



Č. j./Sp. zn./Typ

MD-28782/2024-910/37
MD/28782/2024/910

Vyřizuje/Útvar/Telefon

Mgr. Filip Danko, 910
+420 2251 31451

Datum

Praha
04.07.2025

VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA

Magistrát hlavního města Prahy, odbor stavebního řádu, rozhodnutím č. j. MHMP 2570226/2023 ze dne 29.12.2023 k žádosti Správy železnic, státní organizace,

schválil záměr označený jako „**Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice, I. stavba**“ na pozemcích v katastrálních územích Hloubětín, Hrdlořezy, Kyje, Libeň, Malešice a Vysočany; stanovil druh a účel umísťované stavby, umístění a prostorové řešení stavby, popsal stavební objekty a vyjmenoval provozní soubory (technologickou část) (výrok I.)

povolil kácení dřevin rostoucích mimo les a stanovil podmínky pro kácení (výrok II.)

povolil výjimku ze zákazů u zvláště chráněného druhu živočicha bobra evropského a stanovil podmínky výjimky (výrok III.)

stanovil podmínky pro ochranu území, projektovou a realizační přípravu stavby (výrok IV.)

vymezil území dotčené vlivy stavby (výrok V.)

stanovil platnost územního rozhodnutí na dobu pěti let ode dne nabytí právní moci (výrok VI.).

Proti tomuto rozhodnutí podaly odvolání tyto fyzické a právnické osoby:

1. **Ondřej Koloušek**, Za Mosty 388/30, 19000 Praha
2. **Ing. Luboš Rybníček**, Pod hloubětínskou zastávkou 351/11, 19000 Praha
3. **Mgr. Daniel Machek**, Jilmová 1435/5, 13000 Praha (právní nástupce původní odvolatelky Andrey Karabudak Machkové, Jilmová 1435/5, 130 00 Praha)
4. **Ing. Jana Machková**, Jilmová 1435/5, 13000 Praha (právní nástupce původní odvolatelky Andrey Karabudak Machkové, Jilmová 1435/5, 130 00 Praha)
5. **MgA. Petr Zuska**, Makedonská 617/10, 190 00 Praha
6. **Ivetta Hlubůčková**, Pod hloubětínskou zastávkou 101/3, 19000 Praha
7. **Bohumila Hlubůčková**, Pod hloubětínskou zastávkou 101/3, 19000 Praha
8. **Jan Vít**, Pod hloubětínskou zastávkou 189/14, 190 00 Praha
9. **Mgr. Henrieta Vítová**, Pod hloubětínskou zastávkou 189/14, 190 00 Praha
10. **Ing. Lenka Brutovská**, U staré tvrze 284/7, 196 00 Praha
11. **Gabriela Drábková**, Pod hloubětínskou zastávkou 361/2, 190 00 Praha

12. **Pavel Drábek**, Pod hloubětínskou zastávkou 361/2, 190 00 Praha
13. **Ing. Libor Schwab**, Zárybská 664/22, 190 00 Praha
14. **Michal Všetečka**, Na Balkáně 2532/82, 130 00 Praha
15. **Hrdlořezská zvonička, spolek**, Pod hloubětínskou zastávkou 188/24, 190 00 Praha
16. **Tereza Kahovcová**, Třešňová 1048/15a, 190 00 Praha
17. **Zuzana Olsen**, U Císařské cesty 226, 103 00 Praha
18. **Miroslava Grée**, Pod hloubětínskou zastávkou 349/15, 190 00 Praha
19. **Elizabeth Zaltsman**, Učňovská 407/25, 190 00 Praha
20. **Mgr. Kateřina Dedková**, U Tvrze 667/40, Praha
21. **Jan Daněk**, Haštalská 754, 110 00 Praha
22. **Ing. Vojtěch Šimek, MIM**, Mezilehlá 404/6, 190 00 Praha
23. **Ing. Jakub Glogar**, Za Mosty 401/35, 190 00 Praha
24. **Lucie Glogarová**, Kubíkova 1180/9, 18200 Praha
25. **Ondřej Kurz**, Horní Hrdlořezská 45/8, 19000 Praha
26. **František Kahovec**, Pod hloubětínskou zastávkou 356/20, 19000 Praha
27. **Monika Domincová**, Nepelova 952/6, 19000 Praha
28. **Mgr. Tomáš Hříbek**, Ovocná 2406/28, Předměstí, 74601 Opava (původně Nademlejnská 1069/24, 198 00 Praha)
29. **Jitka Brichtová**, Vokáčova 1183/2, 14000 Praha
30. **Jiří Votruba**, Na vápence 1914/21, 13000 Praha
31. **Jakub Horn**, Pod hloubětínskou zastávkou 188/24, 19000 Praha
32. **Petr Hejný**, Janderova 283/26, 108 00 Praha
33. **Jitka Vlašánková**, Janderova 283/26, 108 00 Praha
34. **Lubomír Hůla**, Pod hloubětínskou zastávkou 354/5, 190 00 Praha
35. **Milada Hůlová**, Podhorská 92/11, 1500 Praha
36. **Res Rotem s. r. o.**, Ocelářská 2457/7, 19000 Praha
37. **Res Anna s. r. o.**, Ocelářská 2457/7, 19000 Praha
38. **Markéta Příbylová**, Odlehlá 617/14, 19000 Praha
39. **Michal Doležal**, Odlehlá 617/14, 19000 Praha
40. **Andrea Halamová**, Pod hloubětínskou zastávkou 360/1, 190 00 Praha
41. **Ing. Hana Jungbauerová**, Pod Smetankou 76/10, 190 00 Praha
42. **Eva Richterová**, Křemenáčová 195, 104 00 Praha
43. **Ing. Lenka Nitschová**, Pod hloubětínskou zastávkou 356/20, 190 00 Praha
44. **Lenka Kahovcová**, Pod hloubětínskou zastávkou 356/20, 190 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“) v souladu s ustanovením § 68 odst. 2 správního řádu označuje účastníky řízení, na které se toto rozhodnutí vztahuje (§ 27 odst. 1 správního řádu), samostatně v rozdělovníku tohoto rozhodnutí, který pro tento účel tvoří nedílnou část jeho výrokové části, a rozhodlo takto:

I.

Podle § 92 odst. 1 správního řádu **se** jako nepřipustná **zamítají** odvolání, která podali:

- **MgA. Petr Zuska**, nar. 09.08.1968, Makedonská 617/10, 190 00 Praha
- **Tereza Kahovcová**, nar. 16.12.1980, Třešňová 1048/15a, 190 00 Praha
- **Zuzana Olsen**, nar. 04.01.1978, U Císařské cesty 226, 103 00 Praha
- **Jan Daněk**, nar. 10.06.1954, Haštalská 754, 110 00 Praha
- **Monika Domincová**, nar. 31.08.1975, Nepelova 952/6, 19000 Praha
- **Markéta Příbylová**, nar. 16.05.1965, Odlehlá 617/14, 19000 Praha
- **Michal Doležal**, nar. 26.09.1954, Odlehlá 617/14, 19000 Praha.

Tito odvolatelé jsou zároveň jedinými účastníky řízení o nepřipustných odvoláních podle § 27 odst. 1 správního řádu.

II.

Podle § 92 odst. 1 správního řádu **se** jako opožděná **zamítají** odvolání, která podaly:

- **Res Rotem s. r. o.**, IČ 28452143, Ocelářská 2457/7, 19000 Praha
- **Res Anna s. r. o.**, IČ 28452101, Ocelářská 2457/7, 19000 Praha

Tyto odvolatelky jsou zároveň jedinými účastníky řízení o opožděných odvoláních podle § 27 odst. 1 správního řádu.

III.

A.

Podle § 90 odst. 1 písm. c) správního řádu **se** rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy, odboru stavebního řádu, č. j. MHMP 2570226/2023 ze dne 29.12.2023 **mění** ve výrokové části takto:

1. Ve výroku I., části „Stavební objekty“ **se** za slova „**Železniční svršek a spodek**“ před popis jednotlivých stavebních objektů **vkládá** text ve znění:

Obsah: V hlavních kolejích je navržen nový svršek z kolejnic tvaru 60 E2 s pružným bezpodkladnicovým upevněním na betonových pražcích s hmotností vyšší než 300 kg.

Ve všech kolejích s výjimkou kusé koleje A a napojení do traťové koleje směr Praha-Malešice jsou navrženy kolejnice tvaru 60 E2 na betonových pražcích s min. hmotností 300 kg, s pružným bezpodkladnicovým upevněním, rozdělení pražců „u“; v koleji A kolejnice tvaru 60 E1 na betonových pražcích SB8P s tuhým podkladnicovým upevněním.

V celém rozsahu navržených úprav kolejí v ŽST Praha-Libeň je navrženo zřízení bezstykové koleje. Jedná se o koleje č. 6, 8, 91, 92 a 93 včetně výhybek a kolejových spojek a kusé koleje A.

2. Výrok II. bod 1. nově zní:

Na podkladě závazného stanoviska Úřadu městské části Praha 9, odboru životního prostředí, č. j. MCP09/127401/2020 ze dne 24.08.2020, ve znění revizního závazného stanoviska Magistrátu hlavního města Prahy, odboru ochrany prostředí, č. j. MHMP 1914471/2024 ze dne 04.11.2024, stavební úřad podle § 8 odst. 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění účinném do 31.12.2023, **vydává**

povolení kácení dřevin

v počtu 90 kusů stromů a 46 zapojených porostů o celkové ploše 15.406 m² dle níže uvedené tabulky na pozemcích (číslováno podle dendrologického průzkumu Ing. Vojtěcha Kosa, 08/2024) v k. ú. Vysočany, nebo Hloubětín (v tabulce jen V, nebo H):

poř. č.	druhé jméno česky	druhé jméno vědecky	počet [ks]	plocha [m ²]	obvod [cm]	parc. č.
16	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>		158		2116/2 V
20	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>		103		2116/2 V

poř. č.	druhé jméno česky	druhé jméno vědecky	počet [ks]	plocha [m ²]	obvod [cm]	parc. č.
21	topol černý	<i>Populus nigra</i>		293		2116/2 V
	vrba jíva	<i>Salix caprea</i>				
	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>				
	bez černý	<i>Sambucus nigra</i>				
24	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>		210		2116/2 V
27	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>		25		2116/2 V
28	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>		220		2116/2 V
29	trnovník akát	<i>Robinia psudoacacia</i>		270		
	vrba jíva	<i>Salix caprea</i>				
30a	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>	1		100	2116/2 V
30b	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>	1		105	2116/2 V
31	vrba jíva	<i>Salix caprea</i>	1		100	2116/2 V
31a	bez černý	<i>Sambucus nigra</i>		131		2116/2 V
	líška obecná	<i>Corylus avellana</i>				
	zimolez	<i>Lonicera sp.</i>				
32	vrba jíva	<i>Salix caprea</i>	1		90	2116/2 V
33	vrba jíva	<i>Salix caprea</i>		40		2116/2 V
34	třešeň ptačí	<i>Prunus avium</i>	1		89 (vícekmen)	1712 H
35	jírovec maďal	<i>Aesculus hippocastanum</i>	1		200	1714 H
36	jírovec maďal	<i>Aesculus hippocastanum</i>	1		120	1714 H
37	jírovec maďal	<i>Aesculus hippocastanum</i>	1		120	1714 H
38	jírovec maďal	<i>Aesculus hippocastanum</i>	1		180	1714 H
39	jírovec maďal	<i>Aesculus hippocastanum</i>	1		130	1714 H
40	jírovec maďal	<i>Aesculus hippocastanum</i>	1		190	1714 H
41	jírovec maďal	<i>Aesculus hippocastanum</i>	1		130	1714 H
42	jírovec maďal	<i>Aesculus hippocastanum</i>	1		160	1714 H
43	jírovec maďal	<i>Aesculus hippocastanum</i>	1		180	1714 H
44	jírovec maďal	<i>Aesculus hippocastanum</i>	1		210	1714 H
45	jírovec maďal	<i>Aesculus hippocastanum</i>	1		150	1714 H

poř. č.	druhé jméno česky	druhé jméno vědecky	počet [ks]	plocha [m ²]	obvod [cm]	parc. č.
46	jírovec maďal	<i>Aesculus hippocastanum</i>	1		200	1714 H
47	jírovec maďal	<i>Aesculus hippocastanum</i>	1		150	1714 H
48	jírovec maďal	<i>Aesculus hippocastanum</i>	1		180	1714 H
49	jírovec maďal	<i>Aesculus hippocastanum</i>	1		210	1714 H
50	jírovec maďal	<i>Aesculus hippocastanum</i>	1		200	1714 H
52	třešeň ptačí	<i>Prunus avium</i>		250		2618/4 H
	vrba jíva	<i>Salix caprea</i>				
	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>				
	bez černý	<i>Sambucus nigra</i>				
52a	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>	1		113 (vícekmen)	2618/4 H
53	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>	1		85	2618/4 H
54	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>	1		85	2618/4 H
55	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>	1		85	2618/4 H
56	bez černý	<i>Sambucus nigra</i>		57		2618/6 H
	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>				
	třešeň ptačí	<i>Prunus avium</i>				
56a	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>	1		80	2618/6 H
56b	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>	1		80	2618/6 H
56c	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>	1		80	2618/6 H
56d	třešeň ptačí	<i>Prunus avium</i>	1		105	2618/4 H
56e	třešeň ptačí	<i>Prunus avium</i>	1		110	2618/4 H
57	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>		401		2618/6 H
58	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>		310		1768/1 H
	bez černý	<i>Sambucus nigra</i>				
	slivoň	<i>Prunus sp.</i>				

poř. č.	druhé jméno česky	druhé jméno vědecky	počet [ks]	plocha [m ²]	obvod [cm]	parc. č.
	jasan zteplilý	<i>Fraxinus excelsior</i>				
	třešeň ptačí	<i>Prunus avium</i>				
65	pajasan žlaznatý	<i>Ailanthus altissima</i>	1		90	2618/6 H
66	pajasan žlaznatý	<i>Ailanthus altissima</i>	1		90	2618/6 H
67	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>	1		110	1768/1 H
68	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>	1		87	1768/1 H
69	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>	1		90	1768/1 H
70	jasan zteplilý	<i>Fraxinus excelsior</i>	1		110	1768/1 H
71	jasan zteplilý	<i>Fraxinus excelsior</i>	1		110	1768/1 H
72	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>	1		110	1768/1 H
76	líška obecná	<i>Corylus avellana</i>		44		1768/1 H
	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>				
	třešeň ptačí	<i>Prunus avium</i>				
76b	topol černý	<i>Populus nigra</i>	1		113	1768/3 H
76c	topol černý	<i>Populus nigra</i>	1		183	1768/2 H
76d	topol černý	<i>Populus nigra</i>	1		133	1768/3 H
79	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>		284		2618/5 H
80	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>		148		2618/5 H
81	jasan zteplilý	<i>Fraxinus excelsior</i>	1		160	2526/1 H
89	jasan zteplilý	<i>Fraxinus excelsior</i>		90		2618/1 H
	třešeň ptačí	<i>Prunus avium</i>				
	bez černý	<i>Sambucus nigra</i>				
	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>				
90	bez černý	<i>Sambucus nigra</i>		254		2618/1 H
	jasan zteplilý	<i>Fraxinus excelsior</i>				

poř. č.	druhé jméno česky	druhé jméno vědecky	počet [ks]	plocha [m ²]	obvod [cm]	parc. č.
	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>				
	javor mlč	<i>Acer platanoides</i>				
	třešeň ptačí	<i>Prunus avium</i>				
	ořešák černý	<i>Juglans nigra</i>				
	dub červený	<i>Quercus rubra</i>				
96	slivoň	<i>Prunus sp.</i>		225		2618/1 H
	třešeň ptačí	<i>Prunus avium</i>				
	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>				
	javor klen	<i>Acer pseudoplatanus</i>				
	šeřík obecný	<i>Syringa vulgaris</i>				
97	šeřík obecný	<i>Syringa vulgaris</i>		210		2618/1 H
	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>				
97a	třešeň ptačí	<i>Prunus avium</i>	1		180	2618/1 H
97b	třešeň ptačí	<i>Prunus avium</i>	1		158	2618/1 H
98	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>		109		2618/1 H
	jasan ztepilý	<i>Fraxinus excelsior</i>				
99	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>		125		2618/1 H
100	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>		20		2618/1 H
100a	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>		45		2618/1 H
100c	javor mlč	<i>Acer platanoides</i>		50		2618/1 H
	javor klen	<i>Acer pseudoplatanus</i>				
101	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>		145		2618/1 H
101a	lípa srdčitá	<i>Tilia cordata</i>	1		91	2618/1 H
102a	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>	1		180	2618/1 H
102b	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>	1		220	2618/1 H

poř. č.	druhé jméno český	druhé jméno vědecky	počet [ks]	plocha [m²]	obvod [cm]	parc. č.
102	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>		130		2618/1 H
103	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>		103		2618/1 H
103a	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>	1		90	2618/1 H
103b	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>	1		90	2618/1 H
103c	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>	1		85	2618/1 H
103d	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>	1		80	2618/1 H
104	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>		205		2618/1 H
105	ořešák černý	<i>Juglans nigra</i>		238		2618/1 H
	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>				
106	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>		102		2618/1 H
107	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>		90		2622/1 H
	jasan zteplilý	<i>Fraxinus excelsior</i>				
	dub letní	<i>Quercus robur</i>				
108	bříza bělokorá	<i>Betula pendula</i>		95		2622/1 H
	ořešák černý	<i>Juglans nigra</i>				
	jasan zteplilý	<i>Fraxinus excelsior</i>				
109	jasan zteplilý	<i>Fraxinus excelsior</i>		139		2618/1 H
	javor mléč	<i>Acer platanooides</i>				
	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>				
110	bez černý	<i>Sambucus nigra</i>		72		2618/1 H
	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>				
111	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>	4		130	2618/1 H
	javor mléč	<i>Acer platanooides</i>	6		80	
112	habr obecný	<i>Carpinus betulus</i>		2141		2618/1 H
	bříza bělokorá	<i>Betula pendula</i>				

poř. č.	druhé jméno česky	druhé jméno vědecky	počet [ks]	plocha [m ²]	obvod [cm]	parc. č.
	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>				
	třešeň ptačí	<i>Prunus avium</i>				
112a	třešeň ptačí	<i>Prunus avium</i>	1		250	2618/1 H
112b	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>	1		85	2618/1 H
112c	třešeň ptačí	<i>Prunus avium</i>	1		180	2618/1 H
112d	třešeň ptačí	<i>Prunus avium</i>	2		120	2618/1 H
112e	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>	1		139	2618/1 H
112f	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>	1		125	2618/1 H
112g	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>	1		150	2618/1 H
112h	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>	2		160	2618/1 H
112i	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>	1		90	2618/1 H
112j	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>	1		110	2618/1 H
113	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>		3675		2618/1 H
	bez černý	<i>Sambucus nigra</i>				
	třešeň ptačí	<i>Prunus avium</i>				
	ořešák černý	<i>Juglans nigra</i>				
	vrba jíva	<i>Salix caprea</i>				
	dub letní	<i>Quercus robur</i>				
	bříza bělokorá	<i>Betula pendula</i>				
113a	třešeň ptačí	<i>Prunus avium</i>	1		85	2618/1 H
113b	bříza bělokorá	<i>Betula pendula</i>	1		120	2618/1 H
113c	jasan ztepilý	<i>Fraxinus excelsior</i>	5		80	2618/1 H
113d	bříza bělokorá	<i>Betula pendula</i>	1		105	2618/1 H
113e	třešeň ptačí	<i>Prunus avium</i>	3		80	2618/1 H
113f	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>	1		220	2618/1 H

poř. č.	druhové jméno česky	druhové jméno vědecky	počet [ks]	plocha [m ²]	obvod [cm]	parc. č.
114	jabloň	<i>Malus sp.</i>		612		2618/1 H
	jasan zteplilý	<i>Fraxinus excelsior</i>				
	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>				
	třešeň ptačí	<i>Prunus avium</i>				
	bříza bělokorá	<i>Betula pendula</i>				
115	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>		78		2622/1 H
116	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>		672		2622/1 H
	bříza bělokorá	<i>Betula pendula</i>				
	třešeň ptačí	<i>Robinia pseudoacacia</i>				
116a	trnovník akát	<i>Betula pendula</i>	1		130	2622/1 H
117a	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>	1		100	2622/1 H
117b	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>	1		100	2622/1 H
117c	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>	1		100	2622/1 H
117	bříza bělokorá	<i>Betula pendula</i>		499		2622/1 H
	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>				
	slivoň	<i>Prunus sp.</i>				
119	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>		479		2623/1 H
	třešeň ptačí	<i>Prunus avium</i>				
120	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>		1240		2623/1 H
	třešeň ptačí	<i>Prunus avium</i>				
	javor mléč	<i>Acer platanooides</i>				
123	trnovník akát	<i>Robinia pseudoacacia</i>		520		2623/1 H
	třešeň ptačí	<i>Prunus avium</i>				
K14	ořešák černý	<i>Juglans nigra</i>		30		2622/1 H
	růže	<i>Rosa sp.</i>				

poř. č.	druhové jméno česky	druhové jméno vědecky	počet [ks]	plocha [m ²]	obvod [cm]	parc. č.
	javor mléč	<i>Acer platanoides</i>				
K15	trnovník akát	<i>Robinia pseudacacia</i>		69		2622/1 H
K15a	ořešák černý	<i>Juglans nigra</i>	1		130	2622/1 H

Kácení se povoluje za těchto podmínek:

- Kácení může být provedeno až po vzniku práva provést stavbu.
- Kácení může být provedeno pouze v době vegetačního klidu, tj. pouze v období od 1. listopadu do 31. března kalendářního roku.
- Ke kompenzaci ekologické újmy vzniklé pokácením dřevin se ukládá žadateli náhradní výsadba v k. ú. Hloubětín v tomto rozsahu:
 - 10 ks listnatých stromů, vel. 14–16 cm na pozemku parc. č. 1772/1
 - 10 ks listnatých stromů, vel. 14–16 cm na pozemku parc. č. 2618/1
 - 6 ks listnatých stromů, vel. 14–16 cm na pozemku parc. č. 1804.
- Výsadby budou provedeny v souladu s dokumentací stavby, část D.2.1.1 Železniční svršek a spodek, SO 04-83-01 Kácení a náhradní výsadba (revize 02 z října 2019) a žadatelem předloženým návrhem potenciálních náhradních výsadeb, který je přílohou tohoto rozhodnutí. Přesné místo výsadby na pozemcích parc. č. 1772/1 a 1804 v k. ú. Hloubětín bude předem konzultováno se správcem pozemků dotčené veřejné zeleně (oddělení péče o zeleň, odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy).
- Vysazeny budou druhy dřevin, které se přirozeně vyskytují v navazujících biotopech, tedy *Quercus robur*, *Betula pendula*, *Carpinus betulus*, *Tilia cordata*, *Acer platanoides*, *Cerasus avium*, *Cerasus mahaleb* (dub letní, bříza bělokorá, habr obecný, lípa srdčitá, javor mléč, třešeň ptačí, višně turecká/mahalebka obecná).
- Náhradní výsadba bude provedena v období agrotechnicky vhodném pro výsadbu dřevin, a to do šesti měsíců od převzetí daného staveniště pro vegetační úpravy, nejpozději však do závěrečné kontrolní prohlídky stavby.
- Pro náhradní výsadbu se ukládá následná péče po dobu pěti let od výsadby, pokud některá dřevina v době následné péče uschne, nebo se její fyziologická vitalita výrazně sníží, bude vysazena sazenice nová.
- Kvalita výpěstků bude odpovídat české technické normě ČSN 46 4902–1 Výpěstky okrasných dřevin, společná a základní ustanovení. Výsadba bude provedena v souladu s českými technickými normami ČSN 83 9011 Technologie vegetačních úprav v krajině – Práce s půdou, ČSN 83 9021 Technologie vegetačních úprav v krajině – Rostliny a jejich výsadba a ČSN 83 9051 Technologie vegetačních úprav v krajině – Rozvojová a udržovací péče o vegetační plochy.

3. Výrok II. bod 2. nově zní:

Na podkladě závazného stanoviska Úřadu městské části Praha 10, odboru životního prostředí, č. j. P10-184279/2021 ze dne 05.05.2021, ve znění revizního závazného stanoviska Magistrátu hlavního města Prahy, odboru ochrany prostředí, č. j. MHMP 1914490/2024 ze dne 04.11.2024, stavební úřad podle § 8 odst. 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění účinném do 31.12.2023, **vydává**

povolení kácení dřevin

v počtu šesti kusů stromů a tří zapojených porostů o celkové ploše 549 m² dle níže uvedené tabulky na pozemcích v k. ú. Malešice (číslováno podle dendrologického průzkumu Ing. Vojtěcha Kosa, 08/2024):

poř. č.	druhé jméno český	druhé jméno vědecky	plocha porostu [m ²]	obvod kmene stromu [cm] (náhradní*)	parc. č.	poznámka
M1a	pajasan žláznatý	<i>Ailanthus altissima</i>		207*	954/16	vícekmén 150 + 63 + 41 + 39 cm
M1	bez černý	<i>Sambucus nigra</i>	26		954/17	
	třešeň ptačí	<i>Prunus avium</i>				
	slivoň	<i>Prunus sp.</i>				vícekmén 66 + 60 cm
M1c	třešeň ptačí	<i>Prunus avium</i>		86	954/17	
M4	růže	<i>Rosa sp.</i>	84		954/1	
	slivoň	<i>Prunus sp.</i>				
	třešeň ptačí	<i>Prunus avium</i>				
	javor mléč	<i>Acer platanooides</i>				
M6	jasan ztepilý	<i>Fraxinus excelsior</i>		94*	955/3	vícekmén 66 + 73 + 53 cm
M7	vrba	<i>Salix sp.</i>		138*	955/3	vícekmén 88 + 106 cm
M8	bez černý	<i>Sambucus nigra</i>	439		955/3	
	přísavník pětprstý	<i>Parthenocissus quinquefolia</i>				
M9a	javor mléč	<i>Acer platanooides</i>		123*	955/3	vícekmén 84 + 90 cm
M9b	javor mléč	<i>Acer platanooides</i>		145	955/3	

Kácení se povoluje za těchto podmínek:

- Kácení může být provedeno až po vzniku práva provést stavbu.
- Kácení může být provedeno v době vegetačního klidu, tj. pouze v období od 1. listopadu do 31. března kalendářního roku.
- Ke kompenzaci ekologické újmy vzniklé pokácením dřevin se ukládá žadateli náhradní výsadba v k. ú. Strašnice v tomto rozsahu:
 - dva ks *Celtis occidentalis*, alejový strom, velikost 18–20 cm, na pozemku parc. č. 2244/128
 - tři ks *Exochorda x macrantha* „The Bridge“, kontejnerovaný keř, alespoň s pěti hlavními výhony, velikost 175–200 cm, na pozemku parc. č. 2244/1.
- Přesné místo výsadby bude předem konzultováno se správcem pozemků dotčené veřejné zeleně (oddělení městské zeleně a čistoty, odbor životního prostředí, Úřad městské části Praha 10).
- Náhradní výsadba bude provedena v období agrotechnicky vhodném pro výsadbu dřevin, nejpozději do dvou let od pokácení výše uvedených dřevin.
- Pro náhradní výsadbu se ukládá následná péče po dobu pěti let od výsadby, pokud některá dřevina v době následné péče uschne, nebo se její fyziologická vitalita výrazně sníží, bude vysazena sazenice nová.
- Kvalita výpěstků bude odpovídat české technické normě ČSN 46 4902–1 Výpěstky okrasných dřevin, společná a základní ustanovení. Výsadba bude provedena v souladu

s českými technickými normami ČSN 83 9011 Technologie vegetačních úprav v krajině – Práce s půdou, ČSN 83 9021 Technologie vegetačních úprav v krajině – Rostliny a jejich výsadba a ČSN 83 9051 Technologie vegetačních úprav v krajině – Rozvojová a udržovací péče o vegetační plochy.

4. Ve výroku IV. (Podmínky pro ochranu území, projektovou a realizační přípravu stavby) se

a. v bodě 1. **vkládá** nový bod b) ve znění:

b) Po dokončení stavebních prací bude okolí vodního toku uvedeno do řádného stavu na základě požadavků správce vodního toku (Lesy hl. m. Prahy) a správce přilehlých pozemků (oddělení péče o zeleň odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy).

b. do souboru podmínek č. 6 **vkládají** nové podmínky, které znějí:

c) Před zahájením prací žadatel prověří nosnost mostů přes potok Rokytka u ulice Za Mosty a v ulici Čelákovická (maximální zatížení vyznačené stávajícím svislým dopravním značením 6 t).

d) Průjezd cyklotrasami musí být zachován vytyčením bezpečným koridorů, stejně tak průchody pro pěší. Týká se též lávky pro pěší a cyklisty na konci ulice Mezitřatové. Koridory budou doplněny informačním systémem. Nebudou úplné uzavírky.

e) Organizace přesunu hmot pro výstavbu náspů bude dle varianty č. 4 (dovážení zeminy nákladními vlaky na mezideponii u bývalé vlečky Štádler dle zásad organizace výstavby B.8) za splnění výše uvedených podmínek.

c. do souboru podmínek č. 7 **vkládají** nové podmínky, které znějí:

c) Po celou dobu stavby bude koryto vodního toku a jeho záplavové území udržováno čisté a v plné kapacitě, tj. bude dbáno, aby se do něho nedostal např. výkopek a stavební materiál, pokud se tak stane, bude neprodleně odstraněn.

d) Při realizaci nebude ohrožena jakost povrchových nebo podzemních vod závaznými látkami podle § 39 vodního zákona. Použité stavební mechanizmy budou zajištěny tak, aby nedošlo ke znečištění území ropnými látkami.

e) Podél drobného vodního toku Rokytka nesmí být skladován materiál a látky, které by mohly způsobit ohrožení jakosti vody nebo její znečištění, případně by mohly zhoršit průtokové poměry velkých vod.

d. do souboru podmínek č. 8 **vkládají** nové podmínky, které znějí:

e) Protihlukové stěny navrhnout z neprůhledných materiálů. V případě transparentních (průhledných, poloprůhledných) je nutné s ohledem na ochranu ptáků tyto stěny navrhnout ve spolupráci s místně příslušným orgánem ochrany přírody a v souladu s TP 104 - Protihlukové stěny pozemních komunikací.

Kde je to technicky možné, navrhnout pro lepší začlenění do příměstské krajiny ozelenění protihlukových stěn.

*f) V projektu sadových úprav zasaženého území a ploch dočasného záboru do spektra sázených dřevin přednostně zařadit dřeviny, které se přirozeně vyskytují v navazujících biotopech, tedy zejména dub, bříza, habr, lípa, javor mlč, třešeň a mahalebka (*Quercus robur*, *Betula pendula*, *Carpinus betulus*, *Tilia cordata*, *Acer platanoides*, *Cerasus avium*, *Cerasus mahaleb*). Pro zatravnění použít vhodné směsi dle místních podmínek.*

g) Pro žádost o udělení výjimky ze zákazů u zvláště chráněných druhů živočichů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, provést aktualizační biologický průzkum. (Týká se zvláště chráněných druhů, které nebyly známe před další fází přípravy záměru.)

h) Před zahájením výstavby zajistit ekologický dozor na staveništi.

i) V období 3–5 měsíců před zahájením stavebních prací ve spolupráci s ekologickým dozorem stavby (viz bod výše) provést aktualizační biologický průzkum v lokalitě Hořejšího rybníka a Rokytky. Na základě výsledků případně doplnit opatření pro ochranu biotopu a zjištěných druhů rostlin a živočichů.

e. v bodě 9. (Další podmínky) **vkládá** nový bod g) ve znění:

Žadatel v projektové dokumentaci pro vydání stavebního povolení prostřednictvím osoby s patřičnou odborností podrobně rozpracuje, konkretizuje a odůvodní projekt sadových úprav, kterým naváže na obecně zpracovaný projekt sadových úprav zavedený jako SO 04-83-01. Projekt sadových úprav nad rámec stanovených náhradních výsadeb vyřeší další ozelenění bližšího i širšího okolí stavby tak, aby byla zjevná snaha co nejvíce kompenzovat zásah do kvality prostředí.

Žadatel se zaměří přednostně na plochy zařízení staveniště a místa, na nichž platná a účinná územně plánovací dokumentace předpokládá zeleň jako hlavní nebo přípustné využití. Vhodnost a rozsah (zejména, zda jsou prostorově možné) projedná také s odbornými orgány, které vykonávají státní správu na úseku ochrany přírody a krajiny, a s vlastníky pozemků (přednostně s hlavním městem Prahou, resp. městskými částmi, a organizacemi, které mají právo či příslušnost hospodařit s majetkem státu).

B.

Podle § 90 odst. 5 věty druhé správního řádu **se** rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy, odboru stavebního řádu, č. j. MHMP 2570226/2023 ze dne 29.12.2023 **ve zbytku**, tj. ve změnami nedotčených částech, **potvrzuje**.

Odůvodnění

I. Úvod

I. 1. Vymezení věci a nejvýznamnějších otázek

Ministerstvo dopravy, odbor infrastruktury, (dále jen „ministerstvo“) se v tomto odvolacím řízení zabývalo (společně s nadřízenými dotčenými orgány) především těmito otázkami:

- kácením dřevin a náhradními výsadbami
- souladem záměru s územním plánem
- ovlivněním krajinného rázu včetně území přírodního parku Smetanka
- zásahem do významných krajinných prvků
- ovlivněním územního systému ekologické stability krajiny
- hlukem a dodržením hygienických limitů hluku
- zákonností a správností EIA
- opodstatněností tzv. druhových výjimek pro zvláště chráněné druhy živočichů.

I. 2. Nejčastěji užívané zkratky

Ministerstvo bude používat následující nejčastěji užívané zkratky (další zkratky jsou zavedeny také v textu):

- pojem „hygienický limit hluku“ bude ministerstvo zjednodušeně nazývat „**hlukový limit**“
- 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 závazné stanovisko Ministerstva životního prostředí, (dále jen „**MŽP**“) odboru výkonu státní správy I, č. j. MZP/2018/500/592 ze dne 23.03.2018 bude použita zkratka „**závazné stanovisko EIA**“ (kód záměru v informačním systému EIA: OV1152)
- pro dokumentaci EIA k záměru modernizace, I. stavby, která je dostupná pod kódem záměru OV1152 bude ministerstvo používat zkratku „**dokumentace EIA**“
- odvolatelé i dotčené orgány často 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**“,

příp. „**dokumentace DUR**“, bude-li současně třeba hovořit i o dokumentaci EIA a hrozila by jejich záměna.

- pro Magistrát hlavního města Prahy a jeho odbor ochrany prostředí budou používané zkratky „**magistrát**“ a „**odbor ochrany prostředí**“
- pojem „**stavební zákon**“ bude použitý pro zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění účinném do 31.12.2020.

II. Rekapitulace průběhu řízení a podstatné okolnosti

Správa železnic, státní organizace, (dále jen „Správa železnic“ nebo „žadatelka“), podala dne 20.04.2020 u magistrátu žádost o vydání rozhodnutí o umístění stavby, která je označena jako „**Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice, I. stavba**“ (dále jen „**modernizace, I. stavba**“ anebo jen „**záměr**“, nebude-li toto obecné označení na újmu jednoznačnosti textu) na pozemcích v k. ú. Hloubětín, Hrdlořezy, Kyje, Libeň, Malešice a Vysočany.

Magistrát pod č. j. MHMP 1184714/2022 ze dne 27.06.2022 oznámil zahájení řízení [včetně poučení podle zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací, ve znění účinném do **31.12.2020**, (dále jen „**liniový zákon**“)] a následně po proběhlém územním řízení schválil záměr územním rozhodnutím č. j. MHMP 2570226/2023 ze dne 29.12.2023.

Proti rozhodnutí magistrátu č. j. MHMP 2570226/2023 ze dne 29.12.2023 (dále jen „**napadené rozhodnutí**“) podalo odvolání 43 účastníků (díky nástupnictví se okruh rozšířil na 44).

II. 1. Obsah odvolání

Ačkoliv se proti napadenému rozhodnutí odvolalo mnoho účastníků, odvolání se téměř nelišila, neboť očividně vycházela z jednoho původního vzoru (šablony). Z něj vznikly **dvě varianty** odvolání, které používali účastníci a které se lišily jen mírně – odvolání ekologického spolku Hrdlořežská zvonička, spolek, (dále jen „**spolek HZ**“) a Ondřeje Kolouška (jehož odvolání bylo o několik odstavců rozšířenou subvariantou té varianty, kterou použila naprostá většina odvolatelů).

První varianta odvolání reprezentovaná odvoláním **spolkem HZ** se od druhé varianty odvolání odlišovala tím, že obsahovala navíc krátké podkapitoly označené

- „*Návrh umístované stavby*“
- „*Veřejná doprava*“
- „*Neaktuální biologický průzkum*“
- „*Podmínky pro kompenzaci a mitigaci*“

a mírně podrobnější podkapitoly ke kácení dřevin a náhradní výsadbě, hluku, závaznému stanovisku EIA.

Druhá varianta odvolání dominuje u většiny odvolatelů a pouze **Ondřej Koloušek** podal tuto variantu odvolání ve velmi mírně rozšířené subvariantě:

- s jedním odstavcem navíc u podkapitoly k závaznému stanovisku EIA
- v podbodu „*Ostatní*“ (konstatování, že městská část Praha 9 a další osoby investovaly do v území, které žadatelka znehodnotí)
- s vlastní podkapitolou označenou „*Nepravdivá tvrzení investora*“.

Miroslava Grée podala typizované odvolání, které v úplném závěru krátce doplnila ručně napsaným textem s osobními pocity a dojmy.

Vzhledem k těmto skutečnostem ministerstvo zrekapitulovalo a vypořádalo odvolací námitky **primárně tematicky** a odvolatele většinou nerozlišovalo, ledaže to bylo nutné k vypořádání originálních částí odvolání, které se vztahují jen k vybraným odvolatelům.

Návrh umístované stavby – nesouhlas s návrhem mostu (spolek HZ):

Most koncipovaný v roce 2016 neodpovídá současnému charakteru okolí. Přemostění je příliš naddimenzované a nemělo by být tak vysunuté k cyklostezce, ale vést více nad tratí. Most by pak bylo možné vést níže, tj. s menším dopadem na okolní prostředí. Není řešeno šíření hluku,

neboť na mostě nejsou navrženy protihlukové stěny; hluk se tedy ponese údolím. Hrozí nedodržení hlukových limitů, zejména u nákladní dopravy i s ohledem na budoucí výstavbu Central group Tesla.

Kácení dřevin a náhradní výsadby:

Odvolatelé napadají závazná stanoviska orgánů ochrany přírody jako věcně nesprávná:

- Úřadu městské části Praha 9 č. j. MCP09/127401/2020 ze dne 24.08.2020 (dle vyjádření č. j. MCP09/033997/2021 ze dne 03.05.2021 k aktualizaci dokumentace se rozsah kácení nezměnil)
- Úřadu městské části Praha 10 zn. P10-184279/2021 ze dne 05.05.2021.

Kolize se všemi dřevinami není dle dendrologického průzkumu zřejmá. Na dvou místech má být kácena „zeleň“, která je dle územního plánu součástí pozemků s funkčním využitím les (parc. č. 1772/2 a 2618/1). Takové kácení je na území přírodního parku nepřípustné.

Odvolatel také nesouhlasí s tím, že nebyla uložena žádná náhradní výsadba, a namítá, že důvod spočívající v nejistotě o termínu zahájení/dokončení stavby neobstojí, poněvadž tato nejistota je zcela obvyklá. Chybějící náhradní výsadba jde také proti závaznému stanovisku EIA, kde je podmínkou č. 2 pro fázi přípravy záměru.

Odvolatel uvedl, že zkontroloval situaci na pozemku parc. č. 2618/6, a našel nesrovnalosti mezi dendrologickým průzkumem a skutečným stavem; na pozemku jsou i stromy s parametry, které vyžadují povolení ke kácení, ale uvedené nejsou (rozdílly podrobně popsal).

Rozpory v souhrnné technické zprávě:

Na str. 17 se uvádí, že výstavba bude rozdělena do šesti etap ve čtyřech stavebních sezónách (podle str. 21 budou jen tři stavební sezóny).

Soulad záměru s územním plánem:

Přípustnost opěrných zdí:

Odvolatelé nesouhlasí se závazným stanoviskem odboru územního rozvoje magistrátu č. j. MHMP 372841/2021 ze dne 12.04.2021, podle něhož je výstavba opěrných zdí v ploše IZ (izolační zeleň) podmíněně přípustná jako „nejmenované využití“ na základě odstavce (9), pododdílu 3c), oddílu 3 platných regulativů plošného a prostorového uspořádání území hlavního města Prahy.

Odvolatelé namítají, že opěrná zeď by neměla být klasifikována jako „nejmenované využití“, protože neodpovídá svým charakterem hlavnímu a přípustnému využití plochy IZ.

Celoměstský systém zeleně:

Odvolatelé dovozují z výkresu celoměstského systému zeleně, že tento systém se nachází i na jiných než lesních pozemcích (LR) a odbor územního rozvoje magistrátu neposoudil umístění na těchto jiných pozemcích.

Zásah do přírodního parku Smetanka:

Odvolatelé citovali z § 15 odst. 1 až 3 nařízení Rady hlavního města Prahy č. 10/2014, o zřízení přírodních parků na území hlavního města Prahy, (dále jen „**nařízení o přírodních parcích**“, popř. jen „**nařízení**“ v případě úplně jasného kontextu) ustanovení o ochraně krajinného rázu a ochraně území přírodních parků.

Odbor ochrany prostředí magistrátu jako dotčený orgán ve svém závazném stanovisku č. j. MHMP 719967/2021 ze dne 20.05.2021 uvedl, co je možné ve smyslu § 15 odst. 2 nařízení o přírodních parcích a uzavřel, že záměr je v souladu s podmínkami § 15 nařízení a § 12 zákona o ochraně přírody a krajiny. Odvolatelé vytýkají odboru ochrany prostředí magistrátu, že vůbec nezhodnotil specifická kritéria dle § 15 odst. 3 nařízení. Závěry jsou bez vizualizací, dálkových pohledů, posouzení rozsahu kácení nebo zásahu do břehů Rokytky atd. Odvolatelé připojili obrázky s pohledy před výstavbou a po výstavbě.

Záměr koliduje s přírodním parkem Smetanka, z dokumentace není jasné, jak se bude řešit, aby se přímo nedotkl živočišných a rostlinných druhů. Požadují „*přímá a konkrétní (ne obecná) opatření*“ v souladu se zákonem o ochraně přírody a krajiny.

Významný krajinný prvek:

Ze souhrnné technické zprávy [B.6 a)] vyplývá, že záměr je ve střetu s několika významnými krajinnými prvky (Rokytká a její niva, lesní porost, v případě dočasné mostní konstrukce dočasně Hořejší rybník).

Odbor ochrany prostředí v závazném stanovisku č. j. MHMP 719967/2021 ze dne 20.05.2021 uvedl: „Vzhledem k tomu, že je nutné minimalizovat zásah do významných krajinných prvků, stanovuje (...) podmínky: 1) ... Do dalšího stupně dokumentace požaduje OCP MHMP pracovat s variantou umístění dočasného pilíře, který je zapotřebí pro dočasné umístění mostního objektu před jeho pootočením, mimo koryto vodního loku Rokytká a mimo plochu významného krajinného prvku Hořejšího rybníka.“

Tato podmínka je neurčitá, k umístění stavby bylo vydáno souhlasné závazné stanovisko pro obě varianty pootáčení mostního objektu. Podmínka pouze požaduje zvážit obě varianty. Závazné stanovisko nezohledňuje všechny podstatné skutečnosti; odvolatelé na podporu odkázali na rozsudek NSS č. j. 6 As 43/2008-472 ze dne 10.02.2010.

Krajinný ráz:

Odbor ochrany prostředí dospěl k závěrům v závazném stanovisku č. j. MHMP 719967/2021 ze dne 20.05.2021 bez dostatečného odůvodnění, vizualizací, dálkových pohledů atd. Krajinný ráz zhodnotil jako „únosný“ – odvolatel tedy požaduje doplnit do „stavební dokumentace“ (sic!), jak bude zvýšení nivelety tratě pohledově kompenzováno terénními úpravami a osázením svahu (nízkovzrůstné keře a plazivé formy, vysázení stromů v rámci náhradní výsadby v širším okolí pro budoucí optické zapojení do terénu). Odvolatelé požadují projednat náhradní výsadby i parkové úpravy s magistrátem.

Územní systém ekologické stability krajiny (dále též „ÚSES“):

Odbor ochrany prostředí v závazném stanovisku ze dne 20.05.2021 pouze ve formě vyjádření k dotčení ÚSES odkázal na územní plán (oddíl 9, odst. 3). Tato část územního plánu však obsahuje podmínky, které neposoudil ani orgán územního plánování, ani orgán ochrany přírody a krajiny.

Odvolatelé tedy žádají vysvětlit, „jak konkrétně bude zachována obecně prostupnost biokoridorů a jak konkrétně budou ochráněna biocentra“. Jak celkový úbytek zeleně ovlivní přírodní stanoviště a biocentra. Jak budou konkrétně plněna opatření a doporučení.

Hluk:

Odvolatelé nesouhlasí se závazným stanoviskem Hygienické stanice hlavního města Prahy (dále jen „hygienická stanice“) č. j. HSHMP 13390/2020 ze dne 07.05.2020, jehož podkladem byla dokumentace a akustická studie, kterou zpracoval Ing. Petr Čichovský v říjnu 2019, SUDOP PRAHA, a. s. (dále jen „akustická studie“). Závazné stanovisko hovoří o protihlukové stěně v km 2,520–2,660 výšky 4 m, ale umístěna v tomto staničení byla protihluková stěna výšky 2,0 nad temenem kolejnice. Napadené rozhodnutí je tedy v rozporu se závazným stanoviskem.

Akustická studie je založená na manipulaci ve vstupních daty – v předchozích letech byl hluk uměle navyšován kvůli horšímu stavu železničního svršku a spodku, zatímco výhledově je hlukové zatížení snižováno díky obnově vozového parku a novému a kvalitnímu kolejovému loži. Z napadeného rozhodnutí přitom nevyplývá konkrétní způsob provedení svršku a spodku, upevnění kolejí či rychlost obnovy vozového parku. V průběhu času „bude provedení stavby opět zastarávat a zatěžovat okolí vyšším hlukem“. Akustická studie tyto skutečnosti nezohledňuje.

To vede k následujícím důsledkům. Už stávající trať (4 koleje) neplní hlukové limity (viz data ze dne 24.04.2017 v EIA). „Samotná hluková zátěž nových kolejí“ také téměř dosahuje limitů. „Po sečtení celkové hlukové zátěže stávající tratě a dvou nových mimoúrovňových kolejí“ dochází k celkovému poklesu hluku oproti stávajícímu stavu. Není možné, aby po přidání dvou nových kolejí nastal pokles hluku, když stávající koleje prošly modernizací před několika lety. To dokládá také veřejně dostupná hluková mapa s viditelnou hlukovou zátěží parku Smetanka (odkaz vede na internetové stránky IPR Praha).

Akustická studie vychází z obměny vozového parku. V roce 2017 bylo přiznáno, že „brzdy jsou problém“, v roce 2018 už uvádí akustická studie, že nekovové špalíky má již 50 % některých nákladních vlaků a výhledově počítá s 80 %. Dále pracuje s nižší hlučností.

