:

Se závěry zpracovatele nelze souhlasit, aby pro výpočet hluku a vibrací byla použita data z Ejpvického tunelu. V posudku firmy Arenal s.r.o., která je součástí

dokumentace se uvádí, že by vibrace neměly způsobovat nadměrnou hlučnost. S tímto poněkud vágním výrokem nelze souhlasit. Obyvatelé chtějí mít jistotu, že je provoz tunelu nebude v nejmenším obtěžovat, jde o přenesení zátěže vlakové dopravy do klidné rezidenční čtvrti. Přestože dojde logicky ke snížení hlukové zátěže na Praze 6 v okolí tunelu, tak varianta Střed podobné zatížení snižuje ještě více, protože je námi navrhována pod ulicí Střešovická a na Peřínách, kde hluk i vibrace z tunelu afektují nejenom menší počet domů, a budou mj. překryty industriálními šumy stávajícího dopravního provozu.

### Reakce:

Posudkem firmy Arenal s.r.o. bylo doloženo, že predikované hodnoty jsou dodrženy a že budoucí provoz splní hodnoty daných hygienických limitů. Geologické podmínky části Ejpovického tunelu jsou velice podobné, a proto bylo ověřeno šíření vibrací z tunelu (tejně velikosti a tvaru) horninovým prostředím.

Ze závěrů seismických měření v již realizovaném Ejpovickém tunelu (ARENAL, s.r.o., provedená 7. 7. 2020 a 11. 7. 2020), kde nebyla instalována žádná antivibrační opatření, lze konstatovat, že seismické účinky průjezdů vlaků nemohou při hloubkách tunelu několika desítek metrů poškodit objekty obytných budov ani neporuší historické stavby nacházející se za tunelem a ani se neprojeví hlukem pocitěným lidmi podle legislativních požadavků. Naměřené hodnoty amplitud rychlosti kmitání byly řádově 100x menší než kritické hodnoty těchto vibrací stanovené seismickými normami.

Plánované tunely nacházející se na posuzované modernizované trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo) mají obdobné vlastnosti z hlediska způsobu ražby, hloubky tunelu a geologického uspořádání, navíc budou dle projektové dokumentace vybaveny antivibračními opatřeními. Tato opatření se budou v dalších stupních projektové dokumentace dále zpřesňovat.

Pro ověření uvedených závěrů, z hlediska šíření vibrací v zóně ovlivnění navrhované železniční tunelové stavby, je v rámci předkládané dokumentace EIA v příloze 11.5. doloženo Posouzení šíření vibrací na zástavbu v zóně ovlivnění navrhované železniční stavby v úseku Praha – Dejvice (mimo) Praha – Veleslavín (mimo) ve variantě trasy „Ražená JIH ÚVN“, zpracované Stavební fakultou VÚT Brno v září 2024. Závěry z tohoto posouzení jsou doloženy v dokumentaci EIA a jsou ve shodě s Posudkem ARENAL a studií vypracovanou Ing. J. Stěničkou.

Dokumentace k uvedené problematice uzavírá, že oznamovatel záměru respektuje následující podmínky pro další přípravu záměru, které jsou zapracovány v projektu a které jsou uvedeny v kapitole B.1.6:

- *po provedení podrobného geotechnického průzkumu zpracovat a vyhodnotit podrobný model šíření vibrací a strukturálního hluku horninovým prostředím včetně posouzení přenosu vibrací konstrukcí tunelu a přenosu na vybrané referenční objekty stávající zástavby; model šíření vibrací a strukturálního hluku kalibrovat na základě hodnot získaných měření v oblasti provozovaného Ejpovického tunelu; na základě zjištěných údajů optimalizovat návrh antivibračních opatření v celém řešeném úseku stavby*
- *v rámci realizace stavby po dokončení ražby TBM provést měření reálného šíření vibrací z realizovaného tunelu a potvrdit, popř. revidovat, projektem navržené řešení. V tomto případě zpracovatel upozorňuje pravděpodobnou situaci, kdy bude útlum vibrací tak velký, že nebudou požadované údaje měřitelné, popř. budou splývat s hlukovým pozadím. Podrobný postup tohoto měření bude navržen v dalším stupni PD po provedení podrobného geotechnického průzkumu a vyhodnocení modelu šíření vibrací a strukturálního hluku*

## l) Podstata:

V dokumentaci je uvažován limit hluku a vibrací pro časové rozmezí 22:00 - 06:00, kdy odezní většina industriálních šumů, nicméně není počítáno s dopravním zatížením již realizovaným v dané oblasti.

Povaha vibrací = opakující se otřesy, max. jsou přípustné 3 otřesy za den. Předpokládaný počet vlaků na trati Praha Masarykovo nádr.- Kladno (Ruzyně LVH je 319 (str.64. dokumentace aktuální záměr – EIA květen 2022)). Tedy výskyt níže popisovaných jevů s možným vlivem na zdraví obyvatel dotčené oblasti je 319 x za den. Obtěžující účinek hluku a vibrací závisí nejenom na jejich intenzitě ale i na počtu projíždějících vlaků a může být větší než u dopravy silniční.

V tabulce níže je zeleně označeno splnění limitů, přičemž směrem k povrchu není uvažováno snížení vzdálenosti o cca 5 m (hloubka základů budov), kdy se pak dostanou hodnoty mimo limit nebo na hraniční hodnotu vzdálenosti k základu domu, kde se vibrace či hluk mohou projevit (např. hodnoty 13 a 3 metry).

**Srovnávací tabulka uvedených dat vibrací a hluku vůči hygienickým limitům:**

útlum 5 dB na ubytek 10 m podloží (max. riziko spočívá v min. útlumu)											
hloubka pláště tunelu (m) strop 73/dno 83	83	73	63	53	43	33	23	13	3	3	nula
očekávané hodnoty zrychlení vibrací (dB) na vnějším plášti dle Štěnička 110/90 dB bez uvedené zdroje či výpočtu *	110	105	100	95	90	85	80	75	70	-	-
	-	110	105	100	95	90	85	80	75	-	-
	90	85	80	75	70	65	60	55	50	-	-
	-	90	85	80	75	70	65	60	55	-	-
limit vibrace zrychlení chráněný prostor staveb /noc****	78										
celkový hluk vlaku (obr. 2, v=120 km/hod) dB - Akční plán protihlukových opatření železnice Praha pro SŽDC květen 2019 zpracovatel Sofis Grant ***	90	85	80	75	70	65	60	55	50	-	-
	-	90	85	80	75	70	65	60	55	50	-
předpokládaná hodnota hluku projíždějícího vlaku v tunelu dle Arenal s.r.o v rozsahu 75 - 60 dB, bez uvedení zdroje či výpočtu **	75	70	65	60	55	50	45	40	35	-	-
	-	75	70	65	60	55	50	45	40	35	-
	60	55	50	45	40	35	30	25	20	-	-
	-	60	55	50	45	40	35	30	25	20	-
limit hluk vnitřní chráněný prostor staveb/noc****	30										

Uvedené hodnoty v tabulce jsou navíc uvedeny bez míry nejistoty při měření hygienických podmínek obvykle uvažované 2 dB.

V tabulce: Očekávané hodnoty zrychlení 110 dB (až 90 dB) dle Štěnička \* od vrchní části tunelu (73 m) limit se plní cca 3 m pod úrovní terénu domů bez uvážení základů, jak zmíněno výše. Pokud se uváží hloubka základů, limit splněn nebude a lze předpokládat projev vibrací pronikajících z podloží do chráněného prostoru domů. Přitom zpracovatel uvažuje pravděpodobně jen empiricky zjištěné snížení útlumu vibrací o 5-7 dB na 10 m nadloží tunelu, resp. o 5 dB na 10 m, protože se hodnotí riziko výskytu vibrací a 5 dB je nejmenší uvažovaný útlum na 10 m (tj. větší riziko projevu vibrací).

