



Č. j./Sp. zn./Typ

MD-992/2024-910/14
MD/992/2024/910

Vyřizuje/Útvar/Telefon

Mgr. Filip Danko, 910
+420 2251 31451

Datum

Praha
11.11.2024

VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA

ROZHODNUTÍ

Magistrát hlavního města Prahy, odbor stavebního řádu, rozhodnutím č. j. MHMP 1199698/2023 ze dne 25.08.2023 k žádosti Správy železnic, státní organizace, (v době podání žádosti Správa železniční dopravní cesty, státní organizace) Dílčďdĕn 1003/7, 11000 Praha, kterou zastupuje SUDOP PRAHA a. s., Olšansk 2643/1a, 13000 Praha,

ve vyroku I.

- **schvalil zamĕr** oznaĕen jako „**Rekonstrukce trati Praha hl. nadraží (mimo) - Vyšehrad (vĕetnĕ)**“ na pozemĕch v katastrálních územích Nusle, Nov Mĕsto, Smíchov, Vršovice, Vnohrady a Vyšehrad
- stanovil druh a el umisťovaných staveb, informace o jejich uspořádání a kapacitách

ve vyroku II.

- povolil kcen dĕvin rostoucích mimo les a keřových ĕi náletových porostů
- stanovil povinnost provést náhradní výsadby

ve vyroku III.

- stanovil podmínky pro zmĕr a platnost územního rozhodnutí na pĕt let ode dne, kdy nabude prvn moci.

Proti tomuto rozhodnutí podali odvolání:

1. **Ludĕk Šeda**, bytem Jaromírova 1036/38, 128 00 Praha
2. **Daniel Bašus**, bytem Jaromírova 663/42, 128 00 Praha
3. **Bc. Jana Bašusová**, bytem Jaromírova 663/42, 128 00 Praha
4. **Blanka Vejnarová**, bytem Jaromírova 663/42, 128 00 Praha
5. **Stanislav Mal**, bytem Jaromírova 662/40, 128 00 Praha
6. **Marie Wilson**, bytem Ćiklova 637/13, 128 00 Praha
7. **Ing. Petr Mack**, bytem Pibramsk 1463/2a, 153 00 Praha

8. **Ing. Sylva Macková**, bytem Příbramská 1463/2a, 153 00 Praha
9. **Ing. Tomáš Mack**, bytem U Parku 451, 252 42 Jesenice
10. **Mgr. Eva Macková**, bytem Nad křížkem 1508/10, 147 00 Praha
11. **JUDr. Jana Benešová**, bytem Svobodova 135/11, 128 00 Praha
12. **Jiří Beneš**, bytem Svobodova 135/11, 128 00 Praha
13. **PhDr. Irena Reifová Ph.D.**, bytem Svobodova 135/11, 128 00 Praha

všichni zastoupení Mgr. Ing. Petrem Lhotským, advokátem ev. č. ČAK 14597, advokátem Rada & Partner advokátní kancelář, s. r. o., se sídlem Na Pankráci 322/26, 140 00 Praha.

Ministerstvo dopravy, odbor infrastruktury, jako správní orgán příslušný podle § 2e odst. 3 písm. a) zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací, ve znění účinném do 31.12.2020 (čl. II bod 1. zákona č. 403/2020 Sb.), ve spojení s přechodnými ustanoveními § 330 odst. 1 a odst. 3 větou druhou a přílohou č. 3 písm. b) zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů, přezkoumalo odvolání napadené rozhodnutí v rozsahu stanoveném v § 89 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „správní řád“) a rozhodlo na jejich základě takto:

I.

Podle § 90 odst. 1 písm. c) správního řádu se rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy, odboru stavebního řádu, č. j. MHMP 1199698/2023 ze dne 25.08.2023 **mění** ve výroku III. následovně:

1. V podmínce č. 13.6 **se**

a. za slova „*bude železniční svršek*“ **vkládají** slova

„*v celém rekonstruovaném úseku drážního tělesa (ukončeno bude v evid. km 3,415 700)*“

b. tečka na konci věty **nahrazuje** středníkem a na nový řádek **se vkládá** text

„*v dalším stupni projektové přípravy žadatel zpracuje dynamickou analýzu konstrukce pro redukci vibrací a sekundárního hluku v okolní zástavbě; na jejím základě konkrétně stanoví (doplní) návrh případných dalších technických (či provozních) opatření, resp. konkrétně zdůvodní, proč nejsou taková opatření potřebná a že postačí dosavadní opatření.*“

2. V podmínce č. 13.7 **se** za dosavadní větu **vkládá** text:

„*Kolejnicové absorbéry budou instalované na všech kolejích v uvedených úsecích; v místech výhybek budou instalované v maximálním možném rozsahu, nikoliv však tam, kde by se to přičilo mechanickým vlastnostem výhybky (ztížení, znemožnění pohybu výhybky apod.).*“

„*Žadatel v dalším stupni projektové přípravy:*

- *navrhne konkrétní typ kolejnicových absorbérů (bokovnic), které podle údajů výrobce, zkoušek apod. objektivních údajů zajistí útlum hluku minimálně o 1,5 dB*
- *v projektové dokumentaci rozpracuje konkrétní návrh pravidelné kontroly, údržby a výměny kolejnicových absorbérů (bokovnic) tak, aby vyhovovaly svými vlastnostmi a aby byla zajištěna jejich náležitá funkce při užívání dráhy.*“

3. Za podmínku č. 13.7 **se vkládá** nová podmínka č. 13.8, která zní:

„*Žadatel v dalším stupni projektové přípravy důsledně prověří a aktualizuje hodnoty hluku na základě aktualizovaného akustického posouzení, které zohlední podmínky tohoto rozhodnutí a které naváže na akustickou studii předloženou do územního řízení (B.3.1 i., zpracovatel Ing. Petr Čichovský).*“

Jestliže zůstanou na základě této aktualizace některé objekty stále v pásmu nejistoty měření, resp. bude-li existovat rozumná pravděpodobnost, že by hygienický limit hluku nemusel být dodržen, žadatel už pro stavební řízení (řízení o povolení záměru ve zbytku věci) navrhne nejlepší dostupný typ kolejnicových absorbérů (bokovnic), který lze použít (příčina nepoužití nejlepšího dostupného typu může být jen ryze technická – nevhodnost pro typ kolejnice, kvůli klimatickým podmínkám apod. – nikoliv ekonomická). Akustická studie pro stavební řízení (řízení o povolení záměru ve zbytku věci)

se v takovém případě výslovně vypořádá také s vlivem varianty tohoto typu bokovnic a obě varianty výslovně vyhodnotí.

Žadatel v dalším stupni projektové přípravy dále současně s výše uvedenými podmínkami důsledně prověří rozsah a povahu individuálních protihlukových opatření, se kterými uvažoval v územním řízení (dle části B.3.1 i a E.2.3 dokumentace: Bělehradská č. p. 407; Křesomyslova č. p. 570, 577, 543; Jaromírova č. p. 186, 180, 179, 170, 158, 216, 663, 662, 1036, 580, 576, 588, 606, 87, 22, 569, 498, 497, 496, 495, 789, 487; Svatoplukova č. p. 198, 387; Nezamyslova č. p. 509; Na Slupi č. p. 93, 143). Žadatel se zaměří primárně na objekty (výpočtové body), které by se případně nacházely v pásmu nejistoty měření, a to i po splnění podmínek č. 13.6–13.8 a 14.7 tohoto rozhodnutí.

Ukáže-li se na základě další projektové přípravy záměru a podle případných výsledků reálného měření (např. ve zkušebním provozu), že k dodržení hygienického limitu hluku je nutné provést také individuální protihluková opatření na některých z výše uvedených nebo potenciálně i jiných objektech, žadatel zajistí před uvedením stavby do trvalého užívání provedení těch individuálních protihlukových opatření, která budou zapotřebí k dodržení hygienického limitu hluku.“

II.

Podle § 90 odst. 5 správního řádu se rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy, odboru stavebního řádu, č. j. MHMP 1199698/2023 ze dne 25.08.2023 **ve zbytku**, tj. ve změnami nedotčených částech, **potvrzuje**.

Účastníky řízení, na které se toto rozhodnutí vztahuje (§ 27 odst. 1 správního řádu), jsou:

- Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, 11000 Praha
- hlavní město Praha, Mariánské náměstí 2/2, 110 00 Praha
- městská část Praha 2, náměstí Míru 600/20, 12000 Praha
- městská část Praha 4, Antala Staška 2059/80b, 14000 Praha
- městská část Praha 5, náměstí 14. října 1381/4, 15000 Praha
- městská část Praha 10, Vinohradská 3218/169, 10000 Praha
- Adamová Štěpánka, nar. 20.08.1964, náměstí Junkových 2870/3, 15500 Praha
- Akhundova Sevil, nar. 20.11.1962, Na Děkaně 2109/1, 12800 Praha
- Arelion Czech Republic a. s., K Červenému dvoru 3269/25a, 130 00 Praha
- Aristo Investment, s. r. o., 28. pluku 905/28, 10000 Praha
- Artesa, spořitelní družstvo, Škrétova 490/12, 12000 Praha
- Bašus Daniel, nar. 02.04.1978, Jaromírova 663/42, 12800 Praha
- Bašusová Jana Bc., nar. 14.03.1985, Jaromírova 663/42, 12800 Praha
- Bentley Petra Mgr., nar. 22.09.1970, Jaromírova 663/42, 12800 Praha
- Blažek & Blažek s. r. o., U Zámeckého parku 835, 43601 Litvínov
- Cao Thanh Nhan, nar. 20.08.1986, Jaromírova 663/42, 12800 Praha
- Cechlová Komárková Jitka, nar. 23.04.1972, č. p. 383, 25169 Velké Popovice
- CETIN a. s., Českomoravská 2510/19, 19000 Praha
- CR-City a. s., Na Florenci 2116/15, 11000 Praha
- CS ESTATE s. r. o., Na Děkaně 2109/1, 12800 Praha
- ČD - Telematika a. s., Pernerova 2819/2a, 13000 Praha
- Česká spořitelna, a. s., Olbrachtova 1929/62, 14000 Praha
- České dráhy, a. s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, 11000 Praha
- ČEZ ICT Services, a. s., Duhová 1531/3, 14000 Praha

- ČR - Ministerstvo vnitra, Nad štolou 936/3, 17000 Praha
- ČS NHQ, s.r.o., Olbrachtova 1929/62, 14000 Praha
- Čumpelík Tomáš Mgr., nar. 27.05.1975, Velké Kunratické 1310/10, 14800 Praha
- Čuprova Elena, nar. 23.07.1968, Jaromírova 179/58, 12800 Praha
- Dejmal Josef, nar. 23.10.1958, Jaromírova 176/52, 12800 Praha
- Dejmalová Simona, nar. 21.10.1963, Vřesová 2306/9, 25101 Říčany
- Divák Tomáš Ing., nar. 15.03.1982, Na Děkance 2109/1, Nové Město, 12800 Praha
- Dohnalová Vlasta, nar. 13.08.1959, Jaromírova 663/42, 12800 Praha
- Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, Sokolovská 42/217, 19000 Praha
- Dušková Markéta, nar. 13.01.1971, Jaromírova 176/52, 12800 Praha
- Fanthorpe Iain James, nar. 12.01.1976, Na Děkance 2109/1, Nové Město, 12800 Praha
- Fast Communication s. r. o., Ke klubovně 1650/9, 15500 Praha
- Formandl George, nar. 26.04.1970, Na Děkance 2109/1, Nové Město, 12800 Praha
- Formandl Lucie, nar. 20.07.1977, Šťastného 1537/18, Kunratice, 14800 Praha
- Hánová Simona, nar. 28.12.1990, Na Děkance 2109/1, Nové Město, 12800 Praha
- Herman Jiří, nar. 10.04.1950, Jaromírova 663/42, 12800 Praha
- Hermitage Holdings a. s., Svobodova 1961/1, 12800 Praha
- Herrmann Martin Friedrich, nar. 03.07.1967, Pod rozvodnou 242, 14900 Praha
- Herrmannová Tereza Ing., nar. 05.07.1968, Pod rozvodnou 242, 14900 Praha
- Hlavová Jana, nar. 15.01.1990, Tolstého 473/30, 61600 Brno
- Hložek Karel, nar. 21.12.1995, Jaromírova 789/2, 12800 Praha
- Hypos, spol. s r. o., Fričova 2, 12000 Praha
- Churchill Square s. r. o., Václavské náměstí 806/62, 110 00 Praha (dříve IČ 064 42 218, nyní 09470514)
- Idolo, a. s., Žitná 669/1, 11000 Praha
- Jasanová Helena, nar. 23.09.1953, Jaromírova 663/42, 12800 Praha
- Jirglová Olga, nar. 07.09.1949, Jaromírova 663/42, 12800 Praha
- Jíru Jiří, nar. 30.07.1942, Jaromírova 576/34, 12800 Praha
- JS Plan s. r. o., U Košíku 1423/7, 10200 Praha
- Kaltounková Hana, nar. 24.06.1975, Jaromírova 87/28, 12800 Praha
- Kovářová Ivanka, nar. 27.07.1943, Jaromírova 789/2, 12800 Praha
- Krasikov Denis, nar. 05.10.1970, Yasenevaya 8-1-33, Moskva, Rusko
- Krasikova Tatiana, nar. 09.04.1968, Marshala Tuhachevskogo 16-2-94, Moskva, Rusko
- Kubrichtová Ivana, nar. 04.02.1950, Křesomyslova 543/13, 14000 Praha
- Kunst Petr, nar. 03.06.1972, Bělehradská 1908/36, 12000 Praha
- Kvoriak Pavel, nar. 30.09.1962, Dačického 1226/10, 14000 Praha
- LE CYGNE SPORTIF GROUPE a. s., Závišova 66/13, 14000 Praha
- LTM Immo, a. s., Revoluční 1082/8, 11000 Praha
- Lumírova realitní s. r. o., Lumírova 525/1, 12800 Praha
- Mareček Jiří Mgr., nar. 20.09.1978, Jaromírova 663/42, 12800 Praha
- MOLEPO, s. r. o., náměstí Republiky 1079/1a, 11000 Praha

- Mrhač Michal, nar. 11.09.1989, Dandova 2619/13, 19300 Praha
- Mrňáková Hana, nar. 12.11.1953, Kolmá 492, 54303 Vrchlabí
- Národní divadlo, s. p. o., Ostrovní 1, 112 30 Praha
- NET4GAS, s. r. o., Na Hřebenech II 1718/8, 14021 Praha
- Netcore services s. r. o., Merhoutova 1400/4, 148 00 Praha
- Nortl Invest, s. r. o., Křesomyslova 248/5, 14000 Praha
- O2 Czech Republic a. s., Za Brumlovkou 266/2, 14022 Praha
- Olmerová Věra, nar. 28.03.1940, Jaromírova 87/28, 12800 Praha
- Pallas Antonín, nar. 03.07.1962, Vladimírova 233/12, 14000 Praha
- Pauš Radek MUDr., nar. 13.01.1966, č. p. 484, 39403 Horní Cerekev
- Paušová Radka MUDr., nar. 19.04.1967, č. p. 484, 39403 Horní Cerekev
- Pecháček Jiří Ing., nar. 14.03.1964, Pražská 977, 25082 Úvaly
- Penzión Nusle - Údolí, spol. s r. o., Jaromírova 789/2, Nusle, 12800 Praha
- Peryshkina Elena Nikolaevna, nar. 26.01.1971, Bulatnikovskaja 4, korpus 1 apt. 28, Moskva, Rusko
- Pítrová Julie JUDr., nar. 16.08.1981, Kudeříkové 1103/11a, 14800 Praha
- Pod Bělkou, a. s., Čiklova 1706/13a, 12800 Praha
- Pražská plynárenská Distribuce, a. s., člen koncernu Pražská plynárenská, a. s., U plynárny 500/44, 14000 Praha
- Pražská plynárenská, a. s., Národní 37/38, 11000 Praha
- Pražská vodohospodářská společnost a. s., Evropská 866/67, 160 00 Praha
- PREdistribuce, a. s., Svornosti 3199/19a, 15000 Praha
- Quantcom, a. s., Křížíkova 237/36a, 18600 Praha
- Raiffeisenbank a. s., Hvězdova 1716/2b, 14000 Praha
- Reich Šimon MUDr., nar. 25.12.1987, Jaromírova 663/42, 12800 Praha
- Reichová Michaela Ing., nar. 10.12.1985, Jaromírova 663/42, 12800 Praha
- Rejzek Jan Ing., nar. 09.04.1975, Jaromírova 789/2, 12800 Praha
- Richter Pavel, nar. 06.06.1971, Křesomyslova 543/13, 14000 Praha
- Richter Zdeněk, nar. 19.03.1934, Křesomyslova 543/13, 14000 Praha
- Richterová Anna, nar. 26.05.1939, Křesomyslova 543/13, 14000 Praha
- Rozsypal Tomáš Ing., nar. 11.04.1966, Čápkova 25/18, 60200 Brno
- Rozsypalová Alena Ing., nar. 30.12.1974, Čápkova 25/18, 60200 Brno
- Řeháková Milena JUDr. LL.M., MBA, nar. 27.10.1984, Na Děkance 2109/1, 12800 Praha
- Sajdl Luboš, nar. 11.09.1964, Antala Staška 1028/69, 14000 Praha
- SITEL, spol. s r. o., Baarova 957/15, 14000 Praha
- Smíchov Station Development, a. s., U Sluncové 666/12a, 18600 Praha
- SONATINA GROUP s. r. o., Jaromírova 663/42, 12800 Praha
- Stavební bytové družstvo STAVBAŘ, družstvo, Křesomyslova 229/3, 14000 Praha
- Sys-DataCom s. r. o., Procházkova 634/9, 147 00 Praha
- Szabó Arpád MUDr. PhD., nar. 01.06.1987, K Šedivce 966, 16400 Praha
- Šeda Luděk, nar. 14.11.1965, Jaromírova 1036/38, 12800 Praha

- Šlapák Milan Ing., nar. 20.09.1976, Na Děkance 2109/1, 12800 Praha
- Šlapáková Naděžda, nar. 17.11.1978, Na Děkance 2109/1a, 12800 Praha
- Šlemr Oldřich Ing., nar. 11.03.1964, Hradčanské náměstí 67/8, 11800 Praha
- Štěpanovský Jiří, nar. 04.05.1972, Masarykova 427, 25169 Velké Popovice
- Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a. s., Veletržní 1623/24, 170 00 Praha
- Technologie hlavního města Prahy, a. s., Dělnická 213/12, 170 00 Praha
- Telco Pro Services, a. s., Duhová 1531/3, 14000 Praha
- Telia Carrier Czech Republic a. s., K Červenému dvoru 3269/25a, 13000 Praha
- T-Mobile Czech Republic a. s., Tomíčková 2144/1, 14800 Praha
- Truhlář Martin, nar. 01.11.1967, Strmá 135, 25229 Dobřichovice
- Trunc Vladimír, nar. 28.08.1962, Hybešova 550/11, 18600 Praha
- Tyszyk Vít, nar. 28.04.1978, Molákova 599/6, 18600 Praha
- Uglajová Irena, nar. 27.09.1955, Nad Stadionem 344, 26701 Králův Dvůr
- Uxa Lukáš, nar. 10.08.1972, Elišky Krásnohorské 123/10, 11000 Praha
- Vaněk František, nar. 16.06.1963, Jaromírova 663/42, 12800 Praha
- Vejnarová Blanka, nar. 08.07.1960, Jaromírova 663/42, 12800 Praha
- Velková Kateřina Mgr., nar. 11.09.1973, Ovčí hájek 2347/54, 15800 Praha
- Vincent Helena, nar. 16.11.1975, Na Děkance 2109/1, 12800 Praha
- Vincent Romain Gérard Hervé, nar. 19.06.1979, Na Srážku 2071/10, 14300 Praha
- Vlčková Milada, nar. 29.12.1967, Pod Zemankou 273/21, 14700 Praha
- Vodafone Czech Republic a. s., náměstí Junkových 2808/2, 15500 Praha
- Vyšehrad Residence s. r. o., Na příkopě 859/22, 11000 Praha
- Závišova Real Estate, s. r. o., Závišova 502/5, 14000 Praha
- Zbranková Renáta Mgr., nar. 28.05.1973, Bašteckého 2554/5, 15500 Praha
- Zikmunda Josef Ing., nar. 15.03.1949, Jaroslava Foglara 1321, 58401 Ledec nad Sázavou
- Zoulek Milan, nar. 13.12.1967, Jakutská 1195/1, 10000 Praha
- Zoulek Petr, nar. 27.10.1972, K Lesu 61, 25267 Tuchoměřice.

Odůvodnění

I. Stručné vymezení sporných otázek

Ministerstvo dopravy, odbor infrastruktury, (dále jen „ministerstvo“) se v tomto odvolacím řízení zabývalo

- náležitostmi dokumentace, určitostí umístění oplocení a zda zákon vyžaduje souhlas s umístěním oplocení na cizích pozemcích
- ochranou sousedních staveb před hlukem a institutem staré hlukové zátěže
- příslušností a způsobem posuzování vlivů záměru podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a použitelností tzv. negativního závěru zjišťovacího řízení.

II. Podstatný průběh řízení

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, nyní Správa železnic, státní organizace (dále jen „**Správa železnic**“ nebo „**žadatelka**“), zastoupená SUDOP PRAHA, a. s., Olšanská 2643/1a, 130 00 Praha, podala dne 09.12.2019 u Magistrátu hlavního města Prahy, oboru stavebního řádu, (dále jen „**magistrát**“) žádost o vydání rozhodnutí o umístění stavby označené jako „*Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.)*“ (dále jen „**rekonstrukce**“)

trati“ anebo jen „**záměr**“, nebude-li toto obecné označení na újmu jednoznačnosti textu) na pozemcích v k. ú. Vinohrady, Nusle, Vyšehrad a Nové Město (přesah technologických zařízení též do k. ú. Vršovice a Smíchov).

Magistrát po několika přerušeních řízení a doplňování žádosti oznámil dne 14.11.2022 zahájení řízení a následně vydal rozhodnutí č. j. MHMP 1199698/2023 ze dne 25.08.2023 o umístění záměru.

Proti rozhodnutí magistrátu č. j. MHMP 1199698/2023 ze dne 25.08.2023 (dále jen „**napadené rozhodnutí**“) podali odvolání (jedná se o tři odvolání, odvolatelé jsou sdruženi do tří skupin podle podaných odvolání dle níže uvedeného seznamu):

- **Luděk Šeda**, bytem Jaromírova 1036/38, 128 00 Praha
- **Daniel Bašus**, bytem Jaromírova 663/42, 128 00 Praha; **Bc. Jana Bašusová**, bytem Jaromírova 663/42, 128 00 Praha; **Blanka Vejnarová**, bytem Jaromírova 663/42, 128 00 Praha (toto odvolání bude dále označené jako odvolání Daniela Bašuse a dalších)
- **Stanislav Malý**, bytem Jaromírova 662/40, 128 00 Praha; **Marie Wilson**, bytem Čiklova 637/13, 128 00 Praha; **Ing. Petr Mack**, bytem Příbramská 1463/2a, 153 00 Praha; **Ing. Sylva Macková**, bytem Příbramská 1463/2a, 153 00 Praha; **Ing. Tomáš Mack**, bytem U Parku 451, 252 42 Jesenice; **Mgr. Eva Macková**, bytem Nad křížkem 1508/10, 147 00 Praha; **JUDr. Jana Benešová**, bytem Svobodova 135/11, 128 00 Praha; **Jiří Beneš**, bytem Svobodova 135/11, 128 00 Praha; **PhDr. Irena Reifová Ph.D.**, bytem Svobodova 135/11, 128 00 Praha (toto odvolání bude dále označené jako odvolání Stanislava Malého a dalších);

všichni zastoupení Mgr. Ing. Petrem Lhotským, advokátem ev. č. ČAK 14597, advokátem Rada & Partner advokátní kancelář, s. r. o., se sídlem Na Pankráci 322/26, 140 00 Praha.