Predikce nejsou nerealistické – k tomu vizte Koncepti nákladní dopravy pro období 2017–2023 s výhledem do roku 2030 zdejšího ministerstva (str. 36), kde se uvádí, že vyšší cena nekovových špalíků brání jejich rutinnímu využívání dopravci. Akustická studie tak vychází z nedostatečně zjištěného skutkového stavu.

Vůči akustické studii dále namítají, že pracuje s vlivem zeleně ve výpočtovém modelu, ale vzrostlá zeleň bude bez náhrady vykáčena, tudíž záměr zásadně zvýší hluk v přílehlé zástavbě rodinných domů. Požaduje také dokladovat, jak se zvýšení kapacity nákladní a osobní dopravy kvůli plánovanému RS 1 VRT Vršovice – Praha-Běchovice (dále jen „**VRT Vršovice–Běchovice**“) promítne do protihlukových opatření; požaduje, aby už nyní Správa železnic počítala se synergií.

Dále postrádá vysvětlení, jak je zohledněno, že přesmyk je do oblouku a k nádraží Libeň klesá, vlaky budou před obloukem brzdit a hluk se ponese do okolí.

Závěrem k tomuto odvolacímu bodu uvedla, že ČR má oproti EU méně přísné normy hlukové zátěže. Pokud bude projekt čerpat dotace EU, velmi pravděpodobně nastane spor a ohrozí to získání dotace, tudíž by měly být respektovány přísnější unijní normy.

Veřejná doprava (spolek HZ):

Dokumentace DUR řeší zachování funkce podchodu, ale neřeší zachování autobusové linky 146. V době vedení EIA nebyla v provozu. Jedná se o jedinou veřejnou dopravu v Hrdlořezích.

Účel a smysl záměru:

Vést a posilovat železniční nákladní dopravu skrz Prahu nemá opodstatnění, (kromě zásobování Prahy). Nákladní (mezinárodní) dopravu je třeba vést mimo hlavní město a zejména obydlené části. V lokalitě vznikla nová bytová zástavba a je stále více využívána ke sportu a rekreaci.

Deklarovaný cíl – tvrzení odstranění kapacitního hrdla – nemůže být dosažen, pokud bude nová dvojkolejná trať svedena společně s již stávající kolejí do jednokolejného tunelu. Projekt sice zmiňuje možnost výhledového zdvoukolejnění celého úseku Praha-Libeň – Praha-Hostivař včetně nového tunelu pod vrchem Tábor, tato nezbytná další etapa ale ještě nemá konkrétní podobu. Riziko, že následná stavba, která opodstatní výstavbu první etapy, nebude realizována, je velké. Finance budou neúčelně vynaloženy a bude zničena část přírodního parku a rekreační oblasti.

Informace o současném a výhledovém počtu vlaků, které by opodstatnily celou stavbu, se stále rozcházejí. Např. dle souhrnné technické zprávy se na trati Praha-Libeň – Praha-Malešice uvádí celkový počet nákladních vlaků ve výhledovém stavu 62 za den. V technické zprávě se v obrázku porovnávajícím současnou a výhledovou nákladní dopravu uvádí 72 nákladních vlaků za den.

Odvolatelé požadují jasné, přehledné a srozumitelné vyčíslení skutečného nárůstu všech druhů dopravy. V tomto kontextu požadují studii, analýzu či jiný dokument, ze kterého bude patrná poptávka občanů a podnikatelů přepravovat se po železnici; dále ze kterého bude patrné vyhodnocení variant při snaze dosáhnout deklarovaný cíl (včetně řádného odůvodnění kladů a záporů a nejlepších varianty i z hlediska zásahu do života obyvatel, životního prostředí).

Překladiště Malešice bylo zamítnuto v roce 2020, což se musí promítnout do snížení objemu přepravy směrem z/do Malešic. Je třeba i dokument s vyhodnocením záměru s a bez překladiště.

Napadené rozhodnutí tyto námitky vypořádává tak, že v územním řízení se rozhoduje o žádosti tak, jak byla podána a neposuzuje se účelnost vynaložených financí ani budoucí záměry; nezkoumá se poptávka osob po železniční dopravě ani se nehodnotí variantní řešení.

EIA:

Dle odvolatelů je závazné stanovisko EIA věcně nesprávné a nezákonné.

Rozpory v dokumentaci a důvod realizace záměru:

Z dokumentace není jasné, jaký bude skutečný nárůst dopravy na sledovaném úseku. V oznámení záměru EIA (rok 2014): denně 62 nákladních a 40 osobních vlaků. V nové akustické studii se počítá s 62 nákladními a 116 osobními vlaky denně. V oznámení záměru EIA se také uvádí (str. 8): „*Po dokončení programu modernizace se především na koridorových tratích předpokládá nárůst nákladní dopravy*“. Ve výpočtech pro novou akustickou studii je ale nárůst nákladní dopravy zanedbatelný, z 51 na 62 vlaků.

Odvolatelé chtějí stejně jako autorka posudku „*vysvětlit důvod realizace projektu, vyhodnotit ekonomické přínosy stavby pro dopravní infrastrukturu*“. Odpovědi na požadované mělo přinést doplnění studie, v něm ale chybí exaktní data. Odvolatelé požadují jasné vysvětlení záměru a tvrdá data včetně vyhodnocení ekonomických přínosů.

Správa železnic nepředložila do EIA variantní řešení.

Osobní doprava: Linka S49 již nyní jezdí v intervalu 30 minut a je prodloužena do zastávky Praha-Hostivař (tj. toto je naplněno i bez realizace záměru modernizace, I. stavby) a z informace poskytnuté ROPID spolek HZ ví, že není plán navýšit objem této dopravy (zkrátit intervaly).

Dokumentace EIA (str. 34 a 104) přitom hovoří o zlepšení spojení touto linkou.

Hluková studie:

Data pro výpočet hluku v roce 2014 a 2017 se zásadně liší. Přesmyk povede výše než stávající trať a přenos zvuku a jeho rezonování v údolí lze jen stěží odhadnout. Navíc je plánované využití stávající koleje pro odstavení až tří vlakových souprav. Zvláště v zimě, kdy se dieselové stroje nevypínají, bude zvuk rezonovat údolím. Hluková studie nehodnotí kumulativní a synergické vlivy záměru s plánovanou VRT Vršovice–Běchovice.

Krajinný ráz:

Odvolatelé nesouhlasí s tvrzením v dokumentaci EIA (D.I.9.), že významné krajinné prvky budou ovlivněny jen během výstavby. Pohled na Hořejší rybník bude trvale poškozen dominantním betonovým mostem. Estetická hodnota krajinného prvku bude tedy významně negativně ovlivněna natrvalo. Což je potvrzeno v kapitole D.I.7. kde je vliv na významné krajinné prvky označen jako silný.

Odvolatelé nesouhlasí také s dalšími tvrzeními, jelikož se domnívají, že tak vysokou stavbu nezakryje žádná zeleň. Stávající trať je z velké části skrytá zelení, ale to není důkaz neviditelnosti nového záměru modernizace, I. stavby, který zahrnuje vysoký most.

Předložené vizualizace jsou zavádějící. Nezobrazují skutečný vzhled plánovaného přesmyku, jelikož ve vizualizacích se nový most jeví téměř stejně vysoký jako most stávající. Záměrem přitom je mimoúrovňové křížení. K posouzení skutečné viditelnosti stavby je nezbytné mít k dispozici vizualizace odrážející realitu. 3D vizualizace, která je součástí dokumentace EIA, neilustruje skutečný stav – nezobrazuje výškové poměry mezi navrženým mostem, stromy a původní tratí, naopak může být zkreslující. Nereálné jsou především vizualizace pohledů od meandrů Rokytky a z břehu Hořejšího rybníka (poskytl je objednatel).

Všechny vizualizace jsou zobrazené v období plného vegetačního růstu; bez ozelenění budou pohledy jiné, vše skryté bude vidět a bude rušit krajinný ráz. Zeleň je ve vizualizaci výrazně naddimenzovaná, takto nevyroste ani za několik let; po rekultivaci louky zde navíc ani vzrostlá zeleň není. Při výstavbě tohoto kolosu žadatelka odstraní úplně všechno v celém záboru staveniště. Nová výsadba doroste nejdříve za 15–20 let. Napadené rozhodnutí povoluje kácení a neukládá náhradní výsadbu.

Fauna a flóra:

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

Ve smyslu odůvodnění závazného stanoviska EIA je výběr varianty umístění staveniště ZS 2 na žadatelce a podmínky „*v rámci územního řízení závazně neurčují variantu vhodnější pro životní prostředí.*“

Přírodní park Smetanka:

Odvolatelé nesouhlasí se záměrem, jelikož je situován do přírodního parku Smetanka, jehož stav ruší a poškozuje, je v rozporu se zákonem o ochraně přírody a krajiny. „*Studie EIA*“ uvádí nepravdivé informace o ÚSES, jelikož uvádí: „*Celý tok potoka Rokytky (LBK 255) je lokálním biokoridorem, který je označen jako nefunkční. Tok je totiž napřímen a zpevněn, břehové porosty jsou sporadické.*“ Tento popis neodráží reálný stav, jelikož tok Rokytky byl během revitalizace před

třemi lety přeložen, zmeandrován a břehy zrekultivovány. Hodnocení ekologické stability tohoto území nebylo zjevně aktualizováno a nelze ho tedy považovat za platné.

Ostatní (znehodnocení nemovitostí, provoz cyklostezky):

Odvolatelé nesouhlasí ani s tvrzením, že nemovitosti v lokalitě nebudou znehodnocené. Okolí ulic Mezitraťová a Pod Hloubětínskou zastávkou trpí nedostatkem infrastruktury, ale tyto nedostatky vynahrazuje přírodní ráz prostředí. Modernizace trati sníží množství zeleně a významně zasáhne do vzhledu okolí (betonové podpěry, zastínění horizontu z pohledu od Mezitraťové, tak od Hořejšího rybníka). Takový zásah rozhodně ovlivní hodnotu nemovitostí, které jsou cenné díky přírodnímu rázu, a obyvatelům lokality nepřinese žádná pozitiva.

Výstavba zasáhne do provozu cyklostezky do Vysočan, která je hojně využívána a za šest let svého fungování byla opakovaně uzavírána kvůli stavebním činnostem v okolí.

Vnitřní rozpory závazného stanoviska EIA:

Závazné stanovisko EIA uvádí 19 podmínek, ale v textu se hovoří o 20 podmínkách.

Druhovú výjimka pro bobra evropského:

Odvolatelé nesouhlasí se zaměřením posouzení vlivu na trvalé osídlení lokality bobrem, které bylo jen na stavební práce (realizace záměru), nikoliv na umístění a provoz. Dle posouzení platí: *„Pakliže staveniště a intenzivní stavební ruch budou zasahovat břehovou linii a samotný tok v okolí mostu, pak považují zásah do biotopu bobra evropského za významný...“*.

Podmínkou závazného stanoviska odboru ochrany prostředí č. j. MHMP 820525/2023 ze dne 26.04.2023 je, že *„nebude zasaženo do toku Rokytky, stavební práce budou probíhat pouze na březích Rokytky“*. Napadené rozhodnutí však umísťuje stavební objekt SO 01-20-01.1, který zahrnuje opevnění narušené části břehů Rokytky kamennou rovinou (SO 01-20-01.2 Úpravy břehů Rokytky).

Tyto stavební práce už zasahují do samotného koryta Rokytky (viz stanovisko správce toku Lesy hl. m. Prahy ze dne 22.04.2021, ve kterém se uvádí: *„požadujeme, aby stavbou narušené koryto vodního toku bylo opevněno těžkou kamennou rovinou“*).

Napadené rozhodnutí navíc definitivně neřeší přesné umístění provizorních pilířů při otáčení mostu. Stavebník preferuje variantu umístění v korytu řeky Rokytky. Umístěné stavební objekty jsou v rozporu s výjimkou.

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

Druhovú výjimka pro čmeláky:

Závazné stanovisko¹ odboru ochrany prostředí č. j. MHMP 1058694/2020 ze dne 13.07.2020, povoluje výjimku ze zákazů pro čmeláky.

Závazné stanovisko nesplňuje podmínky pro jeho obsah. Podle § 56 odst. 6 zákona o ochraně přírody a krajiny platí pro jeho obsah obdobně § 5b odst. 3 (druh a množství; prostředky, způsob kontroly nebo metody povolené pro odchyt nebo zabíjení; důvod pro odchylný postup a časové a místní okolnosti, za nichž lze takto postupovat; způsob kontrol).

Výjimka se například vztahuje na celé území hlavního města, přestože záměr je lokálně omezený. Výjimka neomezuje počet usmrčených nebo jinak zasažených jedinců.

Závazné stanovisko je tedy věcně nesprávné a nezákonné a odvolatelé požadují jeho přezkum.

Neaktuální biologický průzkum (spolek HZ):

Odvolatel namítá, že dokumentace DUR obsahuje průzkumy z let 2013 a 2016, ale novější informace o populaci ryb a vodních živočichů v Rokytky (odbor ochrany prostředí, 2017 a 2022) zjistily sice stejný počet devíti druhů ryb, ale jiných a počet kusů je dvojnásobný. V roce 2017 byla zaznamenána chráněná střevle potoční. Ichtyologický průzkum nebyl aktualizován navzdory tomuto zjištění. Průzkum z roku 2016 nemohl zohlednit revitalizaci Rokytky, která zvýšila druhovou rozmanitost a počty ryb, také nelze vyloučit výskyt chráněné ryby.

¹ Jedná se o pravomocné rozhodnutí, což ministerstvo podrobněji rozebere v odůvodnění vypořádání námitek.

Odvolatel požaduje aktualizaci ichtyologického průzkumu.

Kompenzační a mitigační opatření (spolek HZ):

Bude-li záměr realizován, odvolatel požaduje aktualizaci biologického průzkumu tři až pět měsíců před realizací (zoologický a botanický – ten cca jeden rok předem) v aspektu jarním, letním a podzimním. Zaměřit se hlavně na bezobratlé. Odvolatel požaduje, aby průzkum provedl jiný subjekt než v přípravné fázi.

Dále odvolatel trvá na ekologickém a biologickém dozoru a v rámci možností se domáhá účastnit výběru zhotovitele dozorů a účast při dozoru při výstavbě. Odvolatel chce také zakotvit, aby obdržel průběžné a dílčí zprávy a závěrečnou zprávu.

Nepravdivá tvrzení investora (Ondřej Koloušek):

Správa železnic na „*veřejném slyšení*“ tvrdila, že stavba bude zakončena svedením do jedné traťové koleje do tunelu pod vrchem Tábor. S ohledem na toto tvrzení „*plánovaná nová výstavba (nikoliv modernizace) situaci nevyřeší*“. Buď jsou finanční prostředky státu promarněné, nebo musí existovat plán navazujících etap (etapy) s rozšířením tunelu. Pak bude dopad výrazně větší nejen na životní prostředí, ale celkově na lokalitu a Správa železnic zamlčuje podstatné informace. Dotčené orgány nemají možnost posoudit celkový dopad.

Osobní hodnocení (Miroslava Grée):

Odvolatelka stejně jako ostatní účastníci řízení využila šablonu (vzor) odvolání, úplným závěrem však uvedla následující (vepsáno ručně):

„Toto území je nádherné, vzácné, vaše snaha to zde zničit je neuvěřitelná. Žádný důvod Vás snad nezastaví, ani nedávná revitalizace údolí říčky Rokytka a pro všechny lidi kolem využívaná cyklostezka a procházky kolem rybníka. Již teď se staví od Elektry po Gbelskou velké sídliště pro 8500 bytů a nejbližší je opět naše oblast pro rekreaci lidí, tak jak to bylo odjakživa. Co se týká vlaku: Zatím je v provozu ‚Ariva‘, proč kupujete staré, vyřazené vagony, když jede větší hluk než nákladní vlak a to se má zvýšit mnohokrát kapacitně a co potom až budou ve výšce náklady vlaku bez ochrany zeleně stromů... Toto mohou udělat jen lidé, kteří zde nebydlí a vedou je jaké cíle?! Takový nezáměr o život lidí, neuvěřitelné!“

Návrh:

Všichni odvolatelé se odvolali proti napadenému rozhodnutí v plném rozsahu a navrhli, aby ho ministerstvo zrušilo a řízení zastavilo, nebo vrátilo věc k novému projednání magistrátu.

II. 2. Další průběh řízení před předáním spisu ministerstvu

Doplnění odvolání:

Spolek HZ podáním ze dne 05.02.2024 navázal na své odvolání dalšími argumenty k bodu 13. odvolání (EIA).

Uvedl, že nebyla umožněna širší diskuse, protože druhé veřejné projednání v EIA se neuskutečnilo i přesto, že jej požadoval Úřad městské části Praha 9 i dotčení občané. Správa železnic dává neúplné informace podle zákona č. 106/1999 Sb. Vzhledem k chybějícím informacím s nimi tedy spolek HZ nemohl pracovat v odvolání a vyhradil si doplnění odvolání po získání dokumentů.

K EIA doplnil, že se studie proveditelnosti ŽUP (železničního uzlu Praha) včetně RS (rychlých spojení) (19.12.2019, Ing. David Fuksa, Ing. Martin Vaněk, Ph.D.) na str. 6 bod I.2 studie proveditelnosti zaústění IV. TŽK do železničního uzlu Praha (03/2013) uvádí, že stávající jednokolejná trať Praha-Hostivař – Praha-Malešice je využívána hlavně nákladní dopravou z terminálu Praha-Uhřetěves. Jde o další podpůrný argument, že důvod realizace záměru (osobní doprava) nebyl v EIA definován korektně.

Dále je pravděpodobné, že trať od tunelu pod Tábořem zůstane jednokolejná, protože na str. 7 uvedeného dokumentu se uvádí, že zdvoukolejnění úseku Praha-Hostivař – Praha – Malešice nepřináší při vyšší ceně výhody oproti jednokolejnému řešení.

Odstraňování nedostatků odvolání:Úřad městské části Praha 9 × městská část Praha 9:

Magistrát dne 01.03.2024 vyzval odbor dopravy Úřadu městské části Praha 9, aby do deseti dnů ode dne doručení této výzvy sdělil, v jakém postavení podal odvolání – zda jako dotčený orgán, nebo za městskou část Praha 9, kterou doposud zastupovala JUDr. Pavlína Uhlířová, Ph.D., advokátka. Poučil jej, že nedoloží-li oprávnění podat odvolání za městskou část v samostatné působnosti, bude podání považovat za odvolání silničního správního úřadu.

Odbor dopravy přípisem ze dne 08.03.2024 potvrdil, že se odvolal v přenesené působnosti jako příslušný silniční správní úřad.

Pavel Halama:

Magistrát dne 01.03.2024 vyzval Pavla Halamu, aby do deseti dnů ode dne doručení této výzvy osobně doplnil své podání (odvolání) o podpis nebo aby zaslal magistrátu stejnopis podání s podpisem, jinak nebude možné odvolání věcně projednat jako odvolání.

Pavel Halama podle obsahu spisu na tuto výzvu nereagoval.

Mgr. Tomáš Hříbek:

Magistrát dne 01.03.2024 vyzval Mgr. Tomáše Hříbka, který doručil magistrátu odvolání ze své datové schránky advokáta, aby doplnil odvolání o údaje, v čem spatřuje rozpor napadeného rozhodnutí s právními předpisy nebo nesprávnost rozhodnutí nebo řízení, jež mu předcházelo. Poučil jej, že v případě nedoplnění, bude magistrát provádět další úkony v řízení bez tohoto doplnění.

Odvolatel podáním ze dne 14.03.2024 požádal prodloužení lhůty k doplnění odvolání do 05.04.2024 kvůli několikatydenní zahraniční cestě, kde nebude mít přístup (anebo jen omezený) k internetu, natož k odpovídající výpočetní technice. Cestu doložil letenkami.

Magistrát přípisem ze dne 25.03.2024 odvolateli sdělil, že požadovanou lhůtu pro doplnění odvolání bere na vědomí.

Mgr. Tomáš Hříbek podle obsahu spisu dále nereagoval a vady blanketního odvolání neodstranil.

Vyjádření k odvoláním:

Magistrát písemností č. j. MHMP 701792/2024 ze dne 15.04.2024 vyrozuměl účastníky řízení o možnosti vyjádřit se k odvoláním a stanovil jim k tomu lhůtu do deseti dnů ode dne doručení této výzvy.

Této možnosti **využila Správa železnic** a podáním ze dne 10.05.2024 se vyjádřila k odvoláním (poté, co jí magistrát neformálním sdělením ze dne 25.04.2024 vyhověl vyjádřit se v této prodloužené lhůtě).

K **návruhu záměru** poukazuje, že spolek nedoložil svá tvrzení. Dokumentaci zpracovaly autorizované osoby, posoudily ji dotčené orgány a organizace. Hlukové posouzení existuje a v dalších stupních přípravy budou provedena další měření, výpočty a posouzení. Obavy z nadlimitního hluku pramení z neznalosti, nebo jsou účelové.

Ke **kácení dřevin**: Pozemek parc. č. 1772/2 vlastní CETIN a. s. a jsou na něm inženýrské sítě; pozemek parc. č. 2618/2 v k. ú. Hloubětín vlastní Správa železnic. Funkční využití obou pozemků je DZ. Kácení v přírodních parcích není omezené. Náhradní výsadby mají v gesci orgány ochrany přírody; Správa železnic neevidovala vhodné plochy pro potenciální náhradní výsadby. Rozsah kácení stanovil dendrologický průzkum. Neexistuje dokument, který by rozsah vyvracel; spolek dokládá čísla, ale není jasné, zda údaje zjistila autorizovaná osoba. Spolek uvedl, že zkontroloval stav na pozemku parc. č. 2618/6, ale hovoří o stromech na pozemku parc. č. 2618/5. Rozdíl mezi vydáním závazného stanoviska a odvoláním je cca tři roky. Prakticky všechny dřeviny, které jmenoval odvolatel v době zpracování dokumentace a při vydání závazného stanoviska nevyžadovaly povolení ke kácení. S ohledem na to bude dendrologický průzkum aktualizován a zpřesněn v navazujícím stupni přípravy.

K **souhrnné technické zprávě**: Jedná se o překlep. Výstavba proběhne ve čtyřech stavebních sezónách.

Územní plán: Izolační zeleň slouží k oddělení ploch dopravní infrastruktury od jiných ploch. U drážního tělesa, které částečně nahrazuje opěrná zeď, však o takové oddělení nejde, neboť

po obou stranách zeleně se nachází území s funkcí dráha. Ke znehodnocení nebo zhoršení využitelnosti pozemků tak nemůže dojít. S tvrzením u dílčí námitky k systému celoměstské zeleně žadatelka nesouhlasí – spolek vyobrazil výřez z územního plánu, který neodpovídá platnému územnímu plánu.

Přírodní park Smetanka: V § 15 odst. 2 nařízení o přírodních parcích je umožněno omezit využití území přírodního parku stavbami veřejné dopravní a technické infrastruktury. Spolek mylně chápe vztah odstavců 2 a 3 tohoto paragrafu – odst. 3 hovoří o dostavbě sídelních útvarů (příkladem uvádí dostavbu projektu Kejrův park II). Na modernizaci, I. stavbu se však vztahuje § 15 odst. 2.

Významné krajinné prvky: Podmínka č. 7 závazného stanoviska EIA ukládá projednat varianty umístění provizorních pilířů. V dokumentaci (B.6.2 Biologický průzkum) žadatelka zpracovala posouzení obou variant. Odbor ochrany prostředí magistrátu v závazném stanovisku č. j. MHMP 719967/2021 ze dne 20.05.2021 stanovil podmínku, že dočasný pilíř bude mimo koryto vodního toku Rokytky, kterou převzal magistrát v napadeném rozhodnutí.

Ke **krajinnému rázu** žadatelka označila spolek kvůli jeho požadavkům za subjekt, který buď nezná správné postupy a kompetence orgánů ochrany životního prostředí, nebo jsou jeho tvrzení účelová.

K dotčení územního systému ekologické stability (dále též „ÚSES“) žadatelka uvedla, že modernizace, I. stavba je navržena v souladu s územním plánem a má souhlasné závazné stanovisko EIA. Dotčení ÚSES obsahuje část D.1.10 dokumentace EIA. Spolek tvrdí zavádějící skutečnosti.

U hluku žadatelka trvá na tom, že protihluková opatření zajistí splnění hlukových limitů, byla zpracovaná podle akustické studie na základě platných právních předpisů, oborových metodik a jsou v pořádku, jak prokazuje závazné stanovisko hygienické stanice. Zásadním faktorem, který ovlivňuje míru vyzářeného hluku, je podíl kotoučových brzd, příp. nekovových brzdových špalíků u vlaků. Stávající jednokolejná trať směrem na Malešice má tuhé podkladnicové upevnění kolejnic, což hluk zhoršuje, výhledově je uvažováno upevnění pružné bezpodkladnicové, které je méně hlučné. Navržený typ železničního spodku a svršku včetně způsobu upevnění kolejnic je uveden v dokumentaci.

Data pro stav k roku 2018 potvrdilo oddělení životního prostředí Správy železnic. Hluk v předchozích letech nebyl uměle navyšován, ale vycházel z měření pro tehdy stávající stav. Poměrně vysoký podíl vozů s nekovovými brzdovými špalíky je proto, že trať je velmi využívána pro mezinárodní kontejnerové vlaky z Prahy-Uhřetěves do Německa, kde jsou tyto brzdy už dnes povinné. Žadatelka uvažuje pro rok 2035 v plné míře tiché vozy i v ČR, uvažovaných 80 % je tedy konzervativní odhad. V akustických výpočtech není zeleň uvažovaná.

VRT Vršovice–Běchovice nebyla uvažovaná, protože o ní nebyla žádná data; v navazujícím stupni přípravy modernizace, I. stavby je nutné aktualizovat hlukovou studii.

Výpočet hlukové zátěže vychází ze 3D modelu, tj. přesmyk je zohledněn.

K odvolací námitce o **veřejné dopravě**: Podle zásad organizace výstavby (B.8) bude funkce podchodu zachována a přístup pro pěší bude provizorně koridorem pro pěší. Pouze ojediněle bude podchod uzavřen kvůli bezpečnosti (např. při nasouvání mostních konstrukcí nad podchodem). Není uvažováno s přerušením autobusové linky 146, která není vedena v uvažovaném prostoru staveniště.

O účelu a smyslu modernizace, I. stavby není dle žadatelčina názoru územní řízení. Spolek svá tvrzení důkazně nepodložil. V dokumentaci jsou uvedeny podklady, na základě kterých „stavba vznikla“ a kterými je naplňován smysl a účel drážní dopravy v Praze. Bílá kniha – Plán jednotného evropského dopravního prostoru řeší trendy a podporuje přesun nákladní dopravy ze silnic na železnici a multimodální dopravu. Z měst nelze vymístit nákladní dopravu, města je nutné zásobovat. Dotčený úsek trati je součástí celostátní dráhy zařazené do TEN-T jako součást hlavní sítě podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU [zrušeno nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 ze dne 13. června 2024 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013; žadatelka sepsala vyjádření dne 10.05.2024, proto hovoří o nařízení č. 1315/2013 jako o platném, pozn. ministerstva]. Námitky urbanistického rázu mohly být řešeny při schvalování územního plánu, nikoliv v územním řízení.

Hlavní význam záměru spočívá v možnosti provozovat vůči sobě nekolizně vlaky v ose Praha hl. n./Masarykovo n. – Praha-Běchovice a Praha-Holešovice – Praha-Malešice, které se dnes kříží úrovně na běchovickém zhlaví ŽST Praha-Libeň; zároveň se významně zkrátí jednokolejný úsek, tzn. že naroste kapacita tratě Praha-Libeň – Praha-Malešice. Stavby se připravují tak, aby i při výstavbě mohl být zachován alespoň omezený provoz, proto se řeší nejprve kritická situace napojení do ŽST Praha-Libeň, než se naruší provoz během výstavby navazujícího zdvoukolejného směrem do Malešic a Hostivaře. Realizace překladiště v Malešicích nesouvisí se záměrem modernizace, I. stavby

Podoba záměru vzešla z prověření a doporučení mnoha studií (např. územně technická studie z r. 2006, studie proveditelnosti z r. 2013).

K **závaznému stanovisku EIA** žadatelka uvedla, že shodné připomínky se objevily a byly vypořádány během EIA (kapitola V. vypořádání obdržených vyjádření k dokumentaci). Relevantní požadavky byly vzaty do úvahy při formulaci podmínek návrhu závazného stanoviska EIA. Podmínky konečného závazného stanoviska EIA jsou zohledněné v dokumentaci pro vydání rozhodnutí o umístění modernizace, I. stavby.

Rozdíly výhledového rozsahu dopravy pro EIA a územní řízení jsou okomentovány v dokumentaci pro vydání územního rozhodnutí (B.4, str. 25). Alternativy mohly být řešeny při schvalování územního plánu. Plán jednotného evropského dopravního prostoru řeší trendy v dopravě a podporuje přesouvání náklady dopravy na železnici. Z měst nelze vymístit nákladní dopravu, protože je nutné je zásobovat.

K tvrzením z dalších odvolání se žadatelka vyjádřila jen krátce ve smyslu, že otázky nejsou předmětem řízení (nepravdivá tvrzení – Ondřej Koloušek) nebo jde o osobní názory (Miroslava Grée).

II. 3. Další průběh řízení po předání spisu ministerstvu

Přezkumy závazných stanovisek a další podklady od dotčených orgánů:

Ministerstvo v odvolacím řízení nejprve **požádalo** podle § 149 odst. 7 správního řádu **o potvrzení nebo změnu** následujících **závazných stanovisek**, která přezkoumaly níže uvedené nadřízené dotčené orgány revizními závaznými stanovisky:

prvoinstanční dotčený orgán	závazné stanovisko č. j./zn.	oblast úpravy	nadřízený dotčený orgán	revizní závazné stanovisko č. j.
Úřad městské části Praha 9	MCP09/127401/2020 ze dne 24.08.2020	kácení dřevin	odbor ochrany prostředí	MHMP 1914471/2024 ze dne 04.11.2024 (změnové)
Úřad městské části Praha 10	P10-184279/2021 ze dne 05.05.2021			MHMP 1914490/2024 ze dne 04.11.2024 (změnové)
odbor ochrany prostředí	MHMP 719967/2021 ze dne 20.05.2021	krajinný ráz, významné krajinné prvky	MŽP	MZIP/2024/210/2275 ze dne 01.08.2024 (potvrzující)
	MHMP 820525/2023 ze dne 26.04.2023	druhá výjimka (bobr evropský)		
Hygienická stanice hlavního města Prahy	HSHMP 13390/2020 ze dne 07.05.2020	ochrana veřejného zdraví	Ministerstvo zdravotnictví	MZDR 20264/2024-5/OVZ ze dne 07.11.2024 (potvrzující)
MŽP	MZIP/2018/500/592 ze dne 23.03.2018	EIA	ministr životního prostředí	MZIP/2024/290/1968 ze dne 06.12.2024 (potvrzující)

odbor územního rozvoje magistrátu	MHMP 372841/2021 ze dne 12.04.2021 ve znění opravného usnesení č. j. MHMP 679009/2022 ze dne 20.04.2022	§ 96b stavebního zákona	Ministerstvo pro místní rozvoj	MMR- 18183/2025-81 ze dne 26.03.2025 (změnové)
--	--	-------------------------------	--------------------------------------	--

Ministerstvo dále pod č. j. MD-28782/2024-910/10 ze dne 19.06.2024 požádalo o součinnost odbor ochrany prostředí – o poskytnutí původního rozhodnutí č. j. MHMP 970472/2020 ze dne 25.06.2020 o povolení výjimky podle § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny, v tehdy rozhodném znění, pro čmeláky rodu *Bombus sp.* (v dokladové části dokumentace se nachází pouze rozhodnutí č. j. MHMP 1058694/2020 ze dne 13.07.2020 o formální změně požadovaného rozhodnutí v autoremeduře).

Odbor ochrany prostředí rozhodnutí poskytl (pol. č. 24 spisu).

Ministerstvo pod č. j. MD-28782/2024-910/23 ze dne 28.03.2025 požádalo MŽP o sdělení, zda Správa železnic požádala o prodloužení závazného stanoviska EIA.

MŽP pod č. j. MZP/2025/210/1062 ze dne 31.03.2025 sdělilo, že takovou žádost neobdrželo.

Doplnění odvolání:

Spolek HZ podáním ze dne 13.10.2024 doplnil své odvolání o několik dalších argumentů stran hluku a EIA.

Hluk:

Akustická studie v tabulce Porovnání ekvivalentních hladin akustického tlaku ve 25 m od osy kolejí uvádí: „*Jelikož výpočtový software CadnaA uvažuje pouze s ideálním stavem trati, je ve výpočtu zohledněn horší stav železničního svršku a spodku pro rok 2000 a 2018 s ohledem na výsledky provedené měření hluku.*“ Obdobně v bodu 8.1 snížení hlučnosti u zdroje uvádí: „*Předpokládá se, že k tomuto snížení dojde vlivem navrženého kolejového svršku a spodku (uvažováno ve výpočtu) a vlivem obnovy vozového parku ČD. ... Dnes je známo, že nový železniční svršek, bezstyková kolej, její pružné upevnění a další technická opatření zlepší stávající stav cca o 4-5 dB. Výpočtový systém však již počítá s novým a kvalitním kolejovým ložem.*“

Změna svršku kolejí však již minimálně částečně proběhla a je tam pružné bezpodkladnicové upevnění (viz bod 4.3 Parametry trati: „*Trať 525F: ...na odbočení nová trať, upevnění kolejnic pružné bezpodkladnicové...*“).

EIA:

Závazné stanovisko EIA je věcně nesprávné a nezákonné. Za prvé neposoudilo varianty záměru. Záměr spadá do kategorie 9 přílohy č. 1 zákona EIA (bod 9.1), tedy vždy podléhá EIA. Podle § 6 zákona EIA musí oznamovatel vždy uvést nástin studovaných hlavních variant a stěžejní důvody pro volbu vzhledem k vlivu na životní prostředí. Tento názor potvrzuje i komentář k § 6 (KOCOUREK, Tomáš. In: BAHÝLOVÁ, Lenka, KOCOUREK, Tomáš, VOMÁČKA, Vojtěch. Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2015).

Oznámení záměru i dokumentace EIA uvádí, že záměr byl navržen a vyhodnocen v jedné variantě. Záměr byl posouzen v EIA v rozporu s § 6 zákona EIA.

Spolek HZ setrval na svém odvolacím návrhu.

Seznámení s podklady:

Ministerstvo po obdržení všech potřebných podkladů pro vydání rozhodnutí přípisem č. j. MD-28782/2024-910/22 ze dne 04.04.2025 vyzvalo účastníky podle § 36 odst. 3 správního řádu o možnosti seznámit s podklady pro vydání rozhodnutí do dvaceti dnů ode dne doručení tohoto přípisu.

Této možnost využilo několik účastníků řízení z řad odvolatelů, konkrétně: Ing. Luboš Rybníček, Jakub Horn, Jan Vít a Mgr. Henrieta Vítová, Michal Všetečka, spolek HZ, Ing. Hana Machková (e-mail) a František Kahovec.

Vyjádření byla shodná.

*Stručná rekapitulace obsahu vyjádření:**Soulad s územním plánem:*

Odvolatelé vznesli několik výhrad proti reviznímu závaznému stanovisku Ministerstva pro místní rozvoj (dále jen „**MMR**“).

Dle MMR se záměr nachází v enklávě otevřené krajiny, podmínky neposuzuje orgán územního plánování. Orgán ochrany přírody však záměr takto neposoudil.

Ze zásad územního rozvoje, které jsou nadřazené územnímu plánu, odvolatelé dovozují, že záměr je umísťovaný na nejruznější pozemky zeleně, na které se vztahuje ochrana v zásadách územního rozvoje pro enklávy otevřené krajiny.

K poměrování veřejných zájmů v plochách PS a ZMK odvolatelé namítli, že orgán ochrany přírody neposuzoval nijak specificky veřejné zájmy.

Podmínky pro umístění částí záměru v ÚSES žádný orgán neposoudil.

Orgán ochrany přírody nijak specificky neposoudil ani ochranu území se zvýšenou ochranou zeleně. Technická infrastruktura omezuje výsadby a existenci vzrostlých stromů.

Celoměstský systém zeleně se nachází i na jiných pozemcích než lesních (LR), umístění na těchto pozemcích MMR neposoudilo.

Odvolatelé trvají na tom, že opěrnou zeď nelze považovat za nejmenované využití. I kdyby byla, neodpovídá svým charakterem hlavnímu a přípustnému využití ploch IZ. Žadatelka neprokázala, že záměr není možné realizovat bez opěrné zdi v této ploše. Nelze proto jednoznačně konstatovat přednost zásad územního rozvoje před územním plánem.

Hluk:

Odvolatelé trvají na tom, že akustická studie je založená na manipulaci se vstupem do výpočtu (v minulosti byl hluk uměle navyšován, aby výhledově mohl být snížen). Z napadeného rozhodnutí nevyplývá konkrétní způsob provedení železničního svršku a spodku, způsob upevnění kolejnic a rychlost obnovy vozového parku.

U změny svršku a modernizaci brzd odkazují na odvolání.

Odvolatelé poukázali na nejednotné hodnocení dotčenými orgány (jednou je zohledněn budoucí navazující záměr, podruhé nikoli, vždy však ve prospěch záměru).

Platnost závazného stanoviska EIA:

Odvolatelé na základě vyjádření MŽP ze dne 31.03.2025 konstatovali, že závaznému stanovisku EIA vypršela platnost a nelze ji znovu prodloužit.

Závazné stanovisko EIA (kumulativní a synergické vlivy):

Dle názoru odvolatelů ministr životního prostředí v revizním závazném stanovisku potvrdil, že MŽP v rozporu s požadavky neposoudilo kumulativní a synergické vlivy.

III. Přípustnost a včasnost odvolání

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 pouze 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 04.01.2024, tj. považuje se za doručené patnáctým dnem po vyvěšení, tzn. **19.01.2024** (zveřejněno bylo ještě do 22.01.2024). Poslední den 15denní odvolací lhůty připadl na sobotu 03.02.2024 a posledním dnem pro podání odvolání (alespoň k poštovní přepravě) bylo pondělí **05.02.2024** (ke konci lhůty připadající na den pracovního klidu i u veřejné vyhlášky vizte rozsudek rozšířeného senátu NSS č. j. **4 Afs 264/2018-85** ze dne 26.05.2022, odst. [87]).

III. 1. Přípustná a včasná odvolání

Ministerstvo nejprve zdůvodní, proč jedná s Mgr. Danielem Machkem a Ing. Janou Machkovou, oba bytem Jilmová 1435/5, 13000 Praha. Tito účastníci jsou právními nástupci původní odvolatelky Andrey Karabudak Machkové, Jilmová 1435/5, 130 00 Praha (zejména nové domy na parc. č. 259/3 a 259/4 v k. ú. Hrdlořezy). Adrea Karabudak Machková byla oprávněna podat odvolání, ovšem díky převodu všech jejích věcných práv vstoupili do jejího procesního postavení

uvedení účastníci. Jelikož nevzali odvolání zpět, ministerstvo s nimi začalo jednat jako s odvolateli. O této skutečnosti se nevydává žádné procesní rozhodnutí (srov. podrobně v rozsudku NSS č. j. 1 As 253/2024-27 ze dne 05.12.2024, odst. [26], [27], [34]).

Následující účastníci řízení podali odvolání mezi 29.01.2024 a 05.02.2025: Ondřej Koloušek, Ing. Luboš Rybníček, Mgr. Daniel Machek a Ing. Jana Machková (jako nástupci Andrey Karabudak Machkové), Ivetta Hlubůčková, Bohumila Hlubůčková, Jan Vít, Mgr. Henrieta Vítová, Ing. Lenka Brutovská, Gabriela Drábková, Pavel Drábek, Ing. Libor Schwab, Michal Všetečka, spolek HZ, Miroslava Grée, Elizabeth Zaltsman, Mgr. Kateřina Dedková, Ing. Vojtěch Šimek, MIM; Ing. Jakub Glogar, Lucie Glogarová, Ondřej Kurz, František Kahovec, Mgr. Tomáš Hříbek, Jitka Brichtová, Jiří Votruba, Jakub Horn, Petr Hejný, Jitka Vlašánková, Lubomír Hůla, Milada Hůlová, Andrea Halamová, Ing. Hana Jungbauerová, Eva Richterová, Ing. Lenka Nitschová, Lenka Kahovcová.

Tato odvolání jsou tedy **přípustná a včasná**.

III. 2. Nepřípustná odvolání:

U následujících osob ministerstvo dospělo k závěru, že se **nejedná** o účastníky řízení.

Podle § 89 odst. 3 stavebního zákona platí, že účastník řízení ve svých námítkách uvede **skutečnosti, které zakládají jeho postavení jako účastníka řízení**, a důvody podání námitek; k námítkám, které překračují rozsah stanovený v odstavci 4, se nepřihlíží.

Magistrát každého **náležitě poučil** v oznámení o zahájení řízení ze dne 27.06.2022 mj. i o této procesní povinnosti.

Nikdo z těch, kteří se považují za vlastníky sousedních pozemků, tedy nemůže být překvapen po takovém poučení, jestliže se po něm požaduje, aby tvrdil, proč považuje svá věcná práva k okolním pozemkům za potenciálně dotčená.

Odvolání **MgA. Petra Zusky** není přípustné. Petr Zuska neuplatnil v první instanci žádné námítky, v nichž by tvrdil ve smyslu § 89 odst. 3 stavebního zákona, proč se považuje za účastníka podle § 85 odst. 2 písm. b) stavebního zákona. Podal až odvolání, ve kterém uvedl jako svou adresu Makedonská 617/10, 190 00 Praha. Jedná se o dům na Střížkově poblíž mimoúrovňové křižovatky na začátku dálnice D8 (Liberecká, Kbelská). Vzdálenost od záměru modernizace, I. stavby činí přes **3,5 km**. Vzhledem k charakteru záměru je naprosto evidentní, že možnost dotčení takto vzdálené nemovité věci **nemůže nastat** ve smyslu § 85 odst. 2 písm. b) stavebního zákona.

Odvolatel navíc podal odvolání, které je koncipované pro osoby, které bydlí v blízkosti trati. Pokud využil tuto šablonu bez jakéhokoliv originálního tvrzení vůči své vlastní nemovité věci, jde volba této procesní taktiky čistě k jeho tíži.

Odvolání **Terezy Kahovcové** není přípustné. Tereza Kahovcová neuplatnila v první instanci žádné námítky, v nichž by tvrdila ve smyslu § 89 odst. 3 stavebního zákona, proč se považuje za účastníka podle § 85 odst. 2 písm. b) stavebního zákona. Podala až odvolání, ve kterém uvedla jako svou adresu Třešňová 1048/15a, 190 00 Praha.

Odvolatelčin dům a zahrada na pozemcích parc. č. 2042/1 a 2042/2 v k. ú. Hloubětín jsou vzdálené přinejmenším **750 m** od záměru, přičemž ke stěžejním stavebním objektům (most přes Rokytku u Hořejšího rybníka) ještě o něco dále. Dům se zahradou se nacházejí za Průmyslovou ulicí, od níž jsou vzdálené více než 100 m. Dominantním zdrojem hluku jsou zde pozemní komunikace (Česobrodská a Průmyslová), příspěvek záměru se limitně blíží nule. Jiné imise nepřipadají v úvahu. Ani „pohledový aspekt“² záměru nemůže mít vliv na vlastnické právo k těmto pozemkům, o čemž dostatečně svědčí pohled z mostu Průmyslové na str. 64 posouzení vlivu záměru na krajinný ráz (doc. Vorel), odkud je navíc vyloučeno záměrné či souvislé pozorování krajiny, neboť zde není ani chodník (natož stavební prvky jako např. vyhlídkové věže jako na Strakonické u soutoku Berounky a Vltavy). Odvolatelčin dům se zahradou jsou přitom ještě dále za Průmyslovou ulicí a jsou položeny o něco níže.

Rozhodující samozřejmě není jen vzdálenost od záměru, ale jde o významný indikátor (srov. rozsudek NSS č. j. 7 As 16/2024-27 ze dne 05.06.2024). Terén a území je však takového charakteru,

² Čímž ministerstvo neříká, že viditelnost či neviditelnost záměru zakládá automaticky možnost přímého dotčení ve smyslu § 85 odst. 2 písm. b) stavebního zákona. Jde pouze o dokreslení, že dokonce ani vizuálně neexistuje vztah mezi domem se zahradou a záměrem.

že tři čtvrtě kilometru je příliš velká vzdálenost na to, aby odvolatelka byla účastnicí řízení podle § 85 odst. 2 písm. b) stavebního zákona.

Za těchto skutkových okolností ministerstvo nemohlo vyložit neurčitý právní pojem „možnost přímého dotčení“ tak, že je v případě odvolatelky naplněn. To platí tím spíše, když využila šablonu odvolání bez jakékoliv individualizace vůči své vlastní nemovité věci; volba této procesní taktiky jde tedy k odvolatelčině tíži.

Odvolání **Zuzany Olsen**, není přípustné. Odvolatelka uvedla jedinou nemovitou věc – dům na adrese U Císařské cesty 226, 103 00 Praha (parc. č. 277/129 v k. ú. Benice). Dům se nachází od nejbližší části záměru přes **10 km**, tudíž možnost přímého dotčení zjevně neexistuje.

Odvolání **Jana Daňka** není přípustné. Odvolatel uvedl jedinou nemovitou věc – Haštalská 754, 110 00 Praha. Dům se nachází **v centru Prahy na Starém Městě**, tudíž možnost přímého dotčení zjevně neexistuje.

Odvolání **Moniky Domincové** není přípustné. Odvolatelka neuplatnila v první instanci žádné námítky, v nichž by tvrdila ve smyslu § 89 odst. 3 stavebního zákona, proč se považuje za účastníka podle § 85 odst. 2 písm. b) stavebního zákona. Podala až odvolání, ve kterém uvedla jako svou adresu Nepelova 952/6, 19000 Praha. Dům na nachází na pozemku parc. č. 1651/18 v k. ú. Hloubětín, který se nachází více než **750 m** od záměru, z toho více než 300 m za Poděbradskou ulicí a širokým komplexem objektů služeb Nová Elektra. Jinak řečeno, mezi odvolatelčím domem a záměrem je široká část silně urbanizovaného území. Z hlediska imisí je tedy situace velmi podobná případu Terezy Kahovcové. Záměr v tomto místě nemůže mít žádné vlivy, které by založily potenciální přímé dotčení odvolatelčina vlastnického práva. Opět jde o případ důsledků využití vzorového odvolání, které bylo sepsané pro účely osob žijících v blízkosti záměru; bez patřičné individualizace dotčení věcných práv konkrétní nemovité věci jde kontraproduktivnost takového postupu k tíži odvolatelky.

Odvolání **Markéty Příbylové a Michala Doležala** nejsou přípustná. Odvolatelé neuplatnili v první instanci žádné námítky, v nichž by tvrdili ve smyslu § 89 odst. 3 stavebního zákona, proč se považují za účastníky podle § 85 odst. 2 písm. b) stavebního zákona. Podali až odvolání, ve kterém uvedli jako svou adresu Odlehlá 617/14, 19000 Praha. Dům se nachází na pozemku parc. č. 711 v k. ú. Vysočany, který se nachází cca **2 km** a více od záměru (podle stavebního objektu – u hlavních stavebních objektů jako most dále, u vedlejších, ale mnohem méně zásadních, objektů na nádraží Libeň o něco blíže). Dům se navíc nachází v poměrně silně urbanizovaném území, kde dle názoru ministerstva odvolatelé nemohou záměr vůbec zaznamenat. Znovu se jedná o případ neuváženého použití šablony odvolání bez elementární snahy individualizovat odvolací důvody ke konkrétní nemovité věci.