Pozn: norma uvádí hodnotu zrychlení vibrací v mm/s<sup>2</sup> a ne v dB, v dB norma uvádí hladinu zrychlení vibrací, což není to samé jako očekávaná hodnota jejich zrychlení jak je uváděna výše. Výše uvedený údaj se jeví jako neporovnatelný. Konkrétní geologické složení dotčené oblasti (např. nánosy, pískovce, jílovce, břidlice, dílčí izolátory hladiny podzemní vody a jejich výška, ordovik, včetně geologických anomálií atd. nejsou vzaty do úvahy, přestože mohou významně ovlivnit výsledky zprávy.



## Reakce:

Zatímco seizmické a fyziologické vibrace, které jsou v námitce označeny jako otřesy, lze hodnotit počtem za noční dobu, tak maximální hladiny akustického tlaku  $L_{Amax}$ , které jsou odezvou na průjezdy vlaků, jsou limitovány pro každou událost.

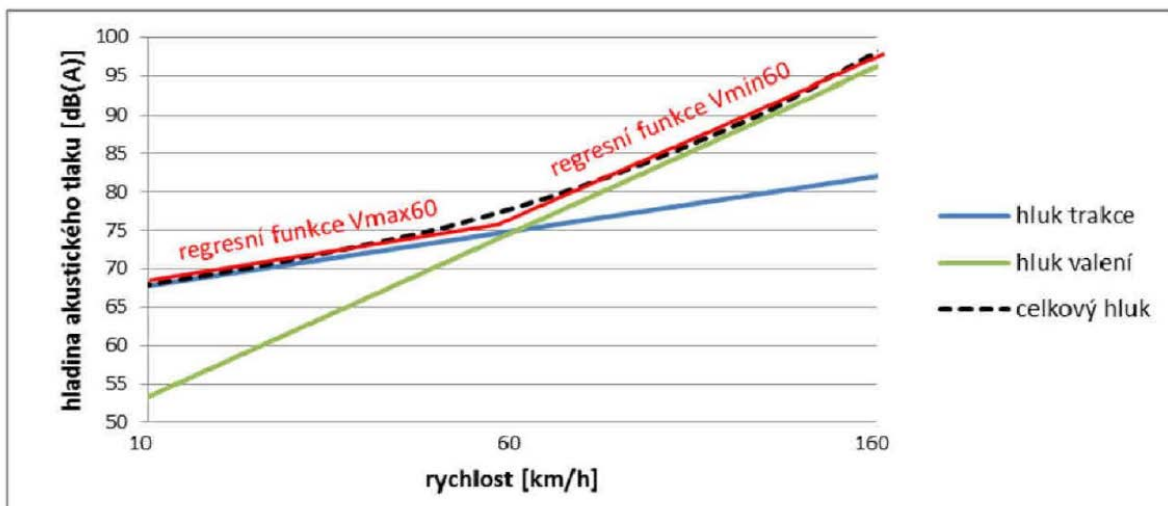
Posouzení vibroizolace v tunelech v železničních tunelech na trati Dejvice-Veleslavín 3.8.2019 stanovilo odhad potřebného rozsah antivibračních opatření v tunelu. Doložené posouzení bylo pro potřebu ověření doplněno měřením zpracovaným firmou Arenal s.r.o., založeném na měření realizované stavby Ejpvické tunely. Tato měření prokázala v obdobných geologických podmínkách a výšce nadloží to, že navržená stavba nebude mít na okolní zástavbu vnímatelný vliv.

Zhotovitel se shoduje s větou, že se jedná o empirické posouzení šíření vibrací, vycházející ze zkušeností zhotovitele z mnoha obdobných staveb. Na základě tohoto posouzení byly učiněny předpoklady, které budou v dalším stupni projektové dokumentace ověřeny a upřesněny modelem šíření vibrací a strukturálního hluku horninovým prostředím včetně posouzení přenosu vibrací konstrukcí tunelu a přenosu na vybrané referenční objekty stávající zástavby, který bude zpracován na základě podrobného geotechnického průzkumu a bude kalibrován na základě hodnot získaných měření v oblasti provozovaného Ejpvického tunelu. V rámci realizace stavby po dokončení ražby TBM budou provedena měření reálného šíření vibrací z realizovaného tunelu a budou potvrzena, popř. revidována, projektem navržená řešení. Podrobný postup tohoto měření bude navržen v dalším stupni PD po provedení podrobného geotechnického průzkumu a vyhodnocení modelu šíření vibrací a strukturálního hluku.

Vzhledem k tomu, že bude návrh antivibračních opatření postupně upřesňován v průběhu projekční přípravy, dokumentace EIA navrhuje řešení a případnou aplikaci antivibračních opatření v celém rozsahu stavby

### m) Podstata:

Hluk: Studie Akční plán protihlukových opatření železnice Praha pro SŽDC, květen 2019, zpracovatel Sofis Grant\*\*\* uvádí pro rychlost vlaku 120 km/h (rychlost v tunelech je plánována identicky 120 km/h) celkový hluk vlaku 90 dB (shodně i s jinými oficiálními zdroji). Postupným odečtem vzdálenosti k povrchu o 5 dB/10 m limity 30 dB noc a 40 dB den budou překročeny.



**Obrázek 2 - Závislost hladiny akustického tlaku na rychlosti s regresními funkcemi (Týfa, Ládyš a kol. 2013)**

Předpokládaná hodnota hluku projíždějícího vlaku v tunelu dle Arenal s.r.o. \*\* je v rozsahu 75–60 dB, je bez uvedení zdroje či výpočtu tuto hodnotu udávající. Tato předpokládaná hodnota je v rozporu se studií Akčního plánu\*\*\*. I v případě očekávaných 75 dB dle Arenal s.r.o. \*\* noční limit 30 dB je překročen. Hluk není vyhodnocen podle doporučení WHO kolik % obyvatel v oblasti dotčené provozem tunelů bude hluk (včetně infrazvuku) rušit ve spánku v porovnání se současným stavem.

### **Reakce:**

Z hlediska šíření hluku z provozu železniční dopravy uvnitř tunelu, který se nachází několik desítek metrů pod zemí, tunel funguje jako účinné protihlukové opatření. Šíření hluku se projevuje především na vjezdu a výjezdu do tunelu (portály tunelového komplexu jsou umístěny mimo řešenou stavbu). Zde jsou příslušné hygienické limity hluku z provozu železniční dopravy na dráhách v nejbližších chráněných venkovních prostorech staveb dodrženy.

Součástí akustického posouzení Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo) – Hluk z provozu trati (EKOLA group, spol. s r.o., zak. č. 19.0420-01, 12/2021, aktualizace 06/2024) je kapitola 8 „Analýza chráněných staveb ovlivněných hlukem z železniční dopravy“, která je podkladem pro hodnocení zdravotních rizik. V rámci této kapitoly jsou obyvatelé ovlivnění hlukem rozděleni pro jednotlivé výpočtové stavy do příslušných 5dB hlukových pásem. Vyhodnocení je provedeno pro deskriptory Ld, Ln a Ldn. Z výsledků analýzy vyplývá, že v případě všech deskriptorů dochází ve výhledovém stavu v roce 2030 ve vyšších 5dB pásmech oproti počáteční akustické situaci k výraznému snížení počtu ovlivněných obyvatel oproti počáteční akustické situaci.