Ministerstvo bude používat následující zkratky:

- pojem „hygienický limit hluku“ bude ministerstvo zjednodušeně nazývat „**hlukový limit**“
- odvolatelé, popř. jiné subjekty používají pro dokumentaci pro vydání rozhodnutí o umístění stavby rekonstrukce trati pojem „projektová dokumentace“; ministerstvo tento pojem nebude používat, neboť dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby není projektovou dokumentací (§ 158 odst. 1 a 2 stavebního zákona ve vazbě na pojmosloví v § 86 a § 92 odst. 4), ministerstvo bude ve svém textu uvádět „**dokumentace**“
- nebude-li dále uvedeno katastrální území u parcelního čísla pozemku bude se tím vždy rozumět **k. ú. Nusle**, neboť toto k. ú. bude zmíněné nejčastěji
- pro posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí) bude ministerstvo používat zkratky „**EIA**“, případně „**posouzení vlivů na životní prostředí**“ a „**zákon EIA**“
- pro příslušný správní orgán podle § 20–23 zákona EIA bude ministerstvo používat zkratku „**orgán EIA**“ (tj. bez ohledu na fakt, zda vydal závazné stanovisko EIA)
- pro hlukovou studii, kterou zpracoval Ing. Petr Čichovský v říjnu roku 2020, jež měla za podklad protokol o zkoušce z dubna roku 2017 a která se nachází v části B.3.1 i dokumentace, bude použité označení „**hluková studie z roku 2020**“
- pro akustickou studii, již zpracoval František Kohlíček v květnu roku 2009 a kterou žadatelka předložila do zjišťovacího řízení k záměru „*Optimalizace traťového úseku Praha hl. n. – Praha-Smíchov*“, bude ministerstvo označovat „**akustická studie z roku 2009**“.

Obsah podaných odvolání:

Vady dokumentace (všichni odvolatelé):

Dokumentace není zpracovaná podle přílohy č. 3 vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, (dále jen „**vyhláška o dokumentaci**“) neboť stavební část (D.2, bod 2) má poskytnout informaci o umístění stavby v území.

Odvolateli Luděku Šedovi však není jasné, zda, v jakém rozsahu a jakým způsobem bude dotčen pozemek parc. č. 1275, který přímo sousedí s pozemkem parc. č. 3191/1, na němž se nachází těleso dráhy. Výkresy jsou zpracované v nevhodném měřítku; jednotlivé čáry splývají.

Nelze určit, zda záměr rekonstrukce trati zasahuje na pozemek parc. č. 1275, či nikoliv. Z dokumentace nevyplývá, jestli je pozemek dotčený trvalým zábořem, proto odvolatel namítal, že dokumentace není způsobilá k projednání a je krácen na svých právech, jelikož nemůže zjistit rozsah dotčení svého vlastnického práva.

Dle odvolatelova názoru je z napadeného rozhodnutí jasné, že námitka byla důvodná. Ani magistrát totiž neví, zda se záměr nachází na pozemku parc. č. 1275, či nikoliv. Ve výroku na str. 2 se výslovně uvádí, že se rekonstrukce trati umísťuje i na tomto pozemku. Magistrát ale v odůvodnění cituje projektantův názor, který to popírá (str. 109), neboť hovoří jen o dočasném zábořu 6 m² pro demolici stávajícího stožáru TV45.

Odbor územního rozvoje magistrátu (orgán územního plánování) se naopak domnívá, že záměr bude umístěn na tomto pozemku (vizte str. 99 – „...zasahuje část předloženého záměru, a to v podobě oplocení...“). „Aby snad zmatků nebylo málo“ (slovy odvolatele), magistrát na str. 108 odůvodnění popřel, že záměr je umístěný na tomto pozemku (zde hovoří o pozemku pro staveniště).

V principu totéž namítají Stanislav Malý a další vůči svým pozemkům parc. č. 1273 a 1423. Ve výrokové části napadeného rozhodnutí se neuvádí umístění stavby na tyto pozemky. Na str. 99 napadeného rozhodnutí však magistrát uvedl, že zde bude umístěno oplocení. Ve výrokové části napadeného rozhodnutí se však neuvádí, že by záměr byl umístěn na tyto pozemky.

Daniel Bašus a další ještě doložili výřez z elektronické verze výkresu, kterou jim poskytli stavební úřad. Výkresu vytýkají, že ani při zvětšení elektronické verze nelze s jistotou ověřit, zda stavba zasahuje na pozemek parc. č. 1271. Přestože se magistrát „snaží mlžit“ ve prospěch Správy železnic, seč mu síly stačí, vadu dokumentace se mu zakrýt nepodařilo, naopak spolu s projektantem a odborem územního rozvoje magistrátu v napadeném rozhodnutí vytvořili doslova „Schrödingerovo oplocení“, které se na pozemku parc. č. 1271 v k. ú. Nusle současně nachází i nenachází.

Chybějící souhlas se záměrem (tuto námitku neuplatnili Stanislav Malý a další):

Luděk Šeda, Daniel Bašus a další namítli, že žadatelka nedoložila souhlasy s umístěním stavebního záměru dle § 184a stavebního zákona. Rekonstrukce trati je umístěna mj. na pozemky parc. č. 1275 a 1271, které se podle územního plánu nacházejí mimo plochu pro veřejně prospěšnou stavbu. Neuplatní se tedy výjimka podle § 184a odst. 3 stavebního zákona. Mimo plochu vymezenou územním plánem pro tento záměr nelze vyvlastnit, tudíž Správa železnic byla povinna doložit souhlasy odvolatelů.

Magistrát se s námitkou vypořádal na str. 86 tak, že souhlas se nedokládá, protože podle § 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon o dráhách“) je přípustné vyvlastnění. Odvolatelé s tímto vypořádáním nesouhlasí, jelikož pozemek se nachází mimo vymezenou plochu pro veřejně prospěšnou stavbu, a proto nelze vyvlastnit.

Hluk (všichni odvolatelé):

Úvodem:

Odvolatelé napadli v první instanci posouzení záměru z hlediska hluku, ale magistrát na námitky reagoval pouze citací z vyjádření Hygienické stanice hlavního města Prahy (dále jen „hygienická stanice“) a z projektantova vyjádření. K námitce zastarání hlukového posouzení z roku 2017 se odvolatel dozvěděl (str. 100), že mezi lety 2017–2021 nenastaly takové změny, které by vedly k nemožnosti uplatnit korekci staré hlukové zátěže. Magistrát však nemohl akceptovat ničím nepodložené prohlášení Správy železnic, že se úroveň hluku za pět let nezměnila. Jedná se o flagrantní porušení základních zásad správního řízení (§ 4 odst. 4 a § 7 odst. 1 správního řádu).

Jelikož se magistrát nevypořádal s námitkami k hluku, odvolatel je uplatnil jako odvolací námitky.

Hluková studie z roku 2020 vykazuje řadu vad, kvůli kterým ji nelze považovat za způsobilou pro územní řízení. Hluková studie pracuje se starou hlukovou zátěží na základě dat, která byla stará pět a půl roku před zahájením územního řízení. Nelze tedy učinit závěr, zda se hluk od 01.01.2001 zvýšil o 2 dB, protože nezohledňuje zvýšení hluku od dubna roku 2017 do listopadu roku 2022. Není proto možné zhodnotit, zda je pro záměr přípustná korekce + 20 dB kvůli přiznání staré hlukové zátěže.

Odvolatel upozornil na akustickou studii z roku 2009, kterou žadatelka předložila do zjišťovacího řízení k záměru „*Optimalizace traťového úseku Praha hl. n. – Praha-Smíchov*“, které bylo skončeno závěrem zjišťovacího řízení spis. zn. S-MHMP-548855/2009/OOP/ VI/EIA/646-2/Nov ze dne 22.10.2009, že záměr nebude dále posuzován (dále jen „**negativní závěr zjišťovacího řízení**“). V akustické studii z roku 2009 se např. uvádí, že v místě Křesomyslova 13/543 byla v listopadu roku 2007 naměřena hladina hluku 78,6 dB. Tento bod je velmi blízko výpočtovým bodům 7 a 8 (Křesomyslova 570 a 577) dle hlukové studie, kde byly v roce 2000 hladiny hluku 73,1 dB a 73,0 dB. Od roku 2000 do roku 2007 narostl hluk o 5,5 dB, tudíž nelze uplatnit korekci na starou hlukovou zátěž.

Odvolatel dále konfrontoval údaje ze souhrnné technické zprávy (str. 13) dokumentace o směrových posunech „*max. 1,6 m s výjimkou obvodu Vyšehrad, kde jsou koleje vedeny v nové stopě v prostoru bývalého výstupu z podchodu a skladu*“. Podstatou záměru tedy zjevně není jen výměna nebo obnova železničního svršku a spodku. I proto je korekce na starou hlukovou zátěž nepřijatelná pro rozpor s § 12 odst. 5 písm. a) a § 2 písm. r) nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací (ve znění účinném do 30.06.2023, pozn. ministerstva).

V hlukové studii (část 5.6 Tabulka rychlostí) se také uvádějí jiné úsekové rychlosti než v souhrnné technické zprávě (B.1 bod, E.1.1 Tabulka traťových rychlostí, str. 13) a pro výhledový stav v roce 2026 je ve staničení 2,5 km (relevantní pro odvolatele) je významně podhodnocený. Jelikož vyšší rychlost znamená vyšší hlučnost, je hluková studie nevěrohodná.

Odvolatel nesouhlasí s tvrzením zpracovatele hlukové studie z roku 2020 o snížení hlukového zatížení ve výhledovém stavu v roce 2026 díky „*využití modernějších vlaků s příznivějšími technickými parametry ovlivňující emisí hluku*“, poněvadž toto tvrzení není nijak zdůvodněno a je zavádějící, což odvolatel dokládá podrobnými údaji o různých typech souprav s různými typy brzd z měření v bodě Křesomyslova 570/15. Z těchto údajů vyplývá, že již při měření hluku v dubnu 2017 byl vyčerpán potenciál snižování hluku díky modernějším vlakům, a do výhledového roku 2026 nelze předpokládat „*relevantní snížení*“ hlukového zatížení. Hluková studie naopak opomíjí negativní vliv prodlužování souprav, který je zřejmý z měření (delší soupravy jsou hlučnější než ty kratší).

Odvolatel poukázal na výpočtový bod č. 10 (Svatoplukova 387), který je blízko jeho domu. V tomto bodě budou ve výhledovém stavu (rok 2026) pro první podlaží překročeny hlukové limity pro den i noc a pro druhé podlaží pro noc.

Hluková studie z roku 2020 obsahuje logické rozpory, neboť jednak uvádí, že ve vyšších patrech jsou hygienické limity splněné díky zvětšující se vzdálenosti od zdroje hluku, jednak že vyšší patra nejde efektivně ochránit pomocí protihlukových stěn (čl. 8.4 a 9 hlukové studie). Odvolateli se dále nelíbí, že hluková studie v čl. 9.1 uvažuje útlum o 1,5 dB díky kolejnicovým absorbérům instalovaným na stojinu kolejnice. Aby autor hlukové studie dosáhl závěru, že jsou splněny hlukové limity (po neoprávněné korekci na starou hlukovou zátěž), musel tedy ještě odečíst 1,5 dB. Navzdory jednoznačným závěrům a doporučením hlukové studie z roku 2020 dokumentace záměru nepočítá s instalací kolejnicových absorbérů (definuje jen opatření proti vibracím, ne hluku).

Odvolatel odkázal na názor ministerstva k odsouvání problému s hlukem z dřívější kauzy *rekonstrukce nelahozevských tunelů*; z tohoto názoru dovozuje, že hluková studie (čl. 9.2) nemůže odsouvat individuální protihluková opatření do dalšího stupně projektové přípravy.

Závazné stanovisko hygienické stanice:

Odvolatelé napadli závazné stanovisko hygienické stanice č. j. HSHMP 73490/2020 ze dne 29.01.2021. Dle jejich názoru hygienická stanice postupovala formálně a řádně se neseznámila s hlukovou studií, jejíž vady ignorovala, ani s dokumentací. Hygienická stanice souhlasila se záměrem bez podmínek, čímž postupovala v rozporu s § 77 odst. 1 zákona o ochraně veřejného zdraví, podle něhož má orgán ochrany veřejného zdraví náležitě posoudit zdravotní rizika. „*Fatální selhání*“ při plnění své úlohy stvrdila hygienická stanice svým vyjádřením, které poskytla v první instanci magistrátu. Odvolatel označil obsah tohoto vyjádření jako „*úřednické ptydepe*“, které lze přeložit do běžného jazyka takto (v kontextu této části odvolání tím odvolatel ironicky myslí umělý úřednický jazyk s „koženými“ frázemi; pozn. ministerstva):

- validní hlukovou studii je tři roky stará studie

- akceptovatelnou dokumentací je ta, ze které byla postupně vypuštěna veškerá protihluková opatření (zejména protihlukové stěny a dále bokovnice, které započítal autor hlukové studie, aby splnil hlukové limity s korekcí na starou hlukovou zátěž)
- překračováním hlukových limitů se hodlá hygienická stanice zabývat až po dokončení stavby a po jejím uvedení do provozu.

Magistrát pochybil, jelikož vyšel z navazujícího vyjádření hygienické stanice, které obsahuje univerzální proklamace.

Posouzení vlivů rekonstrukce trati na životní prostředí (všichni odvolatelé):

Odvolatel napadl jako „závazná stanoviska“ (sic!) odboru ochrany prostředí magistrátu (zde jako orgánu EIA): vyjádření č. j. MHMP 89159/2021 ze dne 26.01.2021 a negativní závěr zjišťovacího řízení. Vytýká magistrátu, že v negativním závěru zjišťovacího řízení počítal s množstvím protihlukových stěn, zděných plotů, bokovnic a antivibračních rohoží. Ve vyjádření ze dne 26.01.2021 uvedl, že v dokumentaci jsou navrženy bokovnice v km 2,100–2,850 a v km 3,100–3,386. V dokumentaci doložené do územního řízení nejsou navržena žádná protihluková opatření (včetně bokovnic).

Magistrát (jako stavební úřad) v napadeném rozhodnutí převzal toto tvrzení o bokovnicích (str. 104), které popřel díky projektantovu tvrzení (str. 112), že „rozsah absorberů bude upřesněn v dalším stupni dokumentace“. Průvodní zpráva je nepravdivá v části, která popisuje soupis změn mezi procesem EIA a aktuálním stupněm dokumentace, neboť hovoří o bokovnicích, se kterými se však nepočítá. Magistrát (jako orgán EIA) si tedy ulehčil práci a místo prostudování dokumentace si jen přečetl soupis z průvodní zprávy.

Odvolatel nesouhlasí s použitím negativního závěru zjišťovacího řízení, protože zákon č. 326/2017 Sb. s účinností od 01.11.2017 přesunul celostátní dráhy z kategorie II do kategorie I. (podléhá posouzení vlivů na životní prostředí Ministerstvem životního prostředí). Magistrát (jako orgán EIA) trojnásobně změnou dokumentace po tomto datu překročil svou věcnou působnost. Napadená „rozhodnutí (jiné) úkony“ č. j. MHMP 524478/2018 ze dne 04.04.2018, č. j. MHMP 1210841/2018 ze dne 26.01.2021 a č. j. MHMP 89159/2021 ze dne 26.01.2021 jsou proto nezákonná.

Uvedený zákon č. 326/2017 Sb. také rozšířil kritéria pro zjišťovací řízení; nově je nutné posoudit hlukové zatížení a kumulaci vlivů s vlivy jiných stávajících nebo povolených záměrů a posoudit možnost účinného snížení vlivů. Negativní závěr zjišťovacího řízení (z roku 2009) toto nemohl splnit. Magistrát (jako orgán EIA) nezákonně vypustil podmínky „vybudování protihlukových zdí, individuálních protihlukových opatření a vyhlášení ochranného hlukového pásma“ z negativního závěru zjišťovacího řízení, které odvolatel označil za závazné stanovisko. Negativní závěr zjišťovacího řízení je nezákonný také proto, že magistrát akceptoval nesrovnalosti v hlukové studii z roku 2020 a ve vyjádření hygienické stanice; a že opomenul zvýšení hladiny hluku o 5,5 dB mezi lety 2000 a 2007.

Návrh:

Všichni odvolatelé navrhli, aby ministerstvo zrušilo napadené rozhodnutí a věc vrátilo magistrátu k novému projednání.

Další průběh řízení (rekapitulace není chronologicky, ale tematicky):

Hluk:

Ministerstvo pod č. j. MD-992/2024-910/3 ze dne 11.01.2024 požádalo Ministerstvo zdravotnictví o potvrzení nebo změnu závazného stanoviska hygienické stanice.

Ministerstvo zdravotnictví závazným stanoviskem č. j. MZDR 1801/2024-4/OVZ ze dne 25.06.2024 potvrdilo závazné stanovisko hygienické stanice.

Ministerstvo po prostudování revizního závazného stanoviska Ministerstva zdravotnictví však dospělo k závěru, že neobsahuje přezkoumatelné vypořádání námitek o (ne)aplikovatelnosti staré hlukové zátěže, nezohlednilo akustickou studii z roku 2009 (pro zjišťovací řízení) a nevyjádřilo se úplně k posouzení kumulovaného hluku. Jelikož nadřízený dotčený orgán musí při přezkumu podle § 149 odst. 7 správního řádu dodržet rámec přezkumu vymezený § 89 odst. 2 správního řádu a v případě nedodržení této povinnosti musí odvolací správní orgán „ověřit, zda nadřízený dotčený orgán řádně reagoval na odvolací námítky, a není-li tomu tak, žádat od něj nápravu“

(srov. např. rozsudek NSS č. j. 10 As 462/2021-51 ze dne 06.11.2023, odst. [11]) ministerstvo pod č. j. MD-992/2024-910/7 ze dne 08.07.2024 požádalo Ministerstvo zdravotnictví o nápravu – o doplnění vypořádání odvolacích námitek.

Ministerstvo zdravotnictví pod č. j. MZDR 1801/2024-6/OVZ ze dne 03.09.2024 doplnilo odůvodnění revizního závazného stanoviska.

Zjišťovací řízení, otázky na zákon EIA:

Ministerstvo požádalo pod č. j. MD-992/2024-910/4 ze dne 11.01.2024 o součinnost Ministerstvo životního prostředí (jako orgán EIA), jemuž položilo tyto otázky:

- a. Z jakého zákonného ustanovení vyplývá, že negativní závěr zjišťovacího řízení je neomezeně platný, dokud se záměr nezmění natolik, aby vyžadoval posouzení vlivů?
- b. Z jakého zákonného (přechodného) ustanovení vyplývá, že se pro posuzování významu postupných změn záměru zachovává věcná příslušnost orgánu EIA podle původní příslušnosti ke zjišťovacímu řízení, ačkoliv nově jde o záměr, který náleží do kategorie I přílohy č. 1 uvedeného zákona? Může mít na příslušnost vliv, že se žadatel fakticky může rozhodnout, že bude prezentovat jednotlivé změny záměru, anebo bude změněný záměr prezentovat jako „nový“ záměr, aniž by se dovolával starého negativního závěru zjišťovacího řízení?

Ministerstvo životního prostředí odpovědělo na tyto otázky pod č. j. MZP/2024/710/569 ze dne 04.10.2024.

Opomenutý účastník:

Ministerstvo při přezkumu souladu napadeného rozhodnutí a řízení, které vydání rozhodnutí předcházelo, s právními předpisy (§ 89 odst. 2 věta první správního řádu), zjistilo, že magistrát omylem opomněl jako účastníka řízení podle § 27 odst. 1 správního řádu Ing. Mojmíra Gutwirtha, Pod Lesem 2294, 544 01 Dvůr Králové nad Labem. Ministerstvo mu v dopise č. j. MD-992/2024-910/5 ze dne 18.03.2024 vysvětlilo celou situaci, zaslalo mu oznámení o zahájení řízení a napadené rozhodnutí a poučilo jej, že může proti rekonstrukci trati uplatnit totéž, co by mohl v řízení v prvním stupni i podat odvolání. Ing. Mojmír Gutwirth na tento dopis, který obdržel do vlastních rukou dne 26.03.2024, nereagoval. Ministerstvo má tudíž tuto vadu za zhojenou (po doručení tohoto dopisu prodal byt, tudíž přestal být účastníkem řízení, právní nástupci tak vstoupili do jeho procesního postavení ke dni, kdy se stali účastníky řízení; ministerstvo s nimi ostatně začalo jednat při první další příležitosti – seznámení s podklady pro vydání rozhodnutí, účastníci pod č. 91. a 92.).

Vyjádření k podkladům pro vydání rozhodnutí:

Ministerstvo pod č. j. MD-992/2024-910/10 ze dne 11.10.2024 vyrozumělo účastníky řízení, že mají možnost se do sedmi dnů ode dne doručení této písemnosti seznámit se s podklady pro vydání rozhodnutí (lhůta tedy končila dne 04.11.2024), které k výzvě připojilo a zveřejnilo na úřední desce.

Této možnosti **využili odvolatelé**, kteří se prostřednictvím svého zástupce Mgr. Ing. Petra Lhotského, advokáta, vyjádřili dne 29.10.2024 (dále také „**vyjádření k podkladům**“). Setrvali na svých námitkách, které zopakovali nebo rozšířili jako reakci na nové podklady. Se závěry Ministerstva životního prostředí a Ministerstva zdravotnictví nadále nesouhlasí (obsah ministerstvo nerekapituluje, vyjádření je obsahově vypořádané níže). Odvolatelé zopakovali odvolací návrh na zrušení napadeného rozhodnutí a vrácení věci k novému projednání.

III. Odvolací přezkum

Včasnost a přípustnost odvolání:

Ministerstvo nejprve posoudilo, zda odvolání podali oprávněné osoby a v zákonné 15denní lhůtě (§ 83 odst. 1 správního řádu). Magistrát oznámil napadené rozhodnutí veřejnou vyhláškou odvolatelům, kteří jsou účastníky řízení a kterým v souladu s § 2 odst. 5 liniového zákona doručil do vlastních rukou oznámení o zahájení řízení a poučil je, že ostatní písemnosti bude doručovat už jen veřejnou vyhláškou. Napadené rozhodnutí vyvěsil magistrát na své úřední desce dne 25.08.2023, tj. považuje se za doručené patnáctým dnem po vyvěšení (§ 25 odst. 2 správního řádu), tj. 09.09.2023, což byla sobota, tudíž nejbližší následující pracovní den **11.09.2023** (rozsudek rozšířeného senátu NSS č. j. 4 Afs 264/2018-85 ze dne 26.05.2022, odst. [87]).