III. 3. Opožděná odvolání

Odvolání **Res Rotem s. r. o.**, IČ 28452143, a **Res Anna s. r. o.**, IČ 28452101, obě se sídlem Ocelářská 2457/7, 19000 Praha, jsou opožděná, neboť jejich odvolání byla podána a dodána do datové schránky magistrátu až v úterý **06.02.2024**.

III. 4. „Odvolání“, ke kterému se nepřihlíží:

Ministerstvo neprojednávalo a nijak nerozhodlo o „odvolání“ **Pavla Halamy**, bytem Pod hloubětínskou zastávkou 360/1, 190 00 Praha, neboť k tomuto „odvolání“ se nepřihlíží. Odvolatel sice podal odvolání, ale nepodepsal ho (pol. č. 111 spisu). Podání přitom musí obsahovat mj. podpis osoby, která jej činí (§ 37 odst. 2 *in fine* správního řádu).

Na podpis může sice zapomenout omylem každý, ovšem odvolatel **nereagoval ani na výzvu** magistrátu č. j. MHMP 366823/2024 ze dne 01.03.2024 (pol. č. 117 spisu), který ho podle § 37 odst. 3 a § 4 odst. 2 a 4 správního řádu **adekvátně a vstřícně** vyzval ke způsobům odstranění tohoto nedostatku a náležitě ho poučil o následku chybějícího podpisu.

Odůvodnění, proč se k „odvolání“ nepřihlíží, uvádí ministerstvo za účelem zachování právní jistoty a přezkoumatelnosti postupu, aby mj. Pavel Halama věděl, že chybějící výrok o jeho „odvolání“ je vědomým postupem ministerstva, nikoliv opomenutím anebo nečinností.

III. 5. „Odvolání“ Úřadu městské části Praha 9, odboru dopravy:

Ministerstvo pod č. j. MD-28782/2024-910/8 ze dne 20.06.2024 sdělilo odboru dopravy, že dotčené orgány mají právo podat podnět k provedení přezkumného řízení (§ 136 odst. 4 správního řádu), proto nebude zamítat „odvolání“ jako nepřípustné, protože dotčený orgán není

účastníkem řízení. Ministerstvo vyhodnotilo „odvolání“ materiálně jako „předčasný“ podnět k provedení přezkumného řízení, který lze posoudit v odvolacím řízení, jehož předmětem je i přezkum zákonnosti napadeného rozhodnutí.

IV. Odvolací přezkum napadeného rozhodnutí

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.

Ministerstvo se vzhledem k vymezenému rozsahu přezkumu a okolnostem případu dále nebude zvlášť vyjadřovat k odvolání Mgr. Tomáše Hříbka, které je sice včasné a přípustné, ale zůstalo navzdory jeho výhradě, že jej doplní, a výzvě magistrátu blanketní. Kdyby se jednalo o jediné odvolání, ministerstvo by mohlo přezkoumat napadené rozhodnutí pouze z obecných hledisek (srov. rozsudek NSS č. j. 3 As 142/2014-34 ze dne 29.04.2015). Vzhledem k odvoláním ostatních účastníků je však evidentní, že odvolací přezkum na základě ostatních odvolání je evidentně mnohem širší, tudíž postrádá smysl se zvlášť vyjadřovat k blanketnímu odvolání.

V níže uvedeném textu bude ministerstvo používat obecně pojmy „revizní závazné stanovisko“ a „přezkoumávané závazné stanovisko“, čímž budou myšlena pro účely konkrétní věcně zaměřené kapitoly ta závazná stanoviska, která jsou identifikovaná v rekapitulaci průběhu odvolacího řízení (str. 24).

Ministerstvo změnilo příslušné části výroků napadeného rozhodnutí podle závazných částí revizních závazných stanovisek odboru ochrany prostředí. Záviselo-li vypořádání odvolací námítky na posouzení nadřízených dotčených orgánů, odůvodnění rozhodnutí ministerstva je založené na odůvodnění revizních závazných stanovisek. Ministerstvo však necitovalo revizní závazná stanoviska kompletně (mechanicky), ale vzhledem k odlišnému okruhu adresátů revizního závazných stanovisek a tohoto odvolacího rozhodnutí ministerstva, je ministerstvo po formální či stylistické stránce mírně upravilo anebo zestručnilo na to nejpodstatnější (beze změny věcné podstaty vypořádání odvolacích námitek).

IV. 1. Rozhodná právní úprava

Územní řízení bylo zahájené dne **30.11.2020**, 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].

Ministerstvo rozhodlo stále jako odvolací správní orgán podle § 2e odst. 3 písm. a) zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon), ve znění účinném **do 31.12.2020**, (dále jen „**liniový zákon**“) a dokončilo řízení podle stavebního zákona, ve znění účinném **do 31.12.2020**, resp. **31.12.2023**, neboť přechodná ustanovení čl. XXV zákona č. 403/2020 Sb. se ve vztahu k novelizaci stavebního zákona týkala jen některých otázek koncepčních nástrojů územního plánování a vedení stavebního deníku v elektronické formě; úprava územního rozhodování však byla stejná v obou zněních. Rozlišovat tato data proto mělo smysl jen u liniového zákona, kde se právní úprava mírně změnila věcně.

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.

Bude-li tedy ministerstvo dále v textu užívat označení právních předpisů, nebude tím myšleno aktuálně účinné znění, nýbrž výše uvedené rozhodné znění (např. rozhodné znění nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, však bylo znění účinné **do 30.06.2023**, jelikož vůči němu nebyla žádná relevantní novela ke dni 31.12.2020 ani k 31.12.2023).

IV. 2. Z úřední povinnosti

Bude-li ministerstvo kdekoliv v dalším odůvodnění vycházet z podkladů EIA dostupných k záměru OV1152 v informačním systému EIA, bude tak činit podle § 9b odst. 5 zákona EIA.

IV. 2. 1. Doplnění některých podmínek ze závazného stanoviska EIA:

Ačkoliv se námitky týkaly ve velké části závazného stanoviska EIA, přímá námitka k nepřevzetí některých podmínek nezazněla, proto ministerstvo zdůvodní doplnění některých podmínek závazného stanoviska EIA v podkapitole o přezkumu z úřední povinnosti.

Nedá se říci, že by magistrát neodůvodnil nakládání s podmínkami závazného stanoviska EIA. V tomto ohledu je napadené rozhodnutí přezkoumatelné. Ministerstvo však **zčásti nesouhlasí** s vyhodnocením magistrátu na str. 38–39 napadeného rozhodnutí, jaké podmínky převzít. Níže ministerstvo uvede podmínky, u nichž dospělo k jinému názoru než magistrát.

Podmínka č. 1:

Část podmínky, která se týkala **vzhledu** protihlukových stěn a **ochrany ptactva**, nebyla dle názoru ministerstva zohledněna v dokumentaci, tj. tím, jak je záměr navržen. O tom svědčí i samotný popis v technické zprávě dokumentace protihlukových objektů (D.2.1.10, Ing. Jan Nový), v níž se uvádí mj.: „V rámci této PD jsou stanoveny pouze akustické vlastnosti protihlukových panelů (dle akustické studie).“ Souhrnná technická zpráva rovněž není podrobnější a je v souladu s tímto východiskem.

Magistrát proto správně měl tuto část podmínky převzít. Ministerstvo ji doplnilo.

Podmínka č. 2:

V projektu sadových úprav zasaženého území a ploch dočasného záboru do spektra sázených dřevin přednostně zařadit dřeviny, které se přirozeně vyskytují v navazujících biotopech, tedy zejména dub, bříza, habr, lípa, javor mléč, třešeň a mahalebka (Quercus robur, Betula pendula, Carpinus betulus, Tilia cordata, Acer platanoides, Cerasus avium, Cerasus mahaleb). Pro zatravnění použít vhodné směsi dle místních podmínek.

Magistrát odůvodnil nepřevzetí této podmínky primárně faktem, který nemohl ovlivnit – v první instanci orgány ochrany přírody a krajiny nestanovily žádnou náhradní výsadbu. Odbor ochrany prostředí však tento závěr zvrátil svými revizními závaznými stanovisky, tudíž toto odůvodnění pozbylo smysl. Nemá přitom význam, že odbor ochrany prostředí stanovil také preferenci druhové skladby náhradní výsadby. Nepřevzetí podmínky závazného stanoviska není možné jen proto, že jiný dotčený orgán stanovil shodnou, nebo velmi podobnou podmínku.

Odbor ochrany prostředí uložil podmínkou tuto povinnost: „Výsadby budou provedeny v souladu s projektovou dokumentací (...) SO 04-83-01 Kácení a náhradní výsadba (revize 02 z října 2019) a žadatelem předloženým návrhem potenciálních náhradních výsadeb. (...)“. V dokumentaci SO 04-83-01 přitom sama žadatelka uvádí, že předpokládá „pravděpodobně mimo zábor“ jako horní hranici až 1000 kusů alejových listnatých stromů s balem o obvodu kmene do 14 cm, podchozí výška min. 2,4 m a 2000 ks autochtonních druhů keřů.

Podmínka č. 2 závazného stanoviska EIA tedy **v celém rozsahu nesupluje náhradní výsadby**, které ukládají orgány ochrany přírody, ale originálně (nezávisle na postupech podle § 8 zákona o ochraně přírody a krajiny) počítá s existencí projektu sadových úprav nikoliv jako s možností, ale **jako se samozřejmostí**. Tétož si je **očividně vědoma i Správa železnic**, která jako jeden z podkladů dokumentace tohoto stavebního objektu uvádí závazné stanovisko EIA, nikoliv závazná stanoviska orgánů ochrany přírody. Značná nezávislost náhradních výsadeb a sadových úprav je tedy nesporná.

Ministerstvo tedy uzavírá, že neobstojí důvod, na kterém magistrát založil své odůvodnění. Diskutovaná podmínka neřeší duplicitně náhradní výsadby, ale projekt sadových úprav, tj. je svým dopadem širší. Orgány EIA nahlíží na záměr „makropohledem“, kdežto orgány ochrany přírody mají jako kritérium přiměřenost náhradních výsadeb za kácené dřeviny.

Technická zpráva k SO 04-83-01 je součástí dokumentace, která bude ověřovaná postupem podle stavebního zákona. Z žádného právního předpisu nevyplývá, že dílčí část dokumentace sadových úprav pozbývá relevance, pokud orgán ochrany přírody stanoví v závazném stanovisku určitý rozsah náhradních výsadeb.

Ministerstvo tedy nepřekonává revizní závazná stanoviska odboru ochranu prostředí, ale pouze podle jiného závazného stanoviska (EIA) a vlastní kompetence podle § 92 odst. 1 stavebního zákona ukládá rozpracovat již zavedený SO 04-83-01 v další projektové přípravě stavby.

Podmínka č. 9:

Pro žádost o udělení výjimky ze zákazů u zvláště chráněných druhů živočichů dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, provést aktualizací biologický průzkum.

Magistrát podmínku nepřevzal, neboť dle jeho názoru byla splněna v dokumentaci.

Částečně má magistrát pravdu, ovšem vzhledem k migraci nelze považovat podmínku pro fázi přípravy za vyčerpanou tím, že pro účely územního řízení byly vydány dvě výjimky podle § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny na základě aktualizovaných průzkumů. Mezi fází územního řízení a stavebního řízení (což je stále fáze přípravy záměru) může nastat podobná situace s výskytem dříve neznámého zvláště chráněného druhu. Rozhodné znění § 56 odst. 6 zákona o ochraně přírody a krajiny, účinné do 31.12.2023, ostatně uvádělo, že zjistí-li se až po zahájení (...) stavebního řízení (...) a tato skutečnost nebyla před zahájením tohoto řízení známa (...).

Ministerstvo proto doplnilo i tuto podmínku.

Podmínky č. 10 a 11:

Před zahájením výstavby zajistit ekologický dozor na staveništi.

V období 3–5 měsíců před zahájením stavebních prací ve spolupráci s ekologickým dozorem stavby (viz bod výše) provést aktualizací biologický průzkum v lokalitě Hořejšího rybníka a Rokytky. Na základě výsledků případně doplnit opatření pro ochranu biotopu a zjištěných druhů rostlin a živočichů.

Magistrát tyto podmínky nepřevzal, neboť se dle jeho názoru vztahují k provádění stavby a budou řešeny v následném stavebním řízení.

Tento názor obecně není chybný, přesto nepřevzetí těchto podmínek působí v kontextu výroku III. (ochranné podmínky pro bobra evropského) nesourodě, jelikož tento výrok obsahuje v principu podobné podmínky. Navíc jsou podmínky úzce provázené s doplněnou podmínkou č. 9.

IV. 2. 2. Závazné stanovisko Úřadu městské části Praha 9, odboru dopravy:

Dotčený orgán má obecně právo domáhat se, aby stavební úřad zahrnul podmínky jeho závazného stanoviska do svého rozhodnutí. Jinak by zákonodárce nestanovil, že se územní rozhodnutí doručuje také dotčeným orgánům (§ 92 odst. 3 stavebního zákona) a nezakotvil, že mají právo na přístup do spisu a právo podat podnět k provedení přezkumného řízení (§ 136 odst. 4 správního řádu).

Bylo by samozřejmě absurdní čekat na právní moc územních rozhodnutí. Má-li dotčený orgán právo napadnout pravomocné rozhodnutí prostřednictvím přezkumného řízení, tím spíše má právo upozornit na nedodržení svého závazného stanoviska už v odvolacím řízení.

Ministerstvo posoudilo „odvolání“ při přezkumu napadeného rozhodnutí z úřední povinnosti, jelikož dodržení závazného stanoviska je otázkou zákonnosti (navíc přezkum správnosti je navázán na veřejný zájem).

„Odvolání“, resp. upozornění na nezahrnutí podmínek č. 2), 3) a 5) závazného stanoviska č. j. MCP9/025440/2022/OD/Tum ze dne 18.02.2022 je **důvodné**.

Ministerstvo rozumí motivaci magistrátu „selektovat“ některé podmínky podle toho, do jaké fáze přípravy záměru směřují. Úřad městské části Praha 9 ale uplatnil závazné stanovisko podle § 40 odst. 4 písm. d) zákona o pozemních komunikacích, ve znění účinném do 31.12.2023, který zakládá pravomoc uplatnit závazné stanovisko v územním řízení z hlediska řešení místních a účelových komunikací.

Magistrátu jako stavebnímu úřadu nepřísluší selektovat podmínky ze závazného stanoviska, které je vydané právě a pouze a jen pro územní řízení. Tím ministerstvo neříká, že názor dotčeného orgánu je neotřesitelné dogma, chtěl-li však magistrát toto dogma zvrátit, měl dát podnět podle § 149 odst. 8 *in fine* správního řádu. Jelikož takový podnět nedal, je selekce podmínek v rozporu s § 50 odst. 4 a § 149 odst. 1 správního řádu.

Ministerstvo tento podnět nedalo. Je sice pravda, jak magistrát uvedl na str. 37, že podmínky směřují do pozdějších fází přípravy, ovšem podmínky na prověření nosnosti mostů, na zachování

průjezdu a průchodu cyklotrasami a variantu organizace přesunu hmot lze stejně dobře chápat jako podmínky, kterými se **reguluje obsah (zásad) organizace výstavby**. Organizaci výstavby řeší projektová dokumentace pro vydání stavebního povolení. Územní rozhodnutí tedy může obsahovat tento typ podmínek.

To platí tím spíše v situaci, že silniční správní úřad neměl podle citovaného ustanovení pravomoc vydávat závazné stanovisko ve stavebním řízení, tudíž fakticky i právně musel své požadavky vtělit do požadavků vznesených v územním řízení (na rozdíl např. od krajinného rázu, kde se výslovně předpokládá souhlas pro umístění i povolování staveb). Magistrát přitom nevyjasnil, jak by se nepřevzaté podmínky dostaly do případného stavebního povolení.

IV. 2. 3. Vodoprávní souhlas:

Pro vodoprávní souhlas platí totéž, co pro předchozí závazná stanoviska, pouze s drobným rozdílem, že závaznost souhlasu je normována také v § 17 odst. 4 vodního zákona, ve znění účinném do 31.12.2023.

IV. 3. Vypořádání odvolacích námitek

Ministerstvo změnilo příslušné části výroků napadeného rozhodnutí podle závazných částí revizních závazných stanovisek (zejména se to týkalo kácení). Záviselo-li vypořádání odvolací námítky na posouzení nadřízených dotčených orgánů, odůvodnění vyplývá z odůvodnění revizních závazných stanovisek. Ministerstvo necitovalo revizní závazná stanoviska kompletně (mechanicky), ale vzhledem k odlišnému okruhu adresátů revizního závazných stanovisek a tohoto odvolacího rozhodnutí ministerstva, je ministerstvo po formální či stylistické stránce mírně upravilo anebo zestručnilo (beze změny věcné podstaty vypořádání odvolacích námitek).

Dále je třeba odůvodnění revizních závazných stanovisek vnímat v kontextu toho, že posouzení dotčených veřejných zájmů v prvním a druhém stupni tvoří jeden celek, tudíž je nutné jako výsledné posouzení vnímat čtením obou závazných stanovisek společně (např. zásah do významných krajinných prvků zdůvodnil podrobně odbor ochrany prostředí ve vztahu k vodnímu toku a lesu, což MŽP už neopakovalo a reagovalo na odvolací námítky).

IV. 3. 1. Nesouhlas s návrhem mostu (spolek HZ):

Námítka **není opodstatněná**.

Předmětem tohoto územního řízení nebyla otázka, zda záměr zejména díky estakádě výrazně zasáhne do území (krajiny). O tom nebylo sporu.

Námítka výrazného naddimenzování mostu je bezpředmětná, jelikož všechna závazná stanoviska, která se úzce nebo širěji mohla týkat tohoto posouzení byla kladná nebo podmíněně souhlasná. Jednalo se v první řadě o posouzení z hlediska **krajinného rázu** či územního plánování.

Možnost menšího vysunutí k cyklostezce a vedení více nad tratí spolek HZ tvrdí doslova na jednom řádku a nijak relevantně toto tvrzení o možné alternativě nepodložil. Jelikož nikdo ze spolku HZ netvrdí, že by byl profesním zaměřením stavař se zaměřením na mosty a inženýrské konstrukce (a ze spolkového rejstříku se nic takového nepodává), ministerstvo nemůže takový typ námítky pokládat za plausibilní tvrzení. Ve smyslu § 52 správního řádu je třeba, aby každý označil důkazy na podporu svého tvrzení. U odborné otázky, zda může být most navržen jinak, být mírně posunutý, odsunutý, nižší (resp. navržen, jakkoliv jinak), opravdu nestačí jednořádkové tvrzení, že to je možné.

Oproti jednořádkovému zdůvodnění spolku HZ existuje v částech D.2.1.4.3 a D.2.1.4.5 dokumentace obsáhlá technická zpráva s přílohami, jimiž jsou statické výpočty, záznamy z několika „mostařských porad“ k výběru řešení apod. se zdůvodněním návrhu mostů SO 01-20-01 a SO 01-20-02. Návrh záměru je podložen výsledky průzkumů (geologie, geotechnické vlastnosti podloží atd.).

Obecně opravdu platí, že procesní obrana alternativními návrhy záměru není *a priori* nepřijatelná. Ostatně ministerstvo ve správní praxi u těchto typů námitek neodkazuje stroze na jejich nepřijatelnost jen s odkazem na dispoziční zásadu (byť by takové vypořádání z drtivé většiny případů stačilo) a snaží se také vysvětlit, že navržená podoba záměru je věcně opodstatněná.³

³ Srov. např. rozsudek Krajského soudu v Ostravě č. j. 39 A 7/2023-92 ze dne 22.11.2023, odst. 11 (záměr „D10 SSÚD Brodce, DO PČR Brodce“) nebo rozhodnutí ministerstva č. j. MD-40706/2023-910/9 ze dne 13.05.2024 [„Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně)“].

To však neznamená, že alternativní řešení může být v námitce popsán velice nekonkrétně a po technické stránce bude bez jakéhokoliv zdůvodnění. V tomto ohledu je požadavek na kvalitu a kvalifikovanost alternativních návrhů vyjádřen názorně v rozsudku NSS č. j. **7 As 249/2022-28** ze dne 11. 1. 2024 (v citaci zvýraznilo ministerstvo): „(...) **Požadavek na míru kvalifikovanosti návrhu by měl sledovat povahu stavby. Se zvyšujícími se požadavky na posouzení vlivu stavby na okolí (a zásah do práv) a její technické řešení souvisí i rostoucí důraz na odbornost nabízeného alternativního návrhu. Zajistě se na první pohled nabízí jiná míra odbornosti a technické dostatečnosti návrhu alternativního řešení vedení vysokého napětí (sloupů) oproti stavbě dálnice či vodního díla.**“

Nehraje přitom roli, že NSS hodnotil kvalitu alternativních řešení, které tamější žalobci (resp. stěžovatelé) namítali ve vyvlastňovacím řízení, zatímco nyní se jedná o územní řízení. Jde totiž o vyjádření principu – že technicky a odborně náročná stavba nemůže být modifikována na základě neodborných námitek, že by mohla vypadat jinak. Tato situace nastala v nyní projednávané věci v podstatě identicky ve smyslu úvahy NSS – odvolatelé extrémně stručně a obecně namítají, že velmi složitý stavební objekt typu železniční most (estakáda) by mohl vypadat a mohl být navržen jinak. Takové námitky není možné vyhovět.

K dílčí související námitce spojené s hlukem: Hlukové limity jsou splněné dle posouzení orgánů ochrany veřejného zdraví, jejichž závěry byl magistrát vázán a je jimi vázáno i ministerstvo. Poukazování na blíže neupřesněnou budoucí výstavbu Central Group Tesla lze pouze uvést, že budoucí záměry, které přicházejí do území později, musejí naopak zajistit posouzení a ochranu samy, nikoliv požadovat „preventivní ochranu“ od stavebníka dřívějšího záměru (§ 77 odst. 3 až 5 zákona o ochraně veřejného zdraví).

IV. 3. 2. Kácení dřevin a náhradní výsadby:

Námitky **byly důvodné** a odbor ochrany prostředí zásadně doplnil přezkoumávaná závazná stanoviska tak, že je v podstatě kompletně změnil.

Praha 9:

Po úvodní rekapitulaci východisek povolování kácení dřevin, podkladů pro vydání rozhodnutí a rozhodné právní úpravy odbor ochrany prostředí konstatoval, že Úřad městské části Praha 9 sice provedl dne 18.08.2020 ohledání na místě, ale přesto nezjistil stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti. Rozsah dřevin v žádosti neodpovídal počtu dřevin, k jejichž kácení je nutné povolení orgánu ochrany přírody. Dendrologický průzkum nebyl použitelný, neuváděl, zda se jedná o samostatně hodnocené stromy, vícekmenné formy stromů, skupiny/porosty; pod stejným číslem uváděl více dřevin. V seznamu dřevin nebyly některé dřeviny, přestože jsou v kolizi se záměrem.

Odbor ochrany prostředí proto dne 20.08.2024 zkontroloval aktuální stav dřevin v terénu a zrevidoval dendrometrické hodnoty a údaje, přesný rozsah kácení a pořídil fotodokumentaci. Změny se promítly do aktualizace dendrologického průzkumu (B.6.3 dokumentace), který se stal součástí spisu. Součástí doplnění byl i návrh potenciální náhradní výsadby.

Seznam kácených dřevin v přezkoumávaném závazném stanovisku se liší od aktuálního stavu. Příčinou byl jednak špatně stanovený rozsah kolizních dřevin, jednak změny vyvolané průběžnou údržbou pozemků, změna dendrometrických hodnot, rozvinutí náletových porostů, úprava rozsahu dočasného záboru.

Důvodem kácení je kolize dřevin se záměrem modernizace, I. stavby. V rozsahu území městské části Praha 9 jsou dotčeny pozemky při ulici U Elektry, Mezitraťová, oboustranně podél železniční trati, dále při ulici Mezi Mosty, Jívová a Mandloňová. Kácením jsou dotčeny tedy zejména drážní pozemky žadatele, další pozemky vlastní fyzické osoby, hlavní město Praha a ČR s příslušností hospodařit pro Úřad zastupování státu ve věcech majetkových. Všechny pozemky se nachází dle územního plánu v ploše funkčního využití „DZ – tratě a zařízení železniční dopravy, nákladní terminály“.

Dvoukolejné řešení celého úseku je zahrnuté v územním plánu, v němž je záměr také vymezen jako veřejně prospěšná stavba (8/DZ/9) ve smyslu § 2 odst. 1 písm. n), § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona. Vztahuje se na něj výjimka podle § 4 odst. 1 písm. b) vyhlášky č. 189/2013 Sb. a součástí žádosti nemusely být souhlasy vlastníků pozemků s kácením dřevin.

Předmětem závazného stanoviska je 90 ks stromů a 46 ks porostních skupin o celkové kácené ploše 15 406 m². Ve většině případů jde o dřeviny náletového původu, zejména plevelné či pionýrské druhy, které se na stanovištích rozvinuly v důsledku zanedbání péče a údržby

o pozemky nevyužité, těžko přístupné, pozemky tvořící těleso železničních náspů atp. **Přidanou hodnotu** záměrné výsadby mají prakticky **pouze jírovce** na pozemku **parc. č. 1714** v k. ú. Hloubětín, který je k takovým účelům (zeleň) v katastru nemovitostí veden.

Ke kácení byly navrženy dřeviny výlučně z důvodu devastujícího zásahu záměru do jejich stanoviště, nicméně potenciál kácených dřevin jako celku je velmi slabý, protože se většinou jedná o dřeviny ve špatném pěstebním stavu. Zcela zdravých či perspektivních jedinců je ke kácení určeno jen velmi málo.

Odbor ochrany prostředí se nejprve zabýval **funkčním a estetickým** významem dřevin.

Při ulici U Elektry se v bezprostředním okolí kolejiště a mezi kolejemi nachází vitální obrosty náletových akátů (č. 16 a 20) a topolů (č. 21), které se zde rozvinuly mezi obdobími, kdy dochází k údržbě dráhy. Jde o porosty bez funkčního i estetického významu, bez perspektivy.

Porosty tvořené převážně náletovými akáty č. 24, 28, 29 se dále nachází na zanedbané ploše mezi kolejištěm a drážními budovami. Jsou průměrně vitální, ovlivněné konkurencí, bez funkčního významu i perspektivy, nahodile se v porostech akátů nachází mladé okrasné dřeviny ze samovýsevu či pajasany.

Plocha, kde se nachází porosty č. 28, 29 jsou zpustlé opuštěné plochy silně znečištěné odpadky. Porosty jsou ovlivněné konkurencí, bez perspektivy a významu, stejně jako dva vzrostlé silně proschlé akáty č. 30a, 30b.

Navazující skupina č. 31a tvořená směsí náletových a okrasných dřevin a kroucené vrby č. 31 a 32 a 33 jsou zjevně zpustlá rezidua záměrně pěstované zeleně náležící k budově ubytovny. Jde o plochu zarostlou křídlatkou a liánami přísavníku pětiprstého. Jde o soubor dřevin s nízkým funkčním i estetickým významem, bez perspektivy.

Další hodnocené dřeviny se nacházejí v blízkosti budovy č. p. 137 a dále při oplocení budov podél komunikace směrem k Hořejšímu rybníku. Mladá třešeň č. 34, která se uchytila mezi oplocením budovy č. p. 137 a komunikací pro pěší je vitální, avšak pěstebně neperspektivní vícekmén. Funkční a estetický význam třešně je s ohledem na její nízký věk i pěstební vady velmi slabý.

Na oploceném pozemku náležícím k budově č. p. 137 roste početná skupina vzrostlých jírovců v zatravněné ploše (stromy č. 35–50). Jde o záměrnou výsadbu v pravidelném rastru. Fyziologicky jde o vitální jedince s četným výskytem drobných dutin. Perspektiva jírovců je různá, neboť někteří jedinci uvnitř zápoje jsou slabší, ovlivnění vzájemnou konkurencí. V celku jde ale o soubor perspektivních okrasných dřevin, jejichž význam spočívá zejména v estetickém působení. Jírovce jsou v sadovnické praxi velice oblíbené a v době květu patří mezi nejatraktivnější okrasné dřeviny.

Navazující úzké linie náletových skupin č. 52, 56, 57 tvoří zejména akáty s příměsí bezu a třešní a nahodile rozvinuté větší stromy akáty č. 52a, 53, 54, 55, 56a, 56b, 56c a třešně č. 56d, 56e. Jde výlučně o dřeviny, které se rozvinuly v oplocení nebo těsně za ním v úzkém prostoru, kde nemají místo pro správný růst a rozvoj. Větší stromy jsou proschlé, deformované a zasahují do konstrukce oplocení nebo střech budov, které narušují. Jde opět o soubory dřevin bez perspektivy, bez estetické hodnoty s velice omezeným funkčním významem.

Řídké obrosty akátiny s ruderálním podrostem č. 57 se nachází na svahu náspu železniční tratě a její součástí jsou větší pajasany samostatně inventarizované pod č. 65 a 66. Jde o stromy sice vitální, ale zcela bez ekologické či estetické hodnoty, navíc jde o druh zařazený na seznam invazních nepůvodních druhů s významným dopadem na EU.

V oblasti viaduktu u Hořejšího rybníka se nachází podél zpustlého nevyužívaného vjezdu do areálu skladů z ulice Mezitraťová skupina č. 58 tvořená zejména akátem a příměsí jiných druhů náletových dřevin. Její součástí jsou vzrostlé akáty č. 67–72 spíše podprůměrné vitality, silně ovlivněné zápojem.

Mezi vjezdem a cyklostezkou se nachází malá skupina č. 76, která zasahuje až do profilu cyklostezky. Na opačné straně cyklostezky ve svahu na břehu rybníka je skupina topolů č. 76 b, c, d. Stromy mají silně redukováné koruny, sekundární obrost kmenů a zjevně sníženou biomechanickou vitalitu. Prakticky v korytu potoka se nachází vzrostlý nekvalitně rostlý jasan č. 81, dvojkmen se srostlou bází, vykloněný v důsledku zápoje. Tento soubor dřevin nezahrnuje dřeviny perspektivní či významné. Výraznější ekologický a biologický význam mají vzrostlé topoly

a velký jasan, které jako domácí druhy dřevin pozitivně ovlivňují biodiverzitu lokality, jsou schopné vytvořit specifický biotop, a navíc zpevňují břehy rybníka a potoka.

Jižně od Hořejšího rybníka podél železniční trati se nachází přímo na svahu železničního náspu porostní skupiny č. 89, 90. První menší skupina je řidší obrost zejména pionýrských dřevin ve velmi prudkém svahu nad opěrnou zdí, větší skupina dřevin tvoří porost v příkrém svahu náspu až ke kolejišti. Je přehuštěná až neprostupná, tvořená směsí druhů listnatých dřevin. Stav porostu je ovlivněný hustým zápojem a vzájemnou konkurencí. Ačkoliv se nachází na drážním pozemku, převážná část porostu č. 90 se nachází níže pod kolejištěm a neomezuje provozuschopnost dráhy. Při zajištění péče a údržby by se notná část porostu dala považovat za perspektivní. V případě skupiny č. 90 je výraznější i ekologický a biologický význam, neboť ji tvoří zejména domácí druhy dřevin, což má pozitivní vliv na biodiverzitu lokality.

Další ucelený soubor dřevin se nachází jižně od stávající železniční trati, a hlavně dále po obou stranách stávající jednokolejné trati ve směru do Malešic. Kácené skupiny č. 79 a 80 jsou součástí rozsáhlých porostů na jižním náspu celostátní části tratě v prodloužení ulice Mezitratňová. Ke kácení je určena pouze okrajová část náletových porostů akátin před viaduktem, které jsou na dané ploše drážního pozemku nevhodné, bez perspektivy a jejich rozvoj lze vnímat jako zanedbání údržby. Tyto skupiny mají zanedbatelný funkční i estetický význam.

Na březích Rokytky v prostoru přímo pod stávajícím železným mostem rostou dvě malé skupiny náletového původu. Skupinka mladých akátů č. 100a a naproti skupina č. 100c tvořená drobnými nálety javorů. Dále je zde mladá vitální lípa deformovaného vzrůstu s obrostem kmene. I když jde o dřeviny vitální, nelze je považovat za skupiny či jedince s více než podprůměrným významem estetickým i funkčním. Jde o mladé dřeviny neschopné vytvořit specifické podmínky pro existenci jiných organismů, nicméně lípa má význam pro jarní pastvu hmyzu a obě skupinky zpevňují břehy řeky. Jelikož tyto dřeviny rostou přímo pod železničním mostem, nelze je považovat za perspektivní.

Veškeré další skupiny dřevin a porosty lze nalézt na náspu železniční trati a v prostoru drážního pozemku, který tvoří rozcestí celostátní trati a stávající jednokolejné trati vedoucí do Malešic. K odstranění jsou opět určeny jen okrajové části porostních skupin, zejména v dosahu kolejiště, a dále větší celky porostů skupiny č. 112 a 113 mezi tratěmi v trase plánované stavby. Skupina č. 96 se nachází na těžko přístupné části území, jižně pod hlavní tratí, je tvořená zápojem různých druhů dřevin s vysokým zastoupením mladých akátů a příměsí planého šeríku. Směrem do špičky rozcestí tratí budou podél kolejí káceny na sebe navazující skupiny č. 97, 98, 99 tvořené opět zejména akátem. Součástí skupiny č. 97 jsou dvě staré mohutné třešně ptačí evidované pod č. 97a a 97b, což jsou patrně zbytky záměrně prováděných výsadeb cca v 50. letech minulého století. Jde o stromy ekologicky hodnotné, s vysokým podílem biologicky aktivních prvků (odumřelé dřevo, dutiny atp.), schopné vytvořit specifický biotop. Ekologická hodnota takovýchto dřevin by se v čase dále zvyšovala, avšak z hlediska provozuschopnosti dráhy jde o stromy potencionálně rizikové.

Skupiny č. 100–108 jsou okrajové části akátových porostů na západním svahu náspu linoucí se od rozcestí kolejí až k viaduktu Mezi mosty. Jde o dřeviny negativně ovlivněné špatnými poměry stanoviště. Součástí těchto porostů jsou samostatně hodnocené vzrostlé exempláře akátů č. 102a, 102b, 103a, 103b, 103c, 103d, které jsou dosti proschlé, bez výrazné ekologické hodnoty.

Skupiny č. 105, 106, 107 a 108 jsou nízké řidší porosty na exponované části náspu a jsou druhově pestřejší o příměs ořešáku, břízy a jasanu. Funkční i estetický význam těchto skupin i stromů je zanedbatelný. Jejich rozvoj souvisí se zanedbáním péče o drážní pozemky.

Ořešák samostatně evidovaný pod č. K15a, je planý podsaditý strom na okraji skupiny K15, která roste prakticky pod mostem, podél jeho severní opěrné zdi při ul. Mezi Mosty. Stejně jako skupina K14 na opačné straně náspu se tyto dřeviny rozvinuly v předchozích několika letech v důsledku neúdržby místní komunikace.

Skupiny dřevin č. 109–117 rostou na východním svahu náspu od křižovatky tratí k viaduktu v ul. Mezi Mosty. Položky č. 109, 110 a 111 jsou pouze okraje či prvky porostů, které lemují železniční trať, skupiny ke kácení vedené pod č. 112–114 jsou rozsáhlé celky. Jde o vegetaci tvořenou převážně akátem, jehož porosty se rozvinuly v území rozcestí tratí ve zbytcích původních výsadeb ovocných stromů, s příměsí druhů dalších listnatých dřevin, bříz, habrů a jasanů náletového původu.

Na okraji porostních celků byly v blízkosti železniční trati pod č. 112e–112j, 113f, 116a, 117a, 117b, 117c samostatně hodnocené vzrostlé exempláře v naší přírodě nepůvodního akátu.

Jde o stárnoucí stromy v dosahu dráhy bez zásadního funkčního či estetického významu. Uvnitř porostů se roztroušeně nachází rezidua původních výsadeb – staré již rozpadající se třešně č. 112a, 112c, 112d, a dále vzrostlé třešně č. 113a, 113e, břízy č. 113b, 113d a jasan č. 113c. V tomto případě jde opět o stromy ekologicky hodnotné, s vysokým podílem biologicky aktivních prvků (odumřelé dřevo, dutiny atp.), schopné vytvořit specifický biotop.

Poslední skupiny určené ke kácení jsou porosty č. 119, 120, 123 rostoucí na východní straně železničního náspu, v úseku od ulice Za Mosty k ulici Mandloňová. Porost č. 119 má nízký charakter, neboť roste na velmi exponovaném stanovišti přímo nad jižní opěrnou zdí mostu. Porosty č. 120 a 123 se rozvinuly z náletu na náspu mezi tratí a komunikací Jívová. Charakter porostů je druhově i věkově smíšený. Jsou tvořené zejména mladými akáty s příměsí jiných druhů (javorů, ořešáků), v podrostu se zde rozvinula invazivní křídlatka japonská. Tento soubor dřevin má funkční i estetický význam, neboť vytváří přirozenou bariéru mezi železniční tratí a rezidenční zástavbou, snižují hluk a prašnost. Ekologická hodnota porostů je spíše podprůměrná.

Jak bylo uvedeno výše, ve většině případů jde o náletové dřeviny rostoucí na těžko udržovatelných místech. Většina dřevin je vlivem špatných podmínek stanoviště, tj. konkurencí jiných dřevin v přehuštěném porostu deformovaná v růstu či poškozená ve svém vývoji.

Z hlediska posouzení jedinců se **vyjma jírovců nejedná o hodnotné stromy význačné druhem či kvalitou**. Jejich estetická hodnota je **silně podprůměrná až neutěšená**. Z hlediska hodnocení porostů a lokálních ekosystémů se však jedná o soubory dřevin vytvářející více či méně habitat (biotop) pro jiné organismy. Vysokou ekologickou hodnotu pak mají vzrostlé stromy domácích druhů jako jsou třešně, topoly, břízy, javory atp. Soubory zeleně zastávají také ekologické funkce – jsou potravinovou základnou a úkrytem hmyzu, ptactva a dalších drobných obratlovců. Velké, ale i menší celky zeleně ovlivňují též mikroklimatické a hygienické poměry bezprostředního okolí. Neplní však tyto funkce bezvýhradně, neboť je nutné si uvědomit, že akát jako nepůvodní dřevina vytlačuje domácí druhy.

Závažné důvody pro kácení dřevin jsou skutečnosti, které nelze účinně eliminovat přiměřenými a obvykle dostupnými prostředky nebo postupy jinak než pokácením dřeviny. Důvodem kácení dřevin je vyřešení kolize s umístěným záměrem modernizace, I. stavby. Tato veřejně prospěšná stavba dopravní infrastruktury zahrnuje změnu dokončené stavby celostátní dráhy a jejích součástí a související stavby včetně změn a nových částí dopravní a technické infrastruktury, komunikace, nové sítě a zařízení technické infrastruktury, přeložky stávajících sítí, oplocení. Součástí stavby jsou rovněž demolice pozemních objektů, odstranění zeleně a vegetační úpravy.

Z koordinačních výkresů dokumentace vyplývá kolize dřevin s umístěním těchto stavebních objektů:

- SO 01-11-01 ŽST Praha-Libeň, železniční spodek; SO 01-10-01 ŽST Praha-Libeň, železniční svršek (dřeviny č. 16, 20, 21, 24, 27, 29, 79, 80, 99, 109, 101, 102, 102a, 102b, 103, 103a, 103b, 103c, 103d, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 112a-j, 113, 113a-f, 114, 115, 116, 116a)
- SO 01-20-03 Železniční most ve st. km 2,524 (dřeviny č. 117, 117a, 117b, K15a, K115b, K14, 119)
- SO 01-20-01 Železniční most ve st. km 1,937 (dřeviny č. 27, 28, 30a, 30b, 31, 31a, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 49, 50, 57, 58, 65, 66, 68, 69, 70, 71, 72, 76, 76b, 76c, 76d, 81, 82, 89, 90, 96, 97, 97a, 97b, 98, 112)
- Kácení dřevin č. 52, 52a, 53, 54, 55, 56, 56a, 56b, 56c, 56d, 56e, 57, 65, 66 souvisí s objektem SO 01-20-01.1, kterým je zajištěn přístup na staveniště mostu.
- SO 01-23-03 Opěrná zeď ve st. km 2,579–2,675 (kácení porostů č. 120 a 123).
- SO 01-20-04 Železniční most v ev. km 2,159 (stávající kolej) (dřeviny č. 80, 99, 100, 100a, 100c, 101a)
- další související objekty – výstavba opěrných a zárubních zdí, protihlukových stěn a ochranných opatření, úpravy pozemních komunikací, ochrana či přeložky dotčených sítí technického vybavení atp.

Stávající železniční trať Praha-Libeň – Praha-Malešice je jednokolejná. Účelem záměru je novostavba dvoukolejného mimoúrovňového křížení trati ze sudé staniční skupiny kolejí v železniční stanici Praha Libeň do „obvodu Hrdlořezy“. Smyslem je odstranit kapacitní hrdlo,

kterým je dnes úrovňové křížení vlaků na tzv. běchovickém záhlaví stanice Praha-Libeň. Stávající kolej Praha-Libeň – Praha-Malešice bude rekonstruována, včetně mostních objektů.

Modernizace železnice je v současnosti považována ve vybraných segmentech přepravy za nejpříjemnější a udržitelný způsob pokrytí rostoucích požadavků na mobilitu osob a zboží. Stávající jednokolejná trať není schopná převzít potenciální rozsah dopravy. Dvojkolejné řešení má za cíl zvýšit kapacitu pro nákladní a osobní dopravu (městská železniční linka).

Uvedenou veřejně prospěšnou stavbu nelze realizovat v navrženém rozsahu, aniž by nebyly odstraněny hodnocené dřeviny. Nejedná se o dřeviny s takovým funkčním a estetickým významem, aby byl důvod k jejich ochraně, nebo aby bylo nutné jim podřídit plánovanou veřejně prospěšnou stavbu, která je v souladu s územním plánem. **Důvod** pro podání žádosti o kácení dřevin je **závažný**, v daném případě převažuje nad důvody k jejich zachování.

Podmínka provést kácení v době vegetačního klidu byla stanovena především z důvodu ochrany organismů vázaných na dřeviny a soubory zeleně. Lze předpokládat zájem ptactva o hnízdní a potravní příležitosti, či pouhý úkryt. Volně žijící ptáci jsou chráněni dle § 5a zákona o ochraně přírody a krajiny. Vzhledem k charakteru plochy nelze vyloučit ani vazby drobných obratlovců a hmyzu na kácené dřeviny. Proto byl termín kácení dřevin stanoven na dobu vegetačního klidu, kdy jsou utlumeny fyziologické procesy dřevin, ale je utlumena i aktivita většiny živočichů. Zároveň je z důvodu právní jistoty požadována k samotné realizaci kácení existence pravomocného stavebního povolení ke stavbě, jejíž realizace je důvodem kácení.

Současně byla stanovena opatření, která zajistí **kompenzaci újmy** na ekologické i společenské funkci zeleně (zejména v souvislosti s odstraňovanými stromy domácích druhů a velkými porosty). I přes kvalitativní nedostatky zastává většina kácených dřevin významné ekologické funkce, i když některé jen v omezené míře. Bude způsobena újma spočívající v úbytku aktivní zelené hmoty. Funkce, které dřeviny určené k pokácení vykonávají (mikroklimatická, biologická, ekologická), překračují hranice pozemků, na kterých rostou, a tudíž je na místě hovořit o ochraně celospolečenského zájmu.

Ekologickou újmu, která vznikne pokácením 90 ks stromů a 46 ks porostních skupin o celkové kácené ploše 15 406 m², **je třeba kompenzovat**. Odbor ochrany prostředí stanovil jako kompenzaci výsadbu 26 listnatých stromů na plochy dotčené záměrem. Jedná se o pozemky parc. č. 1772/1 a 1804, k. ú. Hloubětín (lesní pozemek) a parc. č. 2618/1 v k. ú. Hloubětín (dráha).

Pozemek parc. č. 1772/1 v k. ú. Hloubětín bude sloužit jako staveniště, kde bude prováděna montáž mostní konstrukce, která bude následně vyzvednuta na trať. Aktuálně je na dotčené části pozemku bezlesí s několika soliterními stromy a podél stávající železniční trati (na náspu) jsou zapojené porosty dřevin určené k odstranění. Část tohoto pozemku bude trvale (a část dočasně) vyjmuta z lesního půdního fondu. Na této části bude provedena výsadba 10 ks dřevin, šest stromů bude situovaných v linii u paty náspu a 4 ks do plochy stávajícího bezlesí přibližně do míst, kde v současnosti rostou soliterní stromy.

Pozemek par. č. 1804 v k. ú. Hloubětín, zasáhne stavba železničního spodku a svršku, bude tedy z lesního půdního fondu v části trvale a v části dočasně vyjmut. Na pozemku parc. č. 1804 a drážním pozemku parc. č. 2618/1 v k. ú. Hloubětín bude také umístěna stavba železničního spodku a svršku. Dřeviny vysazované na násep svahu budou umístěny dle zákresu projektanta v jeho spodní části tak, aby v budoucnu nehrozilo riziko ohrožení provozu dráhy.

Pro náhradní výsadbu je především žádoucí zvolit takové pozemky, na kterých je v souladu s územně plánovací dokumentací zajištěna dlouhodobá perspektiva vysazených dřevin. Dle § 9 odst. 2 zákona o ochraně přírody a krajiny lze náhradní výsadbu se souhlasem vlastníka uložit i na pozemcích, které nejsou ve vlastnictví žadatele.

Kácené dřeviny nejsou izolovanými ostrůvky v husté zástavbě, ale jde o okrajové části rozlehlého území přírodního parku Smetanka. Lze předpokládat, že jejich funkci (hnízdni a potravní příležitosti, úkryt a biotop hmyzu a drobných obratlovců, stanoviště nižších rostlin) převzou okolní dřeviny a porosty v přírodním parku. Ačkoliv ekologická újma způsobená kácením převyšuje uloženou kompenzaci, lze ji považovat za dostatečnou. Výsadba většího počtu dřevin není na drážních pozemcích vhodná ani účelná. Ekologickou újmu lze spatřovat zejména v kácení stromů domácích druhů, kterých je ze všech kácených pouze 28.

Odbor ochrany prostředí konstatuje, že vysazované dřeviny nemohou nikdy zcela nahradit ve všech funkcích vzrostlé stromy, předpokládá se však, že do budoucna budou veškeré ekologické

i společenské funkce zeleně v lokalitě dotčené kácením kompenzovány. **Povýsadbovou péčí**, která byla stanovena v maximální možné délce, má být zajištěno dobré ujmoutí jedinců a jejich zdárný počáteční růst a vývoj. Pro dodržení odpovídající kvality sadebního materiálu i postupu prací při výsadbě orgán ochrany přírody stanovuje povinnost dodržet výše uvedené normy.