### n) Podstata:

Vibrace: Očekávané hodnoty zrychlení vibrací na vnějším plášti tunel dle Štěničky jsou uvedeny 90–110 dB.

Hygienický limit zrychlení vibrací v chráněných vnitřních prostorech staveb se vyjadřuje, jak psáno výše obvykle v  $m/s^2$ . Ze zprávy proto nplyne, zda bude tento limit za výše vedených hodnot na vnějším plášti 90-110 dB dodržen. Pro srovnání v dB byla

použita pouze výše uvedená srovnávací tabulka.

Emisní hladiny zrychlení vibrací bez nebo s vibro izolací na vnitřní straně tunelu (ražený, kruh) jsou uváděny bez izolace 75–61dB, s izolací 78–59 dB. Není uvedeno, k jaké referenční hodnotě je výpočet hladiny stanoven. Vibroizolace by musela vibrace tlumit výrazněji, než je uváděno pro jednotlivé úseky tunelu, vibroizolace ale není plánována pro celou trasu tunelů. Zdroj vibrací je vždy uvnitř tunelu a přenáší se skrze plášť tunelu do horninového prostředí. Nebo je tento násobný jev způsoben případnou rezonancí stavby tunelu, která by zesilovala vibrace způsobené jejich zdrojem z úrovně hladiny 75-71 dB na zrychlení vibrací 90–110 dB? Nic podobného ve zprávách není zmiňováno. Rozdíl uvedených hladin zrychlení je 3–2 dB. V terminologii vibrací se někdy používá termín „hladina“ k označení amplitudy, průměrné hodnoty, efektivní hodnoty nebo poměru těchto hodnot. Tato použití se považují za nevhodná.

Průjezd vlaku není hodnocen vzhledem k jeho délce jako lineární zdroj hluku/vibrací a není hodnocen bohužel ani stav, kdy se vlaky v obou tunelech na trase potkají v jednom místě a akustický výkon vzroste min o 3 dB tj. dvojnásobně včetně oblasti nízkých frekvencí (0-20 Hz). Není řešen možný vliv rezonance stavby tunelu způsobené průjezdem vlaku, která by zesilovala vibrace způsobené jejich zdrojem.

Nedoložena je evidentnost konstatovaného tvrzení, že v hloubce trasy ve skalním podloží pod 30 m vibroizolace není třeba. Není specifikována případná hloubka tohoto skalního podloží. Z tohoto důvodu je tvrzení zavádějící ve smyslu, že z hloubky pod 30 m bude útlum podloží takový, že vibroizolace nebude třeba. To neodpovídá několika příkladům ve srovnávací tabulce.

Nedoloženo je prohlášení, že limity na fyziologické vibrace budou splněny s jistotou 10 dB a více.

Není řešena otázka nízkých frekvencí (1-20 Hz infrazvuk), způsob jejich útlumu a vliv na věkovou strukturu populace nad stavbou.

Fyziologické reakce těla na vibrace (zjednodušeno) – lidské tělo je citlivé na následující frekvence: 0,1 - 0,2 Hz mozek, 4–8 Hz orgány dutiny břišní a hrudní, 30 - 80 Hz rezonance očí v důlcích, zhoršené vidění.

Šíření vibrací do okolí dráhy tunelu: zdi budov zpravidla vibrují s frekvencí 5–25 Hz. Nejhorší stav nastane, když převažující frekvence šíření vln se shoduje s vlastní frekvencí vibrací budovy (řádově 1–10 Hz) nebo jejích částí.

Není vzata do úvahy případná rezonance budov zejména v oblasti nízkých frekvencí, zejména s ohledem na konstatování zprávy Arenal s.r.o. k otázce šíření vibrací na již známých geotechnických anomáliích (např. tektonických zlomech) kde může dojít k naměření vyšších hodnot vibrací než mimo tyto anomálie. To je způsobeno odrazy seismických vln od geotechnických rozhraní.

Není řešena případná rezonance tunelu a netlumených vibrací cca 10 Hz.

### Reakce:

[Viz reakce na bod 40 I\) této kapitoly.](#)

#### o) Podstata:

V materiálu hodnocení na veřejné zdraví zdravotní rizika hluku železniční dopravy se konstatuje, že výpočet obtěžovaných či rušených ve spánku je jen hrubým odhadem, neboť skutečný vliv z těchto zdrojů závisí na řadě faktorů, např. úroveň hlukového

pozadí. Určitý podíl obyvatel pociťující obtěžování hlukem je prakticky nevyhnutelný. Spolehlivý a ověřený model pro hodnotu kombinovaného hluku nebyl vytvořen.

Z výše uvedeného vyplývá, že zadavatel, tj. SŽ se snaží záměrně bagatelizovat problémy spojené s hlukem a vibracemi tak, aby varianta JIH byla průchozí, popř. aby byla výstavba tunelu co nejlevnější bez antivibračních opatření.

### Reakce:

Je celkem patrné, s ohledem na předcházející bod, že hodnocení vlivů na veřejné zdraví se věnuje problematice hluku z povrchové dopravy, kde je v závěru uvedeno:

Hodnocení zdravotního rizika hluku z železniční dopravy bylo provedeno v souladu s požadavky autorizačního návodu SZÚ Praha AN 15/04 verze 5, který zohlednil odborné podklady a vztahy expozice a účinku z nové hlukové směrnice WHO z roku 2018. Současně bylo přihlédnuto k výsledkům i nejnovějších studií zabývajících se zdravotními účinky dopravního hluku.

Použitým podkladem byly údaje hlukové studie, zejména analýza počtu obyvatel stávající obytné zástavby v dotčeném území, exponovaných hlukem z železniční dopravy v hlukových pásmech ekvivalentních hladin akustického tlaku.

Realizace záměru modernizace trati v úseku Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo) povede podle výsledků hlukové studie hlavně díky vedení v tunelech k zásadnímu snížení úrovně hlukové zátěže z železniční dopravy u obyvatel dotčeného území.

Snížení stávající poměrně vysoké úrovně hlukové zátěže povede podle provedeného kvantitativního vyhodnocení k výraznému snížení rizika hluku v hodnocených ukazatelích počtu obyvatel hlukem vysoce obtěžovaných a rušených ve spánku. Toto snížení dosahuje v počtu postižených obyvatel cca 85 % proti výchozí akustické situaci.

Obtěžující a rušivé vlivy hluku jsou ve slyšitelném pásmu v důsledku velkého rozptylu individuální vnímavosti a dalších podmínek v podstatě bezprahové. Malý podíl obyvatel je proto může pociťovat i při nízké podlimitní úrovni hlukové zátěže, což ukazují i výsledky provedeného hodnocení.

Tudíž lze uzavřít, že z hlediska hluku ani oznamovatel, ani zpracovatel vlivů na veřejné zdraví nic nebagatelizuje z hlediska variant, protože porovnává stávající stav s navrhovaným záměrem, který není liniovým zdrojem hluku.

### p) Podstata:

#### Nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů.

Záměr se nachází v těsné blízkosti obytné zástavby v oblasti vysokého hlukového zatížení. Záměr je navrhován do území, které je již dnes environmentálně velmi zatížené, a to zejména kvůli vysoké koncentraci dopravy v celém území. Jedná se o vlivy zejména existujících (provozovaných) záměrů, které jsou popsány na str. 10 a 11 dokumentace.

Podle ustanovení § 2 zákona EIA se posuzují vlivy na veřejné zdraví a vlivy na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky, vymezené zvláštními právními předpisy<sup>2)</sup> a na jejich vzájemné působení a souvislosti.

