

Informativní seznam vyjádření přijatých k veřejnému projednání změny ÚP SÚ HMP

Z 3403/00

Místa:

Praha 6, k.ú. Dejvice, k.ú. Střešovice, k.ú. Veleslavín, k.ú. Vokovice

Předmět:

Modernizace trati Praha-Výstaviště - Praha-Veleslavín

Z:

izolační zeleň /IZ/, tratě a zařízení železniční dopravy, nákladní terminály /DZ/, tratě a zařízení železniční dopravy, nákladní terminály /DZ/ ostatní dopravně významné komunikace /S4/ , zahradnictví /PZA/, zahradnictví /PZA/ ostatní dopravně významné komunikace /S4/

Na:

izolační zeleň /IZ/, ostatní dopravně významné komunikace /S4/, urbanisticky významné plochy a dopravní spojení /DU/, zeleň městská a krajinná /ZMK/, zeleň městská a krajinná /ZMK/ ostatní dopravně významné komunikace /S4/

Připomínkující	Charakter	Shrnutí	ID Vyjádření	Vyjádření připomínkujícího
Dotčené orgány				
2	Ministerstvo kultury	Stanovisko	Jiné	2999393
				<p><u>Ochrana řešeného území z hlediska zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů – legislativní rámec (dále jen Zákon):</u></p> <p>V rámci řešeného území se nachází:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Ochranné pásmo pražské památkové rezervace, určené Rozhodnutím NV hl. m. Prahy o vyhlášení ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze č.j. kul/5-932/81 ze dne 19. 5. 1981 a jeho doplněk ze dne 9. 7. 1981; vedené v ÚSKP ČR pod číslem rejstř. 3333. ● Památková zóna – Vilová kolonie Ořechovka, prohlášená Vyhláškou č. 10/1993 hlavního města Prahy ze dne 16.5.1991 o prohlášení částí území hlavního města Prahy za památkové zóny a o určení podmínek jejich ochrany; vedená v ÚSKP pod číslem 2107. ● Památková zóna Dejvice, Bubeneč, horní Holešovice, prohlášená Vyhláškou č. 10/1993 hlavního města Prahy ze dne 16.5.1991 o prohlášení částí území hlavního města Prahy za památkové zóny a o určení podmínek jejich ochrany; vedená v ÚSKP pod číslem 2212. ● Území s archeologickými nálezy ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů i ve smyslu mezinárodní Úmluvy o ochraně archeologického dědictví Evropy, publikované ve Sbírce mezinárodních smluv pod č. 99/2000. Podrobněji, viz http://www.pamatkovykatolog.cz/ a https://geoportal.npu.cz/web.

2	Ministerstvo kultury	Stanovisko	Bez připomínek	2999394	<p>Po posouzení z hledisek státní památkové péče Ministerstvo kultury, jako dotčený orgán zmocněný ustanovením § 26 odst. 2 písm. c) zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, ve spojení s ustanovením § 55b odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), na základě Vašeho oznámení, sděluje k návrhu změny Z 3403/00 Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy následující.</p> <p>POSOUZENÍ NÁVRHU NA VYDÁNÍ ZMĚNY Z 3403/00 ÚP SÚ hl. m. PRAHY</p> <p><u>Výrok:</u> Bez zásadních připomínek.</p> <p><u>Odůvodnění:</u> Lokalita Změny Z 3403/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy se nachází z větší části území ochranného pásma Pražské památkové rezervace určeného Rozhodnutím NV hl. m. Prahy o vyhlášení ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze č. j. kul/5-932/81 ze dne 19. 5. 1981 a jeho doplňkem ze dne 9. 7. 1981. Území dotčené změnou se dotýká dále území Památkové zóny – Vilová čtvrť Ořechovka (v části podzemní – ražený tunel) a Památkové zóny Dejvice, Bubeneč, horní Holešovice, které byly prohlášeny Vyhláškou č. 10/1993 hl. m. Prahy. Změna řeší vytvoření územních předpokladů pro přeložení stávající železniční trati pod zem. Řešení posuzované Změny Z 3403/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy není v rozporu s podmínkami ochrany určenými pro toto ochranného pásma a pro památkové zóny. Z hlediska kulturních hodnot v řešeném území nemá Ministerstvo kultury k návrhu posuzované změny Z 3403/00 Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy žádné zásadní připomínky.</p>
3	Ministerstvo životního prostředí	Stanovisko	Souhlas	2997370	<p><u>MŽP uplatňuje v souladu s ustanovením § 55b odst. 2 stavebního zákona následující stanovisko k návrhu změny Z 3403/00 ÚP.</u> Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“): MŽP jakožto orgán ochrany zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) příslušný dle ustanovení § 17 písm. a) zákona uplatňuje k uvedené změně ÚP toto stanovisko: <u>MŽP souhlasí s návrhem změny Z 3403/00 ÚP.</u> <u>Odůvodnění:</u> Změna Z 3403/00 ÚP předpokládá zábor 0,3614 ha zemědělské půdy ve III. třídě ochrany pro plochu zeleň městská a krajinná na úkor stávající plochy izolační zeleň. Plocha se nachází v zastavěném území. Pozemky náležící do ZPF dotčené předmětnou změnou ÚP neslouží k zemědělské prvovýrobě a nesousedí se zemědělsky využívanými plochami. Celkově jde o formální změnu funkčního využití ploch související se zrušením tělesa železnice, kdy řešená plocha má být nadále využívána jako plocha zeleně. Změna ÚP nenarušuje organizaci ZPF. Z dostupných map vyplývá, že řešená plocha je porostlá zelení. Nad rámec uvedeného je v souladu s ustanovením § 4 zákona přednostně využívána půda v zastavěném území, která je průměrné kvality. Vzhledem k výše uvedenému <u>považujeme návrh změny Z 3403/00 ÚP za akceptovatelný.</u></p>
4	Ministerstvo dopravy	Stanovisko	Souhlas	2997373	<p>Ministerstvo dopravy k návrhu změny Z 3403/00 územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy vydává stanovisko podle § 4 odst. 2 písm. b) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění, (dále jen „stavební zákon“), obdobně podle § 149 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., ve znění pozdějších předpisů: <u>Z hlediska dopravy na pozemních komunikacích, námi sledovaných dálnicích a silnicích I. třídy, letecké a vodní dopravy souhlasíme</u> s projednávaným návrhem změny Z 3403/00 územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy a požadavky neuplatňujeme.</p>