Daniel Bašus, Bc. Jana Bašusová, Blanka Vejnarová podali odvolání do datové schránky magistrátu dne **11.09.2024**; ostatní odvolatelé podali odvolání stejným způsobem dne **25.09.2024**. Všichni odvolatelé se tedy odvolali v zákonné 15denní lhůtě.

Odvolání jsou **přípustná a včasná**.

Odvolací přezkum:

Podle § 89 odst. 2 věty první a druhé správního řádu odvolací správní orgán přezkoumává soulad napadeného rozhodnutí a řízení, které vydání rozhodnutí předcházelo, s právními předpisy. Správnost napadeného rozhodnutí přezkoumává jen v rozsahu námitek uvedených v odvolání, jinak jen tehdy, vyžaduje-li to veřejný zájem.

Rozhodná právní úprava:

Územní řízení bylo zahájené dne 09.12.2019, tj. za účinnosti stavebního zákona. Dne 01.01.2024 nabyl účinnosti zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „nový stavební zákon“). Stavba celostátní dráhy patří mezi vyhrazené stavby [příloha č. 3 písm. b) nového stavebního zákona].

Podle § 330 odst. 1 nového stavebního zákona se řízení a postupy zahájené přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona **dokončí podle dosavadních** právních předpisů.

Podle § 330 odst. 3 věty první a druhé nového stavebního zákona platí: Řízení a postupy zahájené přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona dokončí stavební úřad, který se stal příslušným k vedení řízení nebo provedení postupu v dané věci podle tohoto zákona. **Územní řízení** zahájené přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona **týkající se vyhrazené stavby** uvedené v příloze č. 3 k tomuto zákonu nebo stavby s ní související **dokončí stavební úřad, který toto řízení vedl** přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona.

Územní řízení bylo zahájené před nabytím účinnosti a aplikovatelnosti nového stavebního zákona (u vyhrazených staveb je toto datum totožné – 01.01.2024); zahájeno bylo dokonce ještě před účinností zákona č. 403/2020 Sb., tj. líniový zákon se použije ve znění účinném do 31.12.2020 (čl. II bod 1. zákona č. 403/2020 Sb.).

Vypořádání odvolacích námitek:

Jelikož odvolací námítka se silně prolínaly s otázkami zákonnosti napadeného rozhodnutí a ministerstvo mimo okruhy odvolacích námitek neshledalo z úřední povinnosti žádné vady (kromě chybného postupu vůči Ing. Gutwirthovi, kterou napravilo v odvolacím řízení), neuvádí zvlášť pasáž k přezkumu z úřední povinnosti.

Vady dokumentace:

Obecně k náležitostem výkresů:

Standardní přílohou územních rozhodnutí je **katastrální situační výkres** (srov. § 92 odst. 4 stavebního zákona, § 9 odst. 8 věta první vyhlášky č. 503/2006 Sb.). U líniových staveb delších než 1 000 m a staveb zvláště rozsáhlých se přikládá situační výkres širších vztahů (ten je však hlavně orientační, protože vzhledem k jeho měřítku toho neřekne příliš o umístění konkrétních stavebních objektů; ministerstvo tedy toto jen poznamenává a o tento výkres se nebude dále opírat).

Podle § 92 odst. 4 stavebního zákona je možné, aby přílohou byla i další vybraná část dokumentace. Tento postup však závisí na správním uvážení stavebního úřadu podle konkrétních okolností případu. V praxi je mnohem obvyklejší, že územní rozhodnutí obsahují podmínku, že bude respektována ověřená dokumentace, resp. tato skutečnost se rozumí jako samozřejmá i bez kazuistické podmínky; rozhodnutí stavebních úřadů nemá jen odkázat na (projektovou) dokumentaci, ale má stavbu i základním způsobem popsat, nikoliv však vyčerpávajícím technickým popisem (srov. rozsudek NSS č. j. **7 As 26/2011-175** ze dne 22.07.2011 citovaný např. v rozsudku NSS č. j. 3 As 420/2021 ze dne 17.10.2022, odst. [26])

Odvolatelé citují z přílohy č. 3 vyhlášky o dokumentaci, že stavební část má poskytnout informaci o umístění stavby v území (část D.2, bod 2). Tento fakt ministerstvo nezpochybuje.

Ve výkresové části dokumentace objektů v dokumentaci se pro každý objekt zpracuje: zakreslení současného a navrhovaného stavu, popřípadě mezistavů a jejich řádného a přehledného grafického rozlišení, podle potřeby a charakteru objektu. **Výkresy je nezbytné zpracovat do podrobností, které určí umístění stavby v území a zajistí stanovení potřebného trvalého**

a dočasného záboru pozemků a staveb nebo jejich částí, popřípadě jiného dotčení pozemků a staveb nebo jejich částí.

Vyhláška o dokumentaci tedy pro výkresovou část v dokumentaci objektů nepředepisuje konkrétní měřítko, ale ponechává na uvážení nejprve projektanta, následně stavebního úřadu, co je onou podrobností. Kritériem přitom je, aby bylo určené umístění stavby v území a aby byly jasné trvalé a dočasné zábory pozemků.

V první řadě je však **podstatné zabývat se katastrálním situačním výkresem**, zde označeným jako „*katastrální situace*“ (C.2, měřítko 1 : 500), které jsou standardní (hlavní) přílohou územních rozhodnutí. Ministerstvo dodává, že ve spise je obsažena i katastrální situace C.2 v měřítku 1 : 1000, což v některém úseku mohlo opravdu vést k závěru o ne úplně přehledném zakreslení všech jevů atd. Právě zde mohlo vzniknout nedorozumění o kvalitě zobrazení. Samozřejmě není příliš vhodné, že některé výkresy v různé podrobnosti jsou označeny stejně, ovšem při běžné pozornosti nebyl problém se ve výkresech zorientovat. Podstatné tedy není, zda žadatelka, příp. magistrát mohl částečně zmást odvolatele; významné je, zda spis obsahuje přehledné výkresy. A to bylo dle názoru ministerstva splněno.

Výkresová část dokumentace objektu oplocení SO 10-66-02 (část E.2.14 Vnější vybavení budov, č. přílohy 003, 1 : 500) je rovněž přehledná. Technickou zprávu k SO 10-66-02 (č. přílohy 001 v části E.2.14) ministerstvo hodnotí jako transparentní, jelikož obsahuje i fotodokumentaci stávajících oplocení s popisem, co se navrhuje zbourat, v jaké délce a jaká bude náhrada.

Obecně k oplocením (rozhradám):

Oplocení sice může zdánlivě působit jako „banální“ stavba, ovšem v případě celostátní dráhy jde o podstatnou stavbu, která slouží k **zabezpečení dráhy**. Tím spíše v zastavěném (urbanizovaném) území, kde je jeho funkcí oddělit vlastní dráhu od sousedních pozemků (v případě pozemku parc. č. 1271 jde o zahradu). Na zahradě se mohou nacházet např. děti nebo zvířata, u nichž hrozí zvýšené riziko nechtěného výskytu na dráze. Oplocení tedy není jen vhodné, ale je i potřebné a jeho účel spočívá naprosto jednoznačně v zabezpečení dráhy a recipročně v ochraně života a zdraví. Oplocení tedy lze podřadit pod stavbu dráhy podle § 5 odst. 1 zákona o dráhách, čemuž jasně odpovídá i výslovné zahrnutí oplocení jako zařízení železničního spodku, který je součástí celostátní dráhy [§ 1 odst. 1 písm. f) a § 9 písm. a) vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „**vyhláška č. 177/1995 Sb.**“)]. Pro úplnost ministerstvo dodává, že nerozhoduje, zda nikdo nenamítá výskyt dětí nebo zvířat na zahradách; záměr je navržen jako trvalá stavba a vlastnictví sousedních pozemků, staveb a jednotek se může měnit (v bytech mohou být osoby v pronájmu atd.) a povinností Správy železnic je zabezpečit dráhu.

Totéž stručně přiznává Správa železnic v záznamu z výrobní porady: „*Aby bylo zabráněno přístupu nepovolaných osob do kolejíště, bude v exponovaných místech navržen plot z drátěného pletiva. Ten bude součástí SO 10-66-02 (...)*“ (dokument č. 6, str. 11 části H.1 dokumentace) – záznam je v dokladové části dokumentace v souladu s vyhláškou o dokumentaci staveb (příloha č. 3, dokladová část, bod 6.).

Jestliže územní rozhodnutí ani přes vazbu na ověřenou dokumentaci záměru **neumístuje** na pozemku oplocení, **není** stavebník podle veřejnoprávních stavebních předpisů **oprávněn** zde umístit oplocení. O záměru, resp. stavebním objektu, který je navržený blízko hranice pozemků, nelze spekulativně usuzovat, že by mohl přesáhnout na sousední pozemek (srov. rozsudek Městského soudu v Praze č. j. **18 A 11/2024-78** ze dne 27.06.2024, odst. [54]).

V případě oplocení je však situace specifická, jelikož podstatou oplocení je vyskytovat se na hranici pozemků, nebo velmi blízko hranice pozemků. Hranice pozemků ve smyslu katastrálním je přitom nekonečně tenká čára, což samozřejmě znamená, že je-li nějaká stavba navržena na hranici pozemků, fyzicky bude na obou pozemcích.

„*Stav, kdy je oplocení přímo umístěno na hranici parcel, nelze vnímat tak, že neoprávněně zasahuje do pozemku souseda, třebaže to reálně může znamenat to, že hranice parcel představuje podélnou osu stavby a fakticky se tak např. polovina průměru sloupků, jejich betonových patek a podezdívky nachází na pozemku souseda a druhá polovina na pozemku stavebníka. To je totiž přirozená vlastnost plotů, jež fungují jako rozhrady ve smyslu občanského práva (§ 1024 a násl. občanského zákoníku z roku 2012), a přitom není důvodu tuto funkci plotů, není-li zde výslovně se odchylující úpravy ve stavebním právu, nerespektovat i v řízení o dodatečném povolení stavby (§ 129 odst. 2 a 3 stavebního zákona z roku*

2006).“ (rozsudek Krajského soudu v Praze č. j. **46A 55/2014-21** ze dne 04.04.2016, k němuž se v jiné právní věci přihlásil i NSS v rozsudku č. j. **5 As 86/2023-24** ze dne 19.06.2024, odst. [22], zvýraznilo ministerstvo).

Pojem rozhrada zahrnuje taková rozhraničení, která se nachází v hraniční oblasti „mezi dvěma pozemky“, tedy jednou částí na jednom a jednou částí na druhém pozemku (vizte usnesení Nejvyššího soudu spis. zn. 22 Cdo 4043/2018 ze dne 15.06.2019 (navzdory nemeritornímu charakteru je zařazené do kategorie C, údaj o kategorii k 29.10.2024).

Luděk Šeda (parc. č. 1275):

V katastrálním situačním výkresu (katastrální situace km 2,300–3,100, 1 : 500, č. přílohy 2.102.1, 10/2020, revize 03/2023, Ing. Michal Mečl) **není** na pozemku parc. č. 1275 **zakresleno žádné oplocení**. Oplocení SO 10-66-02 je navrženo na jiných okolních pozemcích parc. č. 1255, 1261, 3046, 1271, 1279, 1287 (na stejné straně dráhy, pozn. ministerstva).

Z výkresové dokumentace oplocení SO 10-66-02 vyplývá totéž (část E.2.14 Vnější vybavení budov, č. přílohy 003, 1 : 500). Výkres je přehledný, měřítko 1 : 500 je dostatečně podrobné, aby určilo umístění stavby v území (fakt, že vyhláška o dokumentaci předpokládá označení části D místo E, ministerstvo samozřejmě nevyhodnotilo jako věcnou, ale jako ryze formální nedostatek, který nemůže nic ovlivnit; přesto stručně vysvětlí, že „posun“ vznikl tak, že projektant po standardně označených částech A, B a C rozdělil technologickou a stavební část na části D a E, ačkoliv vyhláška o dokumentaci staveb předpokládá obojí v části D, kterou rozdělí na D.1 a D.2).

Ani u jednoho výkresu nelze hovořit o splývání čar, které by vedlo k nepřehlednosti. U katastrálního situačního výkresu pouze ministerstvo připouští, že obsahuje zakres obvodu staveniště, hranice drážního pozemku i navrhované stavební objekty – z výše uvedeného výřezu je však dostatečně zřejmé, že sice jde o více čar, rozhodně **však ne nepřehlednou změť** čar, která by zakládala nesrozumitelnost výkresu a která by odůvodňovala ještě podrobnější měřítko (např. 1 : 200, avšak až ve výkresech části D, nikoliv C dokumentace). U liniových dopravních staveb nejde o nic neobvyklého, nad čím by se dalo pozastavit. Kdyby naopak projektant Správy železnic tyto jevy nezakreslil, mohl by se dostat do rozporu s vyhláškou o dokumentaci staveb. (Pro srovnání lze dodat, že např. orientace v leckterých koordinačních výkresech územních plánů už od úrovně okresních měst je složitější vzhledem k množství zakreslených jevů, přesto ministerstvo neví o případu, v němž by byly tyto výkresy územních plánů kritizované jako nesrozumitelné.)

Ministerstvo nevidí žádnou nejasnost ohledně otázky umístění stavebních objektů na pozemku parc. č. 1275. Hranice drážního pozemku končí u hranice pozemku parc. č. 1275; zakreslena je na něm pouze část obvodu staveniště (zelená čárkovaná čára).

Výrok I. napadeného rozhodnutí je koncipovaný následovně (tučně je text zvýrazněn v napadeném rozhodnutí, zvýraznění podtržením provedlo ministerstvo):

(...) na pozemcích mj. parc. č. 1275 **se umisťují**

nové části celostátní železniční dráhy

(...)

stavby s novou částí celostátní železniční dráhy související

(...)

a vymezuje staveniště, vše situované tak, jak je zakresleno v grafických přílohách tohoto rozhodnutí (...). *(konec zkrácené citace)*

Mezi těmito grafickými přílohami je mj. právě výše odkazovaný katastrální situační výkres pro km 2,300–3,100 v měřítku 1 : 500.

Takto zformulovaný a strukturovaný text **neříká**, že magistrát umístil právě na pozemek parc. č. 1275 novou část celostátní dráhy nebo stavbu s ní související (tj. nějaký stavební objekt); text totiž hovoří **i o staveništi**, což je plně v souladu s popisem, který ministerstvo uvedlo výše. Staveniště bylo možné takto vymezit, neboť podle § 3 odst. 3 stavebního zákona se jím rozumí místo, na kterém se provádí stavba nebo udržovací práce nebo na kterém se stavba odstraňuje; **zahrnuje stavební pozemek**, popřípadě zastavěný stavební pozemek nebo jeho část anebo část stavby, **popřípadě, v rozsahu vymezeném stavebním úřadem, též jiný pozemek nebo jeho část anebo část jiné stavby**.

Text výrokové části je samozřejmě z povahy záměru rekonstrukce trati rozsáhlý, což není u liniových staveb dopravní infrastruktury nijak výjimečné ani zvláštní. Magistrát přitom dále, stále ve výroku I. napadeného rozhodnutí, popsal i stavební objekt oplocení (str. 17), kde **srozumitelně uvedl** jeho označení (SO 10-66-02) a základní popis. Nikde není zmínka o pozemku parc. č. 1275.

V rozporu s uvedeným není fakt, že Luděk Šeda je uveden mezi hlavními účastníky řízení podle § 27 odst. 1 správního řádu, tj. jako účastník řízení podle § 85 odst. 2 písm. a) stavebního zákona. Je jím právě z titulu, že na pozemku parc. č. 1275 je navrženo (dočasné) staveniště [z titulu vlastnictví sousedních pozemků parc. č. 1274 a 1267 je účastníkem podle § 85 odst. 2 písm. b) stavebního zákona].

Stanislav Malý a další (parc. č. 1273 a 1423):

V odvolání všech těchto devět odvolatelů uplatnilo námitky **pouze** ve vztahu k pozemkům parc. č. **1273 a 1423**.

Spoluvlastníkem pozemku parc. č. 1273 je Stanislav Malý (podíl id. 619/5810, nikdo z ostatních spoluvlastníků tohoto pozemku se neodvolal).

Spoluvlastníky pozemku parc. č. 1423 jsou Ing. Petr Mack, Ing. Sylva Macková, Ing. Tomáš Mack a Mgr. Eva Macková.

Zbýlí odvolatelé sice jsou účastníky řízení, tudíž měli právo podat odvolání proti napadenému rozhodnutí, ale nemají žádné věcné právo k těmto dvěma pozemkům. Marie Wilson je vlastníkem pozemku parc. č. 1430. JUDr. Jana Benešová, Jiří Beneš a PhDr. Irena Reifová Ph.D. jsou spoluvlastníky pozemku parc. č. 245 v k. ú. Vyšehrad, o kterých se v bodě III. 1. odvolání nehovoří. Ministerstvo konstatuje, že tito odvolatelé překročili rozsah věcného zaměření svých námitek (§ 89 odst. 4 stavebního zákona, resp. slovy soudního řádu správního nemohou být dotčena jejich veřejná subjektivní práva).

Pozemek **parc. č. 1430**, na němž se nachází bytový dům Čiklova č. p. 637, není dotčen žádným zábořem, tj. není dotčen ve smyslu § 85 odst. 2 písm. a) stavebního zákona (pro úplnost, ani sousední pozemek parc. č. 1437/7, který vlastní Společenství vlastníků domu čp. 637 v Nuslích, které nic nenamítalo, není takto dotčen).

Pozemek **parc. č. 245** v k. ú. Vyšehrad, na němž se nachází bytový dům Svobodova č. p. 135, není také dotčen žádným zábořem, tj. není dotčen ve smyslu § 85 odst. 2 písm. a) stavebního zákona.

Tyto skutečnosti vyplývají z katastrálního situačního výkresu (katastrální situace km 2,300–3,100 a 3,000–3,6000, 1:500, č. přílohy 2.102.1 a 2.102.2, 10/2020, revize 03/2023, Ing. Michal Mečl) a z napadeného rozhodnutí).

Ze stejných podkladů, na něž ministerstvo odkázalo u Ludka Šedy, vyplývá, že na pozemcích **parc. č. 1273 a 1423 není navržen** žádný stavební objekt, dočasný zábor ani na ně nezasahuje zákres obvodu staveniště jako v případě odvolatele Ludka Šedy. Oba pozemky jsou v napadeném rozhodnutí označovány jako **sousední** ve smyslu § 85 odst. 2 písm. b) stavebního zákona.

Jde-li o vypořádání magistrátu na str. 99, kde podle odvolatelů magistrát přiznal, že zde je nějaká část stavby rekonstrukce trati umístěna, ministerstvo konstatuje, že tato pasáž skutečně na první pohled narušuje výše shrnuté konzistentní označování pozemků jako sousedních. Jde však o citaci z vyjádření odboru územního rozvoje magistrátu. Ministerstvo nenalezlo v dokumentaci oporu pro závěr, že by oplocení zasahovalo na tyto dva pozemky. Jelikož **dle výrokové části** napadeného rozhodnutí (včetně odkazu na ověřenou dokumentaci) **nelze dovodit umístění** některé části stavby rekonstrukce trati na těchto pozemcích, ministerstvo prostřednictvím odůvodnění svého rozhodnutí **koriguje** tento převzatý závěr ve smyslu výše uvedeného vypořádání. Odůvodnění napadeného rozhodnutí není závazné, podstatná pro založení práv a povinností je jeho výroková část.

Navíc magistrát pojal pasáž na str. 99 celkově „nešikovně“, jelikož není úplně zřejmé, zda vzal závěry odboru územního rozvoje z jeho vyjádření ze dne 07.02.2023 (pol. č. 48 spisu) za své, anebo je jen citoval, aby bylo jasné, jak se kdo vyjádřil, ale závěr odboru územního rozvoje už nijak nevyhodnotil. V takto rozsáhlých rozhodnutích ale mohou podobné situace nastávat, proto ministerstvo nevnímá tuto drobnou nesrovnalost jako fatální. Postačí tuto nesrovnalost korigovat (vysvětlit) prostřednictvím odůvodnění. Překlepy apod. chyby se nevyhýbají ani

rozhodnutím ministerstva a ani právnímu zástupci odvolatelů (srov. v odvolání Stanislava Malého a dalších zmíněný pozemek parc. č. 1271, který patrně zůstal jako relikv z odvolání, které sepsal a podal za Daniela Bašusa a další); v rozsáhlejších textech nejde o nic výjimečného.

Daniel Bašus a další (parc. č. 1271):

Ministerstvo nezpochybňuje, že podle výrokové části napadeného rozhodnutí je stavba (konkrétně SO 10-66-02) umístěna na tento pozemek (str. 2 a 17). Zároveň jsou vlastníci tohoto pozemku (mj. Daniel Bašus a další) vymezeni jako účastníci podle § 85 odst. 2 písm. a) stavebního zákona (str. 45).

Dle str. 17 napadeného rozhodnutí jsou jednotlivé úseky oplocení v rámci SO 10-66-02 vždy umístěny na dvou pozemcích, čímž je ve spojení s výkresy myšleno, že oplocení se umísťuje na hranici pozemků, z nichž jeden je pozemek dráhy a druhý bezprostředně mezující (sousedící) pozemek, přičemž oplocení **zasahuje na oba pozemky**.

Ministerstvo chápe, že tento popis ve spojení s rozdílnými citacemi v odůvodnění napadeného rozhodnutí nebyl nejprůhlednější, ovšem nebylo úplně nutné celou situaci označovat jako vytvoření „Schrödingerova oplocení“, které se na pozemku současně nachází i nenachází (jakkoliv jde ocenit vkusnou sofistikovanost, s jakou šlo zkritizovat opravdu existující nejasnost). Dle názoru ministerstva se jednalo hlavně o nedorozumění, které se objevilo v odůvodnění napadeného rozhodnutí, nikoliv v jeho výrokové části.

Souhrnná technická zpráva dokumentace (B.1) na str. 31 k SO 10-66-02 obecněji uvádí, že stávající oplocení je na pozemku Správy železnic, **nebo na hranici** s jinými pozemky a neřeší konkrétní úseky oplocení.

Konkrétní úseky však popisuje podrobnější dokumentace objektů.

Podle technické zprávy k SO 10-66-02 (část E.2.14.02 dokumentace) jde o **oplocení z plotových zdí** v délce 19 m „na hraně pozemku č. 1271 v místě nového trakčního sloupu“ (pozn. ministerstva: u tohoto pozemku je chybně staničení, které projektantka tohoto SO chybně zkopírovala z bezprostředně předcházejícího textu k plotu na pozemku parc. č. 1261, ve fotodokumentaci v technické zprávě dále je již staničení správně od km 2,390). Demolice stávajícího oplocení je popsána takto: „Demolice zděného plotu na hraně pozemku č. 1271 (...). Odhad výšky zdiva včetně základu je 2 m odhad tloušťky zdiva 0,3 m“.

Vzhledem k popisu řešení a grafického znázornění (pohled a půdorys) plotového pole (např. sloupek má rozměry 60/60/1,5 mm a betonová podhrabová deska 2500 mm × 300 mm × 50 mm) je jasné, že oplocení samozřejmě zdaleka nemá nenulovou tloušťku, aby ho bylo možné vybudovat (tj. také umístit) přesně na katastrální hranici pozemků.