Odvolací námitky vypořádal odbor ochrany prostředí takto:

Námitkám stran nejasné kolize dřevin se záměrem vyhověl svým postupem podle § 149 odst. 7 správního řádu, který je shrnutý výše, resp. do detailu popsany přímo v revizním závazném stanovisku.

Ke kácení zeleně na dvou místech, která je v územním plánu součástí pozemků s funkčním využitím les (parc. č. 1772/2 a 2618/1 v k. ú. Hloubětín): Přezkoumávané závazné stanovisko se těchto pozemků netýká, týká se jen kácení dřevin rostoucích mimo les. První pozemek má výměru 7 m² a způsob využití jiná plocha. Druhý pozemek má výměru 2567 m² a způsob využití dráha.

Uváděný počet kácených dřevin vychází z dendrologického průzkumu; za strom se považuje každá dřevina o průměru přesahující 10 cm (měřeno u kořene stromu) a za keře dřeviny s průměrem nižším než 10 cm (měřeno u kořene stromu). Celkový uváděný výčet tedy není totožný s dřevinami, pro jejichž kácení je nutné povolení (§ 3 vyhlášky č. 189/2013 Sb.).

Důvodná byla námitka, že náhradní výsadba je těžko řešitelná. Náhradní výsadbu je možné uložit i v případě, že není znám termín dokončení stavby. Navíc v uvedeném případě je součástí dokumentace návrh sadových úprav, tj. s náhradní výsadbou se počítá. Proto odbor ochrany prostředí uložil za podmínek, které ministerstvo převzalo do výroku, v souladu s dokumentací, částí D.2.1.1 (SO 04-83-01) a návrhem potenciálních náhradních výsadeb, který doložila žadatelka.

Odbor ochrany prostředí provedl vlastní ohledání dřevin a na základě vlastního posouzení a doplněné (upřesněné) žádosti změnil přezkoumávaného závazné stanovisko tak, aby bylo v souladu se skutečným stavem věci.

Praha 10:

Po úvodní rekapitulaci východisek povolování kácení dřevin, podkladů pro vydání rozhodnutí a rozhodné právní úpravy odbor ochrany prostředí konstatoval, že Úřad městské části Praha 10 nezjistil stav věci bez důvodných pochybností, neohledal dřeviny, nepopsal je, nevyhodnotil jejich funkční a estetický význam, neposoudil dotčené veřejné zájmy, neidentifikoval jednoznačně dřeviny. Dendrologický průzkum nebyl použitelný, neuváděl, zda se jedná o samostatně hodnocené stromy, vícekmenné formy stromů, skupiny/porosty; pod stejným číslem uváděl více dřevin. V seznamu dřevin nebyly některé dřeviny, přestože jsou v kolizi se záměrem.

Odbor ochrany prostředí proto dne 15.08.2024 zkontroloval aktuální stav dřevin v terénu a zrevidoval dendrometrické hodnoty a údaje, přesný rozsah kácení a pořídil fotodokumentaci. Změny se promítly do aktualizace dendrologického průzkumu (B.6.3 dokumentace), který se stal součástí spisu.

Seznam kácených dřevin v přezkoumávaném závazném stanovisku se liší od aktuálního stavu. Příčinou byl jednak špatně stanovený rozsah kolizních dřevin, jednak změny vyvolané průběžnou údržbou pozemků, změna dendrometrických hodnot, rozvinutí náletových porostů.

Důvodem kácení je kolize se záměrem modernizace, I. stavby. Dvoukolejné řešení celého úseku je zahrnuté v územním plánu, v němž je záměr také vymezen jako veřejně prospěšná stavba (8/DZ/9) ve smyslu § 2 odst. 1 písm. n), § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona. Vztahuje se na něj výjimka podle § 4 odst. 1 písm. b) vyhlášky č. 189/2013 Sb. a součástí žádosti nemusely být souhlasy vlastníků pozemků s kácením dřevin.

U všech dřevin se jedná o dřeviny **náletového původu**, které se na stanovišti rozvinuly v důsledku zanedbání péče a údržby o pozemky. Jde o plochy zpustlé, využívané jako občasné skladovací či manipulační plochy, aktuálně silně zaplevelené náletovými dřevinami a ruderalními plevele, znečištěné soustředěným odpadem a obývané bezdomovci. Ke kácení byly navrženy výlučně z důvodu devastujícího zásahu stavby do jejich stanoviště, nicméně potenciál kácených dřevin jako celku je **velmi slabý**, protože se jedná o dřeviny ve velmi špatném pěstebním i zdravotním stavu.

Odbor ochrany prostředí se tedy nejprve zabýval **funkčním a estetickým významem dřevin**. Zjevně jde výlučně o dřeviny spontánního původu, které by se na pozemcích nerozvinuly, pokud by byly pozemky v řádné údržbě. Jde o jedince pionýrských druhů dřevin na zanedbaných

pozemcích. Kácené dřeviny rostou na dvou lokalitách, jednak podél železniční trati a budov nádraží – východně od ul. Podle trati (M1, M1a, M1c, M4) a dále na opačné straně ulice v sousedství areálu velkoobchodu s léčivými rostlinami Alliance Healthcare (M6–M9).

Pajasan M1a je deformovaný náletový strom invazivního druhu, který v důsledku zanedbání údržby vyrostl osamoceně ve zpevněné ploše mezi drážními objekty. Jde o strom bez ekologické či estetické hodnoty, navíc invazní nepůvodní druh s významným dopadem na EU.

Skupiny M1 a M4 jsou druhově smíšené porosty pionýrských a planých druhů dřevin, které rostou podél drážní budovy a kolejí. Pěstební stav a vitalita dřevin v přehusťšeném porostu je v důsledku silné vzájemné konkurence a nepříznivých stanovištních podmínek zhoršená. Na okraji porostu M1 se nachází samostatně hodnocená třešeň M1c, jejíž vitalita je silně snížena. Jde o strom s poškozeným kmenem, bez perspektivy zdárného rozvoje.

Druhý soubor dřevin se nachází dále od dráhy, na ploše v minulosti užívané jako odstavná plocha či zařízení stavenišť. Plocha je zarostlá porostem náletových dřevin M8, které jsou hustě porostlé liánami planého přísavníku, plaménku a chmele, což činí plochu prakticky neprostupnou. Porost je celkově ve špatném pěstebním i zdravotním stavu, negativně ovlivněný silnou konkurencí lián a nepříznivých stanovištních podmínek. Kosterními prvky jsou dva vzrostlé vitální javory M9a, M9b a dále se na okraji porostu nachází silně proschlá vrba M7 a chřadnoucí vícekmenný jasan M6. Javory jsou stromy s dobrou fyziologickou vitalitou, ale jedinec M9b má rozsáhlé poškození kmene v celé jeho délce se zjevným rozvojem hniloby, která přechází do kořenového systému a jedinec M9a je deformovaný vícekmenný strom se silně vychýlenou osou růstu. Uvedené defekty mají negativní vliv na stabilitu stromů s bujným růstem.

Estetický význam porostů a odumírajících stromů je na dané lokalitě **prakticky nulový**, protože jde o nehezky působící zanedbané plochy v odlehlé ulici s provozem skladů a dílen. Estetický význam vitálnějších javorů je v masě porostu zanedbatelný. **Funkční význam** kácených dřevin spočívá v tom, že zachycují prach, zamezují šíření hluku a pozitivně ovlivňují teplotu a vlhkost vzduchu (především v letních měsících) a dále v tom, že tvoří habitat pro jiné organismy. Bezy, javory, vrby a další dřeviny mají výraznou ekologickou a biologickou hodnotu. V podmínkách města jsou takové dřeviny schopné se zcela zapojit do ekosystému a vytvořit biotop pro celou škálu organismů. Jsou důležitou ekologickou nikou – tedy stanovištěm umožňujícím trvalou či přechodnou existenci jiných organismů uprostřed městské zástavby. To pozitivně ovlivňuje druhovou diverzitu lokality. Tyto stromy a porosty rostoucí v silně urbanizovaném prostředí slouží jako úkryt ptactva či jiných obratlovců, jsou stanovištěm celé škály hmyzu, nižších rostlin, hub.

Závažné důvody pro kácení dřevin jsou skutečnosti, které nelze účinně eliminovat přiměřenými a obvykle dostupnými prostředky nebo postupy jinak než pokácením dřeviny. Důvodem kácení dřevin je vyřešení kolize s umístěným záměrem, jehož podstatou je změna dokončené stavby celostátní dráhy a souvisejících staveb. Jde o veřejně prospěšnou stavbu zařazenou do TEN-T a uvedenou v liniovém zákoně.

Kácení souvisí s umístěním těchto stavebních objektů nebo provozních souborů:

- PS 03-01-11 ŽST Praha-Malešice, úprava SSZ (kácení dřevin M1a, M1, M1c a M4)
- SO 03-61-01 ŽST Praha-Malešice, objekt STS 6kV 50Hz (kácení dřeviny M6)
- SO 03-78-02 ŽST Praha-Malešice, STS 6kV 50 Hz, vnější uzemnění (kácení dřevin M7, M8, M9a, M9b).

Stávající trať Praha-Libeň – Praha-Malešice je jednokolejná. Modernizace železnice je v současnosti považována ve vybraných segmentech přepravy za nejpříjemnější a udržitelný způsob pokrytí rostoucích požadavků na mobilitu osob a zboží. Stávající jednokolejná trať není schopná převzít potencionální rozsah dopravy. Dvojkoľejné řešení má za cíl zvýšit kapacitu pro nákladní a osobní dopravu (městská železniční linka).

Záměr nelze realizovat ve stanoveném rozsahu bez odstranění hodnocených dřevin. Nejedná se o dřeviny s takovým funkčním a estetickým významem, aby byl důvod k jejich ochraně nebo aby bylo nutné jim podřídit plánovanou veřejně prospěšnou stavbu, která je v souladu s územním plánem. **Důvod** pro podání žádosti o kácení dřevin je **závažný a převažuje** nad důvody k jejich zachování.

Odbor ochrany prostředí stanovil podmínku kácet v době vegetačního klidu především pro ochranu organismů vázaných na dřeviny a soubory zeleně. Lze předpokládat zájem ptactva

o hnízdní a potravní příležitosti či pouhý úkryt. Volně žijící ptáci jsou chráněni dle § 5a zákona o ochraně přírody a krajiny. Vzhledem k charakteru plochy nelze vyloučit ani vazby drobných obratlovců a hmyzu na kácené dřeviny. Proto byl termín kácení dřevin stanoven na dobu vegetačního klidu, kdy jsou utlumeny fyziologické procesy dřevin, ale je utlumena i aktivita většiny živočichů. Zároveň je z důvodu právní jistoty požadována k samotné realizaci kácení existence pravomocného stavebního povolení ke stavbě, jejíž realizace je důvodem kácení.

Odbor ochrany prostředí současně stanovil opatření, která zajistí **kompenzaci újmy** na ekologické i společenské funkci zeleně. I přes kvalitativní nedostatky zastává většina kácených dřevin určité ekologické funkce. Bude způsobena ekologická újma spočívající v úbytku aktivní zelené hmoty a druhové diverzity. Funkce, které dřeviny určené k pokácení vykonávají (mikroklimatická, biologická, ekologická), překračují hranice pozemku, na kterém rostou, a tudíž je na místě hovořit o ochraně celospolečenského zájmu. Ekologickou újmu, která vznikne pokácením pěti listnatých stromů domácího druhu (tj. vyjma invazního nepůvodního pajasanu) a tří porostních skupin, je třeba kompenzovat. Odbor ochrany prostředí stanovil výsadbu dvou listnatých stromů a tří velkých keřů do veřejné zeleně na území městské části Praha 10.

Uložení náhradní výsadby na jiném pozemku, než na němž se má kácet, je vhodné především v situaci, že je z jakéhokoliv důvodu náhradní výsadba v daném místě realizovatelná obtížně, nebo je neúčelná. Náhradní výsadba na pozemcích dotčených kácením není s ohledem na umístění stavebních objektů či charakter drážních pozemků možná. Pro náhradní výsadbu je především žádoucí zvolit takové pozemky, na kterých je v souladu s územně plánovací dokumentací zajištěna **dlouhodobá perspektiva** vysazených dřevin.

Odbor ochrany prostředí oslovil zástupce oddělení městské zeleně a čistoty, odbor životního prostředí Úřadu městské části Praha 10. Na základě poskytnutého seznamu pozemků a dřevin vhodných pro náhradní výsadby, stanovil náhradní výsadbu na pozemky parc. č. 2244/128 a 2244/1 v k. ú. Strašnice (vlastník hlavní město Praha, správa městské části Praha 10).

Vysazované dřeviny nemohou nikdy zcela nahradit ve všech funkcích vzrostlé stromy, předpokládá se však, že do budoucna budou veškeré ekologické i společenské funkce zeleně v lokalitě dotčené kácením kompenzovány. **Povýsadbovou péčí**, která byla stanovena v maximální možné délce, má být zajištěno dobré ujetí jedinců a jejich zdárný počáteční růst a vývoj. Pro dodržení odpovídající kvality sadebního materiálu i postupu prací při výsadbě odbor ochrany prostředí stanovil povinnost dodržet uvedené normy.

Odvolací námítka vypořádal odbor ochrany prostředí takto:

Námitkám stran nejasné kolize dřevin se záměrem vyhověl svým postupem podle § 149 odst. 7 správního řádu, který je shrnutý výše, resp. do detailu popsany přímo v revizním závazném stanovisku.

Ke kácení zeleně na dvou místech, která je v územním plánu součástí pozemků s funkčním využitím les (parc. č. 1772/2 a 2618/1 v k. ú. Hloubětín): Přezkoumávané závazné stanovisko se těchto pozemků netýká, týká se jen kácení dřevin rostoucích mimo les. První pozemek má výměru 7 m² a způsob využití jiná plocha. Druhý pozemek má výměru 2567 m² a způsob využití dráha.

Uváděný počet kácených dřevin vychází z dendrologického průzkumu; za strom se považuje každá dřevina o průměru přesahující 10 cm (měřeno u kořene stromu) a za keře dřeviny s průměrem nižším než 10 cm (měřeno u kořene stromu). Celkový uváděný výčet tedy není totožný s dřevinami, pro jejichž kácení je nutné povolení (§ 3 vyhlášky č. 189/2013 Sb.).

Vzhledem k velmi zodpovědnému a preciznímu přístupu odboru ochrany prostředí a absenci jakéhokoliv vyjádření k revizním závazným stanoviskům od těch účastníků, kteří využili práva vyjádřit se k podkladům pro vydání rozhodnutí v odvolacím řízení, pokládá ministerstvo námítka ke kácení a náhradním výsadbám za zcela vypořádané.

IV. 3. 3. Rozpory v souhrnné technické zprávě:

Jelikož Správa železnic ve vyjádření k odvoláním vysvětlila, že údaj o třech stavebních sezónách je překlep, ministerstvo vychází z předpokladu **čtyř** stavebních sezón. Z podkladů pro vydání rozhodnutí přitom nevyplývá, že by tento údaj měl nějaký věcný dopad na posouzení záměru. Takový dopad ostatně netvrdí ani odvolatelé, kteří jen poukázali na nejednotné údaje. S údajem, že výstavba bude rozdělena do šesti etap (stavebních postupů) pracuje dokumentace jak u správného údaje o čtyřech stavebních sezónách, tak u chybného údaje o třech sezónách.

Dle názoru ministerstva nemá tato chyba, která je v podstatě překlep, žádný vliv. Jde pravděpodobně o relikt, jelikož v průběhu příprav Správa železnic nakonec zvolila pro organizaci výstavby variantu č. 4 (kterou požaduje také silniční správní úřad – Úřad městské části Praha 9), u níž je uvedeno mezi nevýhodami prodloužení výstavby o další stavební sezonu, ovšem s výhodou menšího zatížení obyvatelstva (srov. zásady organizace výstavby B.8). Pravděpodobně tedy jen zůstal v jedné části souhrnné technické zprávy původní údaj.

Ostatně v územním řízení nemůže nikdo přesně vědět, kdy se bude kácet (na počátku, nebo konci vegetačního klidu), jak přesně proběhnou průzkumy atd. Jinak řečeno, předpoklad délky výstavby může být s rezervou splněn, ale také může zůstat za očekáváním, což však není důkaz vady dokumentace, ale projev neurčitosti, která je přirozeně spjata s komplexním problémem, jakým je výstavba stavebně složité stavby.

IV. 3. 4. Soulad záměru s územním plánem:

IV. 3. 4. 1. Revizní závazné stanovisko:

MMR revizním závazným stanoviskem změnilo výčet pozemků v závazné části přezkoumávaného závazného stanoviska odboru územního rozvoje magistrátu takto:

- vypustilo pozemky parc. č. 652 a 927 v k. ú. Malešice a pozemky parc. č. 891 a 892 v k. ú. Vysočany
- doplnilo pozemek parc. č. 2523/20 v k. ú. Hloubětín; pozemky parc. č. 652/1, 652/2, 927/1, 927/2, 927/3 a 927/4 v k. ú. Malešice a parc. č. 891/3 a 2116/14 v k. ú. Vysočany.

Tuto změnu provedlo MMR podle výrokové části napadeného rozhodnutí, tudíž z tohoto faktu ministerstvo nevyvodilo žádný dopad pro napadené rozhodnutí.

Dále MMR doplnilo důvody přezkoumávaného souhlasného závazného stanoviska.

Politika územního rozvoje a zásady územního rozvoje:

Záměr je navržen v Metropolitní oblasti Praha OB1 a respektuje podmínky a úkoly náležící této oblasti a neznemožňuje umístění záměrů republikového významu, které politika územního rozvoje vymezila.

Záměr není v rozporu se Zásadami územního rozvoje hlavního města Prahy, ve znění pozdějších aktualizací, (dále jen „**zásady územního rozvoje**“).

Dle výkresu č. Z 02 je záměr navržen

- v koridoru dopravní infrastruktury č. **600/Z/61 „Železniční trať Praha – Libeň – Praha – Malešice“**, pro kterou je ve výkresu č. Z 04 **vymezena veřejně prospěšná stavba č. 910/600/Z/61** (zde je vymezen zejména)
- v koridoru dopravní infrastruktury č. 600/Z/69 „Železniční trať Praha – Kolín“, pro kterou je ve výkresu č. Z 04 vymezena veřejně prospěšná stavba č. 910/600/Z/69
- v koridoru dopravní infrastruktury č. 600/Z/60 „Železniční trať Praha – Malešice – Praha – Hostivař“, pro kterou je ve výkresu č. Z 04 vymezena veřejně prospěšná stavba č. 910/600/Z/60
- v ploše č. 600/Z/90 „*Terminál city-logistiky Malešice*“ (zařízení na železnici)
- a v koridoru dopravní infrastruktury č. 600/Z/20 „*Městský okruh Pelc – Tyrolka – Šterboholská radiála*“, pro kterou je ve výkresu č. Z 04 vymezena veřejně prospěšná stavba č. 910/600/Z/20.

Dle textové části zásad územního rozvoje patří mezi podmínky pro následné rozhodování o změnách v území v koridorech železniční dopravy zejména „*umožnění modernizace celého železničního uzlu, odpovídající mezinárodním dohodám a požadavkům na rozvoj železniční dopravy*“.

Jelikož koridor č. 600/Z/61 je vymezen pro modernizaci traťového úseku železniční dráhy, je přípustné umístění v koridorech dopravní infrastruktury vymezených v zásadách územního rozvoje, neboť naplňuje požadavek na modernizaci a rozvoj železniční dopravy.

Dle výkresu č. Z 01 záměr zasahuje do „enkláv otevřené krajiny“, v nichž se dle textové části mají zachovat „*vysoké přírodní a krajinné hodnoty; pro dosažení tohoto cíle udržet nezastavitelnost*“.

těchto území.“ MMR nehodnotilo vliv na krajinný ráz, resp. přírodní a krajinné hodnoty, což mu nepřísluší. K udržení nezastavitelnosti enkláv otevřené krajiny však MMR uvedlo, že tento požadavek zásad územního rozvoje směřuje k tomu, aby **změnami podrobnější územně plánovací dokumentace** (územní plán) nebyly nezastavitelné plochy v prostoru enkláv měněny na plochy zastavitelné. Tento požadavek se však **netýká stávajících zastavitelných** ploch vymezených v Územním plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, které schválilo zastupitelstvo hl. m. Prahy usnesením č. 10/05 ze dne 09.09.1999, který nabyl účinnosti dne 01.01.2000, včetně platných změn, (dále jen „**územní plán**“) v rámci prostoru enkláv otevřené krajiny, protože v jejich případě nelze hovořit o „udržení nezastavitelnosti“.⁴

Zásady územního rozvoje zároveň závazně vymezují např. i koridory dopravní a technické infrastruktury, a i tyto koridory musejí být respektovány. Ze zásad územního rozvoje přitom nevyplývá, že by vymezení enkláv otevřené krajiny mělo mít větší váhu/význam než vymezení koridorů dopravní či technické infrastruktury.

Ve stávajícím stavu se v dotčených enklávách otevřené krajiny nachází např. železniční trať, proto je zřejmé, že jsou již **ve stávajícím stavu částečně zastavěné**. Z výkresu č. Z 02 zásad územního rozvoje vyplývá, že v dotčených enklávách je závazně vymezený zejména koridor pro záměr, který je současně veřejně prospěšnou stavbou ve výkresu č. Z 04.

Trvalé stavby navržené v rámci záměru souvisí a zjevně v části, která je dotčená enklávou, nevybočují ze široce vymezených koridorů č. 600/Z/61 (příp. č. 600/Z/69).

Záměr dle výkresu č. Z 02 okrajově zasahuje do transformační plochy č. 400/Z/51 „Vysočany“. Vzhledem k tomu, že v této okrajové části transformační plochy jsou vymezeny i koridory pro železniční dopravu, zásady územního rozvoje zjevně počítají v této části území s modernizací železniční trati. Záměr tedy nemůže mít negativní vliv na tuto transformační plochu.

Záměr rovněž neznemožňuje umístění dalších záměrů nadmístního či republikového významu v zásadách územního rozvoje. Uplatnění zásad územního rozvoje není ohroženo.

Územní plán:

Územní plán **nepodmiňuje** rozhodování o změnách v území v této části území pořízením **regulačního plánu či územní studie**, při jejichž pořizování by případně mohly být vyhodnoceny různé varianty řešení železniční trati.

Záměr je dle výkresu č. 4 územního plánu navržen

- v zastavitelném území v plochách:
 - DZ – tratě a zařízení železniční dopravy, nákladní terminály
 - S4 – ostatní dopravně významné komunikace
 - OB – čistě obytné (bez stanoveného kódu míry využití plochy)
 - SV – všeobecně smíšené (bez stanoveného kódu a se stanoveným kódem míry využití plochy C)
 - VN – nerušící výroba a služby (se stanoveným kódem míry využití plochy F)
- a v nezastavitelném území v ploše IZ – izolační zeleň
 - NL – louky, pastviny (s územní rezervou pro plochu DZ)
 - LR – lesní porosty
 - PZA – zahradnictví
 - PS – sady, zahrady a vinice
 - ZMK – zeleň městská a krajinná
 - PZO – zahrádky a zahrádkové osady.

MMR uvedlo následující regulativy pro jednotlivé plochy (do tabulky + zestručnění provedlo pro větší přehlednost ministerstvo):

⁴ Funkční regulace zastavitelných a nezastavitelných ploch je uvedena v územním plánu.

Kód plochy	Hlavní využití	Přípustné / podmíněně přípustné TI: technická infrastruktura, DI: dopravní infrastruktura
DZ	železniční doprava	plochy, stavby, zařízení sloužící železničnímu provozu; pěší a účelové komunikace, TI, komunikace (podm.)
S4	automobilová doprava + PID	TI
OB	bydlení	pěší a vozidlové komunikace, liniová TI
SV	polyfunkční stavby	vozidlové komunikace, plošná/liniová TI
VN	výroba a služby	stavby PID, vozidlové komunikace, TI
IZ	izolační zeleň	liniová TI; vozidlové komunikace, plošná TI (při zachování dominance zeleně)
NL	travní porosty	DI a TI
LR	rekreační lesy	liniová TI – jen při hraně plochy, ve stávajících komunikacích
PZA	zahradnictví	vozidlové komunikace a TI
PS	ovocné dřeviny, vinná réva	vozidlové komunikace, plošná DI/TI a liniová DI a TI (musí převažovat veřejný zájem)
ZMK	městská a krajinná zeleň	vozidlové komunikace, TI (musí převažovat veřejný zájem)
PZO	zahrádky (zahr. osady)	TI

V ploše **DZ** je navržena modernizace železniční trati (tj. hlavní stavba). Vedlejší stavby (technická infrastruktura, komunikace) jsou v souladu s přípustným využitím plochy. Úpravy komunikací je možné jako podmíněně přípustné využití akceptovat (nemůže být omezeno hlavní/přípustné využití plochy).

V případě plochy **S4** (ulice Českobrodská) MMR uvedlo, že dle pododdílu 3b) odst. 6 územní plán „zobrazuje zpravidla využití ploch na zemském povrchu, s výjimkou mostů, estakád apod., kde je znázorněna nejvyšší vrstva. Využití plochy pod těmito konstrukcemi se předpokládá jako plynulé pokračování využití ploch na terénu v případě, že je po obou stranách těchto konstrukcí využití shodné. V případě rozdílného využití je způsob využití dán převažujícím charakterem území.“ Vzhledem k tomu, že plocha S4 znázorňuje silniční most a záměr je navržen pod touto plochou v úrovni plochy DZ, funkční regulace plochy S4 se v této části na záměr neaplikuje.

V ploše **S4** (ulice Pod Tábořem) je navrženo liniové vedení technické infrastruktury, což je v souladu s přípustným využitím této plochy. Totéž obdobně platí pro liniová vedení technické infrastruktury nebo technickou infrastrukturu v plochách **OB** (dotčenou také úpravami vozidlových komunikací), **SV**, **VN**, **IZ**, dále **NL**, **PZA** (podmíněně přípustné – nemůže znehodnotit nebo ohrozit využitelnost pozemků ani nemá vliv na územní rezervu plochy DZ), **LR** a **PZO** (podmíněně přípustné, neboť jsou při hranici plochy a nemůže znehodnotit nebo ohrozit využitelnost pozemků), **PS** (podmíněně přípustné, neboť se jedná o napojení na stávající trafostanici situovanou v této ploše, a nemůže znehodnotit nebo ohrozit využitelnost pozemků) a **ZMK** (podmíněně přípustné – nemůže znehodnotit nebo ohrozit využitelnost pozemků, je vedeno ve stávající zpevněné ploše).

K podmíněně přípustnému využití ploch **PS** a **ZMK**, které je podmíněno **převažujícím veřejným zájmem** MMR uvedlo, že veřejné zájmy hájí různé dotčené orgány, např. na úseku ochrany přírody a krajiny, které se záměrem souhlasily, čímž by měla být podmínka splněna. MMR vyjádřilo přesvědčení, že nemá zmocnění poměřovat veřejné zájmy, čímž je z jeho pohledu (tj. územního plánování, pozn. ministerstva) neproveditelná.

Ministerstvo zde tedy **nad rámec** důvodů MMR doplňuje, že tyto dvě plochy se týkají čistě zeleně (dřevin). Tuto otázku velmi podrobně posoudil odbor ochrany prostředí ve svých dvou revizních závazných stanoviscích, v nichž se věnoval také poměření veřejného zájmu na zachování dřevin (jejichž funkce a význam detailně popsal) vůči veřejnému zájmu na umístění, resp. realizaci záměru modernizace, I. stavby. Poměření veřejných zájmů bylo předmětem řízení o druhových výjimkách (čmelák a bobr). Záměr má skutečně naplnit významnou funkci – odstranit úroňové křížení s tranzitním koridorem (Praha–Kolín), kde je v okolí Libně značný problém s propustností

trati. Využití a funkce obou ploch přitom nebude zcela eliminovaná ani popřená; tím spíše vzhledem k charakteru částí záměru, které do těchto plocha zasahují (vizte popis MMR).

V kontextu (revizních) závazných stanovisek orgánů ochrany přírody a krajiny proto ministerstvo shledalo, že veřejný zájem na umístění záměru vedlejších souvisejících staveb záměru jako dopravní infrastruktury [§ 2 odst. 8 a 9 stavebního zákona a § 1 odst. 2 písm. a) liniového zákona] **převažuje** nad zájmy využívat plochy ZMK a PS jen způsobem dle hlavního využití těchto ploch.

Podle kapitoly g) 1 zásad územního rozvoje se navíc za součást vymezených koridorů veřejně prospěšných staveb považují:

- 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),
- napojení komunikační sítě nižšího řádu.

Záměr je tedy sice navržen z malé části v plochách ZMK a PS dle územního plánu, současně jde však o součást koridoru veřejně prospěšné stavby, jenž je vymezený zásadami územního rozvoje.

Dále **MMR pokračovalo** posouzením přípustnosti opěrných a zárubních zdí, protihlukových stěn a dočasných staveb zařízení staveniště (včetně staveništní dopravy), které nejsou u využití plocha v územním plánu výslovně uvedeny. Dle MMR souvisejí s umístěním a realizací záměru, který je přípustný, proto i tato související využití je možné akceptovat.

Návrhové cyklotrasy vymezené ve výkresu č. 5 jsou křížené mimoúrovňově, záměr jejich realizaci ani neohrožuje.

Stávající prvky technické infrastruktury vymezené ve výkresu č. 9 („vodovod – pitná voda“, „vodovod – užitková voda“ a „kanalizační stoka“) jsou ve výkresech pouze zobrazené, ale územní plán pro ně nestanoví žádnou regulaci. Totéž platí pro prvky technické infrastruktury z výkresů č. 10 („hlavní tepelný napáječ pražské teplárenské soustavy“, „hlavní tepelný napáječ v tunelu pražské teplárenské soustavy“, „VTL plynovod“ (včetně bezpečnostního pásma) a „venkovní vedení 110 kV“ (včetně ochranného pásma) a č. 11 („optický kabel v kabelovodu“, „optický kabel úložný nebo uložený v kolektoru 3. řádu“ a „radioreléová trasa“).

Ministerstvo k této infrastruktuře může pouze dodat, že vlastníci veřejné technické infrastruktury jsou účastníky řízení a podali stanoviska k dotčení sítí; vzhledem k chybějící regulaci v územním plánu je ochrana zajištěna takto.

MMR se dále zabývalo ÚSES, jelikož odbor územního rozvoje magistrátu doplnil přezkoumávané závazné stanovisko opravným usnesením, jímž posoudil jevy ve výkresu č. 19 (lokální biocentra L1/85 a L2/84 a lokální biokoridor L3/257). MMR konstatovalo, že tyto prvky ÚSES dle výkresu č. 19 „končí“, resp. jsou přerušeny v prostoru plochy DZ, kde je situována stávající železniční trať. Plocha DZ je dle výkresu č. 4 a 5 **závazným prvkem** územního plánu. Trvalé stavby záměru jsou v této části navrženy v ploše DZ, proto do ÚSES *de facto* nezasahují.

Z toho je rovněž zřejmé, že migrace živočichů v této části území ve vztahu ke stávající železniční trati probíhá mimoúrovňově (pod stávajícími železničními mosty). Umístěním záměru nebude tento stávající princip migrace porušen.

MMR upřesnilo, že do biokoridoru L3/257 částečně zasahuje liniové vedení technické infrastruktury (označené PS 01-02-52) a do biokoridoru L4/255 částečně zasahuje liniové vedení technické infrastruktury (označené SO 04-53-01). Ačkoliv posouzení přísluší orgánu ochrany přírody, MMR podotklo, že podzemní liniové vedení technické infrastruktury nemohou mít vliv na migrační prostupnost území v biokoridoru.

Ministerstvo zde dále dodává, že biokoridor L4/255 je vymezen jako „přímý“ prvek ÚSES, což odpovídá tomu, že v katastrální mapě je stále na části pozemku parc. č. 264 v k. ú. Hrdlořezy zobrazena část toku Rokytky jako přímá, tj. pravděpodobně v podobě před revitalizací (zmeandrováním). Účelem L4/255 tedy bylo vystihnout původní tok Rokytky jako prvek ÚSES, což SO 04-53-01 (úprava kabelizace CETIN) skutečně nenarušuje. To platí tím spíše po vytvoření meandrů na Rokytkce, která už zde nemá přímé koryto (paradoxně meandry nejsou v ÚSES).

MMR pokračovalo zohledněním výkresu č. 25 veřejně prospěšných staveb (kódy dotčených staveb 30/DZ/10, 8/DZ/9, 36/DZ/8, 36/DZ/9 a 8/DK/9). MMR takto konstatovalo, že výstavba v plochách veřejně prospěšných staveb není zakázána, v těchto plochách lze pouze vyvlastnit pro vymezené veřejně prospěšné stavby.

Dle výkresu č. 31 záměr v rozsahu svého umístění ve stabilizované ploše OB zasahuje do území se zvýšenou ochrannou zeleně a do území bez zvýšené ochrany zeleně. MMR poznamenalo, že se jedná pouze o **informativní prvky** územního plánu, které **nejsou závazné**. Územní plán tato území jen vymezuje, regulaci nestanoví. Dle názoru MMR to tedy není územní plán, který řeší ochranu zeleně, ale orgány ochrany přírody (zde ministerstvo odkazuje na důkladné posouzení zájmu na zachování kolidujících dřevin orgánem ochrany prostředí). Přesto MMR doplnilo, že v těchto územích záměr navrhuje jen úpravy vedlejších staveb (stávajících vozidlových komunikací a technickou infrastrukturu), tudíž nemůže mít na tato území zásadní vliv.

Do území řešeného záměrem zasahuje celoměstský systém zeleně (dále též „**CSZ**“; výkresy č. 4 a 31), v němž je dle regulace územního plánu podmíněně přípustné umístění „*staveb v souladu s podmínkami dané plochy s rozdílným způsobem využití včetně staveb dopravní a technické infrastruktury za podmínky, že funkčnost CSZ nebude narušena, zejména že nedojde k významnému úbytku veřejně přístupných ploch zeleně v posuzované lokalitě*“.

Záměr zasahuje do celoměstského systému zeleně zejména v rozsahu svého umístění v ploše DZ. MMR proto vyjádřilo údiv, proč územní plán vymezuje celoměstský systém zeleně „nelogicky“ (sic!) i v koridoru pro železnici a plocha DZ je dle výkresů č. 4 a 5 stejně jako celoměstský systém zeleně závazným prvkem, a proto musí být rovněž respektována. Plochou celoměstského systému zeleně prochází stávající železniční trať a záměr, jehož podstatou je její modernizace, z logiky věci nemůže stávající vztah CSZ a železniční trati zásadně změnit. Z náhledu do katastrální ortofotomapy je zřejmé, že v místě křížení (kolize) záměru s celoměstským systémem zeleně se již nyní nacházejí převážně zastavěné či zpevněné plochy. Dle názoru MMR nemůže záměr být změnou v území, která by vedla k významnému úbytku stávajících ploch zeleně v celoměstském systému zeleně.

S tímto závěrem **ministerstvo** souhlasí, jelikož ve smyslu oddílu 5 odst. (6) bodů 1. a 2. regulativů územního plánu je cílem CSZ vytvořit a chránit ucelenou soustavu nezastavitelných ploch zeleně. Tento cíl nemohl účinně vzniknout zrovna v místě křížení plochy DZ a CSZ, neboť jejich průnik není nezastavitelná plocha. Funkčnost celoměstského systému zeleně tedy nemůže být **v tomto místě křížení ploch** narušena, protože zde tato funkce ani účinně není přítomna.

MMR dále posoudilo, že dle výkresů č. 4 a 33 záměr částečně zasahuje do záplavového území a záplavového území kategorie C – průtočné; územní plán zde však nestanoví žádné podmínky. Totéž platí pro ochranné pásmo pražské památkové rezervace (zájmy státní památkové péče posoudil odbor památkové péče magistrátu, pozn. ministerstva).

Záměr zasahuje dle výkresu č. 4 rovněž do rozvojových ploch SV-C a VN-F. První plocha je dotčena jen liniovou technickou infrastrukturou, tudíž záměr negeneruje nové hrubé podlažní plochy a nevypočítává se koeficient podlažních ploch, totéž platí pro koeficient zeleně.

Druhá plocha je dotčena stavebním objektem SO 03-61-01 (staniční transformovna, jedno nadzemní podlaží, plochá střecha, zastavěná plocha cca 50 m²). V této ploše regulativy stanoví nejvyšší přípustný koeficient podlažních ploch 1,4, tento SO přitom má koeficient cca 0,05 (50/1059). Stávající objekt na pozemku parc. č. 955/8 v k. ú. Malešice bude odstraněn (SO 04-65-01) a o původně navrženou účelovou komunikaci (SO 03-30-02) žadatelka zúžila žádost.

Koeficient zeleně (0,25; tj. při výměře pozemků 1059 m² zeleň na cca 265 m²) je splněn, neboť na pozemcích parc. č. 955/2, 955/3 a 955/8 v k. ú. Malešice nebudou zásadně rozšířeny zastavěné či zpevněné plochy na úkor zeleně, která zde tvoří cca 700 m², což je výrazně více než 265 m².

Staniční transformovna ani spínací stanice (SO 03-73-01) svými prostorovými parametry (nizkopodlažní objekty) neovlivní zásadně stávající urbanistickou strukturu. Pro samotné liniové stavby dopravní infrastruktury včetně mostních objektů územní plán nestanoví výškové omezení.

Cíle a úkoly územního plánování:

Obecné cíle a úkoly územního plánování dle § 18 a 19 stavebního zákona jsou dále zpřesňovány a rozvíjeny v politice územního rozvoje, zásadách územního rozvoje a územním plánu.

Záměr je navržen v souladu s uvedenými nástroji územního plánování, proto je v souladu i s cíli a úkoly územního plánování, kterou jsou v nich aplikované.

MMR jen doplnilo, že dle výkresu č. 37 je v rozsahu svého umístění do ploch PZA (parc. č. 492/1 v k. ú. Hrdlořezy) a LR (parc. č. 661/1 v k. ú. Malešice) navržen v nezastavěném území. Dle § 18 odst. 5 stavebního zákona lze v nezastavěném území umísťovat mj. stavby pro veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu. Železniční trať je v této části území vedena ve stávajícím tunelovém úseku a navržená liniová vedení technické infrastruktury související s předmětným záměrem modernizace železniční trati je možné i s ohledem na § 18 odst. 5 stavebního zákona akceptovat.

K odvolacím námitkám:

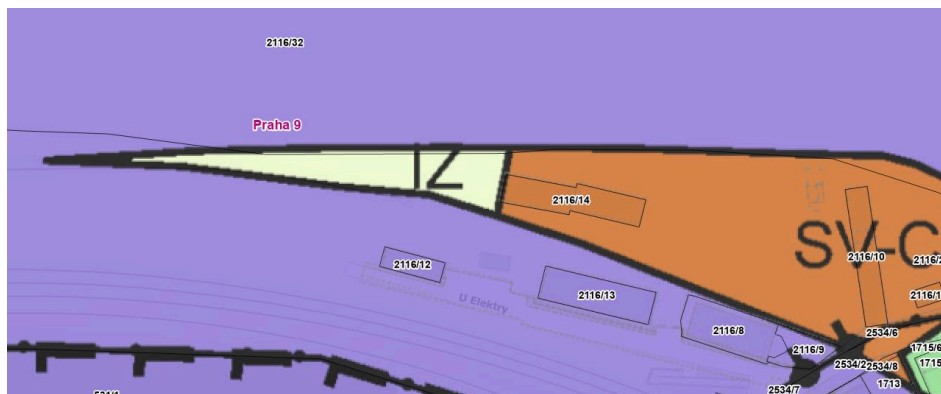
Naddimenzované přemostění ve vztahu k charakteru okolí: Územně plánovací dokumentace neobsahuje žádné požadavky z hlediska prostorových parametrů mostů, proto orgán územního plánování nemůže záměr z tohoto hlediska hodnotit negativně. Vlivy záměru na krajinný ráz či přírodní park zhodnotily orgány ochrany přírody a krajiny.

Kácení dřevin v ploše LR: Přípustnost částečného umístění záměru do plochy LR byla posouzena výše. Okolnost, že jsou pozemky zahrnuty do plochy LR, neznamena, že v této ploše nemůže být stavební činnost v souladu s funkční regulací této plochy či nastat kácení stávajících dřevin. Přípustnost kácení dřevin zhodnotily orgány ochrany přírody (zejména odbor ochrany prostředí).

Opěrná zeď v ploše izolační zeleně (IZ): Opěrné zdi nejsou přímo vyjmenovány v regulativě územního plánu, proto se lze ztotožnit s názorem odboru územního rozvoje magistrátu, že se jedná o nejmenované využití v územním plánu.

Plocha IZ (parc. č. 2116/2 v k. ú. Vysočany) je maloplošná (nemá výměru ani 2000 m²) a je vklíněna do plochy DZ, kterou pouze v malé části odděluje od plochy SV-C (plocha SV-C v převážné části sousedí přímo s plochou DZ), proto není zřejmé, z jakého důvodu ji územní plán vymezil, když funkci „zeleně“ oddělující plochu dopravní infrastruktury od jiných ploch nemůže s ohledem na své prostorové vymezení plnit.

Graficky pro názornější představu:



Plocha IZ je tak v této části území dle názoru MMR vymezena nekoncepčně a deklarovanou funkcí plochy zeleně oddělující plochu dopravní infrastruktury od ostatních ploch neplní ani ve stávajícím stavu a s ohledem na své prostorové vymezení tuto funkci nemůže *de facto* plnit ani v budoucnu.

Opěrné zdi slouží mj. k zabránění sesuvu zeminy, zpevnění svažitého terénu apod., proto je z logiky věci možné opěrné zdi umísťovat i do ploch zeleně. Okolnost, že záměr zasahuje opěrnou zdí do plochy IZ, nemůže být hodnocena negativně. Podle § 54 odst. 5 stavebního zákona platí, že část územního plánu, která v území znemožňuje realizaci záměru obsaženého v politice územního rozvoje, územním rozvojovým plánem nebo zásadách územního rozvoje, se při rozhodování nepoužije.

MMR dospělo k závěru, že části záměru zasahující do plochy IZ nejsou v rozporu s funkční regulací této plochy dle územního plánu. Za předpokladu, že by byl záměr v rozporu s funkční regulací plochy IZ, aplikoval by se § 54 odst. 5 stavebního zákona, neboť záměr je vymezen v zásadách územního rozvoje (zejména v koridoru č. 600/Z/61 „Železniční trať Praha – Libeň –

Praha-Malešice“, proto by se nepoužily části územního plánu, které by znemožňovaly realizaci záměru.

Celoměstský systém zeleně a ÚSES: Vypořádáno výše. K ÚSES připomnělo MMR, že územní plán vymezuje (zobrazuje) hranice např. přírodních parků, zvláště chráněných území přírody, památkových zón apod., což neznamená, že by se k přípustnosti konkrétního záměru měl z těchto hledisek vyjadřovat orgán územního plánování. MMR přesto vyjádřilo názor, že podzemní liniová technická infrastruktura nemůže mít vliv na migrační prostupnost, byť není navržena „příčným přechodem“. [S tímto **ministerstvo** souhlasí, jelikož dle oddílu 8 odst. (4) regulativů je jiný než příčný přechod podmíněně přípustný za podmínky zachování minimálních prostorových parametrů – podzemní technická infrastruktura přitom prostorovým parametrům ÚSES nic neubírá].

K dočasným stavebám zařízení staveniště (včetně staveništní dopravní infrastruktury), MMR odkázalo na fakt, že územní plán vymezuje koridory dopravní infrastruktury (např. plocha DZ) poměrně úzce, neboť počítá s tím, že k umístění nutných dočasných staveb zařízení staveniště budou využívány i „okolní“ plochy. Funkční regulace těchto „okolních“ ploch dle územního plánu nemůže být dočasnými stavbami zařízení staveniště dotčena (po výstavbě budou odstraněny a pozemky uvedeny do původního stavu). Pokud by územní plán byl koncipován širokým vymezením koridorů (stovky metrů), aby zahrnovaly i pozemky nutné k dočasným stavbám staveniště, stal by se územní plán nepřehledným (současně by tím více omezoval vlastnická práva a využití území pro jiné účely, čímž by mohl být neproporcionální; pozn. ministerstva). Území hlavního města Prahy by bylo poseto řadou širokých koridorů dopravní infrastruktury.

I při závěru, že záměr je v rozporu s územním plánem (např. při střetu s jinými plochami než DZ), aplikoval by se § 54 odst. 5 stavebního zákona a nepoužily by se části územního plánu, které by znemožňovaly realizaci záměru modernizace, I. stavby.

Kvalita prostředí (pohoda bydlení): MMR z hlediska územního plánování není příslušné hodnotit pohodu bydlení.

Ministerstvo tudíž uvádí, že kvalita prostředí neutrpí nad míru přiměřenou poměrům a s ohledem na stav územně plánovací dokumentace. Ministerstvo rozumí námitkám, které jsou založené na faktu, že lokalita je rekreačně atraktivní a klidného charakteru, tudíž výrazný mostní objekt budou vnímat obyvatelé lokality jako zásah do těchto hodnot. Záměr je však spojen s kompenzačními opatřeními, celková hluková zátěž se sníží v porovnání se stávajícím technickým stavem trati, díky použití moderních částí železničního svršku a spodku, a především protihlukových stěn.

Potřeba strpět dočasně staveniště a staveništní dopravu je jevem přechodným, kvalita prostředí není určována dočasnými jevy, ale má se hodnotit z dlouhodobějšího hlediska (výstavba má jiné a často více obtěžující vlivy než užívání postavené stavby, jsou ovšem dočasné). Kdyby tomu mělo být jinak, nebylo by možné některé postavit nikoliv kvůli jejich vlivům na okolí, ale kvůli vlivům jejich výstavby.

V neposlední řadě je nutné zdůraznit, že zásady územního rozvoje i územní plán vymezují pro záměr příslušné plochy. Zejména územní plán poměrně úzce, jak konstatovalo i MMR (navíc bez výškového omezení prostorového uspořádání). Jde o plochu DZ, která je návrhová (nikoliv stabilizovaná, aby byly umožněné jen nezásadní úpravy dráhy). Plocha DZ je závazným prvkem územního plánu. Nemůže být proto pro nikoho překvapivé, že účinná a závazná územně plánovací dokumentace počítá s udržitelným rozvojem území tak, že v této lokalitě mají společně existovat modernizovaná dráha, přírodní složky a útvary, jakož i objekty pro bydlení. Území zůstane prostupné, přírodní ráz nezmizí.