Podle účelu zákona EIA (§ 1 odst. 3) a ustálené soudní judikatury (např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 21. 6. 2012 č.j. 1 Ao 7/2011 – 547) vyplývá, že posouzení kumulativních a synergických vlivů určitého záměru musí být provedeno jak ve vztahu k jiným plánovaným záměrům, tak ale též ve vztahu k záměrům již realizovaným, provozovaným.

V kapitole B.1.4. jsou pouze popsány některé záměry. Zpracovatel zjevně nepochopil, že je třeba zpracovat vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, a jak s plánovanými, tak existujícími (provozovanými) záměry.

Vyhodnocení předpokládaných kumulativních a synergických vlivů záměru se záměry jinými dokumentace záměru neobsahuje. Kapitola B.1.4. je v tomto ohledu nedostatečná a je třeba ji přepracovat.

### Reakce:

Kapitola B.1.4 celkem srozumitelně popisuje akce, které se mohou ve vztahu k hodnocenému záměru projevit na nejbližším komunikačním systému.

Současně je z dokumentace patrné, že díky realizaci projektu dojde k převedení části cestujících na železnici a k úbytku IAD na území hlavního města Prahy. V hranicích hlavního města Prahy bylo celkem zvoleno 31 úseků komunikací dle uvedeného rozdílového kartogramu, na kterých bylo provedeno vyhodnocení emisí, které by nebyly produkovány, pokud bude záměr realizován v plném rozsahu a současně budou zrealizovány i nové komunikace, které jsou v hranicích hl. m. Prahy uvažovány. Z uvedených údajů vyplývá následující bilance emisí, která při použití emisních faktorů pro rok 2030 dle programu MEFA v.13 dokladuje možné snížení emisí z dopravy v souvislosti s celkovým řešením celého propojení hl. m. Prahy s Kladnem:

NO<sub>x</sub>: 7,46 t/rok

NO<sub>2</sub>: 0,71 t/rok

PM<sub>10</sub>: 12,38 t/rok (s uvažováním sekundární prašnosti)

PM<sub>10</sub>: 0,61 t/rok (bez uvažování sekundární prašnosti)

PM<sub>2,5</sub>: 3,26 t/rok (s uvažováním sekundární prašnosti)

PM<sub>2,5</sub>: 0,41 t/rok (bez uvažování sekundární prašnosti)

Benzen: 0,13 t/rok

Benzo(a)pyren: 0,18 kg/rok

Z hlediska etapy provozu je tedy patrné, že vlivy v případě realizace záměru ve vztahu k imisní a nepochybně i hlukové zátěži bude znamenat přínos ke snížení automobilové dopravy. Není tedy patrné, jak by v etapě provozu, při realizaci v dokumentaci všech navržených opatření, mohlo dojít k jinému aktuálnímu hodnocení kumulativních a synergických vlivů.

Co se týká dočasných vlivů hluku v etapě výstavby, lze odkázat na vyjádření pod bodem 23 a) této kapitoly.

### q) Podstata:

SŽ nejprve zadala projektovou dokumentaci k trase, uhradila ji (cca 100 mil. Kč), a následně v povolovacím procesu argumentovala tím, že ji nelze měnit, že je již výběru méně kvalitní trasy, která v důsledku v případě výstavby poškodí životní prostředí v dané oblasti.

### Reakce:

SŽ vynaložila finanční prostředky na zpracování průzkumů, studií, posudků a návrhu technického řešení v dostatečné podrobnosti pro navazující proces EIA a následné povolení stavby. Zadáním pro zpracování dokumentace byla „Technicko-ekonomická studie podzemního vedení trati v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín“ z roku 2016, ve které byla varianta ražená vybrána jako nejvhodnější řešení z pohledu vlivů stavby na životní prostředí a z pohledu stavebně-technické realizovatelnosti. Následně byla tato varianta rozpracována do podoby varianty ražené SEVER, JIH, a STŘED (doplněna na základě iniciativy Spolku) a dále modifikované varianty JIH ÚVN. Jako nejvhodnější varianta byla vybrána varianta JIH ÚVN.

### r) Podstata:

Trasa záměrně obchází pozemky developera v ulici Nad Novým lesem, z důvodů jeho spolupráce se SŽ a uvolnění jiných pozemků (v oblasti Veleslavínské teplárny) pro stavební činnost během výstavby tunelu. Následkem toho vede trasa pod ÚVN.

### Reakce:

Uvedená domněnka o spolupráci developera se SŽ není postavena na logické konstrukci možného ovlivnění vlastnických práv.

Trasa varianty JIH ÚVN je v této části jasně definována limity stávající teplárny Veleslavín, optimální trasou z pohledu geometrické polohy koleje, ctí princip maximálního nadloží nad tunely a respektuje podmínky ÚVN.

### s) Podstata:

Nemůžu souhlasit s výstavbou větrací šachty tak, jak je navržena. Viz. Důvody uvedené ve znaleckých posudcích. Jednak její výstavba propojí dva vodní horizonty, k čemuž nesmí dojít (dle zákona 254/2001Sb, §5, §5a, §8 a zákona č.17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění zákona č 123/1998 Sb. Při výstavbě o dané ploše odstřelů je nemožné zajistit vznik trhlin v řádu centimetrů, kterými dojde k propojení horizontů. Musím důrazně odmítnout technologii výstavby, která nás vrací do dob minulých. Jistě existuje řada metod, které splňují zákonné požadavky na těsnost a jsou šetrnější k životnímu prostředí.

### Reakce:

Pro hloubení šachty je použita technologie NRTM. Technická opatření proti propojení zvodní při průchodu šachty jílovcovým izolátorem existují a jsou v dokumentaci navržena formou horninových injektáží. Případné trhací práce lze minimalizovat použitím například skalních fréz. Návrh technického řešení bude upřesněn v dalším stupni projektové dokumentace na základě podrobného geotechnického průzkumu.

### t) Podstata:

Žádám doplnění dokumentace o připomínky zpracované firmou Geotest a.s. hlediska hydrologické problematiky.

### Reakce:

Reakce zpracovatelů příslušných příloh dokumentace, na které byly zpracovány oponentní posudky zadané vyjadřovatelem jsou uvedeny v nové Příloze č.16a dokumentace, z nichž jsou zde uvedeny rozhodující komentáře.

u) Podstata:

V souhrnu vstupních hodnot pro trhací práce v materiálech SŽ není propojení zvodní vůbec řešeno, zároveň v části dokumentace k problematice nakládání s tunelovými vodami (zpracovatel SUDOP) se konstatuje, že u technologických objektů hloubených přes křídové sedimentární horniny do podloží ordovických hornin musí být stavebně zabráněno propojení zvodní, avšak tato problematika není opět řešena.

Reakce:

Tato problematika je v rámci dokumentace EIA popsána, je navrženo řešení formou horninových injektáží.

v) Podstata:

SŽ není schopna závazně garantovat dodržení hygienických limitů zvuku a vibrací a sama v posudcích uvádí, že u části obyvatel dojde k obtěžování nebo rušení obyvatel ve spánku. Jejich procento je prý jen hrubým odhadem. Proto jako obyvatelé žádáme, aby došlo k co největšímu uplatnění antivibračních opatření v celé délce tunelu. Tj aby antivibrační podloží kolejí bylo použito v celé délce tunelu, ať bude jeho trasa jakákoliv. Zásadně nesouhlasím s pevnou pojízdnou dráhou, jak je ve větší části tunelu projektována. Ve svém výsledku SŽ opět šetří na prevenci negativních vlivů na zdraví obyvatel. A to, přestože při jednání s občany byla antivibrační opatření přislíbena.