Magistrát pouze chtěl vyjádřit, že oplocení je umístěné **na hranici** dvou pozemků – v tomto případě parc. č. 3191/1 a 1271 a na ně zasahuje (ideálně svými polovinami). Výrokovou část napadeného rozhodnutí nelze číst tak, že se stavba umísťuje „někde“ na pozemku parc. č. 1271, ale v souladu s katastrálními situacemi C.2 v měřítku 1 : 500 (str. 3 napadeného rozhodnutí). Katastrální hranici pozemků tvoří nekonečná tenká čára, tudíž u stavby, která má tři rozměry, z nichž ani jeden není velmi blízký nule, a která je navržena na hranici pozemků, je **taková stavba fyzicky umístěna na obou pozemcích**, čemuž plně odpovídá výroková část napadeného rozhodnutí (naváže-li ministerstvo na odvolateli zmíněný myšlenkový experiment se Schrödingerovou kočkou, pak nahlédnutí do správných podkladů, jimiž jsou katastrální situace v měřítku 1 : 500 a dokumentace objektu SO 10-66-02, znamená, že Erwin Schrödinger otevřel krabici s kočkou a zjistil, zda žije).

Toto pojetí odpovídá i výše uvedeným rozsudkům Krajského soudu v Praze č. j. **46A 55/2014-21** ze dne 04.04.2016 a NSS č. j. **5 As 86/2023-24** ze dne 19.06.2024, které vycházejí z toho, že rozhrada je typicky ze své povahy umístěná na hranici pozemků a logicky se může jedna polovina nacházet na pozemku stavebníka a druhá polovina na pozemku souseda.

Fyzická hranice v terénu tvořená stavbou nemůže odpovídat teoretické katastrální hranici a v území vždy bude zabírat určitý prostor na rozdíl od souřadnic katastrální mapy, které určují hranici pozemků. Magistrát tudíž správně uvedl pozemek parc. č. 1271 ve výrokové části napadeného rozhodnutí.

Uvedl-li projektant, že se na pozemek neumisťuje stavba dráhy, pak je nutné uvést, že magistrát toto vyjádření citoval jednak „nad rámeč“, jednak projektant výslovně nezaujal žádný závěr přímo k oplocení, ale spíše (implicitně) k hlavní stavbě celostátní dráhy. Ministerstvo opakuje, že i podle technické zprávy k SO 10-66-02 projektant počítá s vedením oplocením „na hraně“ pozemků, podle výkresů na hranici pozemků. Projektantovo vyjádření je třeba chápat tak, že pravděpodobně vychází z obvyklého přístupu tzv. „inženýringu“ při liniových stavbách, že se pro ploty neuvažuje s trvalým zábořem pro účely majetkoprávního vypořádání.

Z tohoto předpokladu či zvyklosti však magistrát nemohl vycházet a ministerstvo z něj také nebude vycházet. U oplocení na hranici pozemků prostě musí být vyjádřeno, že zasahuje na oba pozemky, které má rozhradit. Ministerstvo si pro účely zodpovězení veřejnoprávních otázek (je-li také oplocení součástí veřejně prospěšné stavby dráhy, u níž se nevyžaduje souhlas), nebude ani zodpovídat jako předběžnou otázku, zda se uplatní u rozhrady na hranici pozemků, kterou navrhl a hodlá financovat jediný subjekt, vyvratitelná domněnka spoluvlastnictví (§ 1024 odst. 1 občanského zákoníku).

Chybějící souhlas se záměrem:

Jedná se o námitku, že Správa železnic byla povinna doložit souhlas s umístěním na pozemcích parc. č. 1275 (Luděk Šeda) a parc. č. 1271 (Daniel Bašus a další).

Podle § 86 odst. 2 písm. a) stavebního zákona platí, že žadatel připojí k žádosti o vydání územního rozhodnutí připojí souhlas k umístění stavebního záměru podle § 184a.

Podle § 184a odst. 3 se však souhlas nedokládá, je-li pro získání potřebných práv k pozemku nebo stavbě pro požadovaný stavební záměr nebo opatření **stanoven účel vyvlastnění zákonem**.

Je proto nepřesné, pokud odvolatelé argumentují, že tyto pozemky se nacházejí mimo plochu vymezenou územním plánem pro veřejně prospěšnou stavbu a § 184a odst. 3 stavebního zákona se neuplatní. Tento názor odvolatelů je **nepřesný hned ze dvou příčin**:

1) Účely vyvlastnění totiž nestanoví jen § 170 stavebního zákona, podle jehož odstavce 1 písm. a) lze odejmout nebo omezit práva k pozemkům a stavbám, potřebná pro uskutečnění staveb nebo jiných veřejně prospěšných opatření podle tohoto zákona, jsou-li vymezeny ve vydané územně plánovací dokumentaci a jde-li o veřejně prospěšnou stavbu dopravní a technické infrastruktury, včetně plochy nezbytné k zajištění její výstavby a řádného užívání pro stanovený účel.

Účely vyvlastnění stanoví i jiné zákony. Takovým zákonem je i zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, podle jehož § 5 odstavců 1 a 2 platí:

Stavbou dráhy je stavba cesty určené k pohybu drážních vozidel a stavba, která rozšiřuje, doplňuje, mění nebo zabezpečuje dráhu bez ohledu, zda je v obvodu dráhy či nikoliv. Stavba dráhy není součástí pozemku. Stavba dráhy **celostátní**, regionální, tramvajové, trolejbusové nebo dráhy speciální **je veřejně prospěšná**.

Podle zákona o vyvlastnění **lze k uskutečnění stavby dráhy odejmout nebo omezit vlastnické právo** k pozemku nebo ke stavbě nebo právo odpovídající věcnému břemeni k pozemku nebo ke stavbě. Zde ministerstvo navazuje na obecnou podkapitolu k oplocením (rozhradám) začínající na str. 13.

Argumentace magistrátu prostřednictvím § 5 zákona o dráhách není chybná, jak tvrdí odvolatelé, jelikož oplocení je zařízením železničního spodku, který **je součástí veřejně prospěšné stavby celostátní dráhy** [ve vazbě na zmíněné ustanovení vizte § 9 písm. a) a § 1 odst. 1 písm. f) vyhlášky č. 177/1995 Sb.]. Taková součást dráhy je veřejně prospěšná ze zákona. Veřejná prospěšnost ze zákona obecně nezávisí na vymezené ploše v územně plánovací dokumentaci, byť se samozřejmě v mnoha případech tyto instituty kumulují (např. dálnice včetně souvisejících staveb je veřejně prospěšná ze zákona, ale je pro ni v územně plánovací dokumentaci vymezen také koridor a je označena jako veřejně prospěšná stavba, pro kterou lze vyvlastnit).

Obecné vymezení staveb, které jsou ve veřejném zájmu, v zákoně není protiústavní (nález spis. zn. **IV. ÚS 2763/21** ze dne 30.08.2022).

Tento závěr přitom není možné ztotožňovat se závěrem, zda v konkrétním případě převažuje veřejný zájem nad zachováním práv odvolatelů a zda je zásah přiměřený (nezbytný). Kladná odpověď na otázku **veřejně prospěšnosti stavby** je podstatná v územním řízení výlučně pro odůvodnění, zda se vyžaduje souhlas podle § 184a stavebního zákona. V územním řízení se zkoumá „pouze“ obecná otázka, zda lze pozemek nebo stavbu teoreticky vyvlastnit

(srov. např. rozsudky NSS č. j. **10 As 294/2016-29** ze dne 02.03.2017, č. j. **6 As 231/2016-40** ze dne 22.03.2017 nebo č. j. **2 As 21/2016-83** ze dne 26.07.2016). Úkolem stavebních úřadů v územním řízení je posouzení veřejné prospěšnosti stavby, nikoliv posuzování přiměřenosti (nezbytnosti) rozsahu navržených trvalých záborů a převažujícího veřejného zájmu nad soukromými zájmy, vyhovuje-li záměr požadavkům § 90 odst. 1 stavebního zákona. S těmito otázkami se musí potýkat Správa železnic v případné žádosti o vyvlastnění.

U oplocení, které je navrženo na hranici pozemků, tj. navržené zčásti i na sousední pozemky s drážním pozemkem, proto je z hlediska § 184a stavebního zákona významné pouze to, že pro stavební záměr (stavební objekt) je stanoven účel vyvlastnění.

2) Aniž by ministerstvo hodnotilo v podrobnostech územní plán, pro závěr o účelu vyvlastnění podle § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona postačí vyjít ze Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy, v úplném znění (veřejně dostupné např. z: <https://ippraha.cz/stranka/28/zasady-uzemniho-rozvoje>). Paragraf 170 odst. 1 stavebního zákona totiž hovoří obecně o územně plánovací dokumentaci.

Záměr rekonstrukce trati je v textové části (příloha č. 1, tabulka č. 4) vymezen jako stavba dopravní infrastruktury s kódem 600/Z/64 Železniční trať Praha – Beroun, jako konvenční železniční trať, resp. je pro ni vymezen návrhový koridor a je ve výkresu Z04 **vymezena veřejně prospěšná stavba** pod kódem 910/600/Z/64 (přímo v samostatném výkresu veřejně prospěšných staveb, opatření a asanací je za posledním lomítkem číslo 91, což je v kontextu celého znění zásad územního rozvoje zřejmá nesprávnost; pozn. ministerstva). Současně je záměr rekonstrukce trati navržen v tzv. Železničním uzlu Praha [kapitola d) 6.3.1 Železniční uzel Praha.

Podle kapitoly g) 1 Veřejně prospěšné stavby textové části definují zásady územního rozvoje veřejně prospěšné stavby celoměstského významu a plochy a koridory pro veřejně prospěšné stavby jsou vymezeny v grafické části Z04.

Za součást vymezených koridorů veřejně prospěšných staveb se považují mj. plochy nezbytné k zajištění výstavby a k řádnému užívání stavby pro stanovený účel (včetně doprovodných zařízení nezbytných k provozu liniové stavby jako např. trafostanice, čerpací stanice, úpravny vody, regulační stanice a doprovodných staveb jako např. mosty, opěrné zdi, propustky, tunely.

Všechny odvolateli rozporované stavby ze souboru staveb rekonstrukce trati jsou veřejně prospěšné i podle územně plánovací dokumentace.

Luděk Šeda:

Odvolatelův souhlas se záměrem **nebyl potřebný**.

Dotčení umístěním oplocení se vyjasnilo výše, tudíž se námitka chybějícího souhlasu se stavbou stala bezpředmětnou.

Odvolatele se týká „jen“ **dočasný zábor** do jednoho roku (6 m²) kvůli realizaci SO 10-71-01 (majetkoprávní část v části I. dokumentace). Tento SO řeší úpravy trakčního vedení. Protože (hlavní stavba) rekonstrukce trati splňuje podmínky uvedené v § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona, má žadatelka vyvlastňovací titul podle tohoto ustanovení **i pro tuto plochu** 6 m², která je nezbytná k zajištění výstavby rekonstrukce trati. Tento dočasný zábor je v přímé souvislosti s SO 10-71-01, který řeší úpravy trakčního vedení, které je stavbou dráhy [§ 5 odst. 1 zákona o dráhách, podrobněji též vizte § 9 písm. g) vyhlášky č. 177/1995 Sb.]. Tento stavební objekt (stručně řečeno) spočívá v odstranění stávajících již nevyhovujících trakčních stožárů a trakčního vedení a v jeho náhradě za nové, které bude mít jinak rozmístěné trakční stožáry.

Konkrétně u odvolatele Ludka Šedy je tento dočasný zábor zapotřebí **pro odstranění stávající** trakčního stožáru, který se v místě nachází, tudíž je dočasný zábor zapotřebí fakticky v odvolatelův prospěch. Stavenišťem se rozumí nejen místo, na kterém se provádí stavba, ale i místo, na kterém se stavba odstraňuje (§ 3 odst. 3 stavebního zákona). Ve smyslu Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy se navíc považuje za součást koridoru.

Daniel Bašus a další:

Souhlas odvolatelů se záměrem rovněž **nebyl potřebný**.

Na pozemcích parc. č. 1271 a 3191/1 (na jejich hranici) umístil magistrát napadeným rozhodnutím oplocení. Jedná se o stavbu dráhy ve smyslu předcházejícího výkladu v obecné části k této námitce. Toto oplocení má navíc za účel díky podmínce č. 14.7 napadeného rozhodnutí zmírnit hluk vnikající na pozemky odvolatelů parc. č. 1271 a 1270, tudíž jde nad rámec předchozího výkladu k veřejné prospěšnosti dílem také o součást dráhy podle § 9 písm. d) vyhlášky č. 177/1995 Sb. (stavby a pevná zařízení nutná k ochraně proti nepříznivým vlivům dráhy, tj. zařízení proti hluku).

K novému stožáru trakce (SO 10-71-01): Stávající trakční vedení je dle projektantova tvrzení v provozu od roku 1975 (čemuž není důvod nevěřit vzhledem ke stáří tratě), nevyhovuje současným požadavkům a jeho stav a stabilita by byla nejistá vzhledem k rekonstrukci železničního spodku. Úpravy trakčního vedení (nové trakční podpěry) jsou tedy evidentně nutné. Stožár trakce je jednoznačně také veřejně prospěšnou stavbou (součástí dráhy) ve výše vyloženém smyslu podle zákona o dráhách, vyhlášky č. 177/1995 Sb. i dle Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy.

Hluk:

U hluku se jedná o otázku správnosti použití korekce na **starou hlukovou zátěž** a o **zpochybnění předpokladů** hlukové studie z roku 2020; podstatou sporu není, zda správně dospěla k závěru o dodržení hlukových limitů (tabulka na str. 29 a 30).

Jelikož se odvolatelé aktivně seznámili s revizním závazným stanoviskem Ministerstva zdravotnictví, včetně jeho doplnění, ministerstvo nebude rekapitulovat obsah těchto písemností a odkazuje na ně.

Stará hluková zátěž:

Tento institut **je** v tomto řízení **stále použitelný**. Podle přechodného ustanovení čl. II písm. a) nařízení vlády č. 433/2022 Sb. se hygienické limity hluku stanovené podle § 12 odst. 3 a přílohy č. 3 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti tohoto nařízení, nepoužijí u protihlukových opatření k omezení hluku z dopravy na pozemních komunikacích a dráhách **v řízeních a postupech zahájených** a u staveb povolených nebo zkolaudovaných podle jiných právních předpisů **přede dnem nabytí účinnosti tohoto nařízení** a řízení a postupy **se dokončí podle dosavadních** právních předpisů.

Odvolatelé zpochybnili jak v odvolání, tak ve vyjádření k podkladům pro vydání rozhodnutí použitelnost korekce na starou hlukovou zátěž.

Dle názoru Ministerstva zdravotnictví záměr rekonstrukce trati **v obvodu Vyšehrad**, kde jsou koleje vedené v nové stopě, splňuje znaky definice v **§ 2 písm. r)** nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění účinném do 31.06.2023, (dále bude myšleno toto znění), podle kterého se pro účely tohoto nařízení rozumí údržbou a rekonstrukcí železničních drah činnosti související s výměnou nebo obnovou železničního svršku, spodku a souvisejících zařízení, podbíjení a broušení kolejí, případně přidání koleje, predelektrizační úpravy, elektrizace dráhy a **jiné související úpravy**,

při kterých nedochází ke zhoršení stávající hlučnosti v chráněném venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb.

Nejedná se o přidání nové koleje, tj. dráha se nerozšiřuje, pouze se posunou koleje ke krajní koleji na stávajícím drážním tělese; krajní kolej zůstává beze změny. Na takový záměr lze pohlížet obdobně jako na „rekonstrukci“.

Odvolatelé ve vyjádření k podkladům nesouhlasí a tvrdí, že Ministerstvo zdravotnictví citovalo jen část právní úpravy, protože **§ 12 odst. 5 písm. a)** nařízení vlády uvádí, že hlukový limit (...) zůstává zachován i po položení nového povrchu vozovky, prováděné údržbě a rekonstrukci železničních drah nebo rozšíření vozovek **při zachování směrového nebo výškového vedení** pozemní komunikace nebo dráhy. Právě zvýrazněnou podmínku zachování směrového nebo výškového vedení dráhy pokládají odvolatelé za stěžejní a zastávají názor, že ani kreativním výkladem tohoto ustanovení nelze dospět k závěru, že posuny kolejí do 1,6 m a v nové stopě v obvodu Vyšehrad naplňují podmínky pro přiznání korekce na starou hlukovou zátěž.

Ministerstvo s tímto názorem odvolatelů **nesouhlasí**.

Citované ustanovení není možné vykládat tak restriktivně, že při sebemenší změně vedení pozemní komunikace nebo dráhy nastává penalizace, která spočívá v nemožnosti zachovat korekci

na starou hlukovou zátěž. To by znamenalo, že tento institut je (téměř) nepoužitelný, jakmile je třeba stavbu umístit, tj. byl by použitelný jen pro **stavební úpravy a udržovací práce** pozemních komunikací nebo drah **ve smyslu stavebního zákona**, které nevyžadují územní rozhodnutí ani územní souhlas [§ 79 odst. 5 ve vazbě na definice v § 2 odst. 5 písm. c) a § 3 odst. 4 stavebního zákona].

Při tomto výkladu by bylo tedy možné aplikovat tuto korekci např. pro rekonstrukci dráhy, která spočívá v přidání koleje [§ 2 písm. r)] jen tehdy, kdyby se nijak nezměnilo směrové vedení, tj. s těžko dosažitelnou výjimkou z prostorového uspořádání staveb dráhy (minimální vzdálenosti kolejí kvůli průchodnosti drážních vozidel). Tj. téměř nikdy. Těžko si v případě přidání koleje představit, jak a proč by vláda (tvůrce nařízení) vůbec připouštěla v definici § 2 písm. r) přidání koleje, pokud by tohoto stavu vzhledem k § 12 odst. 5 písm. a), bylo nemožné až téměř nemožné dosáhnout, jestliže by podmínka zachování směrového vedení znamenala, že musí zůstat absolutně neměnné.

Výrazný problém by měly i stavební záměry rozšíření vozovek pozemních komunikací, které by v duchu názoru odvolatelů musely dodržet podmínku zachování výškového vedení. Taková podmínka by však měla oxymóronický charakter. Pro mnohé nezákladní stavební úpravy pozemních komunikací, které nevyžadují umístění – podle § 14 odst. 1 písm. d) vyhlášky č. 104/1997 Sb. – by nebylo přípustné použít korekci na starou hlukovou zátěž, protože by se nepatrně změnilo výškové vedení.

Ve finále by se i při výměně nebo obnově železničního svršku a spodku pravděpodobně málokdy absolutně nijak nezměnilo výškové vedení (po odtěžení kolejového lože a jeho výměně nezůstane niveleta vždy úplně přesně shodná).

Tyto případy považuje ministerstvo za absurdní a předkládá je jako **protipříklady, aby demonstrovalo, že není přijatelný absolutně restriktivní výklad** pojmu „zachování směrového nebo výškového vedení“. Tento výklad by vedl k vyprázdňení právní normy staré hlukové zátěže a nemohlo být úmyslem vlády (tvůrce nařízení), aby ustanovení bylo neaplikovatelné.

Vztahuje-li se hlukový limit na ucelené úseky pozemní komunikace nebo dráhy [§ 12 odst. 4, § 2 písm. o)], ministerstvo pokládá za logické, že i výklad pojmu „zachování směrového nebo výškového vedení“ má být proveden v kontextu uceleného úseku.

Pod pojem „zachování směrového vedení“ dle názoru ministerstva v kontextu názoru Ministerstva zdravotnictví patří i případy, že trasa pozemní komunikace či dráhy kopíruje původní linii bez podstatných odchylek v horizontálním směru, při čemž lze mírně změnit existující oblouky, jestliže zůstanou zachovány návaznosti na přímé nebo jiné úseky dráhy (zde je jiným úsekem dráhy myšlen rovněž navazující úsek s „Výtoňským mostem“, který není předmětem řízení).

Podstatou rekonstrukce trati je maximální využití stávajícího drážního pozemku, někde dokonce s mírnou redukcí rozsahu stávajícího obvodu dráhy (vizte katastrální situace C.2). V obvodu Vyšehrad se sice hovoří o vedení kolejí v nové stopě, ovšem takové označení je spíše nešťastné, neboť bez kontextu působí slovní spojení „v nové stopě“ jako nějaká zásadní přeložka dráhy, což neodpovídá skutečnému obsahu dokumentace.

U „nové stopy“ v obvodu Vyšehrad jde přitom jen o využití pozemku parc. č. 287 v k. ú. Vyšehrad, kde původně existující budova bránila jinému trasování kolejí, pro optimalizaci umístění kolejí **na stávajícím drážním pozemku**. Bylo by absurdní označit nové vedení kolejí, které ale zůstanou na stávajícím drážním pozemku za **nezachování** směrového vedení. Ostatně v k. ú. Vyšehrad je ve smyslu § 85 odst. 2 písm. a) stavebního zákona dotčeno jen 25 pozemků (z nichž vlastní deset žadatelka nebo České dráhy, a. s. – tj. jde o drážní pozemky). Především ale u těchto pozemků nejde o zábory pro nově směrově vedené koleje, ale pro

- kabelizaci, která pokračuje na Smíchov
- dočasné malé zábory pro staveniště
- stavební objekty či provozní soubory, které souvisejí s technologickou budovou po pravé straně ve směru staničení, které nemají se směrovou úpravou nic společného (jedná se o množství „drobných“ stavebních objektů a provozních souborů, pro které je třeba využít i pozemky za ulicí Svobodova v ulici Na Děkanec).

Ministerstvo zdravotnictví tento stav také výstižně popsalo jako pouhé „*posunutí kolejí ke koleji krajní, a to na stávajícím drážním tělese, přičemž krajní kolej zůstává beze změny*“.

Ani změna v obvodu Vyšehrad nemůže vést k závěru, že se nezachovalo směrové vedení dráhy.

Nepoužitelnost korekce na starou hlukovou zátěž neplyne ani z faktu, že hluková studie z roku 2020 má za podklad měření v roce 2017. V nařízení vlády č. 272/2011 Sb. ministerstvo nenalezlo žádné ustanovení, ze kterého by tento závěr plynul, proto tvrzení odvolatelů nediskvalifikuje názor Ministerstva zdravotnictví.

Není-li aktuálnost podkladů předem omezena (např. právním předpisem), je nutné si uvědomit, **jaký je účel podkladu, o čem vypovídá a čemu slouží**. Vyjde-li např. stavebník při zjišťování geologické stavby podloží z archivních vrtů v 80. letech minulého století a doplní je pro územní řízení jen orientačně několika kopanými sondami, není to zrovna na závadu. Stejný přístup např. u zvláště chráněných druhů ve zvláště chráněném území by však byl hrubě nedbalý, neboť zde má podklad sloužit ke skutkovým zjištěním, které se mění mnohem dynamičtěji, a co platilo v jednom roce, nemusí už platit následující rok.

Měření hluku se nachází někde mezi těmito dvěma přístupy a ministerstvo se pokusí dále odvolatelům vysvětlit, proč v tomto případě nevádí, že měření z roku 2017 nevedlo k nepoužitelnosti hlukové studie z roku 2020, resp. k pochybám o aktuálnosti podkladů, které měly vztah k hluku.