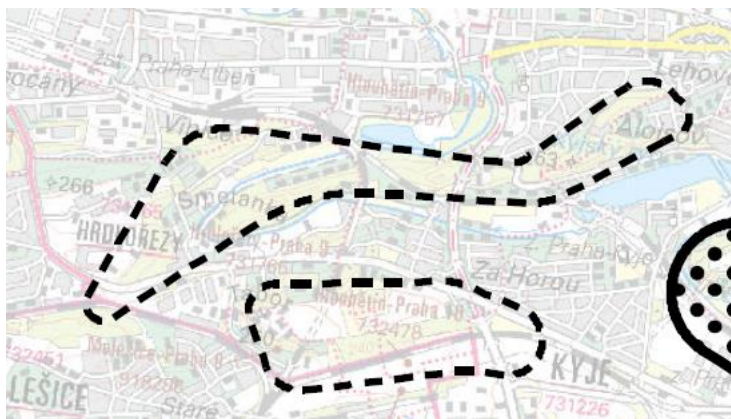
Cíle a úkoly územního plánování: Vypořádáno výše. Není úkolem orgánu územního plánování, aby na základě naprosto obecně formulovaných § 18 a 19 stavebního zákona „vymýšlel“ pro umístění záměru další a další podmínky, které nejsou podepřeny účinnými závaznými nástroji územního plánování. MMR k této tezi odkázalo na rozsudek NSS č. j. **2 As 21/2016-83** ze dne 26.07.2016, kde je mj. uvedeno: *„Doktrína je zajedno v názoru, že stavební úřad musí vyhodnotit záměr z hlediska souladu s cíli a úkoly územního plánování, zejména s charakterem území, s požadavky na ochranu architektonických a urbanistických hodnot v území, jak předpokládá § 90 odst. b) stavebního zákona, tehdy, pokud nebyla územně plánovací dokumentace vydána, resp. alespoň schválena.“* „(...) pokud byla vydána územně plánovací dokumentace, musí stavební úřad vycházet primárně z ní, a nemusí již specificky odůvodňovat souladnost záměru s cíli a úkoly územního plánování, neboť ty plynou přímo z územně plánovací dokumentace.“

Tento právní názor NSS je dle názoru MMR aplikovatelný i při vydávání závazného stanoviska orgánu územního plánování.⁵

IV. 3. 4. 2. Vyjádření k podkladům:

Enklávy otevřené krajiny:

Nejprve je třeba preventivně vyjasnit územní rozsah enklávy otevřené krajiny. MMR **neuvedlo**, že **celý záměr** je v této enklávě. V enklávě se nachází jen část záměru podél biocentra Smetanka, viz obrázek:



Výřez z grafické části zásad územního rozvoje (čárkovaně enkláva otevřené krajiny)

MMR dle názoru ministerstva přezkoumatelně a řádně posoudilo podmínku f) 1.1 c) textové části zásad územního rozvoje, tj. v enklávách otevřené krajiny zachovat vysoké přírodní a krajinné hodnoty; pro dosažení tohoto cíle udržet nezastavitelnost těchto území. Jedná se o „územní podmínku pro zachování nebo dosažení cílové kvality“. Nejde o podmínku pro rozhodování v území, tudíž je logický výklad MMR stran toho, kam směřuje požadavek na zachování nezastavitelnosti těchto území. Těžko by navíc šlo zachovat nezastavitelnost v části plochy DZ, která je ze své povahy určená k zastavění a která zasahuje (kříží) enklávu tak, že se jí **nemůže vyhnout**. Tím spíše pro záměr modernizace, i. stavby, pro který tytéž zásady územního rozvoje vymezují koridor.

Ministerstvo dále nemůže souhlasit s názorem odvolatelů, že orgán ochrany přírody neposoudil záměr (myšleno i z hlediska této enklávy). Vymezení enklávy otevřené krajiny a požadavky f) 1.1 c) části před středníkem se zcela jasně **týká posouzení zásahu do přírody a krajiny**. Ochranný účel normy, která takto vymezuje enklávu, lze tedy spatřovat v ochraně krajinného rázu. Účelem zjevně není zavést nový „vyjadřovací správní akt“.

Pro tyto zásahy však magistrát disponoval všemi závaznými stanovisky orgánů ochrany přírody a krajiny (zejména z hlediska krajinného rázu, pro který měl odbornou studii od doc. Vorla, kterou se ministerstvo nezdráhá označit za velmi komplexní, důkladný a přesvědčivý podklad, který se v dokumentacích různých záměrů často nevidí). V odvolacím řízení tato závazná stanoviska dále precizovaly nadřízené dotčené orgány (především odbor ochrany prostředí u kácení).

Dle názoru ministerstva tedy není žádná další platforma, na které by měl orgán ochrany přírody dostat příležitost posoudit záměr čistě jen z hlediska enklávy otevřené krajiny. Toto posouzení je materiálně zahrnuté v souhlasu se zásahem do krajinného rázu.

Poměření veřejných zájmů v plochách PS a ZMK:

Ministerstvo nesouzní s názorem, že orgán ochrany přírody specificky neposoudil kolizi veřejných zájmů. K této otázce se ministerstvo vyjádřilo výše (str. 43), čímž pokládá za vypořádané i tuto část vyjádření k podkladům.

⁵ Není důvod zastávat opačný názor, jelikož NSS rozhodoval podle právního stavu předtím, než zákon č. 225/2017 Sb. zavedl institut závazného stanoviska orgánu územního plánování. Totéž, co dříve posuzovaly stavební úřady, nyní posuzují orgány územního plánování. Obsah posouzení je však shodný.

Dotčení ÚSES:

Vypořádání k ÚSES je obsažené na str. 55 a pokrývá i tuto obecnou zmínku, že ÚSES nebyl dle oddílu 9 odst. 3 regulativů územního plánu.

Území se zvýšenou ochranou zeleně:

MMR zřetelně vyložilo, že tento prvek je v územním plánu vymezen jako informativní, nikoliv závazný a územní plán neukládá žádnou regulaci. Dle názoru ministerstva tedy jde pouze o jakýsi indikátor, že je třeba se zaměřit na posouzení ochrany zeleně (což je bez specifické regulace a informativní povaze opravdu po právní stránce jen určitá forma proklamace). To se přitom stalo, jelikož odbor ochrany prostředí v revizních závazných stanoviscích zevrubně vyhodnotil význam a stav všech dřevin a poměřil veřejný zájem na jejich zachování. Stanovil také (na rozdíl od prvoinstančních orgánů ochrany přírody) náhradní výsadby.

Ministerstvo dále uložilo změnou napadeného rozhodnutí podrobně a konkrétně rozpracovat projekt sadových úprav SO 04-83-01.

Díky těmto dvěma aspektům ministerstvo musí odmítnout názor odvolatelů, že se nikdo nezabýval zvýšenou ochranou zeleně. MMR navíc uvedlo, což vyjádření nereflexuje, že v tomto území jsou navrženy jen vedlejší stavby (úprava stávajících komunikací a liniová technická infrastruktura).

Celoměstský systém zeleně:

CSZ se nachází i na lesních pozemcích (plocha LR), což MMR neposoudilo.

Je pravda, že MMR se zabývalo dotčením celoměstského systému zeleně v ploše DZ (resp. ke smyslu vymezovat CSZ v kompletním překryvu s plochou DZ, kde zeleň může být objektivně jen velmi omezeně), kam tento systém zejména zasahuje.

Z hlediska dotčení plochy LR však byl záměr posouzen také, neboť dotčení lesa jako významného krajinného prvku se zabýval odbor ochrany prostředí a MŽP. Odbor ochrany prostředí se přitom věnoval výslovně výměrám dočasných a trvalých záborů lesa. Zhodnotil, že po skončení dočasných záborů bude ekologicko-stabilizační funkce lesa obnovena (uvedením lokality do řádného stavu). U trvalého záboru bude část lesa zabrána, ale jedná se o pozemky, které jsou součástí většího komplexu porostu dřevin, tudíž nebude trvale zničen nebo poškozen.

V celoměstském systému zeleně je podmíněně přípustná dopravní nebo technická infrastruktura za podmínky, že nebude narušena funkčnost CSZ (zejména nebude výrazný úbytek veřejně přístupných ploch zeleně). Tato podmínka se tedy překrývá s předmětem posouzení odboru ochrany prostředí, který posuzoval právě výměry vůči celkové výměře lesa (tudíž i plochy LR v celém CSZ).

Ministerstvo tudíž neshledalo, že by chybělo posouzení záměru z hlediska zásahu do celoměstského systému zeleně. Opět šlo o požadavek, jehož účelem nebylo zajistit samostatný originální „vyjadřovací správní akt“.

Opěrná zeď v ploše izolační zeleně (IZ):

Odvolatelé trvají na tom, že opěrnou zeď nelze považovat za nejmenované využití. I kdyby byla, neodpovídá svým charakterem hlavnímu a přípustnému využití ploch IZ. Žadatelka neprokázala, že záměr není možné realizovat bez opěrné zdi v této ploše. Nelze proto jednoznačně konstatovat přednost zásad územního rozvoje před územním plánem.

Ministerstvo nevidí důvod, proč by stavba neuvedená (tj. nejmenovaná) v podmínkách využití plochy IZ neměla být nejmenovaným využitím plochy, na které dopadá pravidlo z oddílu 3 pro plochy s rozdílným způsobem využití. Právě na tyto případy dopadá ono pravidlo.

Plocha IZ je plocha s rozdílným způsobem využití.

Podle pododdílu 3c) odst. (9) regulativů platí: „V souladu s územním plánem je takové využití, které je v oddílech 4 a 5 uvedené jako hlavní, přípustné a dále podmíněně přípustné využití, pokud bude konstatováno splnění stanovených podmínek. **Přípustné je též využití podle odst. (2) 2. věty tohoto oddílu. Využití nejmenované bude posuzováno jako podmíněně přípustné s podmínkou, že svým charakterem odpovídá hlavnímu či přípustnému využití.**“

Základním měřítkem je 1 : 10000, plocha má výměru menší než 2000 m², ačkoli regulativy územního plánu v oddíle 3, pododdíle 3b) bodu 2. stanoví, že „nejmenší zobrazovanou plochou (plochou s rozdílným způsobem využití) je plocha **2 500 m²**“.⁶

MMR tedy dle názoru ministerstva **oprávněně vyjádřilo údiv** nad vymezením plochy o výměře pod 2000 m².

Současně dle bodu 3. téhož oddílu platí, že „*hranice ploch s rozdílným způsobem využití jsou vymezeny ve výkresu č. 4 územního plánu čarou o tloušťce 0,25 mm v měřítku 1 : 10 000*“.

Ministerstvo tedy v první řadě hodnotí, že u stavebního objektu typu opěrná zeď je obtížně rozhodnutelné, zda na hranici ploch (kde je nejistota 2,5 m) vůbec zasahuje do té či oné plochy, protože opěrná zeď je svou šířkou výrazně pod rozlišovací schopností měřítka územního plánu, resp. této odchylky.

Další relevantní podmínkou dle pododdílu 3c) bodu (1) je: „*Při umísťování stavby na hranici ploch s rozdílným způsobem využití musí být vždy přihlédnuto k funkci navazující plochy*.“ Účelem plochy IZ je, což tvrdí i odvolatelé, oddělit ochranou zelení plochy technické a dopravní infrastruktury od jiných ploch. Zde v tom místě však **plocha IZ odděluje plochu DZ od plochy DZ**, ve zcela minimální části odděluje plochu DZ od polyfunkční plochy SV-C (která sousedí naprosto dominantně s plochou DZ, tudíž ji plocha IZ těžko může účinně oddělit od plochy DZ).

Logicky a očekávatelně se tedy na hranici ploch IZ a DZ nachází opěrná zeď. Opěrná zeď vymezuje „okraj dráhy“, jde o stavbu železničního spodku [§ 1 odst. 1 písm. c) vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů]. Při využití plochy IZ se tedy musí přihlížet k funkci navazující plochy a stavbě, která se zde může očekávatelně nacházet (tj. jakákoliv součást dráhy, a opěrná zeď zde musela být pravděpodobně vzhledem ke konfiguraci terénu). Navazujícími plochami na plochu IZ jsou však plochy DZ a z malé části SV-C. V ploše DZ je pochopitelně navržena dráha. V místě je přitom mírný násyp, tj. existence opěrné zdi je z technického hlediska naprosto logická, lépe řečeno spíše přímo nutná. Při využití plochy IZ se proto musí přihlížet k faktu, že na okraji plochy DZ musí být opěrná zeď.

Opěrná zeď je zde liniového charakteru (délka výrazně převažuje nad jejími dalšími rozměry (viz např. koordinační situační výkres)).

Využití nejmenované se má posoudit jako podmíněně přípustné s podmínkou, že svým charakterem odpovídá hlavnímu či přípustnému využití. Přípustným využitím ploch IZ jsou přitom mj. „*liniová vedení technické infrastruktury*“. Liniová opěrná zeď se dle názoru ministerstva v tomto ohledu neliší např. od liniové stavby horkovodu, který by zjevně byl přípustný i vedený po terénu, resp. nad terénem. Opěrná zeď tudíž odpovídá svým charakterem (liniovým) přípustnému využití.

V neposlední řadě ministerstvo nepřehlédlo druhou větu z pododdílu 3c) odst. (9), podle níž je **přípustné též využití podle odst. (2) 2. věta tohoto oddílu**. Toto ustanovení stanoví: „**Přípustné je též umístění staveb závazně vymezených v ostatních výkresech územního plánu, zejména liniových staveb technické a dopravní infrastruktury**.“ Plocha DZ je závazně vymezena, jde o závazný prvek (což MMR uvedlo) a opěrná zeď je stavbou železničního spodku. Železniční spodek je součástí dráhy [§ 9 písm. a) vyhlášky č. 177/1995 Sb.]. Celostátní dráha je dopravní infrastrukturou [§ 2 odst. 1 písm. m) bod 1. stavebního zákona a § 1 odst. 2 písm. b) liniového zákona].

Ministerstvo se proto ztotožnilo s názorem MMR, které opěrnou zeď neshledalo za stavební objekt záměru, který by byl v rozporu s územním plánem.

Shrnutí ministerstvem:

Z výše uvedeného vyplývá, že nebylo zapotřebí na vyjádření k podkladům procesně reagovat žádostí o součinnost na MMR, aby „dovysvětlilo“ své revizní závazné stanovisko, resp. aby reagovalo na vyjádření odvolatelů.

IV. 3. 5. Významný krajinný prvek (VKP):

VKP jsou chráněny před poškozováním a ničením. Využívají se pouze tak, aby nebyla narušena jejich obnova a nedošlo k ohrožení nebo oslabení jejich stabilizační funkce.

⁶ Tím jde územní plán ještě nad rámec § 3 odst. 1 vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, ve znění účinném do 31.12.2023, podle něhož se plochy zpravidla vymezují o rozloze větší než 2000 m².

Odbor ochrany prostředí při posuzování zásahu do VKP vyšel z dokumentace DUR, dokumentace EIA a z biologického průzkumu. Stavbou dojde k zásahu do vodního toku Rokytky (kříží ji cca v km 2,1 a cca v km 2,5) a jeho údolní nivy (cca v km 2,08–2,15 a cca v km 2,49–2,51) a lesního porostu cca v km 2,38–2,49.

Správa železnic při přípravách záměru pracovala se dvěma variantami. Jedna z variant počítala s umístěním dočasného pilíře do vodního toku, druhá mimo vodní tok. Variantu s umístěním dočasného pilíře do vodního toku zakázal odbor ochrany prostředí (podmínka č. 1 přezkoumávaného závazného stanoviska). Stejně tak byla tato varianta zakázána dalším závazným stanoviskem – druhé výjimce pro zásah do přirozeného vývoje bobra evropského (zákaz zásahu do vodního toku).

Dočasný pilíř musí být umístěn mimo vodní tok.

Vzhledem ke všemu uvedenému lze konstatovat, že podmínka č. 1 napadeného závazného stanoviska je přezkoumatelná a důvodná.

Jak vyplývá z výše uvedeného a z potvrzení závazných stanovisek na úseku krajinného rázu i druhé výjimky pro bobra evropského, tak odbor ochrany prostředí při svých úvahách rovněž posoudil vliv záměru na společenstva, která se nacházejí v dotčeném území. Ke svému posouzení měl odbor ochrany prostředí mj. biologická hodnocení, ze kterých jsou patrné druhy nacházející se v dotčené lokalitě a vliv záměru na dotčené druhy. Na základě výsledků průzkumu zpracovatel došel k závěru, že se ve sledované lokalitě nacházejí běžné a v rámci celé ČR i plošně se vyskytující druhy.

Dominantní část zastižených zástupců jednotlivých skupin živočichů je rovněž běžně rozšířena i v širším okolí záměru. Pro vyskytující se zvláště chráněné druhy odbor ochrany prostředí vydal výjimky.

MŽP doplnilo, že dotčené území je již v současnosti dotčeno železniční dopravou (železniční stanice, stávající železniční trať, urbanizované plochy v okolí řešeného úseku apod.) a vyhovuje pouze malému spektru druhů obratlovců i bezobratlých (navíc se převážně jedná o druhy adaptabilní bez vyšších nároků na záchovalost prostředí). Z pohledu volně žijících druhů lze tak dojít k závěru, že záměrem tyto druhy budou dotčeny **zejména při realizaci samotného záměru**. V rámci provozu by již nemělo dojít k zásadnímu negativnímu vlivu na volně žijící druhy, neboť se železniční doprava v dotčeném území již nachází a většina dotčených druhů je adaptabilní.

K nepřevzetí podmínky č. 2) závazného stanoviska – souhlasu se zásahem do VKP:

Otázky (ne)dodržení § 149 odst. 1 § 50 odst. 4 správního řádu stavebními úřady nejsou předmětem přezkumu u nadřízeného dotčeného orgánu podle § 149 odst. 7 správního řádu.

Magistrát nepřevzal podmínku č. 2, neboť (str. 37): „*se vztahují k provádění, případně k užívání stavby a budou zohledněny v následných procesech při povolování provedení nebo užívání stavby, anebo vyplývají z platných právních předpisů, případně se nejedná o podmínky ale o upozornění*“.

Ministerstvo rozumí této motivaci, ale nesouhlasí s nepřevzetím podmínky. Odbor ochrany prostředí vydal závazné stanovisko podle § 4 odst. 2 zákona o ochraně přírody a krajiny **pro konkrétně vymezený účel – pro umístění záměru**. Nejde tedy o situaci, jaká může nastávat u závazných stanovisek EIA, která jsou vydávána pro všechna navazující řízení (příp. etapy⁷) a stavební úřad musí posoudit výběr z podmínek a posoudit ty, které se vztahují zrovna na jím vedené navazující řízení. Dále je možné dodržet výše uvedená ustanovení správního řádu tak, že dokumentace, resp. návrh odpovídá podmínce, tudíž ji nemá smysl přebírat (např. podmínky typu, že stavba bude umístěna podle předložené dokumentace a stejnou dokumentaci obdržel stavební úřad).

To však není případ nynějšího závazného stanoviska. Ministerstvo nepopírá, že se podmínka č. 2) opravdu vztahuje na fázi po dokončení výstavby (stavebních prací), to však nic nemění na tom, že podmínku stanovil odbor ochrany prostředí právě pro územní řízení a podle § 149 odst. 1 § 50 odst. 4 správního řádu nebylo možné podmínky selektovat. Ministerstvo ji proto doplnilo.

⁷ Názorně lze ilustrovat na záměru D6 – Karlovarský kraj (OV3073), což je jediné závazné stanovisko k více úsekům, v němž se mnohé podmínky vztahují na územně na různé lokality, jiné zase na všechny etapy celého záměru.

IV. 3. 6. *Krajinný ráz a přírodní park Smetanka:*

Jedno z ústředních témat odvolání příslušelo vypořádat MŽP, které **neshledalo námitky opodstatněnými**.

Dle názoru MŽP zhodnotil odbor ochrany prostředí řádně vliv záměru na krajinný ráz lokality, v souladu s podmínkami § 15 nařízení o přírodních parcích a § 12 odst. 2 zákona o ochraně přírody a krajiny.

Při posuzování krajinného rázu se hodnotí **přírodní, kulturní a historické charakteristiky krajiny**, které mohou být stavbou dotčeny. Kulturní charakteristika krajinného rázu je dána způsobem využívání přírodních zdrojů člověkem a stopami, které v krajině zanechal. Dominantou krajiny obecně je její převládající, hlavní, základní složka, převládající prvek v konfiguraci hmotných prvků krajinné scény určující její ráz, přičemž krajinné dominanty jsou podle původu typizovány na přírodní, kulturní nebo smíšeného původu, dále na historické a soudobé.

Kulturní dominantu krajiny je člověkem bezprostředně vnímaný výsledek lidské činnosti v krajině. Může to být krajinný prvek či složka v krajině nebo to jsou dochované stopy kultivace krajiny, jejichž význam je nesporný z historického hlediska, architektury či jiného oboru lidské činnosti a které ve svém projevu převládajícím způsobem ovlivňují znaky charakteristik krajinného rázu.

Přírodní charakteristika zahrnuje vlastnosti krajiny určené jak trvalými přírodními podmínkami (geologické, geomorfologické, klimatické a biogeografické poměry), tak aktuálním stavem ekosystémů. Přírodní charakteristiku tvoří především specifický typ reliéfu v rámci určitého bioregionu a specifická kombinace potenciálních ekosystémů, odrážející základní vlastnosti prostředí, mj. klimatu a hydrologických vlastností. Harmonické měřítko krajiny vyjadřuje takové členění krajiny, které odpovídá harmonickému vztahu činností člověka a přírodního prostředí; z hlediska fyzických vlastností krajiny se jedná o soulad měřítka celku a měřítka jednotlivých prvků. Harmonické vztahy v krajině vyjadřují soulad činností člověka a přírodního prostředí (absence rušivých jevů), udržitelnost užívání krajiny a harmonický soulad jednotlivých prvků krajinné scény. Estetická hodnota krajiny je vyjádřením přírodních a kulturních hodnot, harmonického měřítka a vztahů v krajině; předpokladem vzniku estetické hodnoty jsou subjektivní vlastnosti pozorovatele, objektivní okolnosti pozorování a objektivní vlastnosti krajiny (skladba a formy prostorů, konfigurace prvků, struktura složek).

Historická charakteristika krajinného rázu je specifickou součástí kulturní charakteristiky a spočívá v časové posloupnosti a souvislostech kulturních a přírodních charakteristik oblasti či místa, jež se projevují přítomností historických a památkových hodnot. Historická charakteristika je klíčová pro pochopení logiky vztahů mezi přírodními vlastnostmi krajiny, jejím využíváním vzhledem k jejich trvalé (dlouhodobé) udržitelnosti. Je dána mj. přítomností kulturních nemovitých památek, městských a vesnických památkových rezervací a zón a krajinných památkových zón včetně ochranných pásem, historickým významem místa nebo významem místa pro kulturní historii národa (pobyt významné osoby apod.).

Místo krajinného rázu je individuální krajinný prostor, vymezený pohledovými bariérami, který je uvnitř sebe pohledově spojený z většiny pozorovacích stanovišť. Činnost snižující estetickou a přírodní hodnotu krajinného rázu oblasti či místa je taková činnost, která natolik naruší specifické znaky a hodnoty oblasti či místa, že změní význam a obsah nebo projev jednotlivých charakteristik.

Předmětem posouzení je záměr modernizace, I. stavba. Stavba typu posuzovaného záměru, která je tvořena též **úseky s mosty** a která je **v dlouhém úseku vyzdvižena nad terén**, se **bude projevovat v krajinné scéně** určitého prostoru městské krajiny.

Řešené území je situované na území městských částí Praha 9 a Praha 10. Území je rozdělené stávající železniční tratí Praha-Libeň – Praha-Malešice. Na sever od této trati se směrem k ulici Poděbradské rozkládá území především polyfunkční – smíšená, výroba a služby, na jižní části se rozkládá území polyfunkční – obytná, dále lesní porosty, sady, zahrady. V řešeném úseku je trať vedena částečně v izolované poloze s velkými odstupy od okolní zástavby (oblast mezi odbočením z Libně směrem k ulici Mezitratové a v oblasti průmyslového areálu souběžného s tratí Praha-Libeň – Praha-Běchovice). V oblasti Libně a také obvodu Hrdlořezy vstupuje trať do hustě zastavěného území a též do ochranného pásma městské památkové zóny.

Z dokumentace a z hodnocení Posouzení vlivu navrhovaného záměru na krajinný ráz (06/2016, doc. Vorel⁸) je patrné, že vzhledem k náplni stavby a jejímu rozsahu dojde k zásahu do pohledového začlenění stavby v dotčeném území, a to především **v oblasti ulice Mezitrat'ové** (především z pohledu zástavby vpravo trati Praha - Libeň – Praha - Běchovice), **dále v oblasti Hořejšího rybníka** v místě křížení nové dvoukolejné trati a stávající trati Praha-Libeň – Praha - Běchovice (z pohledu rekreačního využití parku Smetanka a z pohledu zástavby v oblasti ulici Nademlýnské), dále po překročení trati Praha - Libeň – Praha - Běchovice v prostoru zástavby ohraničeném ulicemi **Lísková a Jahodnická**. V území ohraničeném uvedenými ulicemi se nová dvoukolejná trasa razantně přimyká k původní jednokolejné trati.

Architektonický vzhled stávajících budov (ŽST Praha-Malešice) se nemění, pro nové konstrukce pozemních objektů jsou použita standardizovaná řešení, běžně užívaná na stavbách stejného typu.

Vizuálně registrovatelnými objekty, které se budou lišit od stávajícího stavu, budou zejména:

1. **železniční vícepolový most** vlevo trati Praha-Libeň – Praha Běchovice
2. **křížení nové malešické tratě s tratí Praha-Libeň – Praha-Běchovice jednopólovým mostem typu** např. trám vyztužený obloukem, které respektuje variantu umístění čtvrté koleje v úseku Praha-Libeň – Praha-Běchovice
3. **překročení Rokytky** v prostoru stávajícího příhradového mostu v prostoru obytné zástavby v ulici Za Mosty včetně navazujících opěrných zdí.

Ze závěrů hodnocení vlivu záměru na krajinný ráz lokality plyne, že záměr **představuje značný zásah** do rázu krajiny, a to zejména při přechodu z okraje urbanizovaného území Vysočan do Přírodního parku Smetanka. Byť v dané části krajiny nejsou přítomny mimořádně či jedinečné hodnoty krajinného rázu ani neopakovatelné či ikonické scenérie, jedná se o krajinu s řadou působivých krajinářských partií v uzavřených dílčích prostorech okolí Hořejšího rybníka a toku Rokytky.

Přechod Rokytky a ulice Za Mosty představuje mírnější zásah do mohutného údolí Rokytky s předměstským charakterem zástavby a s vizuálními vazbami na velkoměstské scenérie zástavby okraje Jarova a vysokého silničního mostu na Průmyslové. Vliv záměru na krajinný ráz se týká **především vizuálního projevu v bližších pohledech**, a to i s ohledem na záměrně volené body pozorování, které nejsou referenčními body vnímání krajiny. **V dálkových pohledech se záměr neprojevuje silně a nemění zásadně ráz** urbanizované krajiny Vysočanské kotliny ani **nedegraduje vizuální projev hřbetu Smetanky** jako významného krajinného předělu.

Zpracovatel hodnocení následně došel k závěru, že navrhovaný záměr modernizace I. stavby je navržen s ohledem na kritéria ochrany krajinného rázu podle § 12 zákona o ochraně přírody a krajiny, a je proto hodnocen jako **únosný zásah** do krajinného rázu.

Záměr je navržen do lokality Přírodního parku Smetanka. Podle nařízení o přírodních parcích význam území dotčeného přírodního parku spočívá v částečně dochovaném přírodním prostředí původně příměstské krajiny. Specifická je konfigurace údolní nivy k Hloubětínu meandrující Rokytky na straně jedné a středem přírodního parku se táhnoucího lesnatého hřebenu vrchu Smetanka na straně druhé. V mohutném ostrém ohybu, který zde řeka vytváří za Kyjským rybníkem, se nacházejí zbytky několika mlýnů a další, takzvaný Hořejší rybník.

Struktura roztroušeného osídlení se částečně dochovala. Nivě Rokytky dominuje výrazný terénní útvar, jehož charakteristické panorama, z bližších pohledů od jihu vnímané jako zachované, bylo pro dálkové pohledy devastováno výškovými objekty nedalekého sídliště Lehovce. Typickými částečně dochovanými krajinnými útvary jsou jižní úbočí hřebenu: svah U hloubětínské vinice a svah Pod Hájem nad osadou Aloisov. Její individuální zástavba, ležící na břehu rybníka naproti historickému jádru Kyjí, si udržela své původní drobné měřítko.

Ochrana přírodních a estetických hodnot přírodních parků je na území hl. m. Prahy zajištěna převážně omezením jejich využití, které je definováno v § 15 nařízení o přírodních parcích.

Skutečnost, že stavba je umístována na území přírodního parku **nevylučuje**, aby orgán ochrany přírody **vydal z hlediska ochrany krajinného rázu souhlas** pro následné povolující řízení.

⁸ Dostupná z informačního systému EIA ke kódu záměru OV1152.

Vždy záleží na konkrétním posuzovaném záměru – charakteru stavby a konkrétním prostoru, do jehož estetických a přírodních hodnot může stavba v určité míře zasáhnout.

Podle § 15 odst. 2 nařízení na území přírodních parků nelze umisťovat nové stavby **s výjimkou** staveb, zařízení a jiných opatření pro zemědělství, lesnictví, vodní hospodářství, těžbu nerostů, pro ochranu přírody a krajiny, pro **veřejnou dopravní** a technickou **infrastrukturu**, pro snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof a pro odstraňování jejich důsledků, **a dále s výjimkou** dostavby podle odstavce 3.

Vzhledem k charakteru a typu stavby lze konstatovat, že se jedná o stavbu veřejné dopravní infrastruktury, a proto lze na danou stavbu uplatnit výjimku podle § 15 odst. 2 nařízení. Stavba je obecně v souladu s cíli územního plánování.

Rovněž lze konstatovat, že se jedná o hlavní železniční trať Praha–Kolín, která je v části kolem nádraží Libeň součástí hned dvou strategicky významných evropských železničních koridorů v rámci prioritní sítě (TEN-T). Modernizací tratí je rovněž cílem ochrana veřejného zdraví a bezpečnosti, spočívající v modernizaci železniční dráhy s umístěním nového technického vybavení, což by mělo rovněž snižovat hlukovou zátěž. Obecně lze konstatovat, že modernizace železniční tratě vytváří předpoklady pro udržitelný rozvoj (širšího) území, vyvážený vztah podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území.

Dle výkresu územního plánu (vrstva 25 – Veřejně prospěšné stavby) je celá stavba lokalizována v ploše 8/DZ/9. Jedná se o veřejně prospěšné stavby – trať a zařízení železniční dopravy, nákladní terminály s hlavním využitím ploch a zařízení pro provoz železniční dopravy a terminály nákladní dopravy ve vazbě na železniční dopravu. Podle § 5 odst. 1 zákona o dráhách je stavba dráhy celostátní, regionální, tramvajové, trolejbusové nebo dráhy speciální je veřejně prospěšná.

Stavba je rovněž jmenovitě uvedena v liniovém zákoně (Příloha k zákonu, kap. 2).⁹ Na základě výše uvedeného a na základě jednotlivých podkladů pro vydání přezkoumávaného závazného stanoviska MŽP odmítlo námitky jako nedůvodné.

Pokud odvolatelé poukazují na § 15 odst. 3 nařízení o přírodních parcích, je třeba konstatovat, že toto ustanovení se při hodnocení navrženého záměru nepoužije, neboť uvedené ustanovení se použije na jiné stavby (srov. citace § 15 odst. 2: „...**a dále s výjimkou** dostavby podle odstavce 3“).

Z § 15 odst. 2 nařízení je zřejmé, že na záměr se aplikuje výjimka podle § 15 odst. 2, nikoliv kritéria stanovená v § 15 odst. 3 pro dostavbu sídelního útvaru, tj. převážně pro stavbu bytových či rodinných domů v přírodním parku.

Odbor ochrany prostředí měl k dispozici dokumentaci s vizualizací stavby, situační výkresy apod. včetně zmíněného Posouzení vlivu navrhovaného záměru na krajinný ráz.

Odvolateli navržené úpravy terénu a případná výsadba dřevin, aby došlo k odclonění navržené stavby, jsou nedůvodné vzhledem k výše citovaným podkladům. Nicméně lze předpokládat, že pozvolným zarůstáním se rozšíří volná zeleň, která se nachází v okolí záměru, a spontánně nastane odclonění, jak navrhuje odvolatelé.

Z pohledu ochrany rostlin a živočichů lze poukázat na druhové výjimky, které byly pro záměr povoleny. Při postupech k vydání výjimek stanovil odbor ochrany prostředí určité podmínky, aby negativní zásah do přirozeného vývoje zvláště chráněných druhů živočichů byl co nejvíce minimalizován. Ohledně ostatních rostlin a živočichů je nezbytné odkázat na obecnou ochranu (§ 5 odst. 3 zákona o ochraně přírody a krajiny).

Ministerstvo jen souhrnně poznamenává, že hodnocení doc. Vorla je obsáhlá studie, která je detailní a přesvědčivá a není podložena jen textem, nýbrž i grafickými podklady. Není tedy pravdou, že by přípustnost záměru z hlediska krajinného rázu nebyla doložena vizualizacemi, dálkovými pohledy atd., jak tvrdí odvolatelé v odvolání. Není významná skutečnost, že odbor ochrany prostředí a MŽP nepopisovaly každou fotografii či vizualizaci, ze kterých vyšel doc. Vorel.

⁹ Pozn. ministerstva: Jde o stavby v rámci železničního uzlu Praha, ovšem toto vymezení je významné z hlediska možnosti využít institut tzv. mezitímního rozhodnutí o vyvlastnění. Uvedení v příloze tedy samo o sobě nezakládá veřejný zájem; sloužit může jen na podporu jiné argumentace.

Podstatné je, že se s jeho studií, která vizualizace obsahuje, seznámily a pokládaly ji za adekvátní podklad.

K ozelenění (širšího) okolí záměru ministerstvo odkazuje na své úvahy k projektu sadových úprav, který není totéž, co náhradní výsadby stanovené orgány ochrany přírody, a změnu napadeného rozhodnutí za účelem precizace stanovených podmínek.

V neposlední řadě ministerstvo nevidí nic nelogického na tom, že orgány ochrany přírody a krajiny aprobovaly vizualizace, které znázorňují záměr zasazený do území se vzrostlejšími a vzrostlými dřevinami. Krajinný ráz je živý a proměnlivý celek měněný mj. kromě environmentálních procesů i procesy hospodářskými. Záměr, který zasahuje do krajiny nelze hodnotit podle prvních let po výstavbě, kdy je vegetace odstraněná a vizuální dopad je dočasně největší. Jestliže se krajinný ráz nějakou dobu utváří a vyvíjí, je pochopitelné, že korektní je vizualizace s etablovanou novou vegetací, byť to není záležitost několika měsíců a spíše ani několika mála let.

Pro naprosto podpůrnou ilustraci, jaké záměry jsou přípustné, byť vytvoří evidentní dominantu v území, ministerstvo odkazuje na viadukt Millau situovaný ve francouzské podhorské krajině přírodního parku. I proto se ministerstvu jako poučenému laikovi nejvíce jeví excesivně závěr doc. Vorla o únosnosti zásahu do krajinného rázu, který se odrazil v souhlasu odboru ochrany prostředí a MŽP se zásahem do krajinného rázu.

IV. 3. 7. ÚSES:

Nejprve je nutné krátce objasnit, jak se realizuje ochrana ÚSES v územních řízeních.

Východiska ministerstvo vysvětlilo nedávno v rozhodnutí č. j. MD-4566/2024-910/16 ze dne 18.09.2024 (záměr „D6 Karlovy Vary - Olšová Vrata“), na které odkazuje proto, že Krajský soud v Ostravě se proti těmto východiskům **nevymezil negativně** (rozsudek č. j. 39 A 4/2024-209 ze dne 19.03.2025, odst. 19; byť samozřejmě posuzoval odůvodnění k ÚSES optikou tamějších žalobních bodů, tj. ministerstvo tímto netvrdí, že jde o univerzálně vždy platné východisko).

„(...) ochrana územního systému ekologické stability krajiny se nezajišťuje samostatným závazným stanoviskem, ale často se jedná o „hybridní“ posouzení na základě vyjádření orgánu ochrany přírody a krajiny (§ 65 zákona o ochraně přírody a krajiny) ve spojení s územně plánovací dokumentací. O ÚSES ministerstvo hovoří proto, že odvolatelé v odvolání neuvedli nic nového nad rámec toho, co namítali stran „zajištění biokoridorů pro migraci“ (str. 5 vyjádření k podkladům v řízení v prvním stupni).

Závazné totiž není vymezení ÚSES podle plánů, ale grafické a textové vymezení ÚSES v územně plánovací dokumentaci. Textová část obsahuje často nejrůznější podmínky, jejichž posouzení nevyžaduje vždy nutně odborné znalosti, a proto je může posoudit stavební úřad nebo i orgán územního plánování (např. územní plán stanoví, že biokoridor nelze přerušit delším než dvacetimetrovým úsekem, jinak je třeba jej křížit mimoúrovňově, nebo že v biocentru jsou přípustné jen stavby technické infrastruktury, které jej kříží co nejvíce v kolmém směru).

Do hry může samozřejmě vstoupit i odůvodnění závazného stanoviska orgánu ochrany přírody a krajiny vydané k ochraně jiného veřejného zájmu, neboť ÚSES se může územně překrývat např. s významným krajinným prvkem apod. (vodní tok, který je současně biokoridorem nebo jeho podstatnou součástí apod.), tudíž se jeho zásahu týká (výslovně či implicitně) odůvodnění závazného stanoviska.

Toto východisko použil odbor ochrany prostředí, který v písemnosti č. j. MHMP 719967/2021 ze dne 20.05.2021 nadepsané a obsahující „závazná stanoviska a vyjádření“ přehledně strukturoval podle jednotlivých témat jednotlivé správní akty. K ÚSES se vztahovala část této písemnosti 5. D) „Vyjádření k vlivu záměru na (...) ÚSES“.

Námítky tedy **nesměřovaly proti obsahu závazného stanoviska**, ale materiálně se jednalo o polemiku nad účinností ochrany ÚSES a vysvětlením zásahu do ÚSES.

Odbor ochrany prostředí v bodě 5 D) písemnosti konstatoval (zvýraznilo ministerstvo):

„Pozemky záměru zasahují do ploch ÚSES (lokální biocentrum L2/84 s názvem *Hořejší rybník*, lokální biocentrum L4/255 s názvem *Rokytky I* a lokální biocentrum s názvem *Smetanka*) dle ÚPn SÚ HMP. Upozorňujeme, že dle vyhlášky č. 32/1999 Sb., o závazné části územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, ve znění pozdějších předpisů, přílohy č. 1 oddíl 9 odst. 3, je umístování staveb v systému ÚSES omezeno jen na příčné přechody inženýrských

a dopravních staveb. Stavby procházející ÚSES by měly být uzpůsobovány tak, aby nevytvářely migrační bariéru pro organismy.

Dotčení se tedy týká tří prvků ÚSES. Zároveň jde o části území, u nichž se posouzení částečně překrývá s předmětem posouzení podle § 4 odst. 2, § 12 odst. 2 a § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny.

Z vodních toků odbor ochrany prostředí až na drobné úpravy břehů **Rokytky** v místě, které už nyní nejsou přirozeného charakteru, závazně vyloučil zásahy do vodních toků. Ministerstvo tedy nevidí důvod, proč by tentýž přírodní útvar, ovšem nyní jako ÚSES, měl být nepřipustně dotčen vytvořením migrační bariéry. Křížení Rokytky jsou navržena mimoúrovňově. Jde o příčný přechod a migrační bariéra z povahy věci nemůže vzniknout.

Je proto nevýznamné, že v EIA žadatelka pracovala ještě s předchozím stavem tohoto prvku ÚSES, jak namítlí odvolatelé [*„Celý tok potoka Rokytky (LBK 255) je lokálním biokoridorem, který je označen jako nefunkční. Tok je totiž napřímen a zpevněn, břehové porosty jsou sporadické.“*]. Samozřejmě nedává smysl zpětně doplňovat podklady EIA, ale dává smysl změny zohlednit v navazujícím řízení.

Hořejší rybník jako biocentrum bude dotčen v okrajové části pouze dočasnými zábory do jednoho roku, nad jeden rok už jen naprosto minimálně (vizte např. katastrální situační výkres C.2 003). Vzhledem k dotčení jen naprosto okrajové části nejde vůbec o přechod neboli křížení ÚSES, protože přechodem není zásah okrajové části. Nepůjde tedy zjevně o vytvoření migrační bariéry. Navíc je třeba zohlednit, že biocentrum Hořejšího rybníka není vymezeno stejně, jak je katastrálně vymezen pozemek Hořejšího rybníka (ve smyslu vodní plochy). Tento závěr vyplývá z výkresů č. 4 (červená obrysová čára) a 19 územního plánu, a právě v tomto okraji nejbližší stávajícímu mostu a navržené estakádě je vymezení tohoto ÚSES (i při zohlednění tloušťky čáry a měřítku územního plánu) evidentně mírně odlišné od katastrální hranice Hořejšího rybníka. Hořejší rybník jako ÚSES tedy bude dotčen ještě méně.

Biocentrum **Smetanka**, kterým se rozumí zalesněná část území s nejvyšším vrchem Smetanka lemovaná Rokytkou, která jej obtéká, a ulice Pod Smetankou je vymezeno ve stejných výkresech č. 4 a 19 tak, že toto biocentrum končí na hranici s plochou DZ (což správně uvedlo MMR v revizním závazném stanovisku). Záměr navržený v ploše DZ tedy **nekříží** tento prvek ÚSES, protože tyto plochy se nestřetávají (nepřekrývají). Jediným „zásahem“ tedy je návrh dočasné staveništní komunikace SO 01-20-03.1, což je však stávající komunikace na pozemcích parc. č. 274/3 a 278/1. Využití stávající komunikace, byť po dočasnou dobu intenzivněji, nepředstavuje nový přechod ÚSES a migračních parametry nemění.

Ministerstvo tedy nemá důvod nesouhlasit se závěrem v části B.6.1 dokumentace (č. přílohy 001) DUR, že ÚSES **nebude významně dotčen na žádné z úrovní** (nadregionální, regionální, lokální), migračně nebude záměr představovat negativní zásah ani pro velké savce (str. 12 a 27).

Závěrem ministerstvo doplňuje, že na základě zmocnění stanovit podmínky pro další projektovou přípravu stavby, existujícímu návrhu sadových úprav v zavedeném SO 04-83-01 a faktu, že ministerstvo mělo zpřístupněn odvolací přezkum správnosti napadeného rozhodnutí, změnilo napadené rozhodnutí ještě tak, že Správa železnic má povinnost podrobně rozpracovat SO 04-83-01 tak, aby v širším okolí záměru nad rámec náhradních výsadeb navrhla další ozelenění. Území je samozřejmě limitováno jak prostorově, územně plánovací dokumentací, vlastnickými vztahy, odbornými požadavky, nebylo však možné přehlédnout, že sama Správa železnic v době zavedení SO 04-83-01 než znala rozsah náhradních výsadeb prostorově a rozpočtově sama o své vůli „*dle srovnatelných staveb*“ (sic!) připustila odhadem možnost až 1000 ks alejových listnatých stromů a až 2000 ks autochtonních druhů keřů.

V kontextu námitek v podkapitole IV. 3. 14., podmínky č. 2. závazného stanoviska EIA a této podkapitoly k ÚSES je tedy v souladu s veřejným zájmem (§ 2 odst. 4 a § 89 odst. 2 věta druhá správního řádu) vytvořit závazné podmínky pro precizaci projektu sadových úprav širšího území záměru.

Námítky tedy **byly zčásti důvodné** a ministerstvo dospělo k závěru, že v souvislosti s výše uvedenými aspekty je nutné změnit napadené rozhodnutí doplněním podmínky.

IV. 3. 8. Hluk:

IV. 3. 8. 1. Údaj o výšce protihlukové stěny:

První část námitek o rozporu uváděných výšek protihlukových stěn se ani tak nevztahovala k zákonnosti ani správnosti závazného stanoviska hygienické stanice, nýbrž otázky, zda magistrát umístil jinou protihlukovou stěnu, než kterou předpokládala hygienická stanice. Tato situace však nenastala, jelikož se jednalo o pouhý překlep, na což prvně upozornil magistrát ve stanovisku k odvolání.

Tento názor se ukázal jako správný. Proto ministerstvo už v žádosti Ministerstvu zdravotnictví o potvrzení nebo změnu závazného stanoviska hygienické stanice upozornilo na fakt, že ho hygienická stanice vydala na základě akustické studie, která na str. 28 skutečně obsahovalo údaj o protihlukové stěně č. 5, kterou je protihluková stěna SO 01-27-05 v km 2,520–2,660 **výšky 2,0 m, nikoliv 4 m**. Ministerstvo zdravotnictví tento údaj také potvrdilo (str. 5 dole a str. 6 revizního závazného stanoviska).

IV. 3. 8. 2. Revizní závazné stanovisko:

Ministerstvo zdravotnictví v revizním závazném stanovisku shrnulo rozhodné skutečnosti a podklady:

Správa železnic aktualizovala původní dokumentaci DUR z roku 2014 vzhledem k výsledkům EIA (dva nově rekonstruované mosty, zvětšený rozsah protihlukových stěn). Rekonstrukce stávající koleje v úseku od km 1,886–2,689 včetně rekonstrukce dvou mostních objektů byla do záměru zařazena ve snaze snížit celkovou hlukovou zátěž z této koleje.

Součástí dokumentace je akustická studie (část B.6.5 dokumentace), která se zabývá přehledovým posouzením **výhledové akustické situace** v přílehlém okolí tratě po dokončení záměru a **předkládá možnosti řešení, jak snížit hlukové zatížení** v lokalitě. Akustická studie je zpracovaná podle „Manuálu pro zpracování hlukových studií“ (Zdravotní ústav se sídlem v Ostravě) a podle Metodického návodu pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí (Věstník Ministerstva zdravotnictví, č. 11, 2017). Použitý SW: výpočetní program CadnaA® verze 2020 (DataKustik GmbH), pro výpočet hluku od železniční dopravy použita norma Shall 03.

Výpočtové body jsou umístěny v různých výškách a dva metry před fasádou budov v chráněném venkovním prostoru staveb. Podklad pro vytvoření 3D modelu: rastrové digitální mapy (1 : 10 000, Zabaged, 3D model stávajícího zaměření a 3D model nově navrženého železničního tělesa v 1 : 1000).

V dokumentaci EIA byl rozsah dopravy pro rok 2000 získán pouze z grafikonu. Po účinnosti Metodického návodu pracuje hluková studie s ročními průměrnými denními intenzitami (RPDI), jejichž zdrojem jsou údaje jízdního řádu 2000/2001 (osobní doprava) a údaje ze statistického sledování jízd jednotlivých kategorií vlaků na síti Správy železnic za celé období roku 2000 (sestava TP 404). Jelikož software uvažuje pouze s ideálním stavem trati, je ve výpočtu zohledněn horší stav železničního svršku a spodku pro rok 2000 a 2018 s ohledem na výsledky provedeného měření hluku.

Z tabulek vyplývá, že ve výhledovém stavu se navýší počet nákladních vlaků, především v denní době. U osobní dopravy se v traťovém úseku Praha-Libeň – Praha-Běchovice navýší rozsah dopravy díky dalšímu rozvoji. V traťovém úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice se také navýší počet osobních vlaků. V nákladní dopravě naroste v průměrných počtech v traťovém úseku Praha – Libeň – Praha - Běchovice z původních 22 na 32 vlaků (lokomotivní vlaky se neuvažují) a v traťovém úseku Praha - Libeň – Praha - Malešice k poklesu z 62 vlaků na 52 vlaků.

Od roku 2000 se výrazně nezměnila akustická situace v okolí tratí Libeň – Malešice a Libeň – Běchovice, **vypočtené** ekvivalentní hladiny akustického tlaku A se pohybují na podobných úrovních. Ve **výhledovém** stavu lze v důsledku modernizace vozového parku a nového železničního svršku a spodku **očekávat mírné snížení** hluku v okolí těchto tratí.