Reakce:

V příloze 11.3 je doloženo posouzení (ARENAL), ve kterém byly předpoklady ověřovány měřeními na obdobné realizované stavbě. Antivibrační opatření budou řešena a popř.maplikována v celém rozsahu tunelové stavby. V dalším stupni projektové dokumentace bude provedeno zpřesněné posouzení vibrací pro detailnější upřesnění antivibračních opatření. Pro ověření uvedených závěrů, z hlediska šíření vibrací v zóně ovlivnění navrhované železniční tunelové stavby, je v rámci předkládané dokumentace EIA v příloze 11.5. doloženo Posouzení šíření vibrací na zástavbu v zóně ovlivnění navrhované železniční stavby v úseku Praha – Dejvice (mimo) Praha – Veleslavin (mimo) ve variantě trasy „Ražená JIH ÚVN“, zpracované Stavební fakultou VÚT Brno v září 2024. Závěry z tohoto posouzení jsou doloženy v dokumentaci EIA a jsou ve shodě s Posudkem ARENAL a studií vypracovanou Ing. J. Stěničkou.

**41) Horejšovi  
vyjádření označené 2501**

a) Podstata:

^V procesu přípravy byla občany předložena varianta „Střed“. Posudky, které byly na tuto variantu zpracovány dokazují, že varianta „Střed“ je vhodnější – eliminuje naprosto riziko propojení dvou zvodní a narušení celkové kapacity Královského vodovodu až 18,8 l/s do veřejné sítě, včetně potencionálního zdroje vody pro účely civilní obrany (viz práva ČGS str. 40 a str. 46) a v konečném důsledku i eliminuje případné vysychání podloží a v dlouhodobém horizontu poklesy zástavby.

SŽ bohužel odmítá reagovat na předloženou variantu „Střed“ a trvá na variantě JIH. SŽ nejprve zadala projektovou dokumentaci k trase „JIH“ bez jakéhokoli předběžného posouzení její vhodnosti nebo alternativního řešení. Ve variantě „JIH“ jsou uvažovány pouze dva průzkumné vrty použité v předchozím odlišném návrhu varianty „Sever“. Tyto vrty jsou vzdáleny od trasy „JIH“ řádově v desítkách metrů což je v pražských geologických podmínkách nedostatečné. Slib dalšího podrobného průzkumu, který by vyhodnotil potenciální důsledky nebyl proveden. SŽ preferuje variantu „JIH“ bez ohledu na to, že varianta „Střed“ je ekologičtější. Diskutovat SŽ chce pouze o variantě „JIH“.

### **Reakce:**

SŽ vynaložila finanční prostředky na zpracování průzkumů, studií, posudků a návrhu technického řešení v dostatečné podrobnosti pro navazující proces EIA a následné povolení stavby. Zadáním pro zpracování dokumentace byla „Technicko-ekonomická studie podzemního vedení trati v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín“ z roku 2016, ve které byla varianta ražená vybrána jako nejvhodnější řešení z pohledu vlivů stavby na životní prostředí a z pohledu stavebně-technické realizovatelnosti. Následně byla tato varianta rozpracována do podoby varianty ražené SEVER, JIH, a STŘED (doplněna na základě iniciativy Spolku) a dále modifikované varianty JIH ÚVN. Jako nejvhodnější varianta byla vybrána varianta JIH ÚVN.

Rozsah průzkumů je pro všechny posuzované varianty pro daný stupeň dostatečný pro to, aby se daly varianty vyhodnotit, a aby mohla být vybrána výsledná varianta vstupující do procesu EIA.

### **b) Podstata:**

Takto nastavený přípravný a schvalovací proces zcela v rozporu s legislativou vedl k výběru méně kvalitní trasy, která v důsledku v případě výstavby poškodí životní prostředí v dané oblasti.

### **Reakce:**

Ve vztahu k již uvedeným a i dále uvedeným konstatováním oznamovatele a zpracovatele projektu není patrné, na základě jakých podkladů lze označit „takto nastavený schvalovací proces zcela v rozporu s legislativou, který vede k výběru méně kvalitní trasy“. V rámci projekční přípravy bylo posuzováno pět tunelových variant: HLOUBENÁ, Ražená SEVER, Ražená JIH, Ražená JIH ÚVN a Ražená STŘED.. Dále byla řešena varianta povrchová dvoukolejná. Pro potřeby výběru varianty byly zpracovány odborné posudky.

Varianta vycházející z odborných studií je oznamovatelem předložena do procesu EIA. Není tedy patrné, v čem je proces „zcela v rozporu s legislativou“. Je rizikem oznamovatele, zda-li pro navrženou variantu získá souhlasné závazné stanovisko.



### c) Podstata:

<sup>1</sup>A přitom varianta „Střed“ ve srovnání s variantou „JIH“ je šetrnější k občanům variantou „JIH“ dotčené oblasti Střešovic a Břevnova, vede pod méně zastavěnou oblastí a je méně rizikovější i pro životní prostředí. Vedení trasy pod co nejméně obydlenou oblastí by mělo být prioritou. Varianta „Střed“ eliminuje riziko propojení zvodní a následného vysychání podloží s následnými poklesy budov v delším časovém horizontu. Eliminuje i vystavení občanů vibracím v oblasti nízkých frekvencí a ohrožení jejich zdraví resp. vystavuje těmto vlivům co nejméně občanů. SŽ není schopna závazně garantovat dodržení hygienických limitů zvuku a vibrací a sama v posudcích uvádí, že u části obyvatel dojde k obtěžování nebo rušení obyvatel ve spánku. Jejich procento je prý stanoveno jen odhadem. Není garantováno omezení vlivu vibrací na zdraví lidí zejména v oblasti nízkých frekvencí, kde antivibrační opatření nejsou efektivní.

Přitom varianta „Střed“ je i investičně levnější.

### Reakce:

Viz body 11 e) a 11 f) této kapitoly.

Jak vyplývá z akustického posouzení Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo), Akustické posouzení – Hluk z provozu trati (EKOLA group, spol. s r.o., zak. č. 19.0420-01, 12/2021, aktualizace 06/2024), hygienické limity hluku z provozu železniční dopravy na dráhách jsou dodrženy ve všech kontrolních výpočtových bodech umístěných v nejbližších chráněných venkovních prostorech staveb.

Jak vyplývá z akustického posouzení Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo), Akustické posouzení – Hluk ze stavební činnosti (EKOLA group, spol. s r.o., zak. č. 19.0420-01, 12/2021, aktualizace 06/2024), hygienické limity hluku ze stavební činnosti i hluku z provozu obslužné dopravy stavby na veřejné silniční síti jsou dodrženy ve všech kontrolních výpočtových bodech umístěných v nejbližších chráněných venkovních prostorech staveb. Co se týče hluku z provozu obslužné dopravy stavby na železnici, v dokumentu jsou popsána opatření pro dodržení příslušného hygienického limitu.

Ze závěrů seismických měření v již realizovaném Ejpovickém tunelu (ARENAL, s.r.o., provedená 7. 7. 2020 a 11. 7. 2020), kde nebyla instalována žádná antivibrační opatření, lze konstatovat, že seismické účinky průjezdů vlaků nemohou při hloubkách tunelu několika desítek metrů poškodit objekty obytných budov ani neporuší historické stavby nacházející se za tunelem a ani se neprojeví hlukem pocítěným lidmi podle legislativních požadavků. Naměřené hodnoty amplitud rychlosti kmitání byly řádově 100x menší než kritické hodnoty těchto vibrací stanovené seismickými normami.

Plánované tunely nacházející se na posuzované modernizované trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo) mají obdobné vlastnosti z hlediska způsobu ražby, hloubky tunelu a geologického uspořádání, navíc budou dle projektové dokumentace vybaveny antivibračními opatřeními. Tato opatření se budou v dalších stupních projektové dokumentace dále zpřesňovat.