V první řadě ministerstvo pro představu odvolatelů odkazuje na rozsudek Krajského soudu v Ostravě č. j. **39 A 5/2023-146** ze dne 20.06.2024 (odst. 76. a násl.), v němž soud řešil námitku neaktuálnosti akustických studií – konkrétně byly tři, z let 2009, 2013 a 2016 a územní řízení se vedlo od prosince roku 2020. Tím samozřejmě ministerstvo neříká, že pokaždé stačí několik let staré měření a několik let staré akustické studie. Ministerstvo pouze ilustruje, že neexistuje žádný předpoklad o automatické diskvalifikaci několik let starých měření hluku.

Proto se ministerstvo zabývalo konkrétními okolnostmi nynější kauzy.

Reálné měření hluku za stávajícího stavu tratě nesloužilo k získání poznání o budoucím stavu. I zpracovatel hlukové studie z roku 2020 jasně uvedl (str. 31, kapitola 10.), že měření slouží k **orientačnímu** zjištění stávající úrovně hluku a jeho **účelem je porovnat vypočtené hodnoty** (jinak řečeno sloužilo k tomu mít **představu o validitě výpočtů**). Měření přitom ukázalo, že **vypočtené hodnoty jsou výrazně vyšší než změřené hodnoty**, kromě výpočtového bodu č. 11 (bod měření č. 3, Nezamyslova 509/2), kde byly hodnoty srovnatelné. Měření však odpovídalo horším vypočteným hodnotám kvůli závadě, kterou popsal pracovník, který měřil v roce 2017 hluk, takto: „*Na trati přímo před bodem měření byla zjištěna závada, za poslední výhybkou mezikolejové propojky bylo vymačkané šterkové lože a naprasklý svár, kde ve směru na Smíchov docházelo ke vzniku silných rázů.*“ (č. l. 20 protokolu o zkoušce). Zpracovatel hlukové studie z roku 2020 tedy měl experimentálně ověřené, že ve třech bodech výpočet dosti nadhodnocuje hluk a v jednom bodě je srovnatelný s měřením, které ovšem bylo za velmi nepříznivých okolností u poškozené trati.

Ministerstvo hodnotí tyto závěry jako dostatečně vysvětlující a přesvědčivé. Odvolatelé oproti tomu vycházejí z názoru, že pozdější měření by ukázalo jiné výsledky; implicitně vzhledem k textaci námitky evidentně předpokládají horší výsledky, ale ničím konkrétním své domněnky nedoložili. I kdyby však novější výsledky měření byly horší (myšleno pro Správu železnic), odvolatelé opomíjejí, že vypočtené hodnoty byly validovány měřením z roku 2017 tak, že výpočet byl dle validace skutečně silně na straně bezpečnosti, jelikož vyhověl, ačkoliv hluk nadhodnocoval.

Chybějící novější měření hluku dle názoru ministerstva nemohlo vést k tomu, aby magistrát vyzval Správu železnic k odstranění nedostatků žádosti – tj. k doplnění nové hlukové studie na podkladě novějšího měření, kterou by zohlednila hygienická stanice v novém závazném stanovisku.

Rovněž není od věci dodat, že především v roce 2020 byly omezeny (vypravováním kratších souprav vnitrozemské) nebo odřeknuty některé spoje (hlavně dálkové mezistátní) kvůli opatřením proti šíření COVID-19 a poté se vlaková doprava také ihned nevzpamatovala, proto by měření přinejmenším v roce 2020 bylo zcela jistě nereprezentativní.

Tvrzení na str. 5 vyjádření k podkladům, že měření z roku 2017 je irelevantní, „*protože vůbec nezohledňuje možné zvýšení hluku od srpna 2017 do listopadu 2022*“ považuje ministerstvo v tomto kontextu za velmi obecné, neboť pracuje s pouhou hypotézou, že se hluk mohl zvýšit. Novější však neznamena automaticky lepší a obecná domněnka možnosti není plausibilní tvrzení.

Odvolatelé ve vyjádření k podkladům dále vytýkají Ministerstvu zdravotnictví, že pouze bezmyšlenkovitě opsalo údaje z čl. 5.4 hlukové studie z roku 2020, protože se pracovník

Ministerstva zdravotnictví měl správně podívat i do čl. 5.3, kde jsou údaje za rok 2020. Této výtce ministerstvo nerozumí; čl. 5.3 hlukové studie z roku 2020 je nadepsaný „5.3 *Rozsah dopravy v roce 2000*“ (zvýraznilo ministerstvo). V tomto článku (podkapitole) je několik tabulek s charakteristikami a u žádné není uveden rok 2020.

Odvolatelé rovněž odkázali na měření hluku z listopadu roku 2007, z něhož vycházela akustická studie z roku 2009. Podle tohoto měření vyšla ve druhém nadzemním podlaží na adrese Křesomyslova 543/13 hodnota 78,6 dB. Tento měřicí bod je velmi blízko výpočtovým bodům, se kterými pracovala hluková studie z roku 2020, kde v roce 2000 byly hodnoty 73,1 dB a 73,0 dB. Nárůst tedy byl 5,5 dB, tj. více než o 2 dB, což je hranice, při které lze ještě přiznat korekci na starou hlukovou zátěž. Ministerstvu zdravotnictví proto vytýkají, že tuto korekci nebylo přípustné přiznat.

Ministerstvo na rozdíl od odvolatelů pokládá odůvodnění Ministerstva zdravotnictví jako dostačující. Ministerstvo zdravotnictví se zabývalo akustickou studií z roku 2009 na základě výslovné dodatečné žádosti ministerstva, neboť se jednalo o odvolací námitku, na kterou bylo třeba zodpovědět a týkala se ochrany veřejného zdraví. V doplnění revizního závazného stanoviska Ministerstvo zdravotnictví vysvětlilo, že podstatná je aktuální hluková studie z roku 2020. Z akustické studie z roku 2009 vyplývá, že zpracovatel **připustil nevyhovující stav** trati, což se projeví na mnoha místech vyšším hlukovým zatížením. Nebylo však jasné, proč vyšel výsledek 78,6 dB, zda vlivem poškozené výhybky nebo jiného poškození.

Ministerstvo tu domněnku nepovažuje *a priori* za spekulaci. V případě tzv. odlehlých hodnot při nějakém pozorování (měření) je nutné zabývat se otázkou, zda byla změřena za korektních podmínek. To je běžný postup. Toto není žádná spekulace, jelikož u měření z roku 2017, které využila hluková studie z roku 2020, zpracovatel také měřil hluk v místě poškozené trati (vizte výše – č. l. 20 protokolu o zkoušce, Nezamyslova 509/2) a na výsledcích se to projevilo. Shrnuje-li akustická studie z roku 2009 v měřicím místě na adrese Křesomyslova 543/13 v listopadu 2007 výslednou hodnotu 78,6 dB, pak je také pro korektnost a úplnost upozornit na fakt, že tatáž akustická studie odhadla výhledově pro roky 2010–2020 (str. 8) bez protihlukových opatření na tomto místě hodnoty pro denní dobu 69,3 dB a pro noční dobu 66,6 dB.

Podle hlukové studie z roku 2020 přitom na vedlejší adrese Křesomyslova 570/15 (na Křesomyslově 543/13 zpracovatel měření z roku 2017 znovu neměřil, proto tento sousední objekt č. p. 570/15; pozn. ministerstva) vyšlo reálné měření (bez rekonstrukce trati po dalších deseti letech provozu!) v denní době $67,4 \pm 2,0$ dB a v noční době $63,0 \pm 2,0$ dB, což velmi dobře odpovídá odhadu z akustické studie z roku 2009. V tomto kontextu ministerstvo reprezentované poučenými laiky v principu shodně jako Ministerstvo zdravotnictví vnímá, že výsledek 78,6 dB na adrese Křesomyslova 543/13 z listopadu roku 2007 působí jako anomálie, která neodůvodňuje odepřít korekci na starou hlukovou zátěž.

Při měření mezi 14. až 23. listopadem 2007 šlo také o období po vytrvalých deštích s dosti vysokým množstvím srážek, kdy od 5. do 14. listopadu soustavně přšelo (vizte historická denní data ČHMU zveřejněná podle zákona č. 123/1998 Sb. pro stanici Karlov, cit. [04.11.2024], veřejně dostupné z: <https://www.chmi.cz/historicka-data/pocasi/denni-data/Denni-data-dle-z.-123-1998-Sb>). Ze spisu plyne, že v údolí Botiče je geologická stavba podloží při nasycení vodou příhodná pro šíření vibrací (závěrečné doporučení Libora Brože, zpracovatele měření z roku 2017, závěr na l. č. 44). Tento závěr se sice vztahuje k šíření vibrací, ovšem nasycení podloží vodou u staré trati po dlouhotrvajících deštích u nevhodného podloží reálně mohlo znamenat při neideálním stavu tělesa železničního spodku, že provoz na trati byl hlučnější. U měřicího bodu Křesomyslova 543/13 je také trať situovaná v oblouku a k tomu nedaleko za mostem, tudíž se právě zde tento negativní jev mohl o to více projevit.

Z pohledu ministerstva je tedy logicky vysvětlitelný výsledek měření nestandardním technickým stavem na tomto místě trati v druhé polovině listopadu roku 2007.

Ministerstvo proto souhlasí s názorem Ministerstva zdravotnictví, že na základě měření hluku v roce 2007 v jednom měřicím bodě **nelze dospět k závěru, že se neuplatní** stará hluková zátěž. Zákaz zvýšení o 2 dB po 01.01.2001 podle § 12 odst. 6 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění účinném do 30.06.2023, nelze vykládat tak, že stačí kdykoliv od tohoto data v rozhodném období změřit za jakýchkoliv podmínek hluk z železniční dopravy a nalezne-li se alespoň jeden výsledek nad 2 dB, zanikla navždy možnost přiznat korekci na starou hlukovou zátěž. Tím spíše, jestliže se stará hluková zátěž zjišťovala z údajů o roční průměrné denní intenzitě a skladbě dopravy (§ 12 odst. 4 nařízení); takto určený hlukový limit také nesměl vycházet z vybočujících hodnot.

K rozsudku NSS č. j. 9 As 90/2023-36 ze dne 29.08.2023, na který odvolatelé odkázali ve vyjádření k podkladům, ministerstvo uvádí, že se vztahoval k zásahové žalobě a tvrzeným zásahem byl postup krajské hygienické stanice, který spočíval v nezahájení řízení o pozastavení nebo omezení zdrojů hluku a NSS se skutečně vyjádřil také ke staré hlukové zátěži a jejímu smyslu. NSS však tuto tezi uvedl hlavně obecně, protože v klíčové právní otázce shledal rozsudek krajského soudu nepřezkoumatelným. Výše uvedené vypořádání odvolacích námitek a vyjádření k podkladům však tuto tezi o dočasnosti institutu staré hlukové zátěže nepopírá. Z tohoto rozsudku také vyplývají poněkud jiné skutkové okolnosti, konkrétně že v dotčeném území u dálnice D1 a silnice II/602 byl hluk opakovaně měřen, existovala řada podkladů i díky několika řízením o hlukových výjimkách, opakované povolování těchto výjimek zkritizoval NSS v rozsudku č. j. 7 As 308/2018-31 ze dne 02.05.2019 a NSS hovořil v kontextu prokazatelného překračování hlukových limitů. Zatímco v nynějším územním řízení odvolatelé poukázali na jedno měření, jehož výsledek je logicky vysvětlitelný jako nestandardní.

Druhý rozsudek NSS č. j. 1 As 181/2024-44 ze dne 24.10.2024, který odvolatelé zmínili ve vyjádření k podkladům, byl vydán v téže kauze, která pokračovala po výše uvedeném zrušujícím rozsudku č. j. 9 As 90/2023-36 ze dne 29.08.2023. NSS opět zdůraznil přechodnost institutu staré hlukové zátěže a potřebu restriktivního výkladu. Dle názoru ministerstva však odvolatelé opomíjejí, že NSS vícekrát označil tento spor za specifický a že hodnocena byla hlučnost existujících pozemních komunikací, ke které dlouhodobě existovalo množství dat (srov. též přezkoumávaný rozsudek, odst. 33. až 48.) a která opakovaně dostávala hlukové výjimky. Sporná otázka, kterou vznesli odvolatelé v nynějším územním řízení, však spočívá v dosti odlišné otázce – zda dostatečně vysoká hodnota u jediného měřicího bodu stačí pro ukončení režimu staré hlukové zátěže pro budoucí stavbu (rekonstrukci trati), nebo zda tato budoucí stavba už nemůže využívat korekce v tomto režimu. Na tuto otázku odpovědělo ministerstvo za pomoci Ministerstva zdravotnictví záporně, neboť existuje plausibilní vysvětlení, proč vyšla hodnota 78,6 dB.

K závěrečné výtce z vyjádření k podkladům vůči Ministerstvu zdravotnictví o zohledňování kumulace zdrojů hluku: Přístup Ministerstva zdravotnictví nemůže být v rozporu se „*zněním zákona č. 100/2001 Sb.*“, neboť ten se vztahuje na posuzování záměrů [zde ve smyslu § 3 písm. a) zákona EIA] orgány EIA. Orgány ochrany veřejného zdraví neposuzují záměry (zde již ve smyslu stavebního zákona) podle zásad uvedených v zákoně EIA.

Ministerstvo zdravotnictví se ke stanovení synergických vlivů různých zdrojů hluku nevyjádřilo jen v revizním závazném stanovisku, ale také v doplnění ze dne 03.09.2024, kde odpovědělo na souvislost s rozsudkem NSS č. j. 7 As 135/2021-105 ze dne 22.02.2022, že hlukové limity se uvažují pro chráněné prostory, nikoliv na zdroji; jednotlivě zdroje hluku se však posuzují samostatně, protože dosavadní stav poznání je takový, že synergické působení hluku je nevyhodnotitelné. Toto vysvětlení je sice v podstatě jen mírně rozvinutějším zopakováním názoru z revizního závazného stanoviska, ovšem pro ministerstvo bylo po zvážení této argumentace a protiargumentace odvolatelů nakonec klíčové, že nemá-li na tuto otázku odpověď ani Světová zdravotnická organizace, nemělo Ministerstvo zdravotnictví příliš co uvádět.

Rozpor se zmíněným rozsudkem NSS ministerstvo přitom neshledalo, protože NSS zdůraznil, že podstatný je hluk v relevantním prostředí (třeba u fasády) a pouze upozornil, že by bylo nesprávné provádět rozklad příspěvků jednotlivých zdrojů hluku a přihlídnout jen k jednomu zdroji (v tamější kauze dálnice D0 512). Nyní u rekonstrukce trati je však situace poněkud odlišná, protože relevantní úsek dráhy byl v hlukové studii z roku 2020 vyhodnocen jako dominantní zdroj hluku v území, pročez nemá smysl přihlížet k dalšímu liniovému zdroji hluku – provozu na pozemní komunikaci v ulici Sekaninova a Jaromírova – poněvadž rozdíl mezi nimi je natolik velký, že příspěvek nedominantního zdroje hluku (pozemní komunikace) k výsledné hladině hluku bude nerozeznatelný. Ministerstvo se v této souvislosti spíše domnívá, že odvolatelé chápou sčítání hluku z více zdrojů intuitivně, jako by šlo o lineární škálu, nikoliv o logaritmickou škálu.

Rozsudek NSS č. j. 1 As 135/2011-246 ze dne 31.01.2012 se dle názoru ministerstva na nynější případ vůbec nevztahuje, protože se zabýval příspěvkem nového zdroje zatížení do již nadlimitně zatíženého území. Nyní jde však o umístění rekonstrukce trati do území, které jednak není zatíženo nadlimitně (odvolatelé totiž zřejmě mají jako předpoklad neoprávněnost korekce na starou hlukovou zátěž), a jednak rekonstrukce tratě naopak hlukovou situaci zlepšit – nahrazení objektivně starého a dožívajícího železničního svršku a spodku (včetně technicky vyspělejších mostů, zlepšení parametrů oblouků atd.) včetně antivibračních a protihlukových

opatření (na základě podmínek č. 13.6 až 13.8 a 14.7 napadeného rozhodnutí) opravdu není stejným případem, jaký řešil první senát NSS.

Ze všech výše vyložených důvodů se ministerstvo ztotožnilo v principu se závěry Ministerstva zdravotnictví a nepožadovalo po něm formou součinnosti reakci k vyjádření odvolatelů k podkladům.

Odsouvání do dalších fází projektové přípravy:

Odvolatelé odkázali na následující názor ministerstva z územního řízení o záměru *rekonstrukce nelahozeveských tunelů* (rozhodnutí č. j. MD-38126/2021-930/37 ze dne 27.09.2022, str. 54; rozhodnutí je stále veřejně dostupné např. z [cit. 01.10.2024]: https://zdopravy.cz/wp-content/uploads/2022/10/MD_Nelahozeves.pdf):

„Jestliže záměr dospěje do stavebního řízení, nemůže v něm jakýkoliv účastník řízení uspět s námitkami týkajícími se umístění stavby, resp. územních souvislostí záměru. Řečeno jednoduše, ne(vy)řešením této otázky a jejím odsunutím do stavebního řízení se účastník řízení automaticky ocitne v „procesní pastí“, neboť tímto přístupem (...) by v územním řízení ochrana před hlukem z hlediska kvality prostředí ještě neměla být celostně řešena a ve stavebním řízení už nemá být řešena. Územní řízení není předkolem v procesu přípravy a realizace staveb. Z hlediska vyhlášky č. 501/2006 Sb. je plnohodnotnou fází přípravy staveb.“

S touto argumentací je samozřejmě zapotřebí vypořádat, neboť při rozhodování stejných nebo podobných případů nemají vznikat nedůvodné rozdíly (§ 2 odst. 4 správního řádu).

V prvé řadě ministerstvo musí zmínit, že tento názor o odsouvání otázek imisí se **vztahoval k výkladu vyhlášky č. 501/2006 Sb.**, o obecných požadavcích na využívání území, která se nepoužije na území hlavního města Prahy, kde platí tzv. **Pražské stavební předpisy** na základě § 194 písm. e) stavebního zákona. Důsledkem této odlišnosti nejsou na území hlavního města použitelné závěry ministerstva o kvalitě prostředí podle § 20 odst. 1 vyhlášky.

Tato skutečnost pochopitelně neznamená, že by na území hlavního města díky Pražským stavebním předpisům platilo, že pokud v územním řízení nevychází měření hluku a další protihluková opatření nejsou reálně způsobilá odstranit problém s hlukovými limity, postačí tento problém odsunout do dalších fází projektové přípravy a dále se spoléhat na mnohaletý zkušební provoz či předčasné užívání stavby, během nichž se budou „dočasně zkoušet“ provozní vlastnosti stavby, protože stavba nebude způsobilá k uvedení do trvalého užívání.

V kauze *rekonstrukce nelahozeveských tunelů* však ministerstvo dospělo k výše uvedenému závěru **za jiných skutkových okolností**, neboť Ministerstvo zdravotnictví změnilo původní souhlasné závazné stanovisko na nesouhlasné. Příčinou tohoto obratu byla skutečnost, že Správa železnic identifikovala mnoho objektů, u kterých nebylo možné snížit expozici hluku **ani protihlukovými stěnami** (ty nebylo možné zvýšit kvůli památkové ochraně zámku v Nelahozevsi, resp. pohledům na zámek), ale dokonce **ani individuálními protihlukovými opatřeními**; i při jejich uvažování nebyly splněny hlukové limity. Správa železnic tedy v podstatě vyčerpala všechny možnosti, což se v územním řízení snažila přejít, obrazně řečeno, „pokrčením ramen“, že se tedy hluk dořeší jindy, později po vydání územního rozhodnutí, a to způsobem, který Správa železnic nedokázala popsat. Ministerstvo s tímto přístupem nesouhlasilo a zamítlo její žádost o vydání územního rozhodnutí.

Nyní je však situace velmi odlišná. Jako součást záměru rekonstrukce trati žadatelka nenavrhl protihlukové stěny, neboť na základě výsledků hlukové studie z roku 2020 a na základě závazného stanoviska hygienické stanice mají stačit bokovnice. Pokud by tento předpoklad nevyšel, hluková studie z roku 2020 navrhla ještě individuální protihluková opatření, která by spočívala ve výměně oken za okna s vyšší zvukovou izolací a v instalaci systému nuceného větrání.

Oproti kauze *rekonstrukce nelahozeveských tunelů*, ve které se v územním řízení ukázalo, že **je nesplnitelné** dodržet hlukové limity při veškerých právně přípustných potenciálních protihlukových opatřeních, nyní u záměru rekonstrukce trati existuje na základě výpočtů reálný předpoklad, že nepostačí-li bokovnice a antivibrační rohože, bude třeba „záložní“ nestavební opatření (individuální protihluková opatření) vyřeší případnou **hraniční** situaci. Ministerstvo upřesnilo (zpřísnilo) podmínky, které se týkají hluku. Podstatou není odsun neřešitelného problému, ale naopak nastavení závazných pravidel pro zamezení problému a pro jeho případné řešení.

Tento postup Správy železnic, magistrátu a ministerstva však není odsouváním problému do budoucna ve smyslu *rekonstrukce nelahozeveských tunelů*, protože je z povahy věci nemožné s libovolnou přesností teoreticky vypočítat zatížení území hlukem a výpočet bude vždy zatížen nejistotou. Ministerstvo netvrdí, že se jedná o „hádání“, ale šíření hluku (zvuku) popisují nelineární diferenciální rovnice, což znamená, že i malá změna (vstupního parametru, terénní překážky, nehomogenity prostředí, teploty, větru atd.) povede k určité chybě výpočtu. Tyto rovnice nemají obecně tzv. analytické řešení, tj. neexistuje konkrétní „vzorec“, jak je vyřešit (= popsat teoreticky dokonale šíření hluku v **reálném** prostředí). Nastupuje proto numerické řešení pomocí výpočetní techniky (výpočtový software), který bude vždy zatížen nějakou chybou. Podobně není triviální teoreticky vypočítat pohyb vlny v klidné vodě, neboť pro výpočet nelze libovolně detailně modelovat prostředí „dokonale klidné“ vody, každý kámen apod.

Při posuzování záměru podle § 90 odst. 1 stavebního zákona tedy není možné podmiňovat schválení záměru tím, že žadatelka měla raději preventivně navrhnout velmi velkorysá protihluková opatření a pokud je nenavrhla, žádost se zamítá. Pokud podle dosažených metod poznání výpočty vycházejí tak, že soulad záměru rekonstrukce trati podle § 90 odst. 1 písm. c) stavebního zákona zajistí bokovnice a antivibrační rohože (spolu se samotnou podstatou záměru, tj. díky změně starého, až možná místy dožilého, železničního svršku a spodku a díky mírnému narovnání oblouků), **není odsouváním problému** s hlukem do budoucna to, že i po územním řízení zůstane nenulová pravděpodobnost, že tato opatření bude možná třeba doplnit ještě individuálními protihlukovými opatřeními. Tato opatření nevyžadují umístění, jde o drobnou stavební činnost, která pokud bude třeba, nepopře výsledek územního řízení.

Tímto se situace **diametrálně liší** ve skutkových okolnostech od kauzy *rekonstrukce nelahozeveských tunelů*, proto není splněna podmínka obdobnosti nebo stejnosti případů uvedená v § 2 odst. 4 správního řádu. Ministerstvo tudíž nenásledovalo své rozhodnutí v kauze *rekonstrukce nelahozeveských tunelů*. Ze stejného důvodu nemohlo odvolatelům vzniknout legitimní očekávání, že záměr rekonstrukce trati není přípustný z hlediska hlukových limitů.