Pro vyhodnocení hlukového zatížení zpracovatel vybral výpočtové body u nejbližších a nejvíce zatížených objektů (V1–V24, M).

Pro posouzení uplatnění korekce pro starou hlukovou zátěž zpracovatel vypočetl ekvivalentní hladiny akustického tlaku v referenčních výpočtových bodech podél **stávajících** tratí, které byly v provozu před 01.01.2001 (výpočty pro rok 2000, 2018 a výhledový 2035; referenční body objekty s výpočtovými body V1, V6 a V14 – nejzatíženější objekty). Na základě porovnání

vypočtených hodnot v letech 2000 a 2018 je možné uvažovat korekci pro starou hlukovou zátěž (hlukový limit 70/65 dB pro den/noc).

Z výpočtů plyne překročení hlukového limitu ve výpočtovém bodě č. 12 (Mandloňová 1062/13), v noční době ($L_{Aeq,8h} = 65$ dB).

Dále zpracovatel posoudil hlukovou zátěž pouze z provozu na nově navržené trati vedené zčásti po estakádě. Protože v některých výpočtových bodech se předpokládá překročení hlukových limitů, akustická studie **navrhla protihlukové stěny**. Po jejich realizaci se v chráněných venkovních prostorech staveb (V1–V24, M) nepředpokládá překročení hygienických limitů hluku. Po porovnání celkové akustické situace po realizaci záměru včetně protihlukových stěn s počáteční akustickou situací v roce 2018 s celkovou výhledovou akustickou situací v roce 2035 zpracovatel dospěl k závěru, že v chráněných venkovních prostorech staveb poklesnou hladiny akustického tlaku A.

Součástí dokumentace je také protokol o měření č. 5360-114-19 (Libor Brož, REVITA ENGINEERING), který sloužil ke zjištění stávající akustické situace (měření hluku ve čtyřech bodech z provozu na trati Praha-Libeň – Praha-Malešice). Měřicí body byly přednostně umístěny u fasády domů orientovaných k trati, ve výškové úrovni oken ve vyšších obytných podlažích. Výsledné hodnoty nepřekračovaly hlukové limity pro den ani noc v bodech 1 a 2 (vzdálenější, nebo chráněný protihlukovou stěnou) a překračovaly v bodech blíže trati, které nejsou nijak chráněny. Naměřené a vypočtené hodnoty spolu korespondují, v bodě 2 jsou vypočtené hodnoty vyšší než změřené – výpočtový model je relevantní a na straně bezpečnosti.

Ministerstvo zdravotnictví dále **vypořádalo odvolací námítky** (rekapitulace námitek je stručná) následovně:

Akustická studie manipuluje ve vstupními daty:

V akustické studii (str. 19) byly použité **reálné hodnoty hluku** zjištěné měřením, nikoliv vypočtené hodnoty, které vycházejí z ideálního stavu trati.¹⁰ Výpočet vycházel z reálného stavu trati, z reálné hlukové situace zjištěné měřením hluku, nikoliv z ideálního stavu trati. Železniční spodek a svršek bude rekonstruován včetně sanace pražcového podloží v rozsahu dle geotechnického průzkumu. Stávající tuhé podkladnicové upevnění bude vyměněno za **pružné bezpodkladnicové, provozovány budou moderní vlaky s lepšími a tiššími podvozky**. Pružné upevnění částečně tlumí dynamické účinky vznikající jízdou vlaku, čímž snižuje hlučnost. Modernizované osobní vlaky jsou zpravidla vybaveny kotoučovými brzdami, u nákladní dopravy se nejčastěji jedná o náhradu litinových brzdových špalíků za nekovové, z kompozitních materiálů. Záměr modernizace, I. stavby výhledově povede k očekávanému snížení hluku v okolí.

Jelikož se námitka týkala také toho, že z napadeného rozhodnutí nevyplývá způsob provedení železničního svršku a spodku a Ministerstvu zdravotnictví nepřísluší přezkoumávat, zda napadené rozhodnutí popisuje řádně předmět řízení, **ministerstvo** nad rámec uvedeného ještě **dodává:**

1)

Předpoklady akustické studie o technických parametrech záměru **jsou splněné**. V souhrnné technické zprávě i v technické zprávě části D.2.1.1 dokumentace se shodně uvádí:

Obecné zásady: V hlavních kolejích je navržen nový svršek z kolejnic tvaru 60 E2 s pružným bezpodkladnicovým upevněním na betonových pražcích s hmotností vyšší než 300 kg.

Kolejový rošt: Ve všech kolejích s výjimkou kusé koleje A a napojení do traťové koleje směr Praha-Malešice jsou navrženy kolejnice tvaru 60 E2 na betonových pražcích s min. hmotností 300 kg, s pružným bezpodkladnicovým upevněním, rozdělení pražců „u“.

Zřízení bezстыkové koleje: V celém rozsahu navržených úprav kolejí v ŽST Praha – Libeň je navrženo zřízení bezстыkové koleje. Jedná se o koleje č. 6, 8, 91, 92 a 93 včetně výhybek a kolejových spojek.

¹⁰ Vizte: „(...) s ohledem na výsledky provedeného měření hluku.“

Tzv. výkaz výměr (příloha 007 části D.2.1.1 dokumentace) počítá s těmito materiály:

Montáže:

Kolej č. 92: Kolej 60 E2, bet. pražce, pružné bezpodkl. upevnění, rozd. "u", bezстыková kolej - nový materiál (1759,416 m).

Kolej č. 91: Kolej 60 E2, bet. pražce, pružné bezpodkl. upevnění, rozd. "u", bezстыková kolej - nový materiál (1620,937 m).

Kolej č. 93: Kolej 60 E2, bet. pražce, pružné bezpodkl. upevnění, rozd. "u", bezстыková kolej - nový materiál (857,116 m).

Kolej č. 6: Kolej 60 E2, bet. pražce, pružné bezpodkl. upevnění, rozd. "u", bezстыková kolej - nový materiál (49,019 m).

Kolej č. 8: Kolej 60 E2 bet. pražce, pružné bezpodkl. upevnění, rozd. "u", bezстыková kolej - nový materiál (36,448 m).

Kolej č. A: Kolej 60 E1, bet. pražce SB8P, tuhé podkl. upevnění, rozd. "u", bezстыková kolej - UŽITÝ materiál (z kolejových polí pokladačem) (204,440 m).

Bezстыková kolej: Zřízení bezстыkové koleje v délce 4668,570 m; zřízení bezстыkové koleje ve výhybkách 723,938 m.

Broušení kolejí a výhybek: Broušení koleji 4668,570 m; broušení výhybek 723,938 m.

Ministerstvo tedy nemá žádný důvod pochybovat o náležitých technických parametrech trati.

2)

Ve výrokové části napadeného rozhodnutí skutečně není naprosto podrobně popsán technické parametry železničního svršku a spodku. V základu však obsahuje popis (str. 4 a 5).

Rozhodnutí stavebních úřadů mají základním způsobem popsat a vymezit stavbu, která je předmětem řízení, nikoliv však vyčerpávajícím technickým popisem, a v podrobnostech odkázat na (projektovou) dokumentaci (srov. rozsudek NSS č. j. **7 As 26/2011-175** ze dne 22.07.2011 citovaný např. v rozsudku NSS č. j. **3 As 420/2021-102** ze dne 17.10.2022, odst. [26]).

Otázka dostatečného vymezení nemá jednoznačné řešení, neboť záleží na konkrétním uvážení, co ještě má být ve výrokové části rozhodnutí uvedeno a co už lze vnímat jako přílišnou podrobnost (proti které by účastníci rovněž mohli namítat, že stavební úřad směřuje k zahlcení účastníka velkým množstvím informací). Toto posouzení je velmi individuální.

Paragraf 9 odst. 1 písm. a) až e) vyhlášky č. 503/2006 Sb. neposkytuje jednoznačné řešení, zda záměr celostátní dráhy musí bez dalšího obsahovat konkrétnější údaje o železničním svršku a spodku.

Aniž by tedy ministerstvo spatřovalo v popisu stavebních objektů, který zvolil magistrát, nezákonnost, z hlediska určité vhodnosti a právní jistoty účastníků řízení přesto doplnilo výrokovou část o mírně podrobnější popis. Účelem výrokové části však není doslovně přepisovat technické zprávy a podrobnosti z výkresů dokumentace objektů, proto ministerstvo zvolilo úspornější popis; ve zbytku samozřejmě platí, že záměr je umístěn tak, jak vyplývá z dokumentace, kterou magistrát ověří po právní moci napadeného rozhodnutí, ve znění tohoto rozhodnutí ministerstva.

Rychlost obnovy vozového parku nemůže být popsána (stanovena) v napadeném rozhodnutí, jelikož tento údaj není předmětem územního řízení a tyto údaje nepředpokládá ani (implicitně) § 92 odst. 1 stavebního zákona ve spojení s § 9 vyhlášky č. 503/2006 Sb. Existence průběžné modernizace vozového parku je otázka dopravců, objednávků či komerčních dopravců. Ministerstvo pokládá průběžnou modernizaci za skutečnou obecně známou, byť nelze přesně určit rychlost proměny vozového parku. Každý, kdo cestuje vlakem však nepochybně zaznamenal, že rozdíl ve vozovém parku ve srovnání s dobou před 10 či 20 lety je značný.

K dílčí námitce, že časem bude trať zastarávat a zatěžovat okolí vyšším hlukem, lze jen obecně dodat, že v územním řízení nelze presumovat nedostatečnou budoucí údržbu. Kritériem pro posuzování záměru není spekulovat o kvalitě údržby nebo presumovat nedodržení zákonných povinností. S touto až spekulativní argumentací by bylo možné v principu zablokovat umístění libovolné složitější stavby (elektrárny, průmyslová výroba výbušnin, dopravní stavby, jaderná zařízení – u kterých by námitka potenciálně nedostatečné údržby jednoduše vedla

k fatálním scénářům). Jednou ze zákonných povinností vlastníků staveb je provádět údržbu stavby nebo zařízení po celou dobu její existence [§ 167 písm. a) nového stavebního zákona].

Podobně koncipovanou námitku budoucích hypotetických vad staveb ministerstvo nedávno odmítlo v rozhodnutí ve věci „D6 Karlovy Vary – Olšová Vrata“ a Krajský soud v Ostravě s tímto způsobem vypořádání souhlasil (už zmíněný rozsudek č. j. 39 A 4/2024-209 ze dne 19.03.2025, odst. 5. a 20.). Ministerstvo tedy nemá důvod začít zohledňovat námitky hypotetických vad a závad staveb, jejich nedostatečnou údržbu apod.

Stávající trať (čtyři koleje) neplní hlukové limity, po přidání dvou nových kolejí nemůže nastat pokles:

V akustické studii pro EIA (aktualizace č. 1, zpracováno 24.04.2017, EKOLA group, spol. s r. o., č. zakázky 17.0225-01)¹¹ bylo posouzení počáteční akustické situace (VAR 1) v tabulce č. 14 str. 32 provedeno pro intenzity dopravy dle podkladu podaného Správou železnic. Posuzovány byly stávající tratě (091 a 010).

Dle výpočtů byl překročen hlukový limit (s korekcí na starou hlukovou zátěž) v bodech V12, V13, V14 v noční době ($L_{Aeq,8h}$ 66,8 dB; 66,0 dB; 66,5 dB).

V tabulce č. 16 na str. 34 této akustické studie v žádných výpočtových bodech se **nepředpokládalo** v roce 2025 z provozu na nové dvoukolejné trati **při použití protihlukových opatření** překročení příslušných hlukových limitů podle typu výpočtového bodu).

V akustické studii pro EIA jsou v tabulce č. 17 uvedeny výsledky **výpočtů z celkové akustické situace po realizaci** záměru (VAR 4), **včetně navržených protihlukových stěn**, kdy byl posuzován hluk ze všech železničních tratí v zájmovém území (tratě 091 a 010). Ve všech výpočtových bodech poklesly ekvivalentní hladiny akustického tlaku A oproti počáteční akustické situaci.

V dokumentaci EIA byl rozsah dopravy pro rok 2000 získán pouze z grafikonu. Avšak po účinnosti Metodického návodu pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí pracuje akustická studie s ročními RPDl. Dle akustické studie byly zdrojem dat pro stanovení RPDl údaje jízdního řádu 2000/2001 (osobní doprava) a údaje ze statistického sledování jízdy jednotlivých kategorií vlaků na síti SŽ za celé období roku 2000 (sestava TP 404), na jejichž základě lze stanovit průměrné celodenní intenzity železniční dopravy, které musí být dále rozděleny na denní a noční dobu pomocí nákrešného jízdního řádu platného od 28.05.2000 a Přehledu omezení jízdy vlaků pro GVD 2000/2001 (především pro vlaky nákladní dopravy).

Akustická studie (zpracovatel) tedy nemanipulovala se vstupy do výpočtu hluku.

Jestliže spolek HZ doložil hlukovou mapu, která znázorňuje hlukovou zátěž parku Smetanka, je třeba poznamenat, že park Smetanka není chráněným venkovním prostorem podle § 30 odst. 3 zákona o ochraně veřejného zdraví.

Ministerstvo u této námitky uvážilo přesto poněkud jinak. Její podstatou totiž úplně nebylo snažit se chránit přírodní park Smetanka jako chráněný venkovní prostor, ale odvolatelé se snažili dokázat své tvrzení, že hluková situace se zhoršuje, proto dvě nové koleje nemohou situaci zlepšit.

To na vypořádání přesto nic nemění. Zveřejněná hluková mapa (ať už s vrstvou akustický vliv dopravní sítě 2016, nebo strategická hluková mapa 2022) je v měřítku od 1 : 20.000 a nehodnotí výhledový stav se záměrem včetně protihlukových opatření. Akustická studie hodnotí konkrétní výpočtové body a grafické výstupy s celkovou akustickou situací (včetně výchozí – rok 2018) má v měřítku 1 : 5000. Ministerstvo tedy nerozumí tomu, jak by mapy zveřejněné na webu IPR Praha mohly zpochybnit zjištění akustické studie, že výhledově se stav se záměrem včetně protihlukových opatřenílepší.

Ministerstvo dále dodává, že námitka je založená na jakési laické úvaze, že jsou-li nyní v území čtyři koleje (myšleno evidentně v části podél ulice Mezitratňová, pak nový dvojkolejný most automaticky vylučuje snížení hlukové zátěže. Taková argumentace je však naprosto nepodložená a založená na laické představě paradoxu. Ministerstvo zdravotnictví i akustická studie zcela jasně popsaly situaci a faktory (včetně výpočtů a změřeného ověření modelu), které zakládají předpoklad snížení hlukové zátěže.

Odvolatelé nejsou dle názoru ministerstva za účelem setrvání na tomto paradoxu s to připustit, že podstatou záměru je nejen nový dvoukolejný most, ale také kompletní modernizace

¹¹ Dostupné z informačního systému EIA, přepracovaná dokumentace EIA.

přežitého železničního spodku a svršku a nová protihluková opatření. Nelze proto uvažovat v duchu, že dnes jsou v území „3+1 kolej“, proto další dvě znamenají zvýšení hlukové zátěže.

Nerealistické predikce u zlepšení vozového parku, druhy brzd:

Ministerstvo zdravotnictví nezjistilo důvod zpochybňovat protihluková opatření (zejména protihlukové stěny), která navrhla akustická studie. K ověření funkčnosti protihlukových opatření budou stanoveny podmínky ve stavebním řízení. Podle Metodického návodu pro měření a hodnocení hluku v komunálním prostředí je výpočtová akustická studie písemná zpráva obsahující výpočet očekávaných hodnot zvolených určujících ukazatelů hluku a dalších skutečností rozhodujících o předpokládané hlukové zátěži exponovaných osob v chráněném prostoru. Jejím smyslem je **odhad důsledků** realizace projektovaného záměru v území, případně **návrh protihlukových opatření** vedoucích obecně ke zlepšení hlukové situace. Jejím hlavní výsledkem by mělo být upozornění na možné překročení hygienického limitu hluku a stanovení případných provozních podmínek, resp. protihlukových opatření pro jejich nepřekračování.

Ministerstvo nad rámec podotýká, že výhledový stav podle akustické studie je rok 2035, což není tak krátké období, aby se podíl nekovových špalíků nemohl zvýšit z 50 % na odhadovaných 80 % (u vlaků Nex, Pn).

Kácení zeleně a vliv na ověření výpočtového modelu:

Akustická studie navrhuje protihlukové stěny a po realizaci záměru včetně protihlukových opatření se předpokládá, že v chráněném venkovním prostoru staveb nebude hlukový limit překročen. Na základě provedených výpočtů a porovnání výsledných hodnot, lze predikovat, že po realizaci záměru poklesnou ekvivalentní hladiny akustického tlaku.

Odvolatelé navíc neopírající svá tvrzení a námitky o konkrétní vlastní modelový výpočet, který by jejich tvrzení mohl potvrdit a prokázat tak, že se jedná o chybnou či zmanipulovanou akustickou studii. Ministerstvo zdravotnictví zopakovalo, že podmínky k dodržení hlukových limitů budou stanoveny ve stavebním řízení.

Ministerstvo nad rámec tohoto vypořádání dále konstatuje, že v lokalitě Pod Hloubětínskou zastávkou nebude smýcena veškerá zeleň. Blíže této lokalitě je nově označená kolej č. 93, jejíž vedení se příliš nemění (tím spíše v tom úseku, kde se poloměr ještě nemění). V trvalém a dočasném záboru se všechna zeleň nevyskytuje. V koordinačním situačním výkresu je znázorněna stávající protihluková stěna, která má vyšší efekt než zeleň, a na novém mostě jsou navrženy nové protihlukové stěny (na straně přilehlé k této lokalitě jde o SO 01-27-01).

V dalším úseku u obytné zástavby cca od km 2,500–2,800 jsou navrženy protihlukové stěny SO 01-27-04 (tato je až čtyřmetrová v nejexponovanějším úseku) a 01-27-05. Obě protihlukové stěny jsou navrženy i na obou stranách mostu SO 01-20-03.

Lokalita vymezená ulicemi **Za Mosty a Před Mosty** (navrženo chránit protihlukovou stěnou SO 01-27-05) je přitom dnes prakticky nechráněná dřevinami anebo jen velmi prořídlym pokryvem a trať je zde přitom vedená na násypu. Zde je proto argument kácení zcela mimoběžný. Lokalita má být ochráněna mnohem lépe než dosud díky protihlukové stěně na násypu.

Je pravda, že na druhé straně trati v lokalitě vymezené ulicemi **Za Mosty, Jívová, Mandloňová, Jahodnická** je větší rozsah kácených dřevin, ovšem zde má být právě protihluková stěna nejrozsáhlejší. Pokud dřeviny nerostou v opravdu širokých pásech, rozhodně neplní protihlukovou funkci lépe než protihluková stěna, která je mnohem robustnější překážkou a která je blíže ke zdroji (trati) než dřeviny. Lokalita má být ochráněna mnohem lépe než dosud díky protihlukové stěně na násypu (což deklaruje i akustická studie výrazným snížením hlukové zátěže). Z této lokality navíc pochází jediný odvolatel Ing. Libor Schwab, u něhož je efekt záměru modernizace, I. stavby díky protihlukovým stěnám markantní (v nejbližším bodě V10 – Jívová 837/14 model předpokládá zlepšení min. o 11 dB).

Pro úplnost ministerstvo dodává, že spolek HZ, ačkoliv jde o ekologický spolek a dotčenou veřejnost ve smyslu zákona EIA, není dle názoru ministerstva legitimován hájit veřejný zájem na ochraně před hlukem v této lokalitě. Lokalita se nachází v k. ú. Hloubětín a spolek HZ má podle spolkového rejstříku vymezen svůj účel takto: „*Ochrana a prosazování zájmů v oblasti ochrany majetkových práv a životního prostředí původních Hrdlořez.*“

Zohlednění dalších záměrů (čtvrtá kolej Libeň–Běchovice, VRT Vršovice–Běchovice):

Ministerstvo zdravotnictví konstatovalo, že předmětem posouzení akustickou studií je záměr modernizace, I. stavby, o němž se vede územní řízení a který vstupuje do území jako první.

Méně přísné hlukové limity v ČR a potřeba respektovat přísnější evropské normy:

Ministerstvo zdravotnictví k této námitce uvedlo: Jednotlivé státy EU mají stanoveny zejména mezní hodnoty pro hluk, které nejsou jednotné. Je třeba dále upozornit na rozdíl mezi doporučenými mezními hodnotami, které nejsou právně vymahatelné a hlukovými limity právně vymahatelnými, jako je tomu v ČR. Při porovnávání se zahraniční praxí je třeba mít na paměti, že nelze pouze srovnávat nominální hodnoty hlukových limitů bez uvážení, zda jsou tyto hodnoty právně závazné, směrné, aktivační (*trigger*) nebo varovné apod.

Ministerstvo nad rámec konstatuje, že odvolatelé nijak nevysvětlili, zda a jak je realizace záměru navázána na evropské dotace a je-li podmínkou pro získání (či vrácení) dotace dodržení jiných než národních hlukových limitů. Záměr se posuzuje podle kritérií v § 90 odst. 1 stavebního zákona, mezi nimiž není hledisko podle zdroje financování, které by snad bylo spojené se změnou použitelného právního řádu. Nejde ani o případ, že by jiný právní předpis předpokládal užití jiného právního řádu (jako tomu bylo např. u silničního mostu mezi ČR a Německem, u něhož čl. 2 odst. 3 smlouvy mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo o výstavbě hraničního mostu na společných státních hranicích s napojením na státní silnici I/26 a spolkovou silnici B 20 připustil pro jednotlivé části stavby možnou aplikaci německých předpisů).

Vyjádření k podkladům pro vydání rozhodnutí:

Odvolatelé, kteří se vyjádřili, zopakovali svou námitku k manipulaci se vstupem akustické studie, poukázali na své rozporování údajů k železničnímu svršku a modernizaci brzd. U těchto skutečností tedy vyjádření k podkladům nepřineslo nic nového, co by si vyžadovalo další vypořádání nad rámec již uvedeného.

Novou výtku však představuje názor, že Ministerstvo zdravotnictví a MŽP ve svých revizních závazných stanoviscích hodnotily záměr rozdílně, proto požadují jednotné hodnocení záměru. Jednoduše řečeno odvolatelům vadí, že pro účely EIA nebyla uvažována VRT Vršovice–Běchovice, ale pro účely posouzení výjimky pro bobra evropského, významných krajinných prvků a krajinného rázu se uvažuje i VRT Vršovice–Běchovice a možné zdvoukolejnění navazujícího úseku v Malešicích.

Ministerstvo nejprve uvede na pravou míru, že MŽP uvedlo stěžejní část textu, který odvolatelé citovali (první a druhý citovaný odstavec) jen u poměření veřejných zájmů na udělení výjimky pro bobra. Třetí a čtvrtý citovaný odstavec náleží do odůvodnění zhodnocení zásahu do krajinného rázu; v těchto odstavcích přitom není jediná úvaha o dalších potenciálních záměrech. Úvahy jsou tedy primárně použité pro přezkum výjimky pro bobra evropského.

Dále ministerstvo konstatuje, že odvolatelé se snaží poukázat na nekonzistenci posouzení dvou dotčených orgánů, ale ministerstvo této snaze **nepřisvědčilo**.

Ministerstvo zdravotnictví a hygienická stanice hodnotily výhledovou akustickou situaci, která bude daná stávajícími tratěmi a záměrem. Nebylo možné hodnotit akustickou situaci s vlivem stavby, která není ani „na papíře“, natož v území. To není projevem vady, ale objektivní neexistence exaktních dat. Zohlednily stávající zdroje hluku společně se záměrem modernizace, I. stavby.

MŽP v revizním závazném stanovisku ve věci výjimky pro bobra evropského poměřovalo veřejný zájem na udělení výjimky pro záměr modernizace, I. stavby s veřejným zájmem na zachování zákonných zákazů ve prospěch bobra evropského. Ihned je tedy patrné, že MŽP objektivně nepotřebovalo žádná exaktní data o intenzitě nyní neexistující trati. Hlavně však MŽP nezohlednilo budoucí záměry nijak intenzivně jako důvod pro udělení výjimky. MŽP naprosto jasně konstatovalo (zvýraznilo ministerstvo, v citaci se pojmem „ministerstvo“ rozumí MŽP):

„Tedy nelze dopředu spekulovat, zda bude či nebude další úsek modernizován.“

„Dle názoru ministerstva je tak nezbytné nahlížet na navrženou trať jako na jeden celek a jeho přínosy v rámci celého mezinárodního koridoru a lze tak i na samotnou 1. etapu nahlížet jako na zlepšení kapacity, bezpečnosti a plynulosti železniční dopravy v daném úseku, na úkor minimálního zásahu do přirozeného vývoje bobra evropského. Uvedené tak rovněž souvisí s neexistencí jiného řešení.“

MŽP tedy očividně bralo v potaz záměr modernizace, I. stavby a popis možných budoucích záměrů využilo jen pro závěr, že potřebnost rozvoje železnice se dále zvýší. V žádném případě však z úvah MŽP neplyne, že právě budoucí záměry byly rozhodujícím faktorem, aby se miska vah převážila v neprospěch bobra. Nic takového z odůvodnění revizního závazného stanoviska nevyplývá.

Jelikož je odvolací rozhodnutí ministerstva zčásti „kompilací“ více podkladů a tyto dva podklady neshledalo jako podklady jdoucí proti sobě, nevidí ministerstvo ani ve svém rozhodnutí vnitřní rozpornost. Na základě tohoto vyjádření proto nebyl důvod požádat obě ministerstva o „sjednocení“ jejich úvah.

IV. 3. 9. Veřejná doprava (spolek HZ):

Zásady organizace výstavby v územním řízení nejsou z podstaty věci tak podrobné jako ve stavebním řízení (resp. řízení o povolení záměru ve zbytku věci ve smyslu § 330 odst. 6 nového stavebního zákona). Existuje tedy rámcový odhad, který poskytuje část B.8 dokumentace (zásady organizace výstavby).

Podle těchto zásad se předběžně očekává omezení provozu jen na části ulice Mezitřaťové, ale jiné části, než kudy jezdí autobus linky 146, který končí u trati u podchodu (konečná/výchozí zastávka Vinice Hrdlořezy). Část staveništního provozu (a tím způsobené větší dotčení) je uvažován v části této ulice od mostů, kde ulice končí, podél trati do kopce k ulici Pod Hloubětínskou zastávkou, kudy linka 146 nejedí. Tento závěr vyplývá z výkresů i z textového popisu na str. 40 souhrnné technické zprávy dokumentace (rev. 04, Ing. Jan Nový): „(...) *točna pro autobusovou linku č. 146 v místě zastávky Mezitřaťová nebude již stavbou/staveništní dopravou dotčena*“.

Napadené rozhodnutí přímo zde neschválilo staveniště ani zde nemá být přímo provoz staveništní dopravy, tudíž ministerstvo na základě podkladů neočekává kolizi s provozem linky 146 a přerušení jejího provozu. Takto se vyjádřila i Správa železnic ve vyjádření k odvoláním.

I kdyby však byla omezena tato linka, která jezdí obvykle během dne dvakrát za hodinu, ministerstvo nepokládá případné omezení za natolik závažné, že by mělo vést k zamítnutí žádosti nebo ke stanovení dalších podmínek. Je-li záměr přípustný, je logické, že výstavba bude mít také nějaké dočasné vlivy, které nebudou vnímány pozitivně. Potenciální dočasné omezení provozu nejbližší linky MHD by bylo sice nepříjemností, ale objektivně by nešlo o zásadní vliv, se kterým se na podobných stavbách nelze setkat. Bylo by proto nutné jej dočasně strpět a využívat MHD z Českobrodské cca 1,5 km (Pod Tábořem) anebo z Poděbradské (podle fáze výstavby podchodem cca 550 m, příp. cca 1,3 km, nebyl-li by podchod hypoteticky vždy otevřený v určitých fázích výstavby, což se neočekává, anebo se očekává jen specificky a krátkodobě).

Ministerstvo chápe tyto obavy z možných nepříjemností způsobených delšími cestami na MHD, jde však mnohem více o otázku pečlivé a rozumné koordinace mezi organizátorem MHD v Praze, silničním správním úřadem (stanovení přechodné úpravy provozu) a vlastníky komunikací pro účely podrobného stanovení zásad organizace výstavby v podrobnější projektové dokumentaci.

Z uvedených důvodů ministerstvo shledalo námitku za **nedůvodnou**.

IV. 3. 10. EIA:

Platnost závazného stanoviska EIA:

MŽP vydalo závazné stanovisko EIA dne 23.03.2018. Jeho zákonná platnost byla sedm let, tj. do 23.03.2025.

Verifikační závazné stanovisko EIA je z roku 2022, ale jeho smyslem je posoudit shodu záměrů, který oznamovatel předložil do EIA a do navazujícího řízení, nikoliv ověřovat aktuálnost závazného stanoviska EIA (srov. rozsudek NSS č. j. 1 As 236/2018-86 ze dne 17.12.2021, č. 4292/2022 Sb. NSS).

Ministerstvo si dále po datu 23.03.2025 vyžádalo o MŽP součinností vyjádření, zda Správa železnic požádala o prodloužení platnosti závazného stanoviska EIA. Účelem tohoto postupu bylo, aby ministerstvo mělo úplné podklady pro níže uvedené závěry, tj. z jakých zákonných ustanovení vycházet.

Podle § 9a odst. 3 zákona EIA, ve znění účinném od 01.11.2017 do 31.12.2023, platí: Stanovisko (dle legislativní zkratky v § 9a odst. 1 jde o závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí, pozn. ministerstva) je podkladem pro vydání rozhodnutí

v navazujících řízeních. Stanovisko předkládá oznamovatel v žádosti jako jeden z podkladů pro navazující řízení. **Stanovisko musí být platné v době vydání rozhodnutí v navazujících řízeních v prvním stupni.**

Zákonné znění je jednoznačné, což stvrzuje i komentář k § 9a zákona EIA (DVORÁK, L. *Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí: Komentář*. [Systém ASPI]. Wolters Kluwer [cit. 2025-03-27]. ASPI_ID KO100_2001CZ. ISSN 2336-517X; v citaci zvýraznilo ministerstvo):

*„Zákon vyžaduje **podmínku platného stanoviska EIA** vázanou na dobu vydání rozhodnutí **pouze pro prvoinstanční rozhodnutí**. A contrario to znamená, že **na rozhodnutí vydávaná v odvolacím řízení, popřípadě v řízení následujícím po zrušení rozhodnutí se tato podmínka nevztahuje** - pokud by v těchto případech již platnost stanoviska měla uplynout, stanoví zákon v odstavci 4 věta sedmá jakousi náhradní, prodlouženou lhůtu začínající dnem zrušení příslušného rozhodnutí (blíže viz komentář k odstavci 4).*

(...)

*Poslední věta komentovaného ustanovení (odst. 4, pozn. ministerstva) přímo souvisí se zásadou platnosti stanoviska v době vydání rozhodnutí v navazujících řízeních (srov. komentář k odstavci 3). Pokud by následně v odvolacím řízení **došlo ke zrušení prvoinstančního rozhodnutí** vydaného v některém navazujícím řízení a platnost stanoviska by mezitím uplynula, nastupuje nevyvratitelná domněnka (srov. slovo „platí“) v tom smyslu, že platnost stanoviska neuplyne dříve než v šedesátidenní lhůtě začínající dnem zrušení příslušného rozhodnutí. V této lhůtě by oznamovatel měl podat žádost o prodloužení platnosti stanoviska EIA - na základě věty čtvrté komentovaného ustanovení platnost stanoviska neuplyne, dokud není tato žádost vyřízena.“*

Ministerstvo vede navazující řízení ve druhém stupni a rozhodný okamžik pro posouzení důsledků uplynutí platnosti závazného stanoviska EIA **byl den vydání napadeného rozhodnutí** (29.12.2023). Ministerstvo napadené rozhodnutí neruší, ale pouze mění, proto by neprodloužení platnosti závazného stanoviska EIA nemělo žádný vliv na výsledek územního řízení.

Závaznému stanovisku EIA však **neuplynula platnost ani během odvolacího řízení**, jelikož tomuto následku brání přechodné ustanovení **čl. VIII bodu 2. zákona č. 465/2023 Sb.**, který nabyl účinnosti dne 01.01.2024, podle něhož:

Stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí podle § 10 zákona EIA, ve znění účinném do 31. března 2015, nebo závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí podle § 9a zákona EIA, ve znění účinném od 1. dubna 2015 do dne nabytí účinnosti tohoto zákona, vydané přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, jehož platnost již byla před nabytím účinnosti tohoto zákona podle § 9a odst. 4 zákona EIA, ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, prodloužena na dobu, která má uplynout dříve než 1. ledna 2027, se považuje za platné do 31. prosince 2026.

MŽP vydalo závazné stanovisko EIA pro záměr dne 23.03.2018 podle § 9a zákona EIA, ve znění účinném do 31.10.2017. Platnost tohoto závazného stanoviska EIA sice nebyla prodloužena, ovšem dopadá-li citované přechodné ustanovení se svou nevyvratitelnou domněnkou platnosti do 31.12.2026 na závazná stanoviska s už prodlouženou platností, výkladem od většího k menšímu dopadá i na ta závazná stanoviska, jimž běží „základní“ (neprodloužená) platnost. Opačný výklad by nedával smysl, poněvadž tato závazná stanoviska jsou aktuálnější než ta, která už mají prodlouženou platnost a zákon jim přesto přiznal fiktivní paušální prodloužení platnosti do 31.12.2026.

Z těchto dvou důvodů ministerstvo považuje záměr za zákonně kladně projednaný a projednatelný – z hlediska časových aspektů posuzování vlivů na životní prostředí.

Tímto jsou současně vypořádána všechna vyjádření k podkladům, v nichž byla argumentace odvolatelů postavena výlučně na datu 23.03.2025 a faktu, že MŽP neneviduje žádost Správy železnic o prodloužení platnosti závazného stanoviska EIA.

Přezkum závazného stanoviska EIA:

Přezkum závazného stanoviska příslušel ministrovi životního prostředí (pro účely této podkapitoly dále jen stručně „ministr“).

Ministr potvrdil závazné stanovisko EIA; odvolací námitky vypořádal následovně:

Namítané změny v **nárůstu dopravy**: Aktualizace údajů je samozřejmá vzhledem k tomu, že mezi zjišťovacím řízením a předložením dokumentace EIA je **časový rozdíl** tří let a oznamovatel má povinnost vycházet při zpracování dokumentace z aktuálních údajů o stavu zájmového území. Předpokládá se i aktualizace jednotlivých studií při navazující projektové přípravě, k čemuž jsou v závazném stanovisku EIA stanoveny podmínky. Změny v samotné podobě záměrů předpokládá právní úprava, neboť se podle ustanovení § 9a odst. 7 zákona EIA vydává závazné stanovisko k ověření změn záměru.

Pokud spolek HZ zmiňuje požadavky uvedené na str. 2 posudku („...vysvětlit důvod realizace projektu, vyhodnotit ekonomické přínosy stavby pro dopravní infrastrukturu...“), jedná se o požadavek MŽP vznesený v závěru zjišťovacího řízení, nikoli o požadavek autorky posudku. Tyto požadavky byly naplněny již při předložení dokumentace EIA (konkrétně na str. 12 až 14). Zákon EIA nepožaduje variantní předložení záměru. Pokud spolek HZ namítá, že řešení záměru bylo předloženo pouze v jedné, resp. dvou variantách (nulové variantě a variantě s realizací záměru), toto nepovažuje MŽP, resp. ministr za nesprávné.

Pozn. ministerstva: Jelikož ministr necitoval z dokumentace EIA, ale ministerstvo pokládá pro srozumitelnější vypořádání námítky citaci za přínosnou, doplňuje vypořádání o citaci, jak Správa železnic vyhověla závěrům zjišťovacího řízení (zvýraznilo ministerstvo):

„Požadavek č. 4

- *vysvětlit důvod realizace projektu, zejména důvod rozšíření tratě, vyhodnotit ekonomické přínosy stavby pro dopravní infrastrukturu s hodnocením případných variant včetně nulové*

Vypořádání:

Důvodem realizace je nutnost odstranění vzájemné kolize jízd vlaků po tratích Brno/Olomouc – Kolín – Praha – Libeň – Praha hl. n./Praha Masarykovo n., což je nejzatíženější trať v ČR především v osobní dálkové i regionální dopravě, se směrem SRN – Děčín – Praha-Libeň – Praha - Uhřetěves/Praha - Krč, které se dnes kříží úrovně v žst. Praha - Libeň. Úrovně křížení znamená, že vlaky směru severojižního (Děčín – Malešice) mohou jet jen v pauzách mezi vlaky směru východozápadního (Kolín – Praha), tedy:

- *omezení kapacity (nemožnost provedení všech vlaků, tedy nemožnost vedení Os vlaků Roztoky – Praha - Hostivař a nemožnost provedení části kontejnerových vlaků do Uhřetěvsi*
- *zpomalování vlaků (vlaky musí čekat na „časové okno“ mezi vlaky křížícího směru). Zdržení je podstatné pro vlaky Nex, které jezdí v systému just-in-time ve vazbě na časy nakládky a vykládky v přístavech do lodí.*

K tomuto účelu je nutné vytvořit křížení mimoúrovňové.

Rozšíření území pro železnici je způsobeno tím, že trať Praha – Libeň – Praha - Malešice musí na mimoúrovňové křížení vystoupat a musí mít v místě křížení dostatečný úhel křížení, aby byla realizace mostního objektu v místě křížení technicky realizovatelná. Návrh je ale zpracovaný tak, aby rozšíření bylo co nejmenší, tedy nové koleje jsou umístěny co nejbližší stávajícím tratím a podstatná část mimoúrovňového křížení je na mostech.“

Odvolatelé mají tedy dle názoru ministerstva představu, že nástin studovaných variant ve smyslu zákona EIA¹² znamená nějaké podrobné projekční rozpracování varianty či rozsáhlé odůvodnění jiných variant. Ministerstvo však souhlasí s MŽP a ministrem. Nynější případ je totiž novostavbou z menší části a ta je přitom závislá na charakteru celého záměru, vlastnostech území a obsahu územně plánovací dokumentace. V územním plánu je plocha vymezena tak, že je pro v podstatě pro invariantní záměr, nanejvýš s teoreticky možnými drobnými směrovými odchylkami (korekcemi). Z tunelu pod Tábořem nemůže trať vyústit jinak a jelikož druhý koncový bod je nádraží Libeň, je na tak krátkém úseku zřetelně objektivně nemožné pracovat (reálně) s jinou podobou záměru, kterou by se dalo označit za skutečnou variantu.

Jde o podobný problém jako při vymezování ploch a koridorů pro liniovou infrastrukturu v koncepčních nástrojích územního plánování. Tyto nástroje sice musejí být obecné, přesto u koncových bodů infrastrukturních staveb musí být v povahy věci relativně konkrétní (srov. rozsudek NSS č. j. 5 As 49/2016-198 ze dne 25.05.2017, odst. [118] až [121]). Má-li se směrově

¹² Který navíc citovali v neznámém znění, byť znění o nástinu variant se postupnými novelizacemi principiálně příliš neměnilo.

mírně upravit jedna kolej (č. 93) a k ní co nejvíce přimknout nové dvě koleje (č. 91 a 92) na estakádě a tento záměr má spojit úsek od tunelu pod Tábořem s libeňským nádražím, je evidentní, že nástin jiných variant nemůže být z podstaty věci podrobný.

Tyto faktory zcela jasně vedou k tomu, že jiné, než mimoúrovňové křížení je nemožné (tunel), úrovňové křížení je funkčně, provozně a technicky nesmyslné, nezbyvá tedy nic jiného než mostní objekt. Ten ale musí být řešen s ohledem na dvě stávající tratě (091, 010), tudíž bylo nemožné předložit nějaké principiálně odlišné varianty. Jinak pochopitelně vypadá nástin studovaných variant u liniové novostavby ve volné krajině, jinak ve stísněnějším území, kde je vedení do značné míry předurčeno stávající infrastrukturou, na kterou se musí posuzovaný záměr napojit. Ani autoři citovaného komentáře nejsou kategoričtí v tom smyslu, že pro všechny záměry EIA existuje totožný standard nástinu studovaných variant.

Požaduje-li spolek HZ „*nové posouzení prospěšnosti*“, pokládá **ministr** za nezbytné uvést účel EIA. Dle § 1 odst. 3 zákona EIA je účelem EIA získat objektivní odborný podklad pro vydání rozhodnutí, popřípadě opatření podle zvláštních právních předpisů, a přispět tak k udržitelnému rozvoji společnosti; rozsah je upraven v § 2 zákona EIA, podle něhož se posuzují vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví a vlivy na životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, biologickou rozmanitost, půdu, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní dědictví, vymezené zvláštními právními předpisy a na jejich vzájemné působení a souvislosti. V EIA tak **není klíčové vyhodnocení prospěšnosti** či důvodů realizace záměrů. Důvodům realizace záměru se dle ministerova názoru věnuje v dostatečném rozsahu oznamovatel ve vyjádření k podaným odvoláním.

Dále spolek HZ brojí proti **aktualizaci dat**, v tomto případě dat týkajících se **hlukové zátěže** v lokalitě. K aktualizaci podkladů jak v dokumentaci EIA, tak v dokumentaci DUR a projektové dokumentaci odkázal ministra na odůvodnění výše. Uvádí-li spolek, že „*přenos zvuku a jeho rezonování v údolí lze jen stěží odhadnout*“, považuje ministr za nezbytné uvést, že podklady byly zpracovány držitelem autorizace v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí podle § 19 zákona EIA. Akustické posouzení bylo zpracováno za pomoci standardního programu a dle běžně používané metodiky.

Ministerstvo zde krátce **dodává**: Na mostech jsou z velké části umístěny protihlukové stěny u nejbližší zástavby. Tvzení o nesení hluku údolím ministerstvo podobně jako ministr neshledává jako relevantní, jelikož zpracovatel akustické studie neopomněl zahrnout a zhodnotit také dům v Nademlejské ulici č. p. 1064/4 (V5), který se právě nachází za vodní plochou Hořejšího rybníka a kde bylo zjevně žádoucí ověřit tento efekt. Výsledná výhledové akustická situace zní jasně ve prospěch dodržení hlukových limitů (v tomto bodě, stejně jako v řadě dalších, se má situace mírně zlepšit). Zpracovatel vyjádřil šíření zvuku také graficky v přílohách.

K **VRT Vršovice–Běchovice** ministr vyšel z úvahy, že podle veřejně dostupných údajů (<https://www.spravazeleznic.cz/vrt/praha>) byla projekční příprava zahájena v listopadu 2023, proto při EIA ukončené v roce 2018 tak nemohla být kumulace těchto dvou záměrů vyhodnocena. Naopak, záměr, který vstupuje do předmětné lokality později (v tomto případě VRT Vršovice – Běchovice), musí v případě vyhodnocení kumulativních vlivů vzít v potaz záměr dříve zamýšlený v lokalitě.

Ministerstvo nad rámec ministerova vypořádání uvádí k lince S49, že prodloužení této příměstské linky skutečně nastalo s novým jízdním řádem z prosince 2018¹³ bez ohledu na záměr modernizace, I. stavby. To ovšem neznamená, že záměr nemá smysl.

V celkovém kontextu dokumentace EIA (stejně tak dokumentace DUR) se jednalo o podružný, nikoliv hlavní důvod potřebné modernizace, poněvadž na str. 34 se vyskytuje nejen odvolateli citovaný text, ale především tento text (který odvolatelé vynechali díky výpustce): „*provezení předpokládaného počtu nákladních vlaků, zejména vlaků kombinované dopravy Hamburg/Rotterdam/Bremenhaven – Děčín – Praha - Uhřetěves, vlaků běžné vlakovorby Praha - Libeň – České Budějovice, ucelených vlaků ČR – Linz, Plzeň – Beroun – Praha – severní Čechy*“. Tento účel, resp. funkci tohoto úseku celostátní dráhy ministerstvo pokládá za mnohem významnější než zlepšení tangenciálního spojení v příměstské dopravě.

¹³ Srov. např. (cit. 23.06.2025):

<https://pid.cz/o-systemu/historicky-prehled-pid/>,

https://www.arriva.cz/file/edee/2018/12/2018_12_06_tz_s49_v_novem.pdf

Zavedení a existenci linky S49 do Hostivaře, přestože dokázala vzniknout i bez projednávaného záměru, navíc rozhodně nelze označit jako „idyllické“.

Tvrzení o možnosti prodloužit tuto linku až do Hostivaře i v pracovní dny totiž prokazatelně není účelovým tvrzením Správy železnic v dokumentaci EIA, ale původně takto na možnost zavedení linky S49 nahlížel i sám ROPID (tučně zvýraznil ROPID, podtržením ministerstvo): „**Dopravní opatření realizovatelná na stávající infrastruktuře:**

- **prodloužení linky S41 z Prahy-Libně do Prahy-Hostivaře v pracovní dny (linka bude následně přečíslována na S49) – požadované kvality lze docílit modernizací tratě v úseku Praha-Libeň – Praha-Hostivař, zřízení mimoúrovňového křížení v Praze-Libni a nových železničních zastávek (Praha-Depo Hostivař).¹⁴**

Skutečnost, že nakonec zainteresované subjekty dokázaly najít kompromis a do grafikonu „vtěsnat“ i v pracovní dny linku S49 v taktu 30/60 minut, neznamená, že dokumentace EIA je vadná ani že je záměr zbytečný.

Ministr se dále věnoval dalšímu okruhu námitek – ovlivnění **pohledu na Hořejší rybník** betonovým mostem, kvůli němuž bude významně negativně ovlivněna estetická hodnota krajinného prvku. K tomu ministr uvedl, že v EIA nebylo vyloučeno ovlivnění krajinného rázu, naopak vliv na krajinné prvky byl označen za silný, což spolek HZ ve svém odvolání sám zmiňuje.

Dle odvolatelů jsou nereálné **vizualizace nového mostu**, jsou zavádějící, nezobrazují výškové poměry a jsou zkreslující. Vizualizace jsou zobrazeny v období plného vegetačního růstu. V období bez ozelenění budou náhledy naprosto jiné, navíc v lokalitě nyní není po rekultivaci louky žádná zeleň. Spolek HZ tak požaduje nové zhodnocení krajinného rázu po doplnění vizualizací v EIA.

K tomuto ministr konstatoval, že zákon EIA neuvádí konkrétní požadavky na zpracování podkladů pro vyhodnocení vlivu záměru na krajinný ráz. Pro účely procesu EIA lze považovat předložené vizualizace za dostatečné. V dokumentaci EIA oznamovatel předložil Posouzení vlivu navrhovaného záměru na krajinný ráz (doc. Ing. arch. Ivan Vorel, CSc.). V § 12 zákona o ochraně přírody a krajiny je postup pro realizaci staveb, které mohou znamenat zásah do krajinného rázu, podrobněji upraven, včetně povinností při umisťování a povolování staveb, které by mohly snížit nebo změnit krajinný ráz. Odbor ochrany prostředí magistrátu vydal závazné stanovisko č. j. MHMP 719967/2021 ze dne 20.05.2021, kterým souhlasil s umístěním záměru modernizace, I. stavby. Vzhledem k tomu, že odvolatelé napadli i toto závazné stanovisko, upozornil ministr na výše revizní závazné stanovisko MŽP č. j. MZP/2024/210/2275 ze dne 01.08.2024, kterým potvrdil uvedené závazné stanovisko odboru ochrany prostředí magistrátu.