Pro ověření uvedených závěrů, z hlediska šíření vibrací v zóně ovlivnění navrhované železniční tunelové stavby, je v rámci předkládané dokumentace EIA v příloze 11.5. doloženo Posouzení šíření vibrací na zástavbu v zóně ovlivnění navrhované železniční stavby v úseku Praha – Dejvice (mimo) Praha – Veleslavín (mimo) ve variantě trasy

„Ražená JIH ÚVN“, zpracované Stavební fakultou VÚT Brno v září 2024. Závěry z tohoto posouzení jsou doloženy v dokumentaci EIA a jsou ve shodě s Posudkem ARENAL a studií vypracovanou Ing. J. Stěničkou.

d) Podstata:

Trasa „JIH“ záměrně obchází pozemky developera v ulici Nad Novým lesem, z důvodů jeho spolupráce se SŽ a uvolnění jeho jiných pozemků (v oblasti Veleslavínské teplárny) pro stavební činnost během výstavby tunelu. Následkem toho vede trasa JIH pod ÚVN, a ne jako varianta STŘED pod Střešovickou ulicí a Ulicí Na Petřinách.

Reakce:

Uvedená domněnka o spolupráci developera se SŽ není postavena na logické konstrukci možného ovlivnění vlastnických práv.

Trasa varianty JIH ÚVN je v této části jasně definována limity stávající teplárny Veleslavín, optimální trasou z pohledu geometrické polohy koleje, ctí princip maximálního nadloží nad tunely a respektuje podmínky ÚVN.

e) Podstata:

Varianta „JIH“ není po všech stránkách (včetně investiční náročnosti) neoptimálnějším řešením pro vedení železniční dopravy v této části zastavěného území; žádáme její zamítnutí a dále pokračovat/rozpracovat výrazně příznivější variantu „Střed“.

Reakce:

Varianta JIH ÚVN byla na základě všech podkladů uvedených v dokumentaci EIA vyhodnocena jako nejvhodnější.

**42) RNDr. Roskovcová  
vyjádření označené 2479**

a) Podstata:

Správa železnic (SŽ) nepředložila veřejnosti důvěryhodné vysvětlení kolik cestujících, odkud a naopak kam je třeba dopravovat (ve výhledu deseti let dopředu), proč k tomu stávající prostředky nestačí a kolik času jednotlivá navrhovaná řešení ušetří.

Reakce:

Viz veřejně dostupná „Studie proveditelnosti Železniční spojení. Prahy, letiště Ruzyně a Kladna, doplnění 2016“.

#### b) Podstata:

Řešení, které předložila SŽ a nazývané zkráceně „varianta JIH“, počítá s ražením železničních tunelů pod kopcem ve Střešovicích, kde se nacházejí oblasti Andělka, Baterie, Ústřední vojenská nemocnice. Jedná se o oblast se složitou geologickou strukturou, kde se střídají vrstvy opuky a pískovce a kde jsou poměrně bohaté zdroje podzemní vody. SŽ zadala geologický průzkum německým odborníkům. Tento průzkum však byl proveden v podstatě „na dálku“, bez kvalifikovaného průzkumu v posuzované lokalitě. K výsledkům — tohoto „průzkumu“ a účelnosti vynaložených finančních prostředků máme krajní nedůvěru. —

Ražení tunelů v uvedené lokalitě představuje v každém případě velké ohrožení životního prostředí. SŽ neřeší riziko potencionálních poklesů domů v oblasti Andělky, které nejsou v poklesové kotlině přímo nad tunelem, ale ve svahu terénu, což představuje pro tyto domy zvýšené riziko postupného dlouhodobého poškození. Odvolává se pouze na případné pasportizace, což je z hlediska prevence škod na majetku lidí, jejich komfortu bydlení nedostatečné.

#### Reakce:

Pro řešenou stavbu byl zpracován geotechnický průzkum v rozsahu požadovaném pro daný stupeň. Následně byly zadány odborné posudky hodnotící předložené varianty. Varianta ražená JIH, resp. JIH ÚVN byla vyhodnocena jako nejvhodnější a málo rizikovou.

#### c) Podstata:

Trasa záměrně obchází pozemky developera v ulici Nad Novým lesem, z důvodů jeho spolupráce se SŽ a uvolnění jeho jiných pozemků (v oblasti Veleslavínské teplárny) pro stavební činnost během výstavby tunelu. Následkem toho vede trasa JIH pod ÚVN, a ne jako varianta STŘED pod Střešovickou ulicí a Ulicí Na Petřínách.

#### Reakce:

Uvedená domněnka o spolupráci developera se SŽ není postavena na logické konstrukci možného ovlivnění vlastnických práv.

Trasa varianty JIH ÚVN je v této části jasně definována limity stávající teplárny Veleslavín, optimální trasou z pohledu geometrické polohy koleje, ctí princip maximálního nadloží nad tunely a respektuje podmínky ÚVN.

### **43) JUDr. Němcová vyjádření označené 2423**

#### Podstata:

Vyjádření je totožné jako vyjádření pod bodem 20) této kapitoly.

#### Reakce:

Viz bod 20) této kapitoly.

#### **44) RNDr. Šimůnek, CSc. vyjádření označené 2831**

##### Podstata:

<sup>1</sup>Navrhovaná modernizace trasy železnice Kladno - Praha s přípojkou na letiště neurychlí spojení z letiště do centra Prahy ani podstatně nezkrátí dobu cesty Kladno - Praha.

Navrhovaná modernizace nepomůže silničnímu provozu na Evropské ulici, neboť nenabízí novou variantu spojení, vede po stejné trase a ještě více zahustí provoz na již teď přetížené oblasti nádraží Praha-Dejvice a stanice metra Hradčanská.

Modernizace trati je v Kladně přínosem pouze pro občany žijící v blízkosti kladenského nádraží, ostatní budou i nadále používat přímé spoje z ulic Kladna busem či autem po Evropské do Prahy. Z kladenského domova na stanici Veleslavín to bude rychlejší a pohodlnější než rychlodráhou.

Navrhovaná trasa nespojuje letiště s nejdůležitějšími železničními uzly Prahy tj, s hlavním nádražím a nádražím Holešovice.

<sup>2</sup>V příložené diskuzi s M. Grosmanem navrhuji novou trasu spojení letiště – Praha (nádraží Praha – Podbaba, nádraží Holešovice, Hlavní nádraží i Masarykovo nádraží) a to v kratších časech než současně navrhovaná modernizace staré Bušetěhradské dráhy.

Tunely se staví na staletí a není správné respektovat lokální zájmy těch, kterým je to nyní nepohodlné nebo z finančních důvodů nevýhodné. Jsem si jist, že pokud bude jakákoliv ze tří verzí železničního tunelu pod Ořeškovkou postavena, bude tento tunel zdrojem posměchu budoucích generací.

Doporučuji proto znovu promyslet trasu, která bude mít smysl i za sto let.

##### Reakce:

Ve vztahu k nově navrhované trase vyjadřovatele ze strany zpracovatele dokumentace bez komentáře, protože předmětem předkládaného procesu hodnocení vlivů na životní prostředí je záměr předložený oznamovatelem. Obdobně není předmětem procesu EIA komentovat příložený záznam diskuze předložený vyjadřovatelem.

Socioekonomické přínosy projektu byly posouzeny v dokumentu „Studie proveditelnosti Železniční spojení. Prahy, letiště Ruzyně a Kladna, doplnění 2016“, který byl schválen Centrální komisí ministerstva Dopravy a byl zadáním pro zpracování dokumentace EIA.