Rozhodně není odsouváním problému do budoucna, jestliže Správa železnic zpracuje pro stavební řízení aktualizovanou akustickou studii, jak odvolatelé tvrdí ve vyjádření k podkladům. Aktualizace akustických studií mezi fázemi přípravy je naprosto běžná. Tímto názorem o údajném odsouvání problému si odvolatelé vlastně i protiřečí, neboť jejich snahou je, aby záměr rekonstrukce trati prošel procesem EIA. Právě v závazných stanoviscích EIA je však běžná podmínka aktualizovat (nejen) akustické studie, což byla mj. i jedna z podmínek v kauze *rekonstrukce nelahozeveských tunelů* [vizte podmínku I. 9) závazného stanoviska EIA č. j. 2844/500/16, 64160/ENV/16 ze dne 01.09.2017, kód záměru OV1187 na portal.cenia.cz]; resp. dále pro další příklad namátkou u záměru „*Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)*“, podmínka I. 2., která byla odůvodněna takto: „*Jedná se o aktualizaci, která je vždy prováděna v následných stupních projektové přípravy (...)*“, kód záměru OV3074.

Ministerstvo proto opravdu nerozumí, proč úplně běžnou záležitost, jakou je aktualizace akustické studie v dalším stupni přípravy, odvolatelé přirovnávají k názoru, který ministerstvo zaujalo v kauze *rekonstrukce nelahozeveských tunelů*, u které vůbec nešlo o aktualizaci akustické studie pro stavební řízení.

Pro stavební řízení je záměr rozpracován podrobněji po technické stránce, což logicky znamená potřebu ověřit akustické parametry. Projektová dokumentace má obsahovat popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochranu a odpovídající podklad (= posudek, tj. zde akustickou studii) [B.6 písm. a), dokladová část bod 5. dle přílohy č. 3 vyhlášky č. 146/2008 Sb.; samozřejmě je možné projektovat i podle nových právních předpisů, ministerstvo odkazuje na stávající vyhlášku pro jednoduchost a nerozebírá podrobně obě možnosti – podle § 329 odst. 1 písm. a) nového stavebního zákona, které se tváří být přechodným, ale fakticky shodně jako § 334a jen dočasně aktivuje právní předpis, který by byl jinak zrušen na základě § 335, je Správa železnic oprávněna bez dalšího začít projektovat dle dosavadních vyhlášek]. Bylo by poněkud zvláštní a evidentně by vyvolalo odpor, pokud by Správa železnic pro tyto účely nezpracovala aktualizovanou akustickou studii a odkazovala na hlukovou studii z roku 2020. Konečně musí ministerstvo zdůraznit, že účelem aktualizace je také podrobněji posoudit **hluk z výstavby**, protože v územním řízení nejsou ještě detailněji známé aspekty provádění stavby.

Zda a jaká schválil magistrát protihluková opatření?:

Odvolatelé namítli, že dokumentace neobsahuje protihluková opatření, jež předpokládala hluková studie z roku 2020, kterou shledala hygienická stanice jako validní podklad. Tento argument zopakovali ve vyjádření k podkladům.

Ministerstvo zdravotnictví se s touto námitkou vypořádalo na str. 9 revizního závazného stanoviska takto: „(...) *navržená protihluková opatření jsou součástí akustické studie* (hlukové studie z roku 2020, pozn. ministerstva), *na kterou HSHMP (hygienická stanice, pozn. ministerstva) v daném závazném stanovisku odkazuje. Kontrola provedení protihlukových opatření nespadá do kompetence orgánu ochrany veřejného zdraví, ale do kompetence příslušného stavebního úřadu.*“

Ministerstvo příliš nerozumí tomu, proč už orgány ochrany veřejného zdraví nemohly stanovit podmínky, které plynou z listiny, která byla podkladem pro vydání jejich závazných stanovisek a místo toho Ministerstvo zdravotnictví nabádá, že kontrola návrhu doporučení z hlukové studie z roku 2020 přísluší stavebnímu úřadu, tudíž nevádí nepodmíněné kladné závazné stanovisko hygienické stanice.

Vzhledem k tomu, že pro adresáty veřejné správy je nerozhodné, jakou procesní cestou se podmínka dostane do rozhodnutí, ministerstvo vzalo na vědomí pobídku Ministerstva zdravotnictví a kontrolou opatření se samo zabývalo. Jelikož správní rozhodování ve stavebních věcech je dlouhodobě založené na tom, že výsledné rozhodnutí „tvorí“ stavební úřad spolu s dotčenými orgány, které mu poskytují zvláštní formu součinnosti ve formě odborných podkladů, je pro účastníky řízení opravdu nedůležité, zda podmínku stanovil přímo dotčený orgán, nebo zda inicioval, ať podmínku zváží uložit a zkontroluje stavební úřad. Veřejná správa vystupuje vůči svým adresátům navenek jako jeden celek.

Na okraj k tomuto tématu ministerstvo uvádí, že je mu z úřední činnosti známo, že např. Krajská hygienická stanice Jihočeského kraje dokáže podmínit souhlasné závazné stanovisko přímo v jeho závazné části např. takto: „*Musí být realizována všechna protihluková opatření vyplývající z Akustického posouzení (...)*“ (závazné stanovisko č. j. KHSJC 24639/2018/HOK JH ze dne 29.08.2018, záměr „*Modernizace trati Veselí nad Lužnicí - Tábor, II. část, úsek Veselí n. L. - Doubí u Tábora, 2. etapa Soběslav – Doubí*“). I proto nelze z odvolatelů dělat „rukojmí“ a s jistou mírou nadsázky jim vzkazovat, že je z pohledu stanovování podmínek pro ochranu veřejného zdraví snadnější být účastníkem řízení v Jihočeském kraji.

Toto územní řízení však není platformou pro metodické sjednocování postupu krajských hygienických stanic, proto ministerstvo po věcné stránce shrnuje:

Stavební úřad je plně oprávněn stanovit podmínky pro další projektovou přípravu stavby (§ 92 odst. 1 stavebního zákona). Ministerstvo zdravotnictví současně „vybídlo“ ve svém revizním závazném stanovisku k tomu, že bezpodmínečný souhlas hygienické stanice bez zohlednění podmínek hlukové studie z roku 2020 nevádí, neboť „*navržená protihluková opatření jsou součástí akustické studie (hlukové studie z roku 2020 slovy zkratky, kterou zavedlo ministerstvo pro účely tohoto rozhodnutí), na kterou HSHMP (hygienická stanice) v daném závazném stanovisku odkazuje. Kontrola provedení protihlukových opatření nespadá do kompetence orgánu ochrany veřejného zdraví, ale do kompetence příslušného stavebního úřadu.*“

Paragraf 92 odst. 1 stavebního zákona je dále konkretizován § 9 odst. 2 vyhlášky č. 503/2006 Sb., podle něhož rozhodnutí o umístění stavby dále obsahuje **v odůvodněných případech**

a) podmínky uvedené v závazné části závazného stanoviska dotčeného orgánu, popřípadě vyplývající z výsledku řešení rozporů,

b) další podmínky pro projektovou přípravu stavby,

čímž vyhláška zřetelně rozlišuje podmínky, které vzešly ze závazných stanovisek a které stavební úřad stanovil sám z vlastní iniciativy na základě své kompetence.

Magistrát stanovil podmínku č. 13.7: „*V projektové dokumentaci pro stavbu dráhy bude navržena instalace kolejnicových absorbérů (pryžových bokovnic) v km 2,100 – 2,850 a v km 3,100 – 3,386.*“ Tuto podmínku stanovil vědomě v přímé souvislosti s odvolacími námitkami (vizte str. 106 napadeného rozhodnutí). Kolejnicové absorbéry – pryžové bokovnice (dále jen „**bokovnice**“) doporučil zpracovatel hlukové studie z roku 2020, který jejich potřebu a přínos popsal na str. 29 této

hlukové studie, kde uvedl mj. že podle výrobce se útlum pohybuje mezi 1–5 dB (oznámění záměru uvádí až 10 dB v extrémně malých poloměrech, toho času však nebyly v ČR zkušenosti – str. 175); pro rekonstrukci trati uvažoval na straně bezpečnosti útlum o 1,5 dB.

Magistrát také stanovil podmínku č. 13.6:

„V projektové dokumentaci pro povolení stavby dráhy:

bude železniční svršek řešen s antivibračním opatřením, bude použit ve skladbě kolejový rošt s pružným upevněním (podpražcové podložky), antivibrační rohož lepená + laděná a jako podklad minerální směs min. tl. 20 cm uzpůsobená reálnému modulu přetvárnosti zemní pláně;

na kritické úseky trati budou instalovány tzv. mazníky, v obytné zástavbě budou v srdcovkových částech výhybek přednostně použity konstrukce s nepřerušenou pojižděnou hranou.“

Magistrát stanovil i podmínku č. 14.7: *„Oplocení vpravo ve směru staničení v km cca 2,4 až 2,6 bude opatřeno zvukopohltivou úpravou.“*

Tento přístup magistrátu byl správný, neboť mechanicky nevyšel z faktu, že hygienická stanice nepodmínila své závazné stanovisko žádnou podmínkou a předpokládaná opatření zmínila jen v odůvodnění. Tím magistrát v podstatě předvídal budoucí pobídku Ministerstva zdravotnictví z revizního závazného stanoviska. Magistrát se snažil zodpovědně na základě vlastní kompetence a studia dokumentace o komplexnější zhodnocení záměru rekonstrukce trati a nezachoval se jako pouhý „sběratel“ podmínek ze závazných stanovisek, který nemá vlastní kompetence.

Přesto ministerstvo ještě kvůli odvolacím námitkám i ve vazbě na názor Ministerstva zdravotnictví **zpřesnilo podmínky týkající se ochrany před hlukem a vibracemi**, aby Správa železnic měla skutečně **zcela jasně a závazně normováno**, co má při další přípravě záměru činit a co nesmí opomenout (změněné podmínky č. 13.6 a 13.7, nová podmínka č. 13.8). Požadavek na dynamickou analýzu konstrukce ministerstvo doplnilo na základě doporučení (stylisticky přeformulovaného) z technické zprávy železničního svršku a spodku (E.1.1, str. 11, podkapitola zvláštní požadavky pro následnou projektovou dokumentaci). Toto doporučení vychází z projektantovy e-mailové konzultace s doc. Ing. Otto Pláškem, Ph.D. (VUT v Brně, Ústav železničních konstrukcí a staveb), o níž se nachází záznam na konci téže technické zprávy. Jelikož se jedná o zjevně důležité doporučení, které projektant dílčí části dokumentace zakomponoval do dokumentace, ministerstvo považovalo vzhledem k situování rekonstrukce trati v zastavěném a hustě obydleném území za žádoucí dát také tomuto doporučení závaznou podobu.

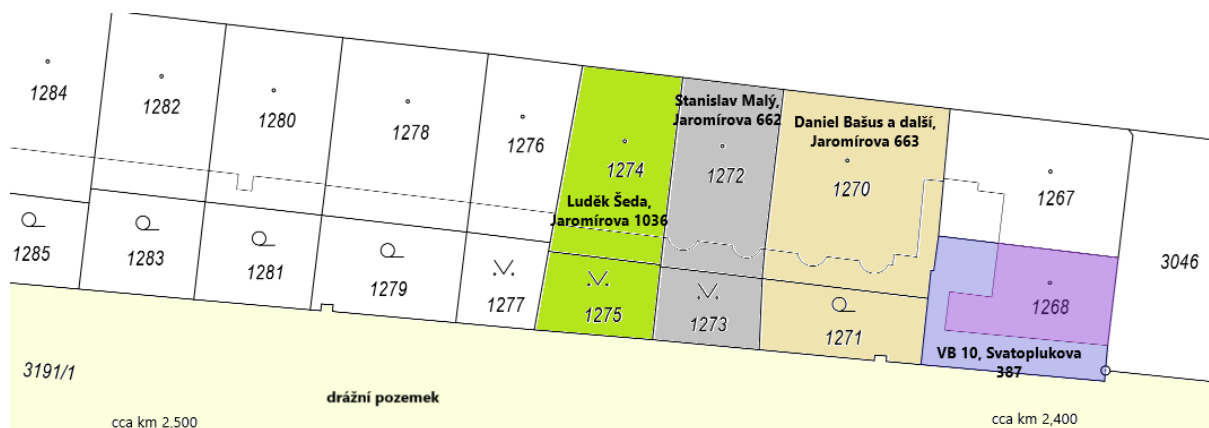
Jelikož předpokladem schválení záměru rekonstrukce trati jako přípustného z hlediska veřejného zájmu na ochraně veřejného zdraví hygienickou stanicí byly navrženy bokovnice a antivibrační rohože (str. 2 závazného stanoviska ze dne 29.01.2021), které je Správa železnic povinná zajistit na základě uvedených podmínek, nejsou odvolací námitky způsobitelné zvrátit schválení záměru rekonstrukce trati; důvodné byly „jen“ co do potřeby změnit (upřesnit) podmínky.

Ministerstvo bylo při upřesnění motivováno i změnou právní úpravy povolování staveb. Je zcela jasné, že povolovací režim bude podléhat novému stavebnímu zákonu, kde může probíhat jedině řízení ve zbytku věci (§ 330 odst. 6 věta první nového stavebního zákona). I pro toto řízení samozřejmě platí § 193 o posuzování záměru (resp. zbytku věci), do něhož nový stavební zákon opět do hry vrátil posouzení záměru v souladu s ochranou práv a právem chráněných zájmů účastníků řízení [toto kritérium platilo pro územní řízení podle § 90 písm. e) stavebního zákona do 31.12.2017, novelou č. 225/2017 Sb. jej zákonodárce vypustil]. Kromě toho nový stavební zákon přinesl zcela novou úpravu posuzování záměru, podle které *„jsou-li splněny podmínky podle § 193 nebo lze-li jejich splnění zajistit stanovením podmínek v rozhodnutí o povolení záměru, stavební úřad vydá povolení záměru“* (§ 195 část věty před středníkem). S tím koresponduje i § 197 odst. 1 písm. c) nového stavebního zákona.

Ačkoliv je územní řízení vedené podle dosavadních právních předpisů, ministerstvo nemohlo odhlížet od změn právní úpravy, která dopadá na řízení o povolení záměru (zde myšleno bez územní větve). Tímto se neaplikuje retroaktivně právní norma rozhodná pro územní řízení, ministerstvo pouze už stávající oprávnění stanovit podmínky pro další projektovou přípravu stavby koncipovalo tak, aby podmínky byly více přizpůsobené do budoucna na pravidla pro posuzování záměru v řízení o povolení záměru.

Zbylé výtky proti reviznímu závaznému stanovisku Ministerstva zdravotnictví:

Odvolatelé zpochybňují revizní závazné stanovisko Ministerstva zdravotnictví, poněvadž se domnívají, že se nevypořádalo s odvolacími námitkami nekorektnosti hlukové studie z roku 2020. Pozemky (stavby) odvolatelů Luděk Šeda, Stanislava Malého, Daniela Bašuse a dalších v k. ú Nusle jsou u drážního pozemku parc. č. 3191/1 a vůči výpočtovému bodu č. 10 situované takto:



Výřez z katastrální mapy s vyznačením výpočtového bodu č. 10 a pozemků (staveb) některých odvolatelů a s orientačním staničením

Překročení hlukových limitů se dovolávají odvolatelé vůči domu na adrese Jaromírova 663/42 (srov. str. 9 odvolání Stanislava Malého a dalších, str. 4 vyjádření k podkladům), resp. ačkoliv jde o společné odvolání devíti osob, námitky se vztahují k výpočtovému bodu č. 10 dle hlukové studie z roku 2020 a tomuto jedinému domu, proto ministerstvo podobné grafické znázornění uvádí jen vůči objektům blízkým tomuto výpočtovému bodu (nemovitě věci ostatních odvolatelů jsou navíc více či méně blízko výpočtovým bodům č. 11–15, kde vyšly hodnoty nižší než ve výpočtovém bodě č. 10). Dům Jaromírova č. p. 663 má být dle tvrzení odvolatelů dotčen nadměrným hlukem na základě překročení hlukových limitů ve výpočtovém bodě č. 10 na adrese Svatoplukova č. p. 387, který je v sousedství jeho domu na adrese Jaromírova 663/42 (správně 662/40, na adrese 663/42 bydlí Daniel Bašus a další; pozn. ministerstva). Tato námitka však **není důvodná**.

Hluková studie z roku 2020 skutečně identifikovala na adrese Svatoplukova č. p. 387 překročení hlukových limitů tak, jak tvrdí odvolatel, ale odvolatel poukazuje na výpočet ve výhledovém stavu bez bokovnic; **s bokovnicemi výpočet vyhovuje** (navíc bytový dům Svatoplukova č. p. 387 je o něco blíž dráze než dům Jaromírova č. p. 662 (resp. jednotka 662/3, odvolatel se nemůže dovolávat ochrany práv vlastníků ostatních jednotek, kteří se neodvolali). Odvolatel vyšel z nesprávného předpokladu, že Správa železnic nebude instalovat bokovnice.

Nad rámec námitky Stanislava Malého ministerstvo poukazuje na povinnost Správy železnic opatřit oplocení pozemků parc. č. **1271**, 1279 a 1287 v k. ú Nusle zvukopohltivou úpravou (podmínka č. 14.7 napadeného rozhodnutí).

Ministerstvo tedy nevidí žádnou nejasnost v revizním závazném stanovisku Ministerstva zdravotnictví, které aprobovalo souhlasné závazné stanovisko hygienické stanice, a na základě vyjádření k podkladům se neobracovalo na Ministerstvo zdravotnictví, aby se k výtkám vyjádřilo.

K tvrzeným rozporům o rychlosti vlaků ve výhledovém stavu (rok 2026):

Odvolatelé tvrdí, že v souhrnné technické zprávě B.1 na str. 13 se v tabulce traťových rychlostí uvádí ve staničení v km 1,571–3,053 pro výhledový stav v roce 2026 rychlost 65–70 km/h podle typu vlakové soupravy. V hlukové studii z roku 2020 na str. 19 však její zpracovatel uvádí ve staničení v km 2,5–3,8 ve výhledovém stavu v roce 2026 55 km/h. Z toho odvolatelé dovozují, že hluková studie podhodnocuje výhledový stav. Vyšší rychlost přitom znamená vyšší hlučnost.

Ministerstvo zde však rozpor nevidí a přičítá tuto námitku tomu, že odvolatelé nezohlednili dva detaily.

Hluková studie z roku 2020 uvádí **úsekovou rychlost** pro km 2,5–3,8. Úseková rychlost

je průměrná rychlost v daném úseku. Tento úsek navíc není totožný se staničením v souhrnné technické zprávě (km 1,571–3,053), pro který projektant uvedl traťovou rychlost. Úsek 2,5–3,8 zahrnuje i trať na „Výtoňském mostě“; konec úseku v km 3,8 (konec mostu na Smíchově) je patrný např. ve výkresu přehledné situace stavby (C.1, 10/2020, 1 : 5000, Ing. Michal Mečl).

Je proto snadno vysvětlitelné, proč **úseková rychlost** v hlukové studii z roku 2020 zahrnující i rychlost vlaku na mostě **není stejná** jako **traťová rychlost**, se kterou pracuje souhrnná technická zpráva. Traťová rychlost je zjednodušeně řečeno maximální bezpečná povolená rychlost. Jinak řečeno, údaj z hlukové studie z roku 2020 o úsekové rychlosti vůbec nevyklučuje, že od km 1,571 k začátku mostu pod Vyšehradem vlaky nevyužijí maximální rychlost. Samozřejmě ovšem platí, že ne všechny vlaky jezdí traťovou rychlostí. Takto nelze interpretovat údaje ze souhrnné technické zprávy.

Podobně nelze směšovat u pozemních komunikací pojmy jako návrhová rychlost, směrodatná rychlost a maximální povolená rychlost.

(Jelikož pro závěr o nedůvodnosti námítky postačuje vysvětlení těchto rozdílů, bylo by značně nad rámec důvodů tohoto správního rozhodnutí podrobně rozebírat rychlosti V_{130} , V_{150} a V_k , které souvisejí s nedostatkem převýšení a s drážními vozidly s naklápěcí skříň – co je převýšení a nedostatek převýšení vizte např. v publikaci: KREJČÍŘÍKOVÁ, Hana. *Železniční stavby 1*. Praha: České vysoké učení technické, 2017. ISBN 978-80-01-06157-2, str. 153–156).

Z tohoto důvodu **se nekorektnost hlukové studie** z roku 2020 rozhodně **nepotvrdila** a ministerstvo nevyžadovalo po Ministerstvu zdravotnictví „repliku“ k vyjádření odvolatelů k podkladům.

K názoru, že potenciál snižování hluku do budoucna už byl vyčerpán:

Odvolatelé podrobně shrnuli údaje z měření hluku v bodě měření č. 2 (Křesomyslova 570/15, parc. č. 1189 v k. ú. Nusle; protokol o zkoušce č. 4541-083017) a tvrdí, že drážní vozidla s litinovými brzdovými špalky nevykazují vyšší hladiny hluku než modernější soupravy s kotoučovými brzdami. Toto tvrzení je zavádějící. Odvolatelé na základě své interpretace tabulky popírají fyzikální principy brzdění u obou typů brzd, neboť špalky působí přímo na povrch kola, čímž ho postupně zdrsňují a tyto nerovnosti vytvářejí větší hluk než hladší povrch. Své vysvětlení patrně založili na převzetí údajů z tabulky, aniž by si uvědomili, že vlaky do stanic Praha-Smíchov a Praha hl. nádraží nejezdí po stejné koleji. Mikrofon samozřejmě nebyl od obou kolejí stejně vzdálený; z měření také neplyne, jestli v onom úseku v oblouku každý vlak brzdil, při čemž se drsnost povrchu kola projeví nejvíce. Názor, že drážní vozidla s litinovými brzdovými špalky nevykazují vyšší hladinu hluku než modernější soupravy, považuje ministerstvo opravdu za výsledek chybné interpretace tabulky.

Odvolatelé také nezohlednili, že autor hlukové studie z roku 2020 na jimi citované straně 21 nehovořil jen o modernějších vlacích, ale také o přispění nové konstrukce železničního spodku a svršku. Je naprostá notorieta, že stávající trať je stará a nepříliš vyhovující [kromě obecné známosti tohoto faktu srov. např. protokol o zkoušce č. 4541-083017 u popisu trati, č. l. 4; nebo údaje o mostech přes Botič a Sekaninovu ulici v technické zprávě k mostu SO 10-20-02, který je má nahradit (E.1.4.2, Ing. Jakub Kara)], což se projevuje hlukem z drážní dopravy. Kompletní nahrazení železničního spodku a svršku společně s antivibračními rohožemi významně zlepšit stávající stav.