Další část odvolání se týká **fauny a flory**; spolek HZ zmiňuje požadavky zpracovatelky posudku k umístění dočasné konstrukce pro instalaci mostního objektu v toku Rokytky a v Hořejším rybníce. Zpracovatelka posudku si od oznamovatele (Správy železnic) vyžádala informaci o zdůvodnění umístění dočasné konstrukce v toku Rokytky a i na základě vyjádření oznamovatele do návrhu stanoviska uvedla podmínku přizpůsobit polohu pilířů pro instalaci mostního objektu přes stávající železnici do Rokytky a Hořejšího rybníka tak, aby nezasahovaly do koryta Rokytky např. přidáním pilíře a úpravou rozpětí polí.

MŽP v podmínce č. 7 závazného stanoviska EIA stanovilo následující povinnost: „*Před zpracováním dokumentace pro stavební řízení projednat s odborem ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (vodoprávní úřad a orgán ochrany přírody) umístění provizorních pilířů pro instalaci mostního objektu přes stávající železnici (varianta umístění 2 pilířů - jeden do Rokytky a druhý do Hořejšího rybníka a varianta umístění 1 pilíře mezi Rokytku a Hořejší rybník - zásah do břehových porostů). Jako podklad pro toto jednání připravit podrobný biologický průzkum území zasaženého realizací těchto pilířů.*“

V dokumentaci DUR (B.6.2, Biologický průzkum) jsou posouzené obě varianty. K tomuto stanovil odbor ochrany prostředí magistrátu v závazném stanovisku č. j. MHMP 719967/2021 ze dne 20.05.2021 následující podmínku: „*Do dalšího stupně dokumentace požaduje (...) pracovat s variantou umístění dočasného pilíře, který je zapotřebí pro dočasné umístění mostního objektu před jeho pootočením, mimo koryto vodního toku Rokytky a mimo plochu*

¹⁴ https://pid.cz/wp-content/uploads/2018/01/DOPRAVNI_PLAN_KOMPLET.pdf (str. 30, cit. 23.06.2025)

významného krajinného prvku Hořejšího rybníka." Tato podmínka je uvedena i v napadeném rozhodnutí.

Další okruh námitek se týká přírodního parku Smetanka a ministr je vypořádal následovně. Záměr modernizace, I. stavby je v souladu s podmínkami využití území přírodního parku dle nařízení o přírodních parcích a s požadavky na ochranu krajinného rázu podle zákona o ochraně přírody a krajiny. Dle uvedeného nařízení je možné do přírodního parku Smetanka umisťovat **veřejnou dopravní** a technickou **infrastrukturu**. K ÚSES je v dokumentaci EIA popsán aktuální stav toku Rokytka (včetně provedených úprav toku) v kapitole D.I.10. („Vlivy na územní systém ekologické stability“); popis je dle údajů dostupných v době zpracování dokumentace EIA. Revitalizací Rokytky se oznamovatel zabýval v navazujícím řízení, tzn. vzal tuto revitalizaci v potaz a aktualizované souhrnné hodnocení vlivu záměru na životní prostředí je zpracované v dokumentaci DUR podle skutečného stavu území. K záměru vdalo MŽP souhlasné verifikační závazné stanovisko č. j. MŽP/2022/ 500/1608 ze dne 28.07.2022. K legitimitě aktualizace údajů ministr odkázal na úvahy vyložené výše.

Odvolatelé dále nesouhlasili s tvrzením, že nebudou **znehodnocené nemovitosti** v lokalitě. Okolí ulic Mezitratová a Pod Hloubětínskou zastávkou totiž trpí nedostatkem infrastruktury, ale tyto nedostatky vynahrazuje přírodní ráz prostředí, který bude realizací záměru narušen (snížení množství zeleně, výstavba betonových podpěr mostu, zastínění horizontu), a realizace nepřinese místním obyvatelům žádná pozitiva. K tomuto ministr sdělil, že problematika majetkoprávních vztahů není v EIA řešena (účel EIA viz výše).

Odvolatelé namítají také zásah do **provozu cyklostezky**. V dokumentaci EIA byl zásah do provozu cyklostezek řešen; provoz bude podle možností a postupu výstavby zachován v omezené míře za zvýšených bezpečnostních opatření, případně budou vymezeny provizorní bezpečné koridory, pouze výjimečně a krátkodobě může být omezen provoz na cyklostezkách, ale vždy dojde ke stanovení objízdných tras [řešeno zejména v části B.8 písm. e) dokumentace DUR, pozn. ministerstva].

Posledním okruhem námitek byla namítaná vnitřní rozpornost závazného stanoviska EIA. Nekonzistentnost spatřuje spolek HZ v počtu podmínek – závazné stanovisko EIA stanovuje 19 podmínek, na straně 5 však hovoří o 20 podmínkách, které navrhla autorka posudku, a na str. 6 je uvedeno: „*V posudku bylo v návrhu závazného stanoviska uvedeno 17 podmínek, v konečném návrhu po veřejném projednání 20 podmínek. Do podmínek závazného stanoviska nebyly zahrnuty podmínky uvedené v dokumentaci, které bez dalšího pouze upozorňují na povinnosti stanovené právními předpisy, nebo ukládají povinnost, která je zakotvená v charakteru záměru. Rovněž nejsou uváděna opatření obecného charakteru.*“

Dle ministra však nemá příslušný správní orgán povinnost přebírat v závazném stanovisku EIA veškeré podmínky, které navrhl zpracovatel posudku. MŽP podmínky upravilo na základě veřejného projednání. (O vnitřní rozpornost se vůbec nejedná, 19 podmínek je výsledných, údaj MŽP o 17/20 podmínkách se vždy týkal návrhu závazného stanoviska – pozn. ministerstva).

K **doplnění odvolání spolku HZ** ministr konstatoval, že poskytování informací Správou železnic nesouvisí s postupy dle zákona EIA. Námitka nekonání druhého veřejného projednání v EIA není důvodná, jelikož spolek HZ nespecifikoval, proč by mělo být uskutečněno. Celý proces (EIA) proběhl podle zákona EIA, ve znění rozhodném v době vydání závazného stanoviska EIA. Jednotlivé kroky jsou zřejmé z informačního systému EIA i ze závazného stanoviska EIA. Spolek HZ neuvedl žádný důvod pro konání druhého veřejného projednání.

Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha (19.12.2019, Ing. Fuksa, dr. Vaněk) nemohl být vzhledem k datu zpracování podkladem pro vydání závazného stanoviska EIA; ministři tedy není jasné, jak souvisí se závazným stanoviskem EIA.

Odvolání **Ondřeje Kolouška** bylo odlišné od odvolání spolku HZ pouze v posledním odstavci, v němž odvolatel argumentoval tím, že subjekty zainteresované v území (městská část Praha 9, vlastníci nemovitostí) vynaložili v území určité finanční prostředky. Investor má fungovat jako řádný hospodář, nikoliv nejednat s majiteli o případných kompenzacích a znehodnotit tyto investice jiných osob. Ministr tuto námitku vypořádal krátce tak, že není účelem EIA zabývat se majetkoprávními otázkami.

Ministerstvo **doplňuje** (přestože námitka **znehodnocení investic** byla zcela jasně zařazena do podkapitoly 11. směřující vůči posouzení v EIA), že posuzování záměrů je ovládáno kritérii dle § 90 odst. 1 stavebního zákona. Pokud se kdokoliv rozhodl investovat v území nějaké prostředky,

měl tak dle názoru ministerstva činit s patřičným uvážením a vědomím toho, co v okolí může vzniknout v souladu s územně plánovací dokumentací. V územním plánu je vymezena plocha pro záměr modernizace, I. stavby, který je vymezen jako veřejně prospěšná stavba (8|DZ|9; „*Praha 9 - průjezd železničním uzlem Praha v rámci stavby prvního železničního koridoru Děčín – Břeclav*“). O formu okolní zástavby nebo o podmínky, které ji budou regulovat, se má každý zasazovat primárně v procesu schvalování územně plánovací dokumentace. V lokalitě jsou pro záměr modernizace, I. stavby vymezené příslušné plochy, proto kdo v území investoval, činil tak dle svého vlastního rozhodnutí po zvážení všech výhod a rizik (nebo na základě nevědomosti).

Nynější územní řízení se proto nemůže stát platformou pro hodnocení, zda toto dřívější investiční rozhodnutí bylo dostatečně kvalifikované či informované, a i pokud by bylo, není obava ze znehodnocení investice důvodem pro nechválení záměru.

Námítka je ostatně naprosto obecná, omezená na několik slov, že majitelé vynaložili nemalou část investic – není nijak vysvětlena částka ani účel a předmět investic (zda šlo např. o zvelebení domů a jejich okolí, nebo o koupi domu/pozemku). Na takto povšechné tvrzení nelze reagovat jinak než výše uvedenými úvahami.

Stran finančních prostředků, které vynaložila městská část Praha 9 se námitka už naprosto **míjí s předmětem řízení**, jelikož odvolateli nepřísluší hájit zájmy městské části Praha 9, která se proti napadenému rozhodnutí neodvolala. Nesouhlasí-li odvolatel s přístupem městské části, může řešit tuto situaci v souladu se svými základními politickými právy jako občan, nikoliv však jako účastník územního řízení, který se bude snažit domýšlet za městskou část, co mohla či měla hájit lépe, důrazněji apod. Městská část Praha 9 byla v řízení poměrně aktivní, odvolání však nepodala.

K ministrovu reviznímu závaznému stanovisku se po seznámení s podklady vyjádřilo několik odvolatelů, podle nichž ministr potvrdil, že „*v rozporu s požadavky nebyly posouzeny kumulativní a synergetické vlivy*“.

Tento závěr pokládá ministerstvo za **nekorektní**. Ministr nic takového neuvedl, resp. odvolatelé na jeho závěr navázali svými vlastními slovy.

Ministr dospěl k závěru, že závazné stanovisko EIA k záměru modernizace, I. stavby z roku 2018 nemohlo hodnotit kumulativní vlivy s VRT Vršovice–Běchovice, který začal být projektovaný v roce 2023. Nekonstatoval tedy, že MŽP kumulaci neposoudilo **v rozporu s požadavky** (zákona EIA, pozn. ministerstva), ale že ji neposoudilo, protože objektivně nemohlo.

Ve zjišťovacím řízení, resp. v EIA se posuzuje možnost kumulace vlivů záměru **s vlivy jiných známých záměrů**, čímž se rozumějí realizované, připravované, uvažované či povolené. VRT Vršovice–Běchovice je záměrem, který MŽP naprosto očividně **nemohlo hodnotit** ve zjišťovacím řízení, které bylo zahájeno oznámením v lednu 2015 a závěr zjišťovacího řízení vydalo v březnu 2015.¹⁵ V roce 2015 ani v době předložení přepracované dokumentace EIA (10/2017) a v době veřejného projednání (11/2017) nebyla VRT Vršovice–Běchovice jiným známým záměrem (uvažována byla nanejvýš slovním vymezením a čarami v tehdy platné politice územního rozvoje a územně plánovací dokumentaci bez jakýchkoliv zřetelných obrysů, což jsou charakteristiky, které neumožňují seriózně posoudit kumulativní vlivy).

Vyjádření k podkladům se tedy nemohlo stát důvodem, proč žádat ministra o součinnost, a ministerstvo pokládá tímto vyjádření za vypořádané.

IV. 3. 11. Druhé výjimky:

Ministerstvo nejprve stručně konstatuje, že u obou výjimek pro bobra evropského a čmeláky existují jiné okolnosti, jelikož **čmelák** má povolenou výjimku ve formě **rozhodnutí**, kdežto **bobr** ve formě **závazného stanoviska**. Příčinou této odlišnosti je fakt, že čmelák byl v lokalitě předem známý, tudíž má výjimka formu rozhodnutí podle § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny, (dále jen „zákon o ochraně přírody a krajiny“) ve znění účinném do 31.12.2023, ale výskyt bobra byl prokázán až v průběhu řízení, což zákon o ochraně přírody a krajiny ukládá řešit závazným stanoviskem podle § 56 odst. 6.

Není proto přesná a správná terminologie odvolatelů, kteří v obou případech hovoří o závazném stanovisku odboru ochrany prostředí magistrátu.

¹⁵ Viz údaje k záměru OV1152, https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_OV1152?lang=cs.

Bobr evropský:

MŽP v revizním závazném stanovisku shledalo odvolací námitky za **nedůvodné** a vypořádalo je následovně.

Ze spisu vyplývá, že k zásahu do přirozeného vývoje bobra by mělo být zasaženo pouze v části umístění SO 01-20-01, SO 10-20-02 a SO 01-20-01.1.

Dotčená lokalita se nachází na vodním toku Rokytky v části cca ř. km 6,6–6,8 v těsné blízkosti u Hořejšího rybníka. Ze zpracovaného posouzení výskytu bobra evropského (03/2023, Ing. Aleš Vorel, Ph.D.) je patrné, že bobr dotčenou oblastí pouze prochází za potravou. Jinak je pravděpodobně jeho hlavní teritorium výskytu mezi rybníky Hořejším rybníkem a Polifkovým rybníkem. Z jednotlivých podkladů je také patrné, že k zásahu do přirozeného vývoje bobra by mělo dojít pouze po dobu realizace stavby, neboť v dotčené části vodního toku budou probíhat stavební práce v podobě výstavby pilíře a přístupové lávky. Po realizaci záměru by dotčený druh neměl být již samotnou stavbou ovlivněn.

Závazné stanovisko zakazuje zasahovat do samotného vodního toku, neboť by mohlo dojít k narušení migrační trasy bobra. Všechny stavební práce tak budou prováděny pouze na břehu vodního toku, aby byla umožněna migrace daného druhu za potravou i v průběhu stavby. Pouze na jedné straně břehu by mělo dojít k zasažení do břehu směřujícího do vodního toku, a to následně po realizaci záměru, neboť Správa železnic musí na žádost správce toku opravit případné poškození břehu (v dotčené části se již nachází uměle vytvořený břeh).

Odvolatelé namítají, že dle předloženého posouzení zpracovatel posouzení vlivu realizace záměru na bobra nehodnotil následný provoz na trati. Posouzení se tak věnuje pouze vlivu realizace samotné stavby. Dle omezujících podmínek nesmí záměr zasáhnout do vodního toku, nicméně v dokumentaci ke stavebnímu objektu SO 01-20-01.1 je uvedeno: „*Po odstranění dočasných staveb budou pozemky uvedeny do původního stavu včetně opevnění narušené části břehů Rokytky kamennou rovinou (SO 01-20-01.2 Úpravy břehů Rokytky).*“

Uvedené stavební práce tak zasahují do vodního toku a jsou v rozporu se stanovenou podmínkou. Odvolatel rovněž nesouhlasí se zdůvodněním neexistence jiného uspokojivého řešení.

MŽP shrnulo rozhodnou právní úpravu a východiska pro projednávání žádostí o výjimky podle § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny (obecný zákaz škodlivě zasahovat do vývoje zvláště chráněných druhů a do jejich stanoviště, právní úpravu vydávání výjimek včetně speciální úpravy u zvláště chráněných druhů, které jsou předmětem ochrany podle práva Evropské unie; neexistenci právního nároku na povolení výjimky; důkazní břemeno ležící na žadateli o povolení výjimky).

MŽP na základě námitek odvolatelů přezkoumalo, zda odbor ochrany prostředí magistrátu nepřekročil meze správního uvážení.

Podle ustálené judikatury je „*jiný veřejný zájem*“ pojmem, který není právním řádem ČR výslovně obsahově vymezen, vyskytuje se v řadě právních předpisů jako neurčitý právní pojem. Neurčitý právní pojem nelze dostatečně přesně vymezit a jeho aplikace závisí na posouzení každého jednotlivého případu, byť zde zákon o ochraně přírody a krajiny zavádí určitou obecnou kategorizaci zájmů, pro které lze výjimku ze zákazu u zvláště chráněných živočichů a rostlin udělit (§ 56 odst. 2). Neurčité právní pojmy zahrnují jevy nebo skutečnosti, které nelze s úspěchem zcela přesně právně definovat. Jejich obsah a rozsah se může měnit, často bývá podmíněn časem a místem aplikace normy.

Zákonodárce tak vytváří správnímu orgánu prostor, aby posoudil, zda konkrétní případ patří do rozsahu neurčitého pojmu či nikoli. Mnohdy mu dává vodítko tím, že se snaží uvést co nejvíce charakteristických znaků věcí nebo jevů, které má neurčitý právní pojem zahrnovat.

Tyto aspekty kladou na správní orgány vyšší nároky na uchopení onoho pojmu „*jiný veřejný zájem*“. Co je takovým veřejným zájmem, lze v praxi vysledovat zejména z politických a zákonodárných aktů legitimních orgánů, z politického diskursu, veřejného diskursu k nejrůznějším odborným otázkám aj. Judikatura dovodila, že veřejným zájmem je, „*jestliže je zájem celé společnosti nebo podstatné části společnosti (veřejnosti) a směřuje k všeobecnému blahu a dobru.*“ (rozsudek NSS č. j. 2 As 207/2016-46 ze dne 13.01.2017).

V projednávané věci tak odbor ochrany prostředí magistrátu při svém správním uvážení posuzoval veřejný zájem na ochraně veřejného zdraví a veřejné bezpečnosti, spočívající v modernizaci železniční dráhy s umístěním nového technického vybavení, což by mělo

snižovat hlukovou zátěž a zvyšovat bezpečnost. Uvedená stavba je rovněž v územním plánu označena jako veřejně prospěšná. Na druhé straně posuzoval veřejný zájem na ochraně bobra evropského. Uvedené zájmy odbor ochrany prostředí magistrátu vzájemně porovnal (str. 8–9 přezkoumávaného závazného stanoviska).

Podle rozsudku NSS č. j. 6 As 65/2012-161 ze dne 10.05.2013 musí být veřejný zájem výslovně formulován ve vztahu ke konkrétní posuzované záležitosti. Z povolení musí být určitý „jiný“ veřejný zájem zřejmý, tj. orgán ochrany přírody ho musí označit a uvést, v čem onen jiný veřejný zájem spočívá, a uvést svou úvahu, jak takový konkrétní jiný veřejný zájem ve střetu s veřejným zájmem ochrany přírody převažuje.

Správní orgán při poměřování veřejných zájmů má rovněž zohlednit míru dotčení zvláště chráněného druhu živočicha, jak vyplývá např. z rozsudků NSS č. j. 4 As 89/2019-68 ze dne 27.06.2019 či č. j. 5 As 10/2013-38 ze dne 19.12.2014, (byť k dřívějšímu znění § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny: „(...) *samozřejmě závisí rovněž na míře dotčení zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin danou stavbou a na tom, o jak ohrožené druhy se jedná. Na jednu stranu tak je udržení populace v příznivém stavu z hlediska ochrany další samostatnou podmínkou pro povolení výjimky dle § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny, na straně druhé však není důvod vyloučit z poměřování jednotlivých konkurujících si veřejných zájmů právě intenzitu dotčení zájmu na ochraně přírody, tj. konkrétně intenzitu dotčení příslušných zvláště chráněných druhů a jejich biotopů.*“

Z uvedeného je zřejmé, že odbor ochrany prostředí magistrátu při povolení výjimky měl poměrně značný prostor pro svoji úvahu, neboť předmětné ustanovení obsahuje kombinaci neurčitého právního pojmu a správního uvážení.

MŽP z přezkoumávaného závazného stanoviska ověřilo, že odbor ochrany prostředí magistrátu konkretizoval skutkový stav věci, vyložil dotčená ustanovení zákona o ochraně přírody a krajiny a na projednávanou věc je správně aplikoval. MŽP dospělo k závěru, že napadené závazné stanovisko je přezkoumatelné (je srozumitelné a obsahuje dostatek důvodů, které podporují jeho závaznou část).

Skutečnost, že odvolatelé s některými závěry odboru ochrany prostředí nesouhlasí a požadují jiné řešení (neudělení souhlasu), nepředstavuje důvod pro zrušení nebo změnu přezkoumávaného závazného stanoviska.

Správa železnic nechala zpracovat biologický průzkum a byl posouzen možný negativní vliv na dotčený druh. Odbor ochrany prostředí z něj vycházel a stanovil omezující podmínky, jejichž cílem je zmírnit negativní dopady na přirozený vývoj bobra. Z podkladů vyplývá, že záměr bude mít vliv na bobra pouze po dobu realizace záměru, neboť v bezprostřední blízkosti vodního toku (na břehu) budou probíhat stavební práce a možný hluk by mohlo ovlivnit jeho pohyb za potravou.

MŽP doplnilo, že již v současné době se v dotčeném území nachází dopravně využívané železniční mosty. V době, kdy bobři začali využívat dotčenou část krajiny, existuje v území železniční provoz. Dle názoru MŽP by neměl mít následný provoz na dotčený druh negativní vliv, zejména, když nová železniční trať má mimo jiné snižovat hlukovou zátěž.

Z dokumentace vyplývá, že se jedná pouze o dílčí etapu, jak zajistit mezinárodní železniční dopravu na daném úseku železnice. Tedy nelze dopředu spekulovat, zda bude či nebude další úsek modernizován. V současné době se v dotčeném místě kříží dvě významné železniční tratě. Jednou je hlavní železniční trať Praha–Kolín, která je v části kolem nádraží Libeň součástí hned dvou strategicky významných evropských železničních koridorů v rámci prioritní sítě (TEN-T). Tato trasa je dnes dle názoru Správy železnic využívána za hranou své kapacity. Proti ní stojí trať tzv. IV. tranzitního železničního koridoru na trase od Drážďan přes Prahu a České Budějovice do Lince.

Tať využívají nákladní vlaky do terminálu Uhřetěves a také ty, které směřují do Bavorska/Drážďan. Vlaky jedoucí po druhé trati musí dávat přednost těm jedoucím po té první, což znamená pokaždé zastavit a počkat na volnou chvíli, aby mohly hlavní trať překřížit. Z těchto důvodů je dle názoru Správy železnic potřebné vytvořit možnost pro vlaky jedoucí ze severu Prahy na jih, aby mohly překonat hlavní trať na Kolín, aniž by vlaky jedoucí po hlavní trati, jakkoliv omezily, popř. ohrožovaly. Navržený záměr tak umožňuje mimoúrovňové bezpečné řešení. Potřebnost projektu by mělo navíc zvyšovat i další plánované zkapacitnění tratě na Kolín kvůli vedení připravované vysokorychlostní železnice v paralelní stopě s kolínskou tratí.

Jedná se o dílčí etapu, neboť Správa železnic rozdělila stavbu na dvě části. První etapa má vytvořit mimoúrovňové křížení za železniční stanicí Praha-Libeň. Nicméně, je pravdou, že kvůli chybějící části nebude kapacita v úseku stále plně dostatečná, jak namítají odvolatelé. Nicméně Správa železnic by měla připravovat další fáze zdvojkolejnění, tj. i ve zbytku úseku směrem na Malešice. Dle názoru MŽP je tak nezbytné nahlížet na navrženou trať jako na jeden celek a jeho přínosy v rámci celého mezinárodního koridoru a lze tak i na samotný záměr modernizace, I. stavby (1. etapa) **nahlížet jako na zlepšení kapacity, bezpečnosti a plynulosti železniční dopravy** v daném úseku, na úkor minimálního zásahu do přirozeného vývoje bobra.

Uvedené tak rovněž souvisí s neexistencí jiného řešení. Stavba by měla být součástí strategicky významných evropských železničních koridorů. Umístění záměru kopíruje a přemostňuje již aktuálně existující železniční trať, což má za následek zmírnění negativních dopadů, než kdyby záměr vznikl v nedotčené části krajiny.

Z tohoto a z přezkoumávaného závazného stanoviska je zřejmé, že Správa železnic **nesmí zasahovat do samotného vodního toku**, neboť by mohlo dojít k narušení trasy, kterou bobr využívá při hledání potravy, viz samotné posouzení výskytu bobra v dotčeném území. Z posouzení odborem ochrany prostředí je patrné, že ve druhé výjimce pro čmeláka posuzoval záměr, kdy Správa železnic měla dvě varianty pro umístění provizorního pilíře v dané části stavby – 1. umístění pilíře přímo

do vodního toku, anebo 2. umístění pilíře na břeh vodního toku. Odbor ochrany prostředí tak stanovil omezující podmínku, že Správa železnic může využít pouze variantu bez zásahu do vodního toku.

MŽP nesouhlasí s názorem odvolatelů, že by realizací některého objektu mělo dojít k zásahu do samotného vodního toku, neboť uvedené je závazným stanoviskem zakázáno.¹⁶ Při realizaci může dojít pouze k zásahu do břehů vodního toku tak, aby nebyl narušen průtok vodního toku a zároveň migrační trasa bobra za potravou.

K uvedenému lze poukázat na část dokumentace D.2.1.4.4. (SO 01-20-01.2 Úprava břehů Rokytky) a přílohy Půdorys a příčný řez – mostní provizorium č. 1 (číslo přílohy 003a) a č. 3 (číslo přílohy 003b). Z nich vyplývá, že by nemělo být zasaženo pod vodní hladinu. V případě, že by mělo dojít k zasažení do vodního toku, nikoliv pouze do břehu, musí investor takovou činnost konzultovat s příslušným orgánem ochrany přírody, který posoudí konkrétní činnost a její možný vliv na zvláště chráněné druhy živočichů, popř. si pro takovou činnost zažádat o povolení druhové výjimky (z hlediska stavebního práva ministerstvo podotýká, že záměr je schválený tak, jak je v tomto stavebním objektu zakresleno, tj. bez dotčení přímo vodního toku).

Čmeláci:

Odbor ochrany prostředí magistrátu **rozhodnutím č. j. MHMP 970472/2020 ze dne 25.06.2020** povolil výjimku ze zákazu rušení, zraňování a usmrcování zvláště chráněných druhů živočichů a zasahování do jejich biotopu pro čmeláky rodu *Bombus* sp. Toto rozhodnutí změnil rozhodnutím č. j. MHMP 1058694 ze dne 13.07.2020 v autoremeduře jen tak, že původní údaj o žadateli SUDOP PRAHA, a. s., změnil za správný údaj o žadatelce Správa železnic, státní organizace.

Námítky nejsou důvodné.

U výjimky ve formě rozhodnutí zásadně nepřicházel v úvahu přezkum podle § 149 odst. 7 správního řádu. Ministerstvo může v podstatě pouze odkázat na existenci rozhodnutí a vzhledem k datu jeho vydání na nemožnost jej přezkoumat v odvolacím i přezkumném řízení. I kdyby ministerstvo materiálně vyhodnotilo žádost odvolatelů o přezkum podle § 149 odst. 7 správního řádu v důsledku jejich mylného úsudku o právní formě správního aktu, nemělo by to pro řízení smysl, jelikož takové odvolání by bylo evidentně opožděné, příp. současně nepřípustné.

Mylný úsudek odvolatelů přitom nevyvolaly správní orgány – magistrát zřetelně označil tuto výjimku jako rozhodnutí v seznamu podkladů na str. 33 napadeného rozhodnutí.

Odvolatelé citovali § 56 odst. 6, ve znění účinném od 01.01.2024, ačkoliv odbor ochrany prostředí magistrátu rozhodoval v době rozhodného znění od 01.01.2018 do 31.12.2023.

¹⁶ Pozn. ministerstva: Což kromě podmínky na str. 19 napadeného rozhodnutí vyplývá i z výkresu, který je součástí dokumentace, kterou ověřil magistrát – ve výkresu montážních postupů (D.2.1.4.5, 006, 02/2021) je výslovná poznámka, že varianta I. (zásun a pootočení) je přípustná jen pokud by provizorní pilíře byly umístěny mimo koryto vodního toku Rokytky).

Věcně to však nemá význam, jelikož až na drobné úpravy textu šlo jen o přečíslování odstavců a právní úprava byla v principu totožná.

Z rozhodnutí o výjimce vyplývá, že odbor ochrany prostředí magistrátu se obdobným použitím § 5b odst. 3 (a jednotlivými písmeny) a odst. 5 zabýval a podmínky stanovil. Rozhodnutí není zjevně nicotné (§ 77 správního řádu), proto platí presumpce jeho zákonnosti a správnosti (§ 73 odst. 2 správního řádu).

Tento názor nemůže zpochybnit námitka, že výjimka se vztahuje na celé území Prahy, přestože záměr je lokální. Ministerstvo sice souhlasí, že rozsah pro celé území hlavního města nepůsobí na první pohled opodstatněně, ovšem je-li ve výrokové části jasně uvedeno, že výjimka se uděluje „v souvislosti se stavbou „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice, I. stavba“ nevidí ministerstvo žádný důvod vyvozovat z této skutečnosti jakékoliv důsledky. Podmínky musejí být splněné kumulativně, proto Správa železnic samozřejmě nemá právo např. zraňovat čmeláky na základě této výjimky na trati pod Závistí (lokalita Praha-Zbraslav).

IV. 3. 12. Neaktuální biologický průzkum (spolek HZ):

Námitka **není převážně důvodná**.

V územním řízení nebylo sporu o tom, že biologický průzkum musí být aktualizovaný. Magistrát se těmito otázkami zabýval na str. 39.

Odvolatelé zmínili potřebu aktualizaci ve vazbě na obsah internetových stránek <https://www.praha-priroda.cz/vodni-plochy-a-potoky/vodni-toky/rokytka/rybi-spolecenstva-na-rokytce/>. Ministerstvo v níže uvedené tabulce uvádí informace, které tato webová stránka obsahovala ke dni 02.06.2025 (odvolatelé neuvedli, k jakému datu stránku citovali).

český název	latinský název	celkem kusů (2017)	celkem kusů (2022)
candát obecný	<i>Sander lucioperca</i>	0	1
hrouzek obecný	<i>Gobio gobio</i>	90	176
jelec tloušť	<i>Squalius cephalus</i>	1	1
karas stříbřitý	<i>Carassius gibelio</i>	121	0
koljuška tříostná	<i>Gasterosteus aculeatus</i>	29	9
mřenka mramorovaná	<i>Barbatula barbatula</i>	0	20
perlín ostrobřichý	<i>Scardinius erythrophthalmus</i>	2	0
plotice obecná	<i>Rutilus rutilus</i>	20	109
slunečnice pestrá	<i>Lepomis gibbosus</i>	0	4
střevle potoční	<i>Phoxinus phoxinus</i>	1	0
střevlička východní	<i>Pseudorasbora parva</i>	1	197
úhoř říční	<i>Anguilla anguilla</i>	5	2
		270	519

Druhy a počty ryb na Rokytce (tučně ohrožený druh)

Z hlediska „běžných“ druhů ryb ministerstvo nespátřuje v tvrzení o těchto druzích a počtech ryb za překážku vydání napadeného rozhodnutí. Pro projektovou přípravu se předpokládá aktualizace průzkumů, ustanovení ekologického dozoru a samozřejmě platí obecná ochrana živočichů (§ 5 zákona o ochraně přírody a krajiny).

Je pravda, že **střevle potoční** je zvláště chráněný druh v kategorii ohrožený podle vyhlášky č. 395/1992 Sb. Ovšem na základě tvrzení odvolatelů byl zjištěn jeden kus v roce 2017, **v roce 2022 žádný**. Dle názoru ministerstva tedy magistrát neměl důvod vyžadovat výjimku. Tím spíše, když

v důsledku podmínky k ochraně vodního toku Rokytky jako významného krajinného prvku byla závazně odmítnuta varianta umístění dočasného pilíře v korytě Rokytky [IV. 1 písm. a) napadeného rozhodnutí] a nebude zasaženo do toku Rokytky [výrok III., podmínka II. b) napadeného rozhodnutí].

K navazující námitce, že po revitalizaci Rokytky v roce 2016 nelze vyloučit výskyt chráněné ryby, může ministerstvo toliko konstatovat, že na základě takových tvrzení nemohou stavební úřady vydávat výzvy k odstranění nedostatků žádosti, přerušovat řízení a vyžadovat výjimky podle § 56 zákona o ochraně přírody a krajiny (navíc pro druh, který dle tvrzení odvolatelů nebyl novějším pozorováním v roce 2022 už zjištěn). Paragraf 3 správního řádu nevyžaduje prokazovat negativní skutečnosti, ale vyžaduje, aby rozhodnutí byla založena na zjištěném stavu věci, o němž **nejsou důvodné pochybnosti**. Ministerstvo nepochybuje, že odvolatelé jsou si vědomi silné obecnosti a nepodloženosti takového tvrzení a spíše pouze zkoušejí, zda ministerstvo z extrémní procesní opatrnosti námitce nevyhoví a nevysloví názor o potřebnosti dalšího průzkumu jen na základě tvrzení, že něco nelze vyloučit.

Závěrem lze obecně dodat, že bez výjimky platí přísnější ochrana, neboť se uplatní všechny zákonné zákazy (srov. např. rozsudek NSS č. j. 9 As 269/2023-71 ze dne 12.06.2025, odst. [27]).

IV. 3. 13. Kompenzační (mitigační) opatření (spolek HZ):

Biologický průzkum bude aktualizovaný.

Náhradní výsadby, sadové úpravy a protihluková opatření jsou součástí záměru anebo podmínek napadeného rozhodnutí, ve znění rozhodnutí ministerstva.

Není však splnitelný požadavek, aby průzkumy provedl jiný subjekt než v „přípravné fázi“. Ministerstvo ani magistrát jako stavební úřady nemohou Správě železnic „diktovat“, jak má v podstatě zadat veřejnou zakázku. Průzkumy má mít právo realizovat každý zájemce, který splňuje odborná kvalifikační kritéria podle jiných právních předpisů (zákon o ochraně přírody a krajiny apod.).

Stejně tak ministerstvo nemůže reflektovat požadavek, aby spolek HZ měl mít právo „v rámci možností“ účastnit se výběru dozorů a účastnit se dozoru a pravidelně dostávat zprávy. Výběr dodavatele probíhá podle zákona o zadávání veřejných zakázek, což je oblast, do které ministerstvo nebude zasahovat stanovováním jakýchkoliv podmínek, ze kterých by plynulo obsazení hodnotící komise. Účastník územního řízení také nemá právo domáhat se účasti na dozoru (pravděpodobně myšlen hlavně ekologický dozor, pozn. ministerstva). Výstavba není pokračováním územního řízení, tudíž se už neuplatní instituty jako ohledání na místě, kterých mají právo se účastnit účastníci původních řízení. Nadto se dozor uskutečňuje na staveništi.

Spolek HZ může získávat informace podle zákonů č. 106/1999 Sb. nebo č. 123/1998 Sb.

IV. 3. 14. Nepravdivá tvrzení Správy železnic (Ondřej Koloušek):

Námitka **není důvodná**.

Účelem územních řízení a posuzování záměrů není zkoumat, zda mají ekonomický smysl. Ministerstvo rozumí tomu, že účastníci řízení u stavby, na kterou mají být vynaložené veřejné prostředky, mají tendence stáčet námitky také do dimenze ekonomické či smysluplnosti. Z tohoto pohledu však nemají „státní“ nebo „samosprávné“ stavby jiná kritéria než obecné „soukromé“ stavby. U obecných staveb také stavební úřady nejsou oprávněny zkoumat, zda jde o ekonomicky smysluplnou investici (a ministerstvo přitom nepochybuje, že u leckterého záměru může úředník stavebního úřadu oprávněně pozdvihnout obočí – kvůli výstřednosti, zjevnému ekonomickému naddimenzování apod. – což však nic nemění na tom, že při splnění kritérií § 90 odst. 1 stavebního zákona nemůže žádost zamítnout).

K podobným otázkám se ministerstvo ve své rozhodovací praxi již vyjádřilo s následujícími závěry:

„V územním řízení se řeší územní souvislosti záměrů. Územní rozhodnutí je jedním z nástrojů územního plánování, tím nejpodrobnějším. (...) územní řízení není platforma pro hodnocení ekonomických aspektů stavby. Záměr se posuzuje podle kritérií stanovených v § 90 stavebního zákona. Účelnost a vhodnost vynaložených (veřejných) prostředků se řeší jinými prostředky, mimo pravomoc stavebních úřadů. Mezi těmito kritérii je rovněž posouzení souladu záměru s cíli a úkoly územního plánování, které je zajišťováno závazným stanoviskem podle § 96b stavebního zákona. Pro účely vypořádání této námitky ministerstvo dodává, že cílem územního plánování je i vytvářet předpoklady pro udržitelný rozvoj území. Udržitelný rozvoj území vychází

ze tří pilířů – ekonomického, sociálního a environmentálního. Jestliže územně plánovací dokumentace vymezuje (...) plochu (...) vyplývá z toho, že **územní plánování na úrovni územně plánovací dokumentace** vyřešilo požadavek udržitelného rozvoje území (...) **Územní plánování na úrovni územního řízení** logicky nemůže popřít stanovené řešení s argumentem, že se stavebnímu úřadu nejeví záměr jako ekonomicky výhodný.¹⁷

„Dle názoru ministerstva nelze argumentovat malým zkrácením jízdních dob na projednávaném úseku. Při rozvoji železniční dopravní sítě nelze posuzovat přínosy izolovaně náhledem na jeden záměr. Kdyby se tento názor měl prosadit, pak by bylo fakticky povinností Správy železnic podávat žádosti jen k rozsáhlejším nebo velmi rozsáhlým úsekům celostátní dráhy, kde se i takto izolovaně ukáže větší zlepšení. Žádné takové omezení přitom z právního řádu neplyne. Podobně jako v integrálním počtu se projeví jako silný nástroj v celkovém výsledku teprve sečtení velkého množství malých příspěvků, byť jednotlivě zdánlivě nevýznamných. Nejde také jen o mechanické porovnávání jízdních dob, ale o více aspektů – zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy atd. I u pozemních komunikací se podobně provádějí tzv. homogenizace tahů, které samy o sobě „nic převratného“ nepřinášejí, když jde o odstranění dílčích dopravních závad (drobné směrové či výškové vedení trasy – napřímění, rozšíření o zpevněnou krajnici apod.).“¹⁸

Na těchto názorech není důvod cokoli měnit. Odvolatel totiž v principu říká, že záměr modernizace, I. stavby nemá smysl, dokud zůstane jednokolejný úsek pod Českobrodskou ulicí a vrchem Tábor.

Takto však skutečně nelze ve výše uvedeném kontextu uvažovat. Podstatou nynějšího záměru je primárně vytvořit mimoúrovňový přesmyk, který odstraní kolizní dráhy vlaků Praha-Libeň – Praha-Běchovice a Praha-Libeň – Praha-Malešice. Záměr přímo nezávisí na potřebě zdvoukolejnit úsek před dopravnou v Malešicích. Zdvoukolejnění řeší zvýšení kapacity přidáním koleje, což je jiný účel. Hlavní význam a přínos záměru shrnula Správa železnic i ve vyjádření k odvoláním, z něhož lze zdůraznit, že díky záměru se výrazně zkrátí jednokolejný úsek a naroste kapacita tratě Praha-Libeň – Praha-Malešice. Zkrácení délky jednokolejného úseku až cca na úroveň ulice Jahodnická vyplývá např. z katastrálního situačního výkresu (C.2 004, 02/2021).

Nejkritičtější tedy není jednokolejnost tratě, ale úroňové křížení. Řeší-li Správa železnic nejprve nejpalčivější problém pro obě tratě, není to v rozporu s žádným právním předpisem.

Ministerstvo se ani nejeví jako nějak zvláštní, že Správa železnic řeší situaci takto, neboť náplní záměru modernizace, I. stavby jsou primárně mostařské profese, kdežto u případné II. etapy (bude-li a bude-li tak vůbec pojmenována), která by řešila rozšíření profilu tunelu pod vrchem Tábor, budou profese související s tunely.

Ministerstvo si v této souvislosti dovolí srovnání např. se zvoukolejněním Branického mostu („Intelligence“), který byl podstatně modernizován a zkapacitněn. I toto řešení samo o sobě představuje pokrok a zlepšení parametrů trati, ačkoliv Chuchelský tunel zůstal (a zřejmě zůstane dlouho) jednokolejný.

V územním řízení se rovněž nezkoumá, zda a jak Správa železnic informuje veřejnost o plánované II. etapě. Tato etapa není vedena ani v informačním systému EIA, pokud existují určité rané výstupy projektové činnosti, studie apod., jde o fázi, kde se skutečně neuplatňují principy informovanosti a účasti veřejnosti, které začínají aktivně až ve fázi podle zákona EIA. Do té doby je na každém, aby preventivně v případě zájmu žádal o informace podle zákona č. 106/1999 Sb. či zákona č. 123/1998 Sb.

Co se týče dopadu do území, v EIA se hodnotí (jak je uvedeno výše v podkapitole k EIA) kumulativní vlivy, ovšem se známými záměry. Případná II. etapa není známým záměrem ve smyslu zákona EIA.

K otázce, co naplní „*znaky podvodného jednání*“ se ministerstvo nebude vyjadřovat, jelikož jde pouze o expresivnější závěrečné shrnutí námítky, které postrádá věcnou argumentaci.

IV. 3. 15. Účel a smysl záměru:

¹⁷ Rozhodnutí ministerstva č. j. MD-7914/2021-930/20 ze dne 29.06.2021 („Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 4. stavba, úsek Domažlice (mimo) – státní hranice SRN“).

¹⁸ Rozhodnutí ministerstva č. j. MD-38126/2021-930/37 ze dne 27.09.2022 („Rekonstrukce nelahozevských tunelů“).

Ministerstvo souhlasí s názorem magistrátu, že se v územním řízení **nezkoumá účel a smysl** záměrů (např. str. 51 napadeného rozhodnutí). Takové kritérium skutečně není uvedeno v § 90 stavebního zákona.

Názor odvolatelů, že „*vést a posilovat železniční a nákladní dopravu skrze Prahu nemá opodstatnění (s výjimkou dopravy nezbytné pro zásobování hl. m. Prahy)*“ je tedy obecnou otázkou na pomezí politického tématu a námětu pro územní plánování. Faktem však zůstává, že je odtržený od reality znění územně plánovací dokumentace, ze které nelze dovodit, že by do Prahy (resp. železničního uzlu Praha, pro příště už nesměly jezdit nákladní vlaky, které nepřevážejí náklady potřebné pouze pro hlavní město.

Ministerstvu není příliš jasné, jak by byla prováděna taková případná „selekce“. Vlastník železniční dopravní cesty je naopak povinen umožnit využití cesty každému dopravci, který splňuje podmínky právních předpisů. Transitzní železniční přeprava nákladu, který není určen pro hlavní město, mezi tyto důvody zjevně nemůže spadat. Tento požadavek na odpírání železniční nákladní dopravy směřující nikoliv do Prahy, ale přes Prahu dále, je tedy v příkrém rozporu s územně plánovací (koncepční) i právní realitou. Ministerstvo v této souvislosti nerozumí tomu, kudy by železniční nákladní doprava jezdila – racionální alternativní spojení neexistují a jakýsi „železniční nákladní pražský okruh“ neexistuje ani v územně plánovací dokumentaci. Jestliže by úlohu a dopravní výkony měla převzít nákladní automobilová doprava, je zřejmá absurdita takového důsledku, proto jej ministerstvo nebude dále rozebírat.

Na tomto závěru nic nemění skutečnost, že překladiště Malešice¹⁹ není na pořadu dne. Na vybudování tohoto záměru záměr modernizace, I. stavby nezávisí. Jak bylo řečeno vícekrát v tomto územním řízení i přímo v tomto odvolacím rozhodnutí, význam záměru modernizace, I. stavby je primárně jiný. Navíc pokud terminál Malešice není už ani plánovaný, oslabuje tento fakt argumentaci odvolatelů, že jednokolejná trať pod vrchem Tábor zůstane kapacitním hrdlem.

IV. 3. 16. Osobní hodnocení (Miroslava Grée):

Osobní hodnocení, které odvolatelka vyjádřila, se vztahuje k posouzení zájmů ochrany přírody a krajiny, jakož i udržitelného rozvoje (tj. k územnímu plánování). Tyto námitky byly v podstatně větší šíři vypořádány výše, proto vzhledem k obecnosti a primárně osobnímu hodnocení vliv záměru na území ministerstvo může jen odkázat na odůvodnění v příslušných předchozích podkapitolách. K drážním vozidlům lze jen krátce dodat, že vozový park se průběžně modernizuje. Správa železnic (vůči které patrně míří výtky k nákupu starých vagonů) provozuje železniční dopravní cestu, není dopravcem. K posouzení hluku a hlukových limitů viz samostatná podkapitola k této odvolací námitce.

V. Procesní (mimo odvolací přezkum)

V. 1. 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 svého 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:

¹⁹ Název záměru: Terminál Malešice, kód záměru: PHA1037; ukončeno z jiných důvodů (informační systém EIA).

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.

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.

Tento názor ministerstva potvrdil Krajský soud v Ostravě (usnesení č. j. **38 A 4/2024-67** ze dne 10.12.2024), který jej následně zveřejnil i s právní větou: „*Úprava doručování v § 2 odst. 5 zákona č. 416/2009 Sb., ve znění do 31. 12. 2023, představuje úpravu speciální, a to i vůči doručování podle § 144 odst. 6 zákona č. 500/2004 Sb.*“.

V tomto případě by navíc (i pokud by se výklad šestého senátu NSS mohl uplatnit mimo „běžné“ řízení podle stavebního zákona) šlo o odlišné skutkové okolnosti než v uvedeném rozsudku, neboť v nynějším odvolacím řízení je počet účastníků řízení, kteří „*vystoupili z davu*“ (slovy šestého senátu NSS) a jsou odvolateli, vyšší než 30. Lapidárně řečeno, původní „*dav*“ i nový „*dav*“ odvolatelů je stále dosti velký, neboť i počet odvolatelů stále splňuje podmínku velkého počtu účastníků (tj. účastníků, kteří žádají o odvolací přezkum napadeného rozhodnutí).

V. 2. Seznam hlavních účastníků řízení:

Ministerstvo ve výroku odkázalo u seznamu hlavních účastníků na rozdělovník tohoto rozhodnutí.

Názor, že je možné odkázat na výčet hlavních účastníků ve zvláštní příloze, je podpořen závěrem č. 35 ze zasedání poradního sboru ministra vnitra ke správnímu řádu ze dne 12.06.2006 (veřejně dostupný z [www: <https://www.mvcr.cz/clanek/zavery-poradniho-sboru-ministra-vnitra-ke-spravnimu-radu.aspx>](https://www.mvcr.cz/clanek/zavery-poradniho-sboru-ministra-vnitra-ke-spravnimu-radu.aspx)), podle něhož je ve výjimečných případech možné ve výrokové části odkázat na zvláštní přílohu, ve které budou účastníci označeni podle § 68 odst. 2 správního řádu a která bude nedílnou součástí výrokové části rozhodnutí.

Hlavních účastníků je více než 300. Tento počet dle názoru ministerstva odůvodňuje odkaz z výrokové části rozhodnutí na jinou část tohoto rozhodnutí (nikoliv přímo na samostatnou přílohu, ale na rozdělovník, který je součástí rozhodnutí, kde by bez dat narození stejně byly fyzické osoby uvedené). Tento postup nesnižuje přehlednost rozhodnutí. Je tomu právě naopak, z výrokové části čtenář plynuleji přejde hned k odůvodnění a rozdělovník zase obsahuje ucelené informace, komu a jak se toto rozhodnutí doručuje) a díky zvolené formulaci tento způsob odkazu neporušuje povinnost uvést ve výrokové části rozhodnutí seznam hlavních účastníků. Podobně v samostatné příloze uvádějí rozsáhlý okruh účastníků např. pozemkové úřady v řízeních o pozemkových úpravách.