## **Vyjádření po termínu**

### **45) Holoubkovi vyjádření označené A2994**

#### Podstata:

Vyjádření je totožné jako vyjádření pod bodem 14) této kapitoly.

#### Reakce:

Viz bod 14) této kapitoly.

### **46) MŽP – odbor ochrany vod vyjádření označené 740**

#### a) Podstata:

V záležitosti likvidace průmyslových odpadních vod upozorňuji na skutečnost, že vypouštění odpadních vod do kanalizace se primárně týká zákona č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích ve znění pozdějších předpisů (dále také zákon o VaK), případně na něj dále navázanými právními předpisy a nikoliv vodního zákona. Prosím tedy o úpravu věty (více viz str. 80, 81 – kap.B.I.6 vlastní dokumentace) z původního znění: „vody z jímky přečerpávané do kanalizace podléhají zákonu č. 254/2001 Sb. v platném znění; vody musí splňovat požadavky a podmínky NV 401/2015 Sb. v platném znění, resp. požadavky kanalizačního řádu hl. m. Prahy;“ tak, aby odpovídaly textu, který zde sděluji již částečně nad rámec naší gesce: „Vypouštění odpadních vod do kanalizace musí být v souladu se zákonem o VaK a dále pak požadavky kanalizačního řádu hl. m. Prahy“. Dodávám, že veškerá legislativa vztažená ke kanalizacím je plně v gesci Ministerstva zemědělství. Upozorňuji, že § 16 vodního zákona se aplikuje pouze v případě vypouštění odpadních vod s obsahem zvláště nebezpečné závadné látky nebo prioritní nebezpečné látky do kanalizačního systému.

#### Reakce:

Bylo opraveno v příslušných pasážích dokumentace týkající se problematiky odpadních vod.

#### b) Podstata:

Doplňuji, že v předložené dokumentaci není zmíněna čistírna odpadních vod (dále také ČOV), na kterou budou svedeny odpadní vody z příslušných kanalizačních řadů. Prosím o doplnění ve vhodném místě dokumentace.

#### Reakce:

V kapitole D.I.4 Vlivy na povrchové a podzemní vody je uvedeno, že vody odváděny kanalizací jsou zakončeny na Ústřední čistírně odpadních vod v Bubenci.

### c) Podstata:

<sup>1</sup> Dodávám, že v dokumentaci je opakovaně zmiňována kanalizace (např. kap. B.II.2.). Ve většině případů ale není zcela zřejmé, zda-li se jedná o kanalizaci jednotnou, nebo o kanalizaci dešťovou. Prosím o doplnění této informace. Dále upozorňuji, že do dešťové kanalizace mohou být vypouštěny pouze srážkové vody (např. ze zpevněných ploch). O tom, zdali je příslušná voda odpadní nebo srážková, pak rozhoduje místně a věcně příslušný VPÚ. Vzhledem k možné kontaminaci srážkových vod oleji, hydraulickými kapalinami ve formě úkapů v průběhu realizace stavby a výskytu zvodní podzemních vod v lokalitě záměru, či v jeho bezprostředním okolí, je nutné tento typ vod předčistit v systému typu usazovací nádrž následovaná lapolem k odstraňování nepolárních látek a následným vypouštěním těchto vod nejlépe do jednotné kanalizace k jejich finální likvidaci na konkrétní ČOV. Zasakování těchto vod v místě jejich vzniku, tedy jejich vypouštění do vod podzemních skrze půdní vrstvu je z hlediska ochrany vod neakceptovatelné. Prosím o opravu textu.

### Reakce:

Jedná se o jednotnou nebo splaškovou kanalizaci vedenou do Ústřední čistírny odpadních vod v Bubenči. Pouze nekontaminované dešťové vody (například ze zastřešení buňkovišť přístřešků, zpevněné plochy pro deponování konstrukcí a prefabrikátů) mohou být svedeny do kanalizace dešťové. Příslušné kapitoly dokumentace EIA a jejich příloh byly upraveny.

### d) Podstata:

<sup>1</sup> Při realizaci stavby bude rovněž docházet k nakládání se závadnými a nebezpečnými závadnými látkami (dále také „ZL“) dle § 39 vodního zákona, tato skutečnost je v dokumentaci opakovaně zmiňována. Sdělují, že realizace záměru představuje dle § 2 písm. f) tzv. havarijní vyhlášky (vyhláška č. 450/2005 Sb. v současném platném znění) ucelené provozní území typu stavba velkého rozsahu, při jejímž provádění je nutné přijmout opatření, která účinně brání případnému ohrožení jakosti povrchových a podzemních vod (dále také „vod“), zejména pak zpracování havarijního plánu podle § 39 odst. 2 písm. a) a dalších povinností, definovaných v § 39 vodního zákona. Obecné zásady k nakládání se „ZL“ typu např. bezchybný stav techniky, správná stavební činnost, přítomnost havarijních plánů kalkulujících s hasebními vodami, havarijních souprav při vlastní stavbě a obecné odkazy na platnou legislativu již byly v dokumentaci definovány. Prosím dále o doplnění výše uvedených připomínek lépe specifikujících platnou legislativu v relevantních místech dokumentace.

### Reakce:

Požadované je zpracováno v kapitole B.I.6 v rámci opatření, která jsou součástí další projektové přípravy a s jejichž naplněním se automaticky v rámci stavby počítá. Jedná se o opatření, které vyplývá z legislativy a proto není zpracováno do podmínek návrhu závazného stanoviska.

### e) Podstata:

<sup>1</sup> Upozorňuji, že koncepce ochrany vod (dále také koncepce) při vlastním provozování záměru má brát v potaz nejen běžný provoz, ale také možné havarijní situace spojené s provozováním záměru, např. úniky „ZL“ typu PHM, olejů, hasebních vod mimo vlastní tunely a železniční komunikaci. Je zde popsán systém na odvedení a schraňování např. hasebních vod, ale zcela zde schází havarijní plán k ochraně vod při vlastním provozování stavby. Prosím o zpracování připomínky.

<sup>1</sup>Upozorňuji, že koncepce ochrany vod (dále také koncepce) při vlastním provozování záměru má brát v potaz nejen běžný provoz, ale také možné havarijní situace spojené s provozováním záměru, např. úniky „ZL“ typu PHM, olejů, hasebních vod mimo vlastní tunely a železniční komunikaci. Je zde popsán systém na odvedení a schraňování např. hasebních vod, ale zcela zde schází havarijní plán k ochraně vod při vlastním provozování stavby. Proším o zapracování připomínky.

### **Reakce:**

V kapitole B.I.6 je uvedena podmínka která vyplývá z projektu, je chápána jako opatření, které je součástí DUR a s jejímž naplněním se automaticky v rámci stavby počítá:

- *před zahájením výstavby bude vypracován a schválen „Plán opatření pro případ havarijního úniku látek škodlivých vodám pro období výstavby“ dle §39 vodního zákona se zohledněním §2 písm. f) vyhl. č. 450/2005 Sb. který bude také zohledňovat a řešit případné havárie velkého rozsahu, které mohou potenciálně ovlivnit Vltavu jako konečný vodní recipient; s obsahem plánu budou prokazatelně seznámeni všichni pracovníci stavby; v případě havárie bude nezbytné postupovat podle pokynů zpracovaných v tomto plánu*

Protože povinnost vyplývá z příslušné složkové legislativy, není tato povinnost dále rozpracovávána v souladu s Metodickým sdělením MŽP, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence č. j. 18130/ENV/15.

### **f) Podstata:**

<sup>1</sup>V lokalitě záměru nejsou dle kap. C.2.2. přítomny chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) a ochranná pásma vodních zdrojů (OPVZ). Proším o prověření této skutečnosti u místně příslušných VPU a doplnění informace ohledně ověření této skutečnosti do výše uvedené kapitoly.