K prodlužování souprav:

Ministerstvo nepochybně, že z tabulky k bodu měření č. 2 vyplývá, že delší soupravy byly v průměru hlučnější (odvolatelé mají na mysli evidentně hlavně Regiojet se sedmi až desíti vagony). Po zpracování hlukové studie však není možné požadovat dokonalé predikce. K tomuto názoru může ministerstvo stejně dobře uvést, že Regiojet jezdil toho času do/ze stanice Praha-Smíchov, protože tam měl zázemí. To už nyní neplatí, což je v Praze obecně známá skutečnost vzhledem k nyní probíhající kompletní rekonstrukci stanice Praha-Smíchov, kde dříve měl Regiojet odstavené soupravy (na regionální úrovni je toto téma široce známé i mediálně). Stejně tak může ministerstvo ilustrovat obtížnost dokonale přesných predikcí na zdvoukolejnění Branického mostu, jehož význam vzrostl a doprava se na něm zvýší, tj. vlaky nepojdou přes Vyšehrad, ale přes Vršovice a Krč.

Prodlužování souprav tedy sice může být reálné, ale ministerstvo již nemůže aprobovat význam, jaký tomu odvolatelé přisuzují. Z tabulky vyplývá, že měření zahrnuje 16 vlaků o čtyřech až deseti vagonech; k tomu jednotky City Elefant (o jedné i dvou soupravách), které jsou podstatně delší než běžné osobní vagony. To není zrovna malý počet, aby se dalo tvrdit, že existuje nějaký rozsáhlý prostor pro podstatné prodlužování souprav. Podstatné také zůstává, že odvolatelé nezohledňují výrazně lepší budoucí stav trati, bokovnice a antivibrační rohože. Vytýkají-li odvolatelé zpracovateli hlukové studie z roku 2020 obecnost odůvodnění vlivu modernějších vlaků, v souladu s tímto kritériem je možné vytknout odvolatelům, že blíže neodůvodnili, proč a jak kvantitativně by se měl v budoucnu zvýšit počet dlouhých souprav a že by se to projevilo velmi pravděpodobně překročením hlukových limitů.

Rozpory v hlukové studii:

Odvolatelé spatřují rozpor mezi závěrem na str. 26, že hlukové limity jsou překročené zejména v prvních a druhých patrech v denní i noční době, ve třetích patrech v noční době a ve vyšších patrech jsou splněny, protože ekvivalentní hladina akustického tlaku klesá se vzdáleností, a závěrem na str. 29, že protihlukové stěny by neochránily vyšší podlaží.

Tyto závěry se ovšem nevyklučují. První tvrzení obecně popisuje závislost ekvivalentní hladiny akustického tlaku na vzdálenosti. Druhý závěr říká, že protihluková stěna neochrání „vyšší podlaží“, což nepopírá fakt (fyzikální zákon), že intenzita zvuku i ekvivalentní hladina akustického tlaku závisí na vzdálenosti. Hlavně však ministerstvo nerozumí tomu, proč u třípodlažního domu (výpočtový bod č. 9) a čtyřpodlažního domu (výpočtové body č. 7, 8 a 10) nemohou být druhé podlaží, kde byly vypočteny nadlimitní hodnoty, a třetí podlaží, kde byly vypočteny hodnoty o 0,1 dB pod limitem, chápány jako „vyšší podlaží“. Druhé podlaží ve třípatrové nebo čtyřpatrové budově je dle názoru ministerstva „vyšším podlažím“. Konečně ministerstvo dodává, že v tomto případě jde již o hru se slovy, která by nemohla mít vliv na věcné závěry, jež se vztahují k hluku.

Posouzení rekonstrukce trati podle zákona EIA:

Jelikož se otázka vztahovala k detailní úpravě v zákoně EIA, ministerstvo se obrátilo se žádostí o součinnost na Ministerstvo životního prostředí, jehož odpovědi významně využilo, neboť právě jemu přísluší na úrovni správních orgánů výklad zákona EIA a ministerstvo shledalo jeho odpovědi jako přesvědčivé (§ 8 správního řádu; inspirativně též § 56 správního řádu – ovšem s tím, že šlo o odborné právní otázky, nikoliv skutkové).

Příslušnost orgánů EIA:

Jelikož odvolatelé zpochybnili, že odbor ochrany prostředí magistrátu jako orgán EIA nebyl příslušný vyjadřovat se k rekonstrukci trati, ministerstvo se muselo zabývat nejprve touto otázkou.

Námítka **není důvodná.**

Odbor ochrany prostředí magistrátu vydal dne **22.10.2009** negativní závěr zjišťovacího řízení. Rekonstrukce trati, která byla zahrnuta v podstatně širším záměru „*Optimalizace traťového úseku Praha hl.n. - Praha Smíchov*“ (který obsahoval také řešení ŽST Smíchov), byla podle tehdy platného a účinného zákona EIA zařazena jako záměr podle **přílohy č. 1, kategorie II, bod 9.2.**

Toto ustanovení stanovilo, že novostavby (záměry neuvedené v kategorii I), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních drah; novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť vyžadují zjišťovací řízení a na základě zařazení do sloupce B byl příslušný orgán kraje [§ 22 písm. a) zákona EIA, ve znění zákona č. 216/2007 Sb.]. Podle přílohy č. 1, kategorie I, bodu 9.1 podléhaly vždy posouzení novostavby železničních drah delší 1 km.

Vzhledem k délce přípravy rekonstrukce trati odvolatelé položili otázku, zda mohl odbor ochrany prostředí magistrátu dále posuzovat změny záměru (ve smyslu zákona EIA) a vydávat vyjádření (sdělení), jimiž setrval na názoru, že záměr nebude podléhat posuzování vlivů na životní prostředí.

K posouzení, zda je závěr zjišťovacího řízení v konkrétním správním řízení využitelný, resp. zda nedošlo oproti záměru identifikovanému v závěru zjišťovacího řízení k významným změnám, je příslušný stavební úřad (k ověřování shody vizte metodiku Ministerstva pro místní rozvoj

z února 2018, aktualizovanou v září 2019; veřejně dostupná z: mmr.gov.cz, sekce stanoviska a metodiky, územní rozhodování a stavební řád; cit. 07.10.2024).

Ke změnám záměru vydal odbor ochrany prostředí magistrátu

– vyjádření č. j. **MHMP 524478/2018 dne 04.04.2018**

podle § 23 odst. 4 zákona EIA, v němž posoudil změny záměru oproti záměru posouzenému ve zjišťovacím řízení a dospěl k závěru, že tyto změny nepředstavují takové změny záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí.

Tento závěr potvrdil opakovaně ve sděleních

- č. j. MHMP 1210841/2018 ze dne 06.08.2018
- č. j. MHMP 89159/2021 ze dne 26.01.2021
- č. j. MHMP 502034/2023 ze dne 03.04.2023

(dále ministerstvo nebude rozlišovat u všech čtyř úkonů tyto pojmy a bude používat pojem „vyjádření“).

Příslušnost odboru ochrany prostředí magistrátu k vydání těchto vyjádření přímo vyplývá z **§ 23 odst. 4 ve spojení s § 23 odst. 10 písm. a) zákona EIA**. Ministerstvo životního prostředí zdůraznilo, že se příslušnost k vydání těchto vyjádření neřídí § 21, § 22 ani přílohou č. 1 zákona EIA, neboť je speciálně stanovena v § 23 odst. 4 zákona EIA.

Dne 01.11.2017 nabyl účinnosti zákon č. 326/2017 Sb. (novela zákona EIA), který přinesl mj. i změnu přílohy č. 1. Po této novele přešly záměry celostátních drah ze zařazení záměrů z kategorie II (podléhá zjišťovacímu řízení) do kategorie I (podléhá posuzování vždy). **Povinné posouzení se v kategorii I ovšem týká pouze nových záměrů nebo nadlimitních změn stávajících záměrů zařazených dle § 4 odst. 1 písm. a) zákona EIA, zatímco ostatních změn stávajících záměrů z kategorie I zařazených dle § 4 odst. 1 písm. b) zákona se již povinné posouzení netýká a procesně se u nich postupuje stejně, jako u záměrů z kategorie II.** Zároveň přešla příslušnost k posuzování těchto typů záměrů (tj. celostátní dráhy) z věcně a místně příslušného orgánu kraje na Ministerstvo životního prostředí. Příslušnost k posuzování těchto typů záměrů ovšem, jak již je uvedeno výše, nijak nesouvisí (s jedinou výjimkou – vizte níže) s příslušností k vydávání vyjádření podle § 23 odst. 3 a 4 zákona EIA.

Proto, co se týká otázky věcné příslušnosti orgánů EIA k posuzování významnosti postupných změn záměru v navazující projektové přípravě záměru, bylo třeba vycházet z § 23 odst. 3 a 4 zákona EIA, ve znění účinném po 01.11.2017. Paragraf 23 odst. 4 ukládá, že nejedná-li se o případy uvedené v § 23 odst. 3 písm. a) až c) zákona EIA, v nichž je příslušné Ministerstvo životního prostředí, **vydá příslušné vyjádření ke změnám záměru orgán kraje.**

Skutečnost, že podle nové právní úpravy by se **nově** jednalo o záměr kategorie I, u něhož je příslušným úřadem Ministerstvo životního prostředí, **nemá na vydání vyjádření k jednotlivým změnám záměru žádný vliv** – v souladu s výše uvedeným existuje totiž vazba mezi správním orgánem příslušným k posuzování a správním orgánem příslušným k vydávání vyjádření **pouze** v případě, kdy Ministerstvo životního prostředí vydá tzv. pozitivní závěr zjišťovacího řízení podle § 7 odst. 5 zákona nebo stanovisko EIA podle § 9a odst. 1 zákona, popř. pokud jde o záměr podléhající mezistátnímu posuzování.

Ministerstvo považuje toto vypořádání za dostatečně detailní vypořádání odvolací námítky tvrzené nepřislušnosti odboru ochrany prostředí magistrátu k posouzení, zda se záměr nezměnil oproti jeho podobě, ke které existuje negativní závěr zjišťovacího řízení.

Odvolatelé ve vyjádření k podkladům oponují.

V první řadě rozporují, že nestačí vyjádření podle § 23 odst. 3 a 4 zákona EIA, které se vydává v případě důvodných pochybností oznamovatele mj. o zařazení záměru podle § 4 odst. 1 zákona EIA. Zastávají názor, že odbor ochrany prostředí magistrátu byl ve vyjádření podle tohoto ustanovení pouze oprávněn konstatovat, že záměr je zařazen do § 4 odst. 1 písm. b) zákona EIA a příslušným orgánem pro verifikaci výsledku zjišťovacího řízení je Ministerstvo životního prostředí.

Ministerstvo nemůže tento názor akceptovat.

Předně ministerstvo musí zopakovat, že podstatou otázky není, zda (že) se záměr změnil. Tento fakt nikdo nerozporuje, žadatelka to přiznala v průvodní zprávě dokumentace a odbor ochrany prostředí se tím zabýval. Podstatou otázky je, **jestli jde o takové změny záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí.**

Z metodiky Ministerstva pro místní rozvoj (se kterou ministerstvo souhlasí) jasně vyplývá, že postup stavebního úřadu sestává z několika dílčích kroků:

- stavební úřad se zabývá identitou záměru, který prošel zjišťovacím řízením s negativním výsledkem, a záměrem, který se projednává v územním řízení
- stavební úřad si je buď téměř jistý, že se záměr podstatně změnil (tak zjevně, že to pozná i poučený laik v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí; pozn. ministerstva), nebo má pochybnosti, zda jde o podstatnou změnu záměru
- pak vyzve žadatele k předložení
 - **vyjádření podle § 23 odst. 3 nebo 4** zákona EIA
 - nový negativní závěr zjišťovacího řízení
 - závazné stanovisko EIA

nebo se na orgán EIA obrátí sám s konzultací (evidentně obecně podle § 8 správního řádu; pozn. ministerstva).

Ministerstvo tedy nerozumí úvahové konstrukci odvolatelů, podle níž nedopadá vyjádření podle § 23 odst. 3 a 4 zákona EIA na posouzení otázky, zda se záměr podstatně změnil tak, že už vyžaduje EIA. Odvolatelé uvádějí jako jakousi notorietu, že záměr rekonstrukce trati je automaticky záměrem podle § 4 odst. 1 písm. b) zákona EIA. Podřazení pod toto ustanovení však zmínilo Ministerstvo životního prostředí **jen jako hypotetický scénář**, kdyby Správa železnic předložila k posouzení nový záměr, aniž by se dovolávala negativního závěru zjišťovacího řízení. **Pouze v tomto hypotetickém scénáři (který vyvolalo ministerstvo svou podotázkou) by záměr posuzovalo Ministerstvo životního prostředí** ve zjišťovacím řízení.

V nynějším případě se navíc na odbor ochrany prostředí magistrátu obracela přímo žadatelka, nikoliv magistrát jako stavební úřad – ten jen měl následně k dispozici v dokladové části dokumentace vedle negativního závěru zjišťovacího řízení také vyjádření odboru ochrany prostředí magistrátu. Na tomto základě nepochyboval o totožnosti záměrů, resp. o tom, že se záměr „*Optimalizace traťového úseku Praha hl. n. – Praha-Smíchov*“ nezměnil tak, že by změna mohla mít významný vliv na životní prostředí.

Ministerstvo tedy souhlasí s Ministerstvem životního prostředí, že k vyjádření podle § 23 odst. 3 je primárně příslušný krajský úřad (Magistrát hlavního města Prahy) a Ministerstvo životního prostředí je příslušné jen ve třech případech podle odstavce 3 písm. a) až c). Ministerstvo životního prostředí svůj závěr patřičně odůvodnilo, navíc je ústředním správním úřadem v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí, který je povolán zodpovědět otázky příslušnosti podle zákona EIA.

Vyjádření odboru ochrany prostředí magistrátu proto **nejsou nezákonná** kvůli údajné nepřislušnosti odboru ochrany prostředí magistrátu.

Ministerstvo nemohlo vyhovět odvolacímu žádání, aby zajistilo přezkum „závazných stanovisek“, neboť vyjádření ze dne 26.01.2021 a negativní závěr zjišťovacího řízení nemají povahu závazného stanoviska. Jejich přezkum podle § 149 odst. 7 (příp. odst. 8) správního řádu tedy není možný. Jejich relevanci lze potvrdit či vyvrátit na základě obsahu spisu, nikoliv přezkumem (vzhledem k tomu, že odbor ochrany prostředí magistrátu trval na svém závěru dlouhodobě, ministerstvo neshledalo jako opodstatněné dát podnět podle § 156 odst. 2 správního řádu).

Použitelnost negativního závěru zjišťovacího řízení:

Procesní aspekty:

Ministerstvo životního prostředí uvedlo, že platnost negativního závěru zjišťovacího řízení ve smyslu § 7 odst. 6 zákona **není (a nikdy nebyla) v zákoně EIA nijak časově omezena**. Obecně proto platí, že závěr zjišťovacího řízení je pro následně povolující řízení k záměru využitelný kdykoliv, avšak za podmínky, že záměr, který do územního řízení vstupuje, **je totožný (resp.**

neobsahuje žádné významné změny) se záměrem, ke kterému byl závěr zjišťovacího řízení vydán.

Věcné aspekty:

Podstatou odvolacích námitek je stručně shrnuto nesouhlas s vypuštěním protihlukových opatření, což odvolatelé pokládají za takovou změnu záměru, že neobstojí negativní závěr zjišťovacího řízení, tudíž odvolatelé požadují EIA.

Jestliže odvolatelé namítli vůči vyjádření Ministerstva životního prostředí, že se nevypořádalo s jejich námitkou shody záměrů, pak jde o nepochopení významu tohoto vyjádření. Ministerstvo životního prostředí nebylo povoláno k přezkumu podle § 149 odst. 7 nebo odst. 8 správního řádu, nýbrž se ho ministerstvo dotázalo v rámci obecné úpravy součinnosti, aby pomohlo vypořádat některé právní otázky ze zákona EIA. Ministerstvo životního prostředí odpovědělo právě (pouze a jen) na dvě otázky ministerstva, které ministerstvo zformulovalo tak, jakým směrem zvažovalo vést vypořádání odvolacích námitek. Úkolem Ministerstva životního prostředí nebylo vypořádat příslušnou pasáž odvolání.

Správa železnic v průvodní zprávě dokumentace (A.11, 10/2020, Ing. Michal Mečl) uvedla, že v km 1,651–3,517 původně v oznámení **pro účely zjišťovacího řízení navrhl**:

- protihlukové stěny
 - vlevo v km 1,922–2,175
 - vpravo v km 1,716–2,175
- a zděné ploty
 - vlevo v km 2,175–2,389 a 2,750–3,368
 - vpravo v km 2,175–2,618 a 2,769–3,368.

Tato protihluková opatření však následně **nenavrhl v územním řízení**, protože původní návrh protihlukových opatření vycházel z nařízení vlády č. 148/2006 Sb., hluková studie pro územní řízení byla zpracována za účinnosti nařízení vlády č. 272/2011 Sb., podle kterého bylo možné přiznat korekci na tzv. starou hlukovou zátěž (opodstatněnosti korekce se ministerstvo věnovalo výše počínaje str. 19 a násl.). Projektant (resp. Správa železnic) však konstatoval, že pro územní řízení navrhl

- pryžové bokovnice v km 2,100–2,850 a 3,100–3,386,

které jestliže nevyhoví při měření ve zkušebním provozu, bude řešit tzv. individuální protihluková opatření (výměnu oken za okna s vyšší zvukovou izolací a instalaci systému nuceného větrání).

V první řadě ministerstvo nerozumí tomu, v čem by mohli být odvolatelé dotčeni ve svých právech. Nemovitě věci odvolatelů se nacházejí u staničení cca km 2,400 až do cca km 3,200, tj. tam, kde ani původně neměly být žádné protihlukové stěny, jejichž konec byl v km 2,175. Z tohoto úhlu pohledu se v právní sféře odvolatelů vůbec nic nezměnilo. Pokud je motivací námítka zpochybnit z jakéhokoliv důvodu negativní závěr zjišťovacího řízení, ministerstvo musí odkázat na fakt, že ani podle nové právní úpravy v zákoně EIA nemá každý právo odvolat se proti rozhodnutí, že záměr nebude dále posuzován (srov. § 7 odst. 6 zákona EIA), neboli odvolatelé nejsou „veřejným žalobcem“, který má právo zpochybnit cokoliv z jakéhokoliv důvodu. Negativní závěr zjišťovacího řízení nebyl podle tehdejší právní úpravy vydán ve formě rozhodnutí, což však neznamená, že je možné ho zpochybnit v územním řízení z jakéhokoliv důvodu – stále je nutné vycházet z věcného zaměření námitek podle § 89 odst. 4 stavebního zákona.

Ze jmenovaných zděných plotů zůstaly díky podmínce č. 14.7 napadeného rozhodnutí alespoň ploty se zvukopohltivou úpravou v km 2,4–2,6 (parc. č. **1271**, 1279 a 1287). Pro některé z odvolatelů by však měly význam jen ty zděné ploty vpravo v km 2,175–2,618 (parc. č. 1270–1275) a 2,769–3,368 (potenciálně parc. č. 245 v k. ú. Vyšehrad).

U výše shrnuté redukce protihlukových opatření ministerstvo nevidí nic zvláštního na závěru odboru ochrany prostředí magistrátu, že nejde o změnu záměru záměru „*Optimalizace traťového úseku Praha hl. n. – Praha-Smíchov*“, která by mohla mít významný negativní vliv na životní prostředí a která by tedy měla vést k novému zjišťovacímu řízení nebo dokonce k plnému posuzování vlivů na životní prostředí.

Odvolatelé se mýlí, rozporují-li validitu vyjádření odboru ochrany prostředí magistrátu ze dne 26.01.2021, kvůli neexistenci bokovnic. Odbor ochrany prostředí magistrátu ve vyjádření **počítal s bokovnicemi** v km 2,100–2,850 a v km 3,100-3,386, což dle odvolatelů údajně není pravda, neboť v dokumentaci pro vydání rozhodnutí o umístění stavby rekonstrukce trati nejsou navrženy.

Ministerstvo nezpochybňuje, že bokovnice nejsou zmíněné v souhrnné technické zprávě (B.1) ani v technické zprávě železničního svršku a spodku (E.1.1). To však není vada. Je totiž nutné zohlednit, co jsou bokovnice.

Bokovnice jsou zjednodušeně řečeno „nestavebním doplňkovým“ prvkem, který především v obytných oblastech slouží ke snížení hluku a k tlumení vibrací z provozu železniční dopravy; vyrábějí se z materiálů, které tlumí mechanické chvění způsobené projíždějícím vlakem – např. pryž, která se vhodně upevní (nalepí) na kolejnici.

Bokovnice vzhledem k jejich charakteru není možné umístit v úzkém slova smyslu jako stavbu nebo zařízení ve smyslu § 3 odst. 2 stavebního zákona; neboli zavést pro ně samostatný stavební objekt (SO). Bokovnice lze ve výkresu nanejvýš popsat v nějaké poznámce nebo je zmínit v technických zprávách, popř. znázornit na vzorovém řezu kolejnice, jak typově vypadají společně s kolejnicí. V případě schválení dokumentace stavebním úřadem je pak nutné bokovnice instalovat, neboť platí, že není-li něco zmíněno přímo ve výrokové části rozhodnutí stavebního úřadu, vychází se z (projektové) dokumentace. Alternativně je ovšem možné, že dokumentace něco nepopisuje, ale stavební úřad nad rámec (projektové) dokumentace uloží nějaké opatření, upřesnění atd. v podmínce rozhodnutí. Jinak řečeno, stavební úřad může v mezích předmětu řízení stanovit podmínky nad rámec (projektové) dokumentace – srov. např. rozsudek č. j. **6 As 82/2023-116** ze dne 22.08.2024, odst. [43].

Obdobně velmi zřídka navrhuje žadatelé iniciativně náhradní výsadbu, ale vyčkají na závazné stanovisko orgánu ochrany přírody, podle něhož poté už formálně neaktualizují „stavební objekt“ SO 7xx vegetační úpravy. Místo toho stavební úřad promítne do výrokové části svého rozhodnutí závazné stanovisko a sám uloží náhradní výsadbu. Princip je přitom stejný – podmínka (resp. výrok) rozhodnutí stavebního úřadu ukládá „něco nad rámec“ (projektové) dokumentace, aniž by měnila předmět řízení vymezený žádostí.

V tomto případě nastala druhá možnost. Magistrát v napadeném rozhodnutí stanovil podmínku č. 13.7: „*V projektové dokumentaci pro stavbu dráhy bude navržena instalace kolejnicových absorbérů (pryžových bokovnic) v km 2,100 – 2,850 a v km 3,100 – 3,386.*“ Tuto podmínku stanovil vědomě v přímé souvislosti s odvolacími námitkami (vizte str. 106 napadeného rozhodnutí). Nejde o podmínku, kterou by magistrát „doprojektoval“ záměr tak, že by ho doplnil o další stavební objekt nebo provozní soubor, a tím by porušil dispoziční zásadu – jde pouze o podmínku, že navržený záměr, musí být doplněn bokovnicemi.

Jelikož tyto bokovnice musí Správa železnic nainstalovat, magistrát projednal záměr rekonstrukce trati i s protihlukovým opatřením, které předpokládal odbor ochrany prostředí magistrátu (str. 4 vyjádření ze dne 03.04.2023).

Doručování odvolatelům:

Ministerstvo preventivně uvádí, že zná rozsudek NSS č. j. **6 As 285/2021-55** ze dne 07.12.2023 (č. 4566/2024 Sb. NSS), podle kterého se „*vedlejšímu účastníkovi stavebního řízení, kterému bylo v prvním stupni doručováno veřejnou vyhláškou dle § 144 odst. 6 správního řádu, musí být poté, co podá odvolání, doručováno individuálně.*“ Tímto rozsudkem se však ministerstvo nemůže řídit, což není projev neúcty k rozhodnutím správních soudů, která jsou publikovaná ve Sbírce rozhodnutí NSS, ale jde o důsledek **odlišné právní úpravy**.