Poučení:

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

Ing. Petr Vůjtek
ředitel
Odbor infrastruktury

Toto **rozhodnutí včetně přílohy** musí být **vyvěšeno po dobu 15 dnů na úředních deskách** Ministerstva dopravy, Magistrátu města Prahy a Úřadů městských částí Praha 8, Praha 9, Praha 10 a Praha 14 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 účastníkům podle § 85 odst. 1 stavebního zákona prostřednictvím veřejné datové sítě do datové schránky (současně se jedná o výčet hlavních účastníků podle § 27 odst. 1 správního řádu):

1. Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 11000 Praha, IDDS: uccchjm
2. hlavní město Praha, Mariánské náměstí 2/2, 110 00 Praha, IDDS: 48ia97h
3. městská část Praha 8, Zenklova 1/35, 180 00 Praha, IDDS: g5ybpd2
4. Městská část Praha 9, Sokolovská 14/324, 190 00 Praha, IDDS: nddbppc
5. Městská část Praha 10, Vršovická 1429/68, 101 00 Praha, IDDS: irnb7wg
6. Městská část Praha 14, Bratří Venclíků 1073/8, 198 00 Praha, IDDS: pmabtfa

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. Magistrát hlavního města Praha, IDDS: 48ia97h
8. Úřad městské části Praha 8, IDDS: g5ybpd2

9. Úřad městské části Praha 9, IDDS: nddbppc
10. Úřad městské části Praha 10, IDDS: irnb7wg
11. Úřad městské části Praha 14, IDDS: pmabtfa

Účastníci řízení podle § 85 odst. 2 písm. a) stavebního zákona (duplicitně nejsou uvedeni ti, jimž se doručuje jednotlivě; současně se jedná o výčet hlavních účastníků podle § 27 odst. 1 správního řádu):

12. ADL Systems s.r.o., Palachova 663/47, 40001 Ústí nad Labem
13. ADVENTIS s.r.o., Wichterlova 2372/8, 18200 Praha
14. Ahmad Jana, nar. 16.06.1986, Čerpadlová 1034/2, 19000 Praha
15. Air Bank a. s., Evropská 2690/17, 160 00 Praha
16. Andraščík Jan Ing., nar. 05.10.1987, Čerpadlová 1034/2a, Vysočany, 19000 Praha
17. auri fames s.r.o., Tupolevova 713, Letňany, 19900 Praha
18. Avagyan Inessa Ing., nar. 04.08.1994, Čerpadlová 1034/2a, 19000 Praha
19. BERSTEL spol. s r. o., Poděbradská 520/24, 19000 Praha
20. Bisová Olga MUDr., nar. 08.03.1958, Bělohorská 265/29, 16900 Praha
21. Bobková Věra, nar. 19.03.1947, Svídnická 513/6, 18100 Praha
22. Bouška Martin, nar. 31.05.1977, Táboritská 16/24, Žižkov, 13000 Praha
23. Božková Petra, nar. 17.01.1975, č. p. 216, 66448 Nebovidy
24. Breburda Vojtěch, nar. 22.07.1999, Kácova Lhota 30, 25601 Kozmice
25. Brodnevskii Aleksandr, nar. 14.10.1982, Čerpadlová 1034/2b, 19000 Praha
26. Burianová Martina, nar. 20.09.1985, Na řečišti 334, 73925 Sviadnov
27. Castaldo Alessandro Mgr., nar. 05.05.1986, Čerpadlová 1034/2a, 19000 Praha
28. Castaldo Vendula Mgr., nar. 09.07.1987, Čerpadlová 1034/2a, 19000 Praha
29. CETIN a. s., Českomoravská 2510/19, 19000 Praha
30. CONTO TAX s.r.o., Olšanská 2898/4g, 13000 Praha
31. Cvečková Veronika, nar. 11.07.1973, Vítkova 197/11, 18600 Praha
32. ČD - Telematika a. s., Perneroва 2819/2a, 13000 Praha
33. ČD Cargo, a. s., Jankovcova 1569/2c, 17000 Praha
34. Čermák Pavel, nar. 07.06.1961, č. p. 27, 50326 Osice
35. Černý Martin, nar. 15.03.1985, Konzumní 643/10, 19800 Praha
36. České dráhy, a. s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, 11000 Praha
37. České Radiokomunikace a. s., Skokanská 2117/1, 16900 Praha
38. České realitní centrum s.r.o., Kramperova 1007/3, 14200 Praha
39. Češka Stanislav, nar. 04.07.1963, Sadová 1672/32, 37316 Dobrá Voda u Českých Budějovic
40. ČR – Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, 13000 Praha
41. ČR – Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových, Rašínovo nábreží 390/42, 12800 Praha
42. Dadayan Anzhela, nar. 28.04.1956, Čerpadlová 1034/2, 19000 Praha
43. De Luna Gallardo Gustavo, nar. 04.06.1988, Čerpadlová 1034/2a, 19000 Praha
44. Diakov Sergii, nar. 15.02.1970, Kolbenova 803/28, 19000 Praha
45. Dimkoska Vineta, nar. 20.03.1965, Čerpadlová 1034/2a, 19000 Praha

46. Diviš Ondřej Ing., nar. 18.05.1993, Žitavská 490/41, 46001 Liberec
47. Doležal Jan Bc., nar. 12.02.1989, Čerpadlová 1034/2b, 19000 Praha
48. Dostál Aleš, nar. 09.04.1972, č.p. 199, 67905 Březina
49. Dostálová Ivana Mgr., nar. 18.07.1972, č.p. 199, 67905 Březina
50. Drážní domy Libeň s. r. o., Budějovická 615/47, 14000 Praha
51. Drda František, nar. 02.04.1954, Taškentská 1413/8, 10100 Praha
52. Drozd Martin, nar. 02.08.1988, Čerpadlová 1034/2, 19000 Praha
53. Dudek Michal, nar. 31.03.1988, V Jámě 1891/9, Děčín IV-Podmokly, 40502 Děčín
54. Durila Michal, nar. 05.01.1986, Řezáčova 601, 40317 Chabařovice
55. Dvořák Vilém, nar. 13.08.1967, Kolbenova 635/18, 19000 Praha
56. Dziak Miroslav, nar. 14.10.1986, Freyova 983/25, 19000 Praha
57. Erbenová Eva, nar. 11.10.1973, Sokolovská 38, 25087 Mochov
58. Euler Nikolaj, nar. 10.06.1974, Čerpadlová 1034/2b, 19000 Praha
59. Fuksa Pavel Ing., nar. 08.12.1973, Přístavní 1246/39, 17000 Praha
60. Fuksová Zuzana Ing. Ph.D., nar. 27.04.1979, Přístavní 1246/39, 17000 Praha
61. Garcia Alberto, nar. 21.09.1989, Dědinova 1983/6, 14800 Praha
62. Gerškovskaja Irina Vjačeslavovna, nar. 16.07.1988, Čerpadlová 1034/2b, 19000 Praha
63. Gharagozyan Henrik Ing., nar. 06.04.1991, Čerpadlová 1034/2a, 19000 Praha
64. Gimenez Viloria Lucía Corina, nar. 29.05.1985, Čerpadlová 1034/2a, 19000 Praha
65. GJW Praha spol. s r. o., Mezitraťová 137, 19821 Praha
66. Gök Alexandra, nar. 02.10.1990, Malešická 2855/2a, 13000 Praha
67. Grajciarová Nikoleta, nar. 22.06.1990, Novozámocká 65, 960 01 Zvolen, Slovenská republika
68. Gritsay Anastasia, nar. 16.09.1981, Jurkovičova 977/15, 14900 Praha
69. GTS Czech s. r. o., U Demartinky 2561/1a, 150 00 Praha
70. Gurgulovych Khrystyna, nar. 15.02.1995, Čerpadlová 1034/2, 19000 Praha
71. Ha Huyen Anh, nar. 19.04.1992, Čerpadlová 1034/2b, 19000 Praha
72. Hajda Roman Ing., nar. 08.09.1975, č.p. 171, 75607 Zděchov
73. Hakobyan Eva Ing., nar. 25.10.1983, Čerpadlová 1034/2, 19000 Praha
74. Halyn Tetiana, nar. 11.04.1982, Smikova 833/8, 19800 Praha
75. Hanauer Jáchym Ing., nar. 13.01.1970, Ke Stírce 617/26, 18200 Praha
76. Hanauer Lukáš, nar. 17.05.1971, Přemyšlenská 792/42, 18200 Praha
77. Hanauer Michal MUDr. MBA, nar. 07.07.1966, Přemyšlenská 792/42, 18200 Praha
78. Hanuš Daniel PhDr., Mgr. LL.M., MBA, nar. 19.06.1985, Vyhonkovec 1365, 73532 Rychvald
79. Hapala Marek Ing., nar. 11.01.1982, K Palečku 2665/50, 19300 Praha
80. Hapalová Ludmila Mgr., nar. 29.07.1983, K Palečku 2665/50, 19300 Praha
81. Harfa s. r. o., Rohanské nábřeží 671/15, 18600 Praha
82. Hartman Jan, nar. 13.11.1990, Hlavní 530/71, 14100 Praha
83. Helmich Miroslav, nar. 24.04.1986, Jedličkova 1989, 28922 Lysá nad Labem
84. Helmichová Kristýna, nar. 30.08.1996, Jedličkova 1989, 28922 Lysá nad Labem
85. Hetflajš Miroslav, nar. 24.11.1984, Čerpadlová 1034/2, 19000 Praha

86. Hirják Tibor Ing., nar. 20.08.1991, Čerpadlová 1034/2a, 19000 Praha
87. Hirjaková Alexandra, nar. 18.07.1983, Na Harfě 337/3, 19000 Praha
88. Hirjáková Veronika MUDr., nar. 14.09.1988, Čerpadlová 1034/2a, 19000 Praha
89. Holečková Martina, nar. 07.08.1992, Čerpadlová 1034/2b, 19000 Praha
90. Holub Mojmír, adresa neznámá (jiné věcné právo k pozemkům parc. č. 1828/1 a 1828/3 v k. ú. Hloubětín)
91. Hončl Aleš Mgr., nar. 06.08.1975, Pod Harfou 994/21, 19000 Praha
92. Hončl Josef, nar. 14.09.1944, Na Provaznici 2690/5, 15000 Praha
93. Hončlová Jana, nar. 18.04.1949, Na Provaznici 2690/5, 15000 Praha
94. Horký Lukáš Ing., nar. 30.05.1989, Strnadových 1009/9, 19000 Praha
95. Hrkalová Kristýna, nar. 09.07.1988, Čerpadlová 1034/2a, 19000 Praha
96. Hrubantová Jiřina, nar. 08.08.1949, Lublaňská 1015/13, 12000 Praha
97. Hrubešová Patricie, nar. 20.05.1998, Čerpadlová 1034/2, 19000 Praha
98. Hrudík Jiří Ing., nar. 21.02.1953, Na Vyhlídce 436, 54901 Nové Město nad Metují
99. Hrudíková Helena, nar. 30.09.1957, Na Vyhlídce 436, 54901 Nové Město nad Metují
100. Hruška Michal, nar. 21.07.1990, Čerpadlová 1034/2, 19000 Praha
101. Hurbanová Madina, nar. 19.12.1990, Cínová 148/34, 36001 Březová
102. Husain Hadi Ing., nar. 28.01.1987, Čerpadlová 1034/2, 19000 Praha
103. Chalupecký Robert, nar. 17.03.1997, Kunešova 2645/2, 13000 Praha
104. Chamilla Ondřej, nar. 14.02.1991, Hrnčířská 2488, 75661 Rožnov pod Radhoštěm
105. Charčenko Vadim, nar. 04.08.1987, Čerpadlová 1034/2b, 19000 Praha
106. Chekirov Kajrat Bc., nar. 24.04.1994, Čerpadlová 1034/2b, 19000 Praha 940424
107. Chen Hao, nar. 28.09.1983, Makedonská 626/6, 19000 Praha
108. Chikov Pavel, nar. 19.05.1978, Čerpadlová 1034/2b, 19000 Praha
109. Chorny Roman, nar. 18.06.1992, Novovysočanská 2509/3d, 19000 Praha
110. INDENEX INVESTMENT s. r. o., Mandloňová 1175/16, 190 00 Praha
111. IXE s.r.o., Rohanské nábřeží 657/7, Karlín, 18600 Praha
112. Jabassov Armat, nar. 12.04.1989, Čerpadlová 1034/2b, 19000 Praha
113. Jakubec Ferdinand, nar. 29.12.1951, Na Bělidlech 229/14, 28802 Nymburk
114. Jandura Peter Ing., nar. 11.06.1985, Čerpadlová 1034/2, 19000 Praha
115. Janíček Jakub, nar. 30.03.1994, Čerpadlová 1034/2b, 19000 Praha
116. Janíčková Simona Mgr., nar. 28.05.1986, Čerpadlová 1034/2, 19000 Praha
117. Jehličková Lucie, nar. 18.11.1970, Čerpadlová 1034/2b, 19000 Praha
118. Jelínek Roman, nar. 22.09.1991, Slovenská 788, Chrudim IV, 53705 Chrudim
119. Jeřábková Jana MUDr., nar. 10.09.1990, Na Rokytce 1031/26, 18000 Praha
120. Jílek Ondřej Mgr., nar. 01.12.1972, K odpočinku 3099/26, 19300 Praha
121. Jílková Pavlína Mgr., nar. 05.05.1975, K odpočinku 3099/26, 19300 Praha
122. Jusupova Oksana, nar. 20.03.1989, Hradešínská 2389/49, 10100 Praha
123. Kadela Ján, nar. 20.09.1983, Martiniaka 817, 02314 Skalité, Slovenská republika
124. Kapoun Jiří, nar. 05.05.1996, Ke kapslovně 2855/7, 13000 Praha
125. Keenspire Investments s. r. o., Olivova 2096/4, 11000 Praha

126. Khrunova Irina, nar. 25.12.1975, Čerpadlová 1034/2b, 19000 Praha
127. Kilcullen-Nichols Justin-Charles, nar. 03.05.1983, Čerpadlová 1034/2, 19000 Praha
128. Kmeť Miroslav, nar. 20.06.1986, Čerpadlová 1034/2, 19000 Praha
129. Kobesová Ivanna Volodymyrivna, nar. 25.01.1977, Čerpadlová 1034/2a, 19000 Praha
130. Kolář David Ing., nar. 11.04.1973, K Lůžku 798, Dolní Jirčany, 25244 Psáry
131. Kolářová Daniela, nar. 11.09.1972, K Lůžku 798, Dolní Jirčany, 25244 Psáry
132. Kolašín Lucia, nar. 28.02.1991, Čerpadlová 1034/2b, 19000 Praha
133. Kolašín Martin, nar. 28.10.1988, Čerpadlová 1034/2b, 19000 Praha
134. Kolba Robert, nar. 24.11.1977, Čerpadlová 1034/2a, 19000 Praha
135. Komerční banka, a. s., Na Příkopě 33 čp. 969, 11407 Praha
136. Končalová Kateřina, nar. 30.01.1991, Lýskova 2072/55, 15500 Praha
137. KONVA - ENGINEERING s.r.o., Sinkulova 79/31, 14700 Praha
138. Konyaev Timofey, nar. 14.09.1978, Sadová 130, 26716 Vysoký Újezd
139. Kopecký David, nar. 03.12.1977, Odlehlá 322/65, 19000 Praha
140. Korekov Denis, nar. 06.06.1995, Čerpadlová 1034/2b, 19000 Praha
141. Koubek Václav Ing., nar. 25.01.1959, S. K. Neumanna 2007/4, 18200 Praha
142. Koubková Marie Ing. CSc., nar. 13.09.1956, S. K. Neumanna 2007/4, 18200 Praha
143. Koudelka Milan Ing., nar. 25.08.1956, Husníkova 2084/16, 15800 Praha
144. Koutsouvelis Symeon, nar. 23.07.1972, Voskovcova 1130/34, 15200 Praha
145. Kozlerová Alena, nar. 19.09.1983, Mimoňská 632/21, 19000 Praha
146. Krenarová Kateřina Mgr., nar. 11.04.1975, Pravá 1117/1, 14700 Praha
147. Kricner s.r.o., Nedvědovo náměstí 283/4, 14700 Praha
148. Kroutil Václav, nar. 26.04.1943, Maršovská 890, 19000 Praha
149. Kříž Jan Ing., nar. 26.03.1974, Ondráčkova 2901/243a, Líšeň, 62800 Brno
150. Kučová Čechová Lucie Mgr., nar. 02.03.1965, Záhřebská 363/48, 12000 Praha
151. Kukačková Petra Ing., nar. 29.04.1977, Panuškova 1301/4, 14000 Praha
152. Kumhera Martin, nar. 21.06.1998, Čerpadlová 1034/2, 19000 Praha
153. Kumherová Veronika, nar. 24.04.1993, Čerpadlová 1034/2, 19000 Praha
154. Kuna Milan, nar. 25.01.1989, Čerpadlová 1034/2b, 19000 Praha
155. Lantová Lena Ing., nar. 12.05.1985, Čerpadlová 1034/2, 19000 Praha
156. Lavrent'jeva Oxana, nar. 05.04.1983, Na Veselí 1671/30, 14000 Praha
157. Lazarová Lenka, nar. 31.10.1974, Za mosty č. ev. 175, 19000 Praha
158. Lecká Adela Ing., nar. 01.12.1982, Študentská 2046/39, 069 01 Snina, Slovenská republika
159. Lexa Dominik, nar. 13.06.1993, Granitova 1115/8, 19800 Praha
160. Liebich Jan Ing., nar. 13.11.1993, Javornická 1651, 51601 Rychnov nad Kněžnou
161. Lisunov Ilia, nar. 21.08.1986, Zvěřinova 3413/12, 13000 Praha
162. Lofaj Dušan, nar. 16.02.1977, Podbiel 50, 027 42 Podbiel, Slovenská republika
163. LORDANO a. s., Vrchlabská 9/12, 19700 Praha
164. Louda David Ing., nar. 23.07.1990, Čerpadlová 1034/2b, 19000 Praha
165. LUDOM NÁBYTEK s.r.o., Křížkovského 843/5, 77900 Olomouc

166. Mačura Viktor, nar. 09.02.1995, Čerpadlová 1034/2a, 19000 Praha
167. Mačurová Markéta, nar. 24.04.1995, Čerpadlová 1034/2a, 19000 Praha
168. Mammadli Sardar, nar. 07.02.1992, Čerpadlová 1034/2b, 19000 Praha
169. Mandová Kamila, nar. 21.01.1998, Oty Pavla 448, 35301 Velká Hleďsebe
170. Marešová Martina, nar. 30.11.1977, Slovanské údolí 414/7, 46014 Liberec
171. Medvid Tetiana, nar. 01.01.1971, Čerpadlová 1034/2b, 19000 Praha
172. Melounek Rudolf, nar. 09.11.1986, Na Harfě 337/3, 19000 Praha
173. Metelka František Bc., nar. 24.03.1966, Javorová 829, 34815 Planá
174. Metelková Petra Mgr., nar. 13.04.1970, Javorová 829, 34815 Planá
175. Mičková Kateřina, nar. 23.09.1981, M. J. Lermontova 855/19, 16000 Praha
176. Michalovová Jana, nar. 03.03.1993, Nižný Hrabovec 437, 09421 Nižný Hrabovec, Slovenská republika
177. MISURI s.r.o., náměstí Bratří Jandusů 1621/6, 10400 Praha
178. Müller Petr, nar. 22.11.1963, Jívová č. ev. 176, 19000 Praha
179. Mutu Cătălin-Gabriel, nar. 09.08.1980, Čerpadlová 1034/2, 19000 Praha
180. Mutu Raluca-Eugenia, nar. 27.05.1984, Čerpadlová 1034/2, 19000 Praha
181. Nadační fond PRONOT, Pod Plískavou 371/4, 10200 Praha
182. NATURDENT - ORTODONCIE s.r.o., Jabloňová 348, 25073 Radonice
183. Nečas Jakub, nar. 15.02.1987, Čerpadlová 1034/2, 19000 Praha
184. Nečasová Jana, nar. 20.11.1988, K Olympiku 568/12, 18600 Praha
185. Nešpor Tomáš, nar. 01.12.1991, Třeбенická 1288/12, 18200 Praha
186. Nešporová Věra, nar. 11.10.1995, Třeбенická 1288/12, 18200 Praha
187. NET4GAS, s. r. o., Na Hřebenech II 1718/8, 14021 Praha
188. Neubauer Jiří, nar. 29.11.1973, Strnadových 1006/3, 19000 Praha
189. Neuman Ondřej Ing., nar. 03.06.1984, č.p. 858, 75651 Zašová
190. Neumanová Nikola Mgr., nar. 01.07.1987, č.p. 858, 75651 Zašová
191. Nguyen Phuong Thao, nar. 12.06.1986, Čerpadlová 1034/2a, 19000 Praha
192. Nguyen Trung Thanh, nar. 27.12.1983, Čerpadlová 1034/2a, 19000 Praha
193. Nguyenová Tra My, nar. 21.09.1991, Čerpadlová 1034/2b, 19000 Praha
194. Nikolaeva Vasilisa, nar. 02.06.1986, Čerpadlová 1034/2b, 19000 Praha
195. Novák Stanislav, nar. 02.04.1979, č.p. 6, 34901 Zhoř
196. OPTILINE a. s., Mlýnská 22/4, 16000 Praha
197. Pajková Barbora Bc., nar. 21.03.1974, Pod Harfou 994/21, 19000 Praha
198. Paškov Ilja Vladimirovič Ing., nar. 02.08.1984, Čerpadlová 1034/2, 19000 Praha
199. Patzelt Matěj MUDr. Ph.D., nar. 22.03.1990, Trmická 843/7, 19000 Praha
200. PAVLU s. r. o., Podle trati 660/3, 10800 Praha
201. Perutka David, nar. 28.04.1990, Jižní 3772/3, 69501 Hodonín
202. Petr Vladimír Mgr., nar. 23.01.1975, Hrdlívská 544, 27305 Smečno
203. Petrásek Stanislav Ing., nar. 04.01.1985, Čenovice 3, 28522 Čestín
204. Píbr Zdeněk, nar. 24.04.1983, Litoměřická 839/15, 19000 Praha
205. Píbrová Martina, nar. 04.06.1982, Litoměřická 839/15, 19000 Praha

206. PISU REAL s.r.o., V lipkách 797/23, 15400 Praha
207. PISU, s.r.o., Strojírenská 260/14, 15521 Praha
208. PODA a. s., 28. října 1168/102, 70200 Ostrava
209. Pokorná Barbora MgA., nar. 10.12.1989, K otočce 1167/25, 14300 Praha
210. Porada Angelika, nar. 15.05.1975, Za Humny 847, 25064 Hovorčovice
211. Porada Dmytro, nar. 08.11.1972, Za Humny 847, 25064 Hovorčovice
212. Pospíšil Adam Bc., nar. 11.04.1991, Růžová 972/1, 11000 Praha
213. Pospíšil Radek, nar. 14.02.1990, Čerpadlová 1034/2a, 19000 Praha
214. Pospíšilová Monika, nar. 09.10.1977, Plynární 1032/29, 17000 Praha
215. Pražská energetika, a. s., Na hroudě 1492/4, 100 00 Praha
216. Pražská plynárenská Distribuce, a. s., U plynárny 500/44, 140 00 Praha
217. Pražská teplárenská a. s., Radlická 364/152, 158 00 Praha
218. Pražská vodohospodářská společnost a.s., Evropská 866/67, 160 00 Praha
219. PREdistribuce, a. s., Svornosti 3199/19a, 15000 Praha
220. Probst Jiří, nar. 25.12.1958, Lužická 1646/6, 12000 Praha
221. Procházková Tereza, nar. 15.10.1987, Vašátkova 1013/14, 19800 Praha
222. Prokeš Michal DiS., nar. 11.07.1974, Pod Harfou 938/60, 19000 Praha
223. Prokopec Svatomír, nar. 15.11.1975, U krbu 1434/13, 10000 Praha
224. Průdková Aneta, nar. 04.03.1996, č.p. 53, 39601 Sedlice
225. Prudnikova Yuliya, nar. 14.01.1994, Čerpadlová 1034/2b, 19000 Praha
226. Quantcom, a. s., Křížíkova 237/36a, 18600 Praha
227. Raiffeisenbank a. s., Hvězdova 1716/2b, 14078 Praha
228. Renc Lukáš, nar. 16.04.1996, Žerotínova 1489/41, 13000 Praha
229. RIMIS s.r.o., Svatošových 1018/13, 19000 Praha
230. ROSIMA s.r.o., Zborovská 620/47, 15000 Praha
231. Rubeš Radek Mgr., nar. 29.07.1971, Balbínova 206/16, 12000 Praha
232. Rubešová Jana Mgr., nar. 30.06.1974, Balbínova 206/16, 12000 Praha
233. Růt Václav, nar. 24.08.1990, Čerpadlová 1034/2a, 19000 Praha
234. Růzha Jan, nar. 14.09.1989, Václavická 366/12, 19300 Praha
235. Růzha Jan, nar. 19.11.1957, Václavická 366/12, 19300 Praha
236. Růzhová Kristýna, nar. 12.06.1994, Václavická 366/12, 19300 Praha
237. Růzhová Marcela MUDr., nar. 11.10.1955, Čelákovická 181, 19800 Praha
238. Rybářová Gabriela, nar. 27.04.1994, Čerpadlová 1034/2, 19000 Praha
239. Řeřicha Václav, nar. 21.01.1983, Čerpadlová 1034/2, 19000 Praha
240. Řeřichová Andrea, nar. 12.02.1988, Čerpadlová 1034/2, 19000 Praha
241. Římskokatolická farnost u kostela sv. Bartoloměje Praha - Kyje, Prelátská 12, 19800 Praha
242. Sacher Tomáš Ing., nar. 11.03.1980, U trati 276, Loučky, 35735 Nové Sedlo
243. Salák Jaromír Ing., nar. 03.01.1990, Cornovova 1007/49, 61800 Brno
244. Salamatin Olexiy, nar. 01.01.1979, Shenkin 14/29, 7528201 Rishon Le Zion, Stát Izrael
245. Salamatina Tetyana, nar. 04.06.1979, Shenkin 14/29, 7528201 Rishon Le Zion, Stát Izrael

246. Savčenko Sergej, nar. 26.12.1950, Vodňanská 1530, 19800 Praha
247. SEDUCA-CZE s.r.o., Čerpadlová 1034/2b, 19000 Praha
248. SILVERLAND s.r.o., Čerpadlová 1034/2b, 19000 Praha
249. SITE-CONF, s.r.o., Družstevní 350, 25081 Nehvizdy
250. SITEL, spol. s r. o., Baarova 957/15, 14000 Praha
251. Slaná Jaroslava Mgr., nar. 04.05.1958, č.p. 140, 59251 Dolní Rožínka
252. Slaný Petr Mgr., nar. 18.07.1985, č.p. 40, 59211 Vepřová
253. Slezáček Štěpán MUDr., nar. 01.08.1978, Novákových 59/4, 18000 Praha
254. Slezáčková Hana Mgr., nar. 12.12.1982, Novákových 59/4, 18000 Praha
255. Smolková Anna, nar. 06.05.1989, Čerpadlová 1034/2, 19000 Praha
256. Sommer Jan, nar. 20.03.1973, Sedmikrásková 737/10, 10300 Praha
257. Stehno Ondřej MUDr., nar. 30.08.1991, Hlaváčova 1164/2, 18200 Praha
258. Stehnová Tereza, nar. 19.05.1990, Hlaváčova 1164/2, 18200 Praha
259. Stejskalová Tereza, nar. 11.02.1994, Čerpadlová 1034/2a, 19000 Praha
260. Steklá Šárka Ing., nar. 18.01.1993, Čerpadlová 1034/2a, 19000 Praha
261. Suchánek Ondřej Mgr., nar. 13.10.1977, Sousedíkova 970/3, 19000 Praha
262. Surmajová Melinda Mgr. Dis., nar. 12.12.1991, Křížová 118, 35601 Sokolov
263. Svoboda kuchyně s.r.o., Kytlická 779/19, 19000 Praha
264. Svoboda Lukáš Ing., nar. 18.06.1982, Budějovická 615/47, 14000 Praha
265. Svoboda Rostislav, nar. 01.02.1946, Na Farkáně III 210/25, 15000 Praha
266. Svoboda Tomáš, nar. 03.03.1961, K Nemocnici 92, 25162 Tehovec
267. Ščecínová Katarína Ing., nar. 11.05.1985, Jenečská 453/37, 16100 Praha
268. Šicner Dalibor Ing., nar. 12.02.1990, Břetislavova 1206/8, 50002 Hradec Králové
269. Šmíd Miroslav, nar. 06.01.1977, Choceradská 6, 25162 Svojetice
270. Šmídová Michala, nar. 13.05.1979, Choceradská 6, 25162 Svojetice
271. Špiláček Michal JUDr., nar. 17.06.1980, Mandloňová 1175/16, 19000 Praha
272. Šrůtek Pavel Bc., nar. 31.12.1972, Lomená 576, 25064 Měšice
273. Šrůtek Vladimír Ing., nar. 09.05.1944, Smetanova 598/15, 75701 Valašské Meziříčí
274. Šrůtková Marcela, nar. 04.03.1977, Lomená 576, 25064 Měšice
275. Štěpánek Jan, nar. 18.01.1947, Před mosty č. ev. 18, 19000 Praha
276. Štěpánek Martin, nar. 02.06.1979, Před mosty č. ev. 18, 19000 Praha
277. Štěpánková Jana, nar. 13.04.1952, Před mosty č. ev. 18, 19000 Praha
278. Štich Petr, nar. 02.07.1978, Hořanská 1511/5, 13000 Praha
279. Štichová Lucie, nar. 25.07.1977, Mezibranská 577/19, 11000 Praha
280. Štiková Jitka, nar. 03.07.1990, Čerpadlová 1034/2b, 19000 Praha
281. Švejda Karel Ing. MBA, nar. 23.11.1980, Černokostelecká 2798/58, 10000 Praha
282. Švejdová Pavla, nar. 15.07.1980, Černokostelecká 2798/58, 10000 Praha
283. Telco Pro Services, a. s., Duhová 1531/3, 14000 Praha
284. Telia Carrier Czech Republic a. s., K Červenému dvoru 3269/25a, 13000 Praha
285. Tesař Štěpán Ing., nar. 24.07.1981, Korunní 1963/119, 13000 Praha

286. T-Mobile Czech Republic a. s., Tomíčková 2144/1, 14800 Praha
287. Tokareva Xenia, nar. 22.07.1980, Vodňanského 2340, 25301 Hostivice
288. Tomšů Jana, nar. 23.09.1952, Foltýnova 1002/9, 63500 Brno
289. Tomšů Josef Ing., nar. 27.03.1959, Foltýnova 1002/9, 63500 Brno
290. TOMTEC s.r.o., Výškovická 2549/102, 70030 Ostrava
291. Tran Thanh Ngoc, nar. 21.02.1990, Čerpadlová 1034/2b, 19000 Praha
292. Tříška Jan Mgr., nar. 23.05.1986, Na Výšině 497, 40331 Ústí nad Labem
293. Tříšková Tatiana DiS., nar. 30.01.1990, Krátká 2464/4, 10000 Praha
294. TTC TELEPORT, s. r. o., Tiskařská 257/10, 10800 Praha
295. Türk Telekom International CZ s. r. o., Mistrovská 597/29, 10800 Praha
296. Vaňková Petra, nar. 12.07.1983, Čerpadlová 1034/2b, 19000 Praha
297. Váňová Jana, nar. 23.07.1970, K Viaduktu 543, 25070 Odolena Voda
298. Varhánek Tomáš Mgr., nar. 31.03.1983, Čerpadlová 1034/2, 19000 Praha
299. Vašek Václav, nar. 23.12.1957, Čechova 1177/66, 69002 Břeclav
300. Vašíčková Pavla, nar. 14.04.1981, Rotalova 1017/105, 61400 Brno
301. Vávra Jan Ing., nar. 10.04.1970, Vráteňská 393/3, 19600 Praha
302. Vedenin Alexey, nar. 07.03.1977, Vodňanského 2340, 25301 Hostivice
303. Vegacom a. s., Novodvorská 1010/14, 14200 Praha
304. Veigler Jan, nar. 26.01.1985, č.p. 33, 78901 Hoštejn
305. Vejvodová Tereza, nar. 15.07.1992, Čerpadlová 1034/2, 19000 Praha
306. Velíšek Robert Ing., nar. 18.09.1979, U Elektry 1158/6, 19800 Praha
307. Verson Uni s.r.o., Vratislavova 4/27, 12800 Praha
308. VESTO spol. s r. o., Zahumení 139, 74283 Olbramice
309. Viták Petr RNDr., nar. 01.03.1959, Čerpadlová 1034/2b, 19000 Praha
310. Vitáková Dana RNDr., nar. 24.03.1959, Čerpadlová 1034/2b, 19000 Praha
311. Vittinger Aleš, nar. 12.04.1986, Čerpadlová 1034/2, 19000 Praha
312. Vittinger Zuzana, nar. 26.02.1990, Čerpadlová 1034/2, 19000 Praha
313. Vodafone Czech Republic a. s., náměstí Junkových 2808/2, 15500 Praha
314. Vondráček Jan Mgr., nar. 06.06.1975, Čerpadlová 1034/2, 19000 Praha
315. Vondrák Jiří Ing., nar. 20.12.1981, Čerpadlová 1034/2, 19000 Praha
316. Vondrášková Nataša, nar. 03.08.1976, V třešňovce 224/8, 19000 Praha
317. Vorobeva Olga, nar. 12.09.1992, Čerpadlová 1034/2b, 19000 Praha
318. Voronina Tatiana, nar. 14.08.1989, Zvěřinova 3413/12, 13000 Praha
319. Vrabcová Lucie Ing., nar. 22.01.1975, Vlašská 211/44, 11800 Praha
320. Vrabec Jiří Bc., nar. 07.02.1971, J. V. Sládka 139, Čejetický, 29301 Mladá Boleslav
321. Vyshlova Ludmila, nar. 24.10.1976, Sadová 130, 26716 Vysoký Újezd
322. Waloszek Jan, nar. 25.01.1989, Nedvězí 24, 47201 Dubá
323. WAMOHA s.r.o., Nedvědovo náměstí 283/4, 14700 Praha
324. Wunsch Marek Ing., nar. 04.04.1980, Pod Harfou 933/64, 19000 Praha
325. Wünschová Jana Ing., nar. 26.02.1981, Za mosty 1103/66, 19000 Praha

326. Yu Qinglin, nar. 08.01.1987, Makedonská 626/6, 19000 Praha
 327. Záborský Robin, nar. 21.12.1994, Pečárková 176/6, 10400 Praha
 328. Záhejský Vladimír, nar. 30.12.1962, N. A. Někrasova 642/7, 16000 Praha
 329. Zahrádka Martin, nar. 02.11.1986, Nejdecká 177, 36236 Pernink
 330. Zahradník Tomáš, nar. 05.12.1978, Čerpadlová 1034/2, 19000 Praha
 331. Zahradníková Lucie, nar. 02.12.1983, Čerpadlová 1034/2, 19000 Praha
 332. Zlaté služby, s.r.o., Na strži 1683/40, 14000 Praha
 333. Zmatlíková Eva, nar. 12.09.1959, č.p. 264, 54221 Pec pod Sněžkou
 334. Žídek Ondřej Ing., nar. 31.01.1983, Jaroslava Seiferta 399, 25065 Líbeznice
 335. Žižňavská Lucie, nar. 01.04.1991, Devonská 999/1, 15200 Praha

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

336. v katastrálním území **Hloubětín**

parc. č.: 1710/1, 1711/1, 1711/2, 1711/3, 1715/11, 1715/12 (č. p. 886), 1715/13, 1715/14, 1715/15, 1715/16, 1715/2, 1715/5, 1717/1, 1717/5, 1717/6, 1717/8, 1717/9, 1752/9 (č. p. 1069), 1767, 1768/12, 1773/1, 1773/4, 1807, 1808, 1809, 1810/1, 1810/2, 1811/1, 1813, 1814, 1817, 1819, 1822/1, 1822/2, 1822/3, 1822/4, 1822/5 (č. p. 1142), 1822/6, 1823 (č. ev. 207), 1826/3, 1826/7, 1826/8, 1827/3, 1828/4, 1830, 1831 (č. ev. 209), 1832, 1835/1, 2250 (č. p. 1077), 2283/3, 2283/6, 2283/8, 2304/1, 2306/1, 2307/2, 2309/1, 2312/1, 2312/2, 2314/1, 2314/3, 2315 (č. p. 229), 2317, 2318, 2323/1, 2323/2, 2324 (č. p. 864), 2326 (č. ev. 171), 2328/3 (č. p. 1089), 2331, 2335, 2336/1, 2336/2, 2337 (č. ev. 169), 2339 (č. ev. 168), 2341 (č. p. 209), 2377, 2381 (č. p. 1132), 2382/1, 2382/2, 2383/1, 2383/2 (č. p. 1043), 2384, 2387 (č. p. 837), 2388, 2389 (č. ev. 182), 2390 (č. p. 1136), 2393/4 (č. p. 2393/4), 2395/1, 2395/2, 2395/5 (č. p. 1165), 2397/1, 2397/2, 2401, 2403/1, 2403/2, 2403/7, 2409, 2411, 2412/1 (č. p. 851), 2413, 2414 (č. p. 1045), 2415/1, 2417, 2422/1, 2422/2, 2422/6 (č. p. 1102), 2425 (č. ev. 103), 2427/1, 2429, 2430, 2504/1, 2504/5, 2519, 2521, 2522/3, 2522/4, 2522/5, 2523/10, 2523/11, 2523/12, 2523/14, 2523/18, 2523/5, 2523/6, 2523/7, 2523/8, 2523/9, 2528/11, 2528/3, 2534/12, 2534/13, 2534/5, 2534/9, 2536/1, 2536/4, 2600, 2620, 2625/2, 2630, 2733/3, 1715/10, 1774/28 (č. p. 1063), 1774/29 (č. p. 1064), 1774/30 (č. p. 1065), 1774/31 (č. p. 1066), 1774/32 (č. p. 1067), 2322 (č. ev. 176), 2304/2 (č. p. 880), 2306/2 (č. p. 1109), 2307/1 (č. p. 1084), 2334 (č. ev. 204), 2360 (č. ev. 191), 2374/3 (č. p. 1052), 2372/3 (č. p. 944), 2362 (č. ev. 193), 2358 (č. ev. 192), 2356 (č. p. 1120), 2354 (č. p. 791), 2352 (č. ev. 200), 2332 (č. ev. 202), 2350 (č. ev. 201), 2348 (č. ev. 196), 2346/1 (č. ev. 997), 2343 (č. ev. 198), 2344 (č. p. 892), 2410 (č. p. 784), 2110/23 (č. p. 1083), 2404 (č. ev. 186), 2422/8 (č. p. 805), 2422/9 (č. p. 806), 2428 (č. ev. 104), 2423 (č. ev. 11), 2424/2 (č. p. 661), 2364/2 (č. p. 828), 2399/6 (č. p. 1062), 2369 (č. p. 897), 2367/1 (č. p. 284), 2110/18 (č. p. 208), 2110/16 (č. p. 53), 2110/19 (č. p. 106), 2431/14 (č. p. 854), 2431/11 (č. p. 825), 2431/10 (č. p. 816), 2432/22 (č. p. 1091), 2432/16 (č. p. 1095)

337. v katastrálním území **Hrdlořezy**

parc. č.: 10/1, 235/11, 236, 240, 253/2, 235/12, 254/7, 255, 257/4, 262/2, 269/5, 269/6, 269/7, 271/28, 271/33, 271/35, 273/10, 273/5 (č. ev. 38), 273/7, 274/1, 274/13, 280, 273/6 (č. ev. 20), 219 (č. p. 339), 250/6 (č. p. 361), 259/3 (č. p. 417), 259/4 (č. p. 418), 237/2, 237/3, 271/34, 271/27, 271/30 (č. ev. 37), 271/32, 271/21, 271/20, 271/17, 271/18, 271/17, 271/19, 271/15, 271/26, 357/1, 357/4, 357/6, 357/7, 357/9, 359/2, 359/3, 359/4, 360/10, 360/11, 360/12, 360/13, 360/3, 360/4, 360/5, 360/9, 362, 363, 364, 366/1, 367, 271/11, 271/2, 271/10, 271/8, 271/23, 271/22, 271/3, 271/26, 271/4, 271/25, 250/7, 250/5, 251 (č. p. 355), 253/2 (č. p. 189), 254/6 (č. p. 368), 254/4 (č. p. 203), 257/3 (č. p. 187), 258/3 (č. p. 206), 258/4 (č. p. 207), 235/10 (č. p. 371), 225 (č. p. 344), 249/4 (č. p. 360), 238 (č. p. 350), 240 (č. p. 351), 242 (č. p. 352), 243/3, 244 (č. p. 353), 246/1 (č. p. 354), 249/3 (č. p. 101), 227 (č. p. 345), 229 (č. p. 346), 231 (č. p. 347), 233 (č. p. 348), 235/8 (č. p. 201), 235/9 (č. p. 202), 391, 394, 397, 400, 402/3, 403, 404 (č. ev. 18), 405, 408, 416, 418, 422/1, 425, 428, 429, 430, 2000/1, 432/1, 432/2, 432/4, 433/1, 436/1, 436/2, 436/4, 436/6, 436/9, 440/1, 442, 443/2, 444, 446/2, 458, 460, 471, 473, 478/1, 478/2, 481, 482, 484, 485/2, 492/10, 492/7,

492/8, 493/1, 499, 500/18, 500/2, 500/22, 527/4, 527/19, 531/1, 531/4, 531/6, 536/1, 536/2, 539, 551/2, 443/1 (č. p. 220), 445/1 (č. p. 364), 447 (č. p. 330), 449/1 (č. p. 329), 451 (č. p. 268), 454 (č. p. 168), 456 (č. p. 254), 432/3 (č. p. 324), 432/4 (č. p. 388), 433/2 (č. p. 325), 436/7 (č. p. 195), 436/10 (č. p. 376), 436/3 (č. ev. 35), 436/8 (č. p. 374), 407 (č. p. 395), 402/4 (č. p. 401), 415 (č. ev.) 16), 417 (č. ev. 15), 421 (č. ev. 33), 424 (č. ev. 14), 427 (č. p. 251), 412 (č. p. 383), 409 (č. p. 205), 395 (č. ev. 11), 398 (č. p. 402), 365 (č. ev. 2), 368, 371 (č. p. 403), 374 (č. ev. 4), 377 (č. ev. 5), 380 (č. p. 375), 383 (č. p. 382), 386 (č. p. 416), 392 (č. p. 198), 389 (č. p. 373)

338. v katastrálním území **Malešice**

parc. č.: 10/7, 76 (č. p. 40), 639/1, 639/2, 644/1, 646, 651/1, 651/2, 651/3, 651/5 (č. ev. 43), 651/6, 651/7, 653/1, 653/5, 653/22, 655/1, 656/1, 657/1, 657/2, 657/3, 657/4, 657/5, 659, 660/1, 660/2, 660/3, 662/1, 662/3, 662/4, 662/5, 662/7, 663/90, 663/99, 793/40, 793/41, 793/42, 793/94, 793/97, 795/1, 796/1, 797/1, 798, 799/1, 799/2, 800/1, 801/1, 803/1, 803/2, 803/16, 803/17, 803/25, 803/26, 803/93, 803/94, 803/95, 803/96, 925/1, 925/2, 928/2, 932/1, 951/2, 951/3, 952/1, 952/2, 954/2, 954/3, 954/6, 954/7, 954/8, 954/9, 954/14, 954/18, 955/4, 955/13, 955/14, 653/3 (č. p. 678), 653/4 (č. p. 677), 64/6 (č. p. 667), 64/7 (č. p. 668), 65/3 (č. p. 669), 76 (č. p. 40), 74 (č. p. 133), 71, 70 (č. p. 65), 69 (č. p. 32), 68 (č. p. 154), 67 (č. p. 34), 66 (č. p. 48), 81/3 (č. p. 682), 80/2, 82 (č. p. 110), 85/2, 84 (č. p. 119), 86 (č. p. 120), 88 (č. p. 121), 94 (č. p. 251), 92 (č. p. 74), 90 (č. p. 60), 78 (č. p. 77), 118 (č. p. 146), 146 (č. p. 135), 148

339. v katastrálním území **Vysočany**

parc. č.: 560, 561/1, 561/2, 568/2, 568/3, 568/4, 568/5, 569/1, 569/2, 814/1, 815/2, 817, 850/1, 850/2, 855/3, 855/4, 855/5, 855/7, 856/2, 856/3, 857, 858 (č. p. 302), 859, 886/2, 887/1, 887/2, 888/1, 888/8, 891/4 (č. p. 1034), 891/5, 891/6, 898/1 (č. p. 520), 900/5, 901/1, 901/5, 904/1, 904/2, 905 (č. p. 1016), 911/12, 911/24, 912/1, 913, 917/1, 917/2, 918, 921/2, 927/1, 927/9 (č. p. 1011), 927/11, 1853/1, 1869/2, 1998, 1999, 2000/2, 2001, 2005/1, 2005/3, 2005/4, 2005/6, 2006/5, 2007/1, 2116/10, 2116/11, 2116/3, 2116/33, 2116/4, 2116/5, 2116/6, 2116/8 (č. p. 863), 2116/9, 2119, 2141/4, 2141/5, 2141/6, 2141/7, 2142, 2143/1, 2148/2, 2149

Účastník řízení – dotčená veřejnost podle § 3 písm. i) bodu 2. zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí)

340. Hrdlořežská zvonička, spolek, Pod hloubětínskou zastávkou 188/24, 19000 Praha

Jednotlivě dotčeným orgánům a dalším správním orgánům:

341. Ministerstvo životního prostředí, IDDS: 9gsaax4

- odbor výroku státní správy I
- ministr (sekretariát rozkladové komise)

342. Ministerstvo zdravotnictví, odbor ochrany veřejného zdraví, IDDS: pv8aaxd

343. Ministerstvo pro místní rozvoj, odbor územního plánování, IDDS: 26iaava

344. Ministerstvo obrany, IDDS: hjyaaavk

345. Hasičský záchranný sbor hlavního města Prahy, IDDS: jm9aa6j

346. Hygienická stanice hlavního města Prahy, IDDS: zpqai2i

347. Dopravní a energetický stavební úřad, odbor staveb drah, IDDS: 7mnrruu

348. Drážní úřad, IDDS: 5mjaatd

349. Policie České republiky, Krajské ředitelství policie hl. m Prahy, IDDS: rkiai5y

350. Magistrát hlavního města Prahy, IDDS: 48ia97h

- odbor bezpečnosti
- odbor ochrany prostředí
- odbor památkové péče

- odbor pozemních komunikací a drah
 - odbor územního rozvoje
351. Úřad městské části Praha 10, IDDS: irnb7wg
- odbor životního prostředí a územního rozvoje
 - odbor dopravy
 - odbor stavební
352. Úřad městské části Praha 14, IDDS: pmabtfa
- odbor životního prostředí
353. Úřad městské části Praha 8, IDDS: g5ybpd2
- odbor dopravy
 - odbor životního prostředí
 - odbor územního rozvoje a výstavby
354. Úřad městské části Praha 9, IDDS: nddbppc
- odbor dopravy
 - odbor životního prostředí
 - odbor výstavby a územního rozvoje

Dále obdrží:

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