### **Reakce:**

Neexistence CHOPAV na území hl.m. Prahy je celkem zřetelná a není nezbytné ji dále podrobněji ověřovat. Ve vztahu k ochranným pásmům vodních zdrojů je v kapitole C.2.2 doloženo vyjádření odboru výstavby MČ Praha 6 vylučující existenci ochranných pásem vodních zdrojů v řešeném úseku km 3,810 – 7,918.

### **g) Podstata:**

V lokalitě záměru se vyskytují útvary podzemních vod, z nichž některé mohou být, resp. budou dotčeny realizací záměru. Sdělují, že při hloubení a ražení tunelů je nutné zajistit veškeré zákonné požadavky organizačního a technického charakteru z hlediska ochrany vod, zejména pak upozorňují na ustanovení § 38 a 39 vodního zákona. Primárně je nutné zamezit kontaminaci podzemních vod. Chci v této souvislosti zmínit zejména 2 potenciálně nebezpečné jevy objevující se v dodané dokumentaci a to využití provozní vody obsahující tenzidy, plastifikátory a stabilizátory k chlazení razící hlavice při ražení Střešovického tunelu, dále pak využití vody s obsahem biodegradabilních látek typu saponátů k plánovaným oplachům povrchů budovaných tunelů. Výše uvedené operace jsou popsány v kap. C.1.8., B.I.6, B.III.2., D.I.4.. Tyto činnosti by byly v rozporu s platnou legislativou zakazující přímé a nepřímé vypouštění odpadních vod a „ZL“ do vod podzemních, pokud by nebylo možné vyloučit průniky těchto vod do horninového podloží se zvodnění podzemních vod. Tato činnost by totiž naplňovala skutkovou podstatu vypouštění průmyslových odpadních vod, případně odpadních vod s obsahem nebezpečných závadných látek do vod podzemních. Taková činnost je nezákonná a z hlediska ochrany vod nepřijatelná.

### **Reakce:**

V dokumentaci není vsakování vod z realizace ražby tunelů navrženo, bylo navrženo pouze pro vsakování v rámci jámy hloubeného tunelu Dejvice. Na základě připomínky bylo nakládání s vodami upraveno a platí následující: V rámci vznikajících vod při výstavbě tunelu je počítáno s přečištěním drénovaných vod v usazovacích nádržích, případně i v odstraňovačích ropných látek (pozn.: platí pro případ, kdy je zvýšené riziko úniku ropných látek ze staveništní techniky) a s řízeným vypouštěním do jednotné nebo splaškové kanalizace s následným vedením do Ústřední čistírny odpadních vod v Bubenči.

### **h) Podstata:**

Dále chci upozornit na možná nebezpečí kontaminace podzemních vod při realizaci stavebních prací vč. případných průzkumných hydrogeologických vrtů a to v souvislosti s možnou přítomností navážek a vrstev antropogenního původu – nelegální skládky apod., více viz např. kap. D.I.4.. Upozorňuji, že jakékoliv znečištění podzemních vod z těchto potenciálních zdrojů znečištění v souvislosti s realizací záměru je z hlediska ochrany vod nepřijatelné. Je nutné realizovat příslušná opatření, jež zabrání těmto jevům. Prosím o doplnění této informace, úpravu, doplnění, rozvinutí stávajícího textu ve výše zmíněné kapitole, případně v dalších relevantních místech dokumentace.

### **Reakce:**

Uvedené bude řešeno v dalších stupních projektové dokumentace v rámci upřesnění návrhu technologie stavby a zpracování podrobného geotechnického průzkumu.

### **i) Podstata:**

^ V lokalitě stavby dle kap. C.2.2., D.I.4. je uvedeno, že není známa přítomnost studní, případně vrtů pro tepelná čerpadla atd. v lokalitě záměru. Vzhledem ke skutečnosti, že v blízkém okolí tyto a jiné podzemní objekty (např. teplovod apod.) jsou, není možné přítomnost výše uvedených vyloučit ani v samotné lokalitě záměru. Vzhledem k možnému, resp. k plánovanému ovlivnění hladiny podzemních vod v dané lokalitě a to zejména při budování tunelů a dalších stavebních objektů na ně napojených (např. výdechy tunelů), je nutné s touto eventualitou počítat. Tato skutečnost je již v dodané dokumentaci zmíněna. Dle dokumentace bude probíhat monitoring zaměřený na sledování hladiny podzemních vod na stávajících studnách již před vlastní stavbou (min. 1 hydrogeologický rok dopředu) a dále pak v průběhu realizace a to zejména za účelem zjištění dopadů této činnosti na kvantitu podzemních vod. Zvažte, zda-li je tato síť dostatečně vypovídající. Uvažte potřebu zbudování dalších monitorovacích hydrogeologických vrtů v místě nebo bezprostředním okolí lokality záměru. Berte prosím rovněž v potaz potenciální nebezpečí kontaminace podzemních vod v souvislosti s budováním těchto vrtů. Prosím o vhodné doplnění, úpravy textu v příslušné kapitole, případně v dalších relevantních místech dokumentace.

### **Reakce:**

Uvedené bude řešeno v dalších stupních projektové dokumentace v rámci zpracování podrobného geotechnického průzkumu.



#### j) Podstata:

Upozorňuji, že při realizaci stavby je nutné postupovat tak, aby docházelo k minimalizaci kvantitativního ovlivnění zvodní místních podzemních vod (zmíněno v kap. B.I.6., D.I.4. dokumentace) a aby byly zcela eliminovány dopady na kvalitu podzemních vod. Prosím tedy o technický, organizační popis, jak budou tyto jevy v průběhu stavby, případně po její realizaci řešeny. Upozorňuji, že je nutné zajistit, aby místní obyvatelstvo a ostatní subjekty zastoupené v lokalitě byly o možnosti ovlivnění hladiny podzemních vod informovány a to s dostatečným časovým předstihem. Po realizaci stavby je pak nutné učinit veškerá dostupná opatření, která umožní návrat hladiny podzemních vod do původního stavu. Upozorňuji na v dokumentaci již zmíněné ustanovení § 29 vodního zákona, který definuje povinnost nahradit škodu, která vznikla tomu, kdo má povoleno odebírat podzemní vodu z dotčeného vodního zdroje a dále provést podle místních podmínek veškerá možná, resp. potřebná opatření k obnovení původního stavu hladiny a kvality podzemních vod. Je nutné realizovat primárně potřebná opatření k obnovení původního stavu. Prosím o doplnění do výše uvedených kapitol, případně do dalších relevantních míst dokumentace.

#### Reakce:

Problematika vlivů na individuální zdroje podzemních vod je řešena v příslušné kapitole předkládané dokumentace včetně požadavků, formulovaných ve výše uvedeném komentáři a zapracovaných jak do opatření v kapitole B.I.6 dokumentace, tak i do podmínek v kapitole D.IV. předkládané dokumentace.

#### k) Podstata:

<sup>1</sup>Doplňuji, že v příloze dokumentace, tj. dokumentu „Posouzení vlivu záměru na útvary povrchových a podzemních vod dle čl. 4.7 Rámcové směrnice o vodách“ je v obsahu dokumentu uveden seznam kapitol vč. číslování příslušných stránek, ale vlastní stránky dokumentu očíslovány nejsou. Prosím o doplnění číslování k jednotlivým stránkám. Upozorňuji rovněž, že čísla stránek seznamu vlastní dokumentace neodpovídají číslování vlastních stránek. Prosím o realizaci nápravy obou těchto skutečností.

#### Reakce:

Bylo opraveno.