Šestý senát NSS totiž dospěl ke svému názoru v „obyčejném“ řízení podle stavebního zákona (konkrétně v územním řízení) ve věci bytového domu, pro které byla rozhodná právní úprava obsažená v § 87 odst. 1 stavebního zákona a v § 144 odst. 6 správního řádu, nikoliv právní úprava v liniovém zákoně. Tyto právní normy nebyly dle názoru NSS úplně jednoznačné, proto je vyložil tak, že odvolateli, který je vedlejším účastníkem řízení, se musí doručovat jednotlivě.

V nynějším řízení jsou odvolatelé účastníky z titulu § 85 odst. 2 písm. a), ale i b) stavebního zákona [podle písm. a) jsou terminologií správního řádu hlavními účastníky, podle písm. b) vedlejšími účastníky]. Mohlo by se tedy zdát, že se rozsudek šestého senátu uplatní tím spíše pro nynější odvolací řízení, jelikož odvolatelé jsou dokonce hlavními účastníky. Tak tomu ale není, neboť

§ 2 odst. 5 liniového zákona obsahuje **speciální** úpravu, která je podstatně odlišná od té, která byla rozhodná pro právní posouzení šestým senátem NSS; tato speciální právní úprava zní:

V řízení podle tohoto zákona nebo stavebního zákona, které je řízením s velkým počtem účastníků, se oznámení o zahájení řízení doručuje veřejnou vyhláškou. **Jednotlivě** se oznámení o zahájení řízení doručuje **pouze účastníkům řízení podle § 85 odst. 2 písm. a)** (...) stavebního zákona. (...) **Ostatní písemnosti se doručují jednotlivě pouze žadateli, obci**, na jejímž území má být záměr uskutečněn, je-li účastníkem řízení, a dotčeným orgánům; **ostatním účastníkům řízení se doručují veřejnou vyhláškou**, o čemž se tito účastníci poučí v oznámení o zahájení řízení, je-li jim doručováno jednotlivě.

Jelikož krajský úřad odvolatele správně poučil v oznámení o zahájení řízení, které jim doručil jednotlivě, o tomto speciálním režimu doručování v řízeních podle liniového zákona, musí se jim úkony podle stavebního zákona do skončení řízení doručovat už jen veřejnou vyhláškou. Řízení v prvním a druhém stupni tvoří jeden celek a končí vydáním rozhodnutí odvolacího správního orgánu. Uvedené pravidlo je na rozdíl od ustanovení, které vyložil šestý senát NSS, naprosto jasné, neboť rozhodnutí o odvolání patří mezi „ostatní písemnosti“, které v řízení následují po oznámení o zahájení řízení.

Na tomto závěru nemůže nic změnit ani fakt, že by ministerstvo takto doručovalo kromě žadatelky, obcí a dotčeným orgánům navíc pouze třinácti odvolatelům (kteří jsou navíc zastoupeni tak, že by se jednalo jen o jednu datovou zprávu). Liniový zákon však tento způsob doručování neumožňuje. Ministerstvo nemůže zakládat nerovnost v procesních právech (§ 7 odst. 1 správního řádu). Poučení o doručování v řízení, které poskytl krajský úřad v oznámení o zahájení řízení, zakládá legitimní očekávání, jak se doručují ty písemnosti, které jsou podle stavebního zákona určené všem účastníkům řízení.

Dřívější doručení odvolatelům prostřednictvím datové schránky by nevedlo k urychlení, neboť právní moc napadeného rozhodnutí ve spojení s tímto rozhodnutím ministerstva závisí na oznámení tohoto rozhodnutí **všem hlavním účastníkům** podle § 27 odst. 1 správního (srov. § 91 odst. 1 správního řádu), kterým se doručuje veřejnou vyhláškou, tj. tento způsob doručování není v rozporu s principem liniového zákona urychlit projednávání.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí odvolacího správního orgánu se podle § 91 odst. 1 správního řádu nelze dále odvolat (podat rozklad).

Ing. Petr Vůjtěch
ředitel
Odbor infrastruktury

Toto **rozhodnutí** musí být **vyvěšeno po dobu 15 dnů na úředních deskách** Ministerstva dopravy a Úřadů městských částí Praha 2, Praha 4, Praha 5 a Praha 10 a **také zveřejněno způsobem umožňujícím dálkový přístup. Patnáctým dnem po vyvěšení se rozhodnutí považuje za doručené**, byla-li v této lhůtě splněna i povinnost zveřejnit ho způsobem umožňujícím dálkový přístup.

Dnem vyvěšení je den vyvěšení na úřední desce Ministerstva dopravy, tj. právní účinky má doručení veřejnou vyhláškou na úřední desce Ministerstva dopravy.

Vyvěšeno dne:

Sejmuto dne:

Rozdělovník:

Jednotlivě prostřednictvím veřejné datové sítě do datové schránky žadatele a obcí, na jejímž území má být záměr uskutečněn:

1. SUDOP PRAHA a. s., Olšanská 2643/1a, 13000 Praha, IDDS: nd9sqfy (*zastupující žadatelku*)
2. hlavní město Praha, Mariánské náměstí 2/2, 110 00 Praha, IDDS: c2zmahu
3. městská část Praha 2, náměstí Míru 600/20, 12000 Praha, IDDS: y7yb44i
4. městská část Praha 4, Antala Staška 2059/80b, 14000 Praha, IDDS: ergbrf7
5. městská část Praha 5, náměstí 14. října 1381/4, 15000 Praha, IDDS: yctbyzq
6. městská část Praha 10, Vinohradská 3218/169, 10000 Praha, IDDS: irnb7wg

Veřejnou vyhláškou:

K vyvěšení na úřední desce – se žádostí o **bezodkladné vyvěšení** na úřední desce včetně zveřejnění umožňujícího dálkový přístup, a to po dobu **nejméně 15 dnů a dále o vrácení této písemnosti ministerstvu s vyznačením data vyvěšení a sejmutí.**

7. Úřad městské části Praha 2, náměstí Míru 600/20, 12000 Praha, IDDS: y7yb44i
8. Úřad městské části Praha 4, Antala Staška 2059/80b, 14000 Praha, IDDS: ergbrf7
9. Úřad městské části Praha 5, náměstí 14. října 1381/4, 15000 Praha, IDDS: yctbyzq
10. Úřad městské části Praha 10, Vinohradská 3218/169, 10000 Praha, IDDS: irnb7wg

Účastníci řízení podle § 85 odst. 2 písm. a) stavebního zákona (duplicitně nejsou uvedeni ti, jimž se doručuje jednotlivě):

11. Adamová Štěpánka, náměstí Junkových 2870/3, 15500 Praha
12. Akhundova Sevil, Na Děkaně 2109/1, 12800 Praha
13. Arelion Czech Republic a. s., K Červenému dvoru 3269/25a, 130 00 Praha
14. Aristo Investment, s. r. o., 28. pluku 905/28, 10000 Praha
15. Artesa, spořitelní družstvo, Škrétova 490/12, 12000 Praha
16. Bašus Daniel, Jaromírova 663/42, 12800 Praha
17. Bašusová Jana Bc., Jaromírova 663/42, 12800 Praha
18. Bentley Petra Mgr., Jaromírova 663/42, 12800 Praha
19. Blažek & Blažek s. r. o., U Zámeckého parku 835, 43601 Litvínov
20. Cao Thanh Nhan, Jaromírova 663/42, 12800 Praha
21. Cechlová Komárková Jitka, č. p. 383, 25169 Velké Popovice
22. CETIN a. s., Českomoravská 2510/19, 19000 Praha
23. CR-City a. s., Na Florenci 2116/15, 11000 Praha
24. CS ESTATE s. r. o., Na Děkaně 2109/1, 12800 Praha
25. ČD - Telematika a. s., Pernerova 2819/2a, 13000 Praha
26. Česká spořitelna, a. s., Olbrachtova 1929/62, 14000 Praha
27. České dráhy, a. s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 11000 Praha

28. ČEZ ICT Services, a. s., Duhová 1531/3, 14000 Praha
29. ČR - Ministerstvo vnitra, Nad štolou 936/3, 17000 Praha
30. ČS NHQ, s.r.o., Olbrachtova 1929/62, 14000 Praha
31. Čumpelík Tomáš Mgr., Velké Kunratické 1310/10, 14800 Praha
32. Čuprova Elena, Jaromírova 179/58, 12800 Praha
33. Dejmal Josef, Jaromírova 176/52, 12800 Praha
34. Dejmalová Simona, Vřesová 2306/9, 25101 Říčany
35. Divák Tomáš Ing., Na Děkance 2109/1, Nové Město, 12800 Praha
36. Dohnalová Vlasta, Jaromírova 663/42, 12800 Praha
37. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, Sokolovská 42/217, 19000 Praha
38. Dušková Markéta, Jaromírova 176/52, 12800 Praha
39. Fanthorpe Iain James, Na Děkance 2109/1, Nové Město, 12800 Praha
40. Fast Communication s. r. o., Ke klubovně 1650/9, 15500 Praha
41. Formandl George, Na Děkance 2109/1, Nové Město, 12800 Praha
42. Formandl Lucie, Šťastného 1537/18, Kunratice, 14800 Praha
43. Hánová Simona, Na Děkance 2109/1, Nové Město, 12800 Praha
44. Herman Jiří, Jaromírova 663/42, 12800 Praha
45. Hermitage Holdings a. s., Svobodova 1961/1, 12800 Praha
46. Herrmann Martin Friedrich, Pod rozvodnou 242, 14900 Praha
47. Herrmannová Tereza Ing., Pod rozvodnou 242, 14900 Praha
48. Hlavová Jana, Tolstého 473/30, 61600 Brno
49. Hložek Karel, Jaromírova 789/2, 12800 Praha
50. Hypos, spol. s r. o., Fričova 2, 12000 Praha
51. Churchill Square s. r. o., Václavské náměstí 806/62, 110 00 Praha (dříve IČ 064 42 218, nyní 09470514)
52. Idolo, a. s., Žitná 669/1, 11000 Praha
53. Jasanová Helena, Jaromírova 663/42, 12800 Praha
54. Jirglová Olga, Jaromírova 663/42, 12800 Praha
55. Jíru Jiří, Jaromírova 576/34, 12800 Praha
56. JS Plan s. r. o., U Košíku 1423/7, 10200 Praha
57. Kaltounková Hana, Jaromírova 87/28, 12800 Praha
58. Kovářová Ivanka, Jaromírova 789/2, 12800 Praha
59. Krasikov Denis, Yasenevaya 8-1-33, Moskva, Rusko
60. Krasikova Tatiana, Marshala Tuhachevskogo 16-2-94, Moskva, Rusko
61. Kubrichtová Ivana, Křesomyslova 543/13, 14000 Praha
62. Kunst Petr, Bělehradská 1908/36, 12000 Praha
63. Kvoriak Pavel, Dačického 1226/10, 14000 Praha
64. LE CYGNE SPORTIF GROUPE a. s., Závišova 66/13, 14000 Praha
65. LTM Immo, a. s., Revoluční 1082/8, 11000 Praha
66. Lumírova realitní s. r. o., Lumírova 525/1, 12800 Praha
67. Mareček Jiří Mgr., Jaromírova 663/42, 12800 Praha

68. MOLEPO, s. r. o., náměstí Republiky 1079/1a, 11000 Praha
69. Mrhač Michal, Dandova 2619/13, 19300 Praha
70. Mrňáková Hana, Kolmá 492, 54303 Vrchlabí
71. Národní divadlo, s. p. o., Ostrovní 1, 112 30 Praha
72. NET4GAS, s. r. o., Na Hřebenech II 1718/8, 14021 Praha
73. Netcore services s. r. o., Merhoutova 1400/4, 148 00 Praha
74. Nortl Invest, s. r. o., Křesomyslova 248/5, 14000 Praha
75. O2 Czech Republic a. s., Za Brumlovkou 266/2, 14022 Praha
76. Olmerová Věra, Jaromírova 87/28, 12800 Praha
77. Pallas Antonín, Vladimírova 233/12, 14000 Praha
78. Pauš Radek MUDr., č. p. 484, 39403 Horní Cerekev
79. Paušová Radka MUDr., č. p. 484, 39403 Horní Cerekev
80. Pecháček Jiří Ing., Pražská 977, 25082 Úvaly
81. Penzión Nusle - Údolí, spol. s r. o., Jaromírova 789/2, Nusle, 12800 Praha
82. Peryshkina Elena Nikolaevna, Bulatnikovskaja 4, korpus 1 apt. 28, Moskva, Rusko
83. Pítrová Julie JUDr., Kudeříkové 1103/11a, 14800 Praha
84. Pod Bělkou, a. s., Čiklova 1706/13a, 12800 Praha
85. Pražská plynárenská Distribuce, a. s., člen koncernu Pražská plynárenská, a. s., U plynárny 500/44, 14000 Praha
86. Pražská plynárenská, a. s., Národní 37/38, 11000 Praha
87. Pražská vodohospodářská společnost a. s., Evropská 866/67, 160 00 Praha
88. PREdistribuce, a. s., Svornosti 3199/19a, 15000 Praha
89. Quantcom, a. s., Křižíkova 237/36a, 18600 Praha
90. Raiffeisenbank a. s., Hvězdova 1716/2b, 14000 Praha
91. Reich Šimon MUDr., Jaromírova 663/42, 12800 Praha
92. Reichová Michaela Ing., Jaromírova 663/42, 12800 Praha
93. Rejzek Jan Ing., Jaromírova 789/2, 12800 Praha
94. Richter Pavel, Křesomyslova 543/13, 14000 Praha
95. Richter Zdeněk, Křesomyslova 543/13, 14000 Praha
96. Richterová Anna, Křesomyslova 543/13, 14000 Praha
97. Rozsypal Tomáš Ing., Čápkova 25/18, 60200 Brno
98. Rozsypalová Alena Ing., Čápkova 25/18, 60200 Brno
99. Řeháková Milena JUDr. LL.M., MBA, Na Děkance 2109/1, 12800 Praha
100. Sajdl Luboš, Antala Staška 1028/69, 14000 Praha
101. SITEL, spol. s r. o., Baarova 957/15, 14000 Praha
102. Smíchov Station Development, a. s., U Sluncové 666/12a, 18600 Praha
103. SONATINA GROUP s. r. o., Jaromírova 663/42, 12800 Praha
104. Stavební bytové družstvo STAVBAŘ, družstvo, Křesomyslova 229/3, 14000 Praha
105. Sys-DataCom s. r. o., Procházkova 634/9, 147 00 Praha
106. Szabó Arpád MUDr. PhD., K Šedivce 966, 16400 Praha
107. Šeda Luděk, Jaromírova 1036/38, 12800 Praha

108. Šlapák Milan Ing., Na Děkanec 2109/1, 12800 Praha
109. Šlapáková Naděžda, Na Děkanec 2109/1a, 12800 Praha
110. Šlemr Oldřich Ing., Hradčanské náměstí 67/8, 11800 Praha
111. Štěpanovský Jiří, Masarykova 427, 25169 Velké Popovice
112. Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a. s., Veletržní 1623/24, 170 00 Praha
113. Technologie hlavního města Prahy, a. s., Dělnická 213/12, 170 00 Praha
114. Telco Pro Services, a. s., Duhová 1531/3, 14000 Praha
115. Telia Carrier Czech Republic a. s., K Červenému dvoru 3269/25a, 13000 Praha
116. T-Mobile Czech Republic a. s., Tomíčková 2144/1, 14800 Praha
117. Truhlář Martin, Strmá 135, 25229 Dobřichovice
118. Trunc Vladimír, Hybešova 550/11, 18600 Praha
119. Tyszyk Vít, Molákova 599/6, 18600 Praha
120. Uglajová Irena, Nad Stadionem 344, 26701 Králův Dvůr
121. Uxa Lukáš, Elišky Krásnohorské 123/10, 11000 Praha
122. Vaněk František, Jaromírova 663/42, 12800 Praha
123. Vejnarová Blanka, Jaromírova 663/42, 12800 Praha
124. Velková Kateřina Mgr., Ovčí hájek 2347/54, 15800 Praha
125. Vincent Helena, Na Děkanec 2109/1, 12800 Praha
126. Vincent Romain Gérard Hervé, Na Srážku 2071/10, 14300 Praha
127. Vlčková Milada, Pod Zemankou 273/21, 14700 Praha
128. Vodafone Czech Republic a. s., náměstí Junkových 2808/2, 15500 Praha
129. Vyšehrad Residence s. r. o., Na příkopě 859/22, 11000 Praha
130. Závišova Real Estate, s. r. o., Závišova 502/5, 14000 Praha
131. Zbranková Renáta Mgr., Bašteckého 2554/5, 15500 Praha
132. Zikmunda Josef Ing., Jaroslava Foglara 1321, 58401 Ledec nad Sázavou
133. Zoulek Milan, Jakutská 1195/1, 10000 Praha
134. Zoulek Petr, K Lesu 61, 25267 Tuchoměřice

Účastníci řízení podle § 85 odst. 2 písm. b) stavebního zákona identifikovaní označením pozemků a staveb evidovaných v katastru nemovitostí dotčených vlivem záměru:

135. v katastrálním území **Nusle**

parc. č.: 1, 4, 9/1, 9/3, 10/1, 10/11, 11/1, 12/1, 12/5, 15, 30/1, 30/2, 35/6, 37, 38/2, 39, 40, 41, 42, 43, 48, 103/1, 104, 123/1, 125, 126, 338, 362, 1154, 1180, 1182, 1185/2, 1187, 1192, 1195, 1196, 1197, 1198, 1199, 1200, 1201, 1202, 1206, 1209, 1210, 1211, 1212, 1213, 1217, 1218/1, 1218/4, 1236, 1237, 1241, 1246, 1247, 1248, 1249/1, 1249/2, 1252, 1253, 1254, 1256, 1257, 1258, 1259, 1260, 1262, 1263, 1264, 1265, 1266, 1267, 1268, 1270, 1272, 1273, 1274, 1276, 1277, 1278, 1280, 1281, 1282, 1283, 1284, 1286, 1288, 1289, 1290, 1291, 1292, 1293, 1294, 1295, 1296, 1297, 1298, 1299, 1300, 1301, 1302/1, 1302/2, 1303/2, 1303/3, 1322, 1323, 1324, 1325, 1326, 1327, 1328, 1329, 1330, 1331, 1332, 1333/1, 1334, 1335, 1389, 1390, 1392, 1393, 1407, 1409, 1411, 1413, 1415, 1417, 1419, 1422, 1423, 1424, 1425, 1426, 1427, 1428, 1429, 1430, 1437/1, 1437/2, 1437/3, 1437/4, 1437/5, 1437/6, 1437/7, 1437/15, 1448, 1449, 1450, 1452, 1490, 1495, 2957, 2959, 2960/1, 2960/3, 2962, 3021/1, 3021/2, 3026/1, 3026/2, 3042/1, 3042/8, 3042/9, 3043, 3047/2, 3048, 3050, 3052/2, 3053, 3058, 3059, 3064/5, 3064/6, 3068/1, 3068/2, 3068/3, 3071, 3189, 3190, 3191/5, 3193, 3203, 2958/5

136. v katastrálním území **Nové Město**
 parc. č.: 1388/1, 1388/2, 1391/8, 1392/1, 1393/1, 1410/1, 1410/22, 2314, 2427/1, 2445/1, 2451/3, 2461, 2531, 2462/1
137. v katastrálním území **Smíchov**
 parc. č.: 552, 560/1, 561, 565, 4984/1, 4988, 4990/1, 5006/6, 5006/7, 5018/4, 5018/5, 5018/12, 5018/15, 5018/28, 5018/32, 5019/1, 5019/93, 5030/1, 5030/14, 5030/16, 5030/20, 5030/21, 5030/23, 5030/27, 5030/30, 5042/1, 5080/1, 5080/5, 5093/4, 5093/12, 5093/20
138. v katastrálním území **Vršovice**
 parc. č.: 2489, 2490, 2510, 2502/4, 2502/29, 2502/57, 2502/58, 2502/63, 2502/64, 2502/65, 2502/66, 2502/67, 2501/2, 2501/3, 2487/1, 2487/2, 2525/1, 2528
139. v katastrálním území **Vinohrady**
 parc. č.: 4394/6, 4394/12, 4394/14, 4394/35, 4394/38, 4394/41, 4394/43, 4394/46, 4394/55, 4394/57, 4394/58, 4399/4, 4399/5, 4399/6, 4399/7, 4399/8, 4399/9, 4399/10, 4399/11, 4399/12, 4399/13, 4399/14, 4399/15, 4399/16, 4399/17, 4399/24, 4399/26, 1136, 1137, 1138, 1139, 1151, 1152, 1153, 1155, 1156, 1160, 1161, 1178, 1226, 2235, 2246, 4110, 4190, 4191, 4208, 4413, 4405, 4398, 4395, 4391, 4386, 4229, 970, 971, 961, 964, 960/2, 959, 4401/2, 4401/4, 4401/5, 4401/6, 4401/8, 4404/2, 4404/3, 4406/1, 4372/2, 4372/12, 4372/33, 4372/34, 1026/6, 1163/1, 1191/1, 2244/2, 2244/3, 4352/1, 4354/5, 4230/13, 4230/14, 4202/1, 4202/2, 2251/1
140. v katastrálním území **Vyšehrad**
 parc. č.: 4, 5, 6, 8, 221, 222/2, 223, 224, 225, 227, 228/1, 228/3, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236/1, 236/2, 237, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 253, 254, 256/1, 256/4, 257, 261, 264/1, 264/2, 264/3, 264/4, 267/1, 267/2, 267/3, 267/4, 267/5, 269, 279/1, 284/4, 285/2, 286

Jednotlivě dotčeným orgánům a dalším správním orgánům:

141. Drážní úřad, IDDS: 5mjaatd
142. Hasičský záchranný sbor hlavního města Prahy, IDDS: jm9aa6j
143. Krajské ředitelství policie hlavního města Prahy, IDDS: rkiai5y
144. Ministerstvo zdravotnictví, odbor ochrany veřejného zdraví, IDDS: pv8aaxd
145. Hygienická stanice hlavního města Prahy, IDDS: zpqai2i
146. Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, IDDS: 9gsaax4
147. Dopravní a energetický stavební úřad, odbor staveb drah, IDDS: 7mnrnuu
148. Magistrát hlavního města Prahy, IDDS: 48ia97h
- odbor bezpečnosti
 - odbor ochrany prostředí
 - odbor památkové péče
 - odbor územního rozvoje
 - odbor pozemních komunikací a drah
149. Úřad městské části Praha 2, IDDS: y7yb44i
150. Úřad městské části Praha 4, IDDS: ergbrf7
151. Úřad městské části Praha 5, IDDS: yctbyzq
152. Úřad městské části Praha 10, IDDS: irnb7wg
153. Státní plavební správa, IDDS: pwzaih7
154. Ministerstvo obrany, IDDS: hjyaavk

Dále obdrží:

155. Magistrát hlavního města Prahy, Mariánské náměstí 2/2, 110 00 Praha, **IDDS: 48ia97h + následně se spisem a dokumentací**