Z hlediska drážní dopravy souhlasíme s projednáváním návrhem změny Z 3403/00 územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy **za následujících podmínek:**

1) Požadujeme, aby v ploše ZMK – zeleň městská a krajinná, bylo umožněno umístění souvisejících staveb (technologických a únikových objektů).

2) Požadujeme, aby změna Z 3403/00 plněm rozsahu umožnila umístit stavbu Výstaviště – Veleslavín včetně technického řešení.

Odůvodnění:

Ad Drážní doprava)

Ad1) a ad2) Správa železnic, s.o. připravuje v zájmové lokalitě veřejně prospěšné stavby „Modernizace trati Praha-Výstaviště (mimo) – Praha-Dejvice (včetně)“, kde je aktuálně požádáno o územní rozhodnutí a „Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)“, kde probíhá proces vlivu stavby na životní prostředí (EIA). Tyto dílčí stavby jsou uvedeny v Příloze k zákonu č. 416/2009 Sb., odst. 2, železniční spojení Praha — Kladno vč. napojení letiště Václava Havla Praha. Všechny tyto povolená procesy je nutné respektovat, včetně schváleného technického řešení. V rámci úseku Výstaviště – Dejvice je plánován hloubený železniční tunel, včetně hloubené železniční stanice.

V rámci úseku Dejvice – Veleslavín jsou plánovány dlouhé ražené tunely, které budou raženy metodou TBM. Tyto tunely jsou vedeny v tzv. variantě JIH. Varianta JIH byla v roce 2020 schválena v radě a zastupitelstvu MČ Prahy 6 a hlavního města Prahy.

Změna Z 3403/00 územního plánu navrhuje v místě stávající dráhy změnu funkčního využití na ZMK – zeleň městská a krajinná k umožnění realizace tzv. Zelené radiály, ke které je uzavřeno memorandum mezi HMP a Správou železnic a jedná se o jeden z velkých benefitů projektu Praha – LVH – Kladno. V souvislosti s připravovanou stavbou požadujeme, aby uvedená plocha ZMK – zeleň městská a krajinná umožňovala umístění souvisejících staveb (technologických a únikových objektů).

Změna Z 3403/00 územního plánu musí respektovat stávající technické řešení stavby Výstaviště – Veleslavín. V minulosti bylo ze strany Správy železnic, s.o. sděleno, že v průběhu přípravy projektové dokumentace nové železniční stanice neobdržel investor žádný oficiální požadavek na budoucí zástavbu nad železniční stanicí a nad tunely v místech s částečným uložením na tunel MO Blanka. Postupujeme tedy v souladu s technickým řešením tunelu Blanka.

Tato problematika byla řešena v rámci projednání různých variant studií zastavitelnosti území, jejichž zadavatelem byl Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy (dále jen „IPR“), a vždy bylo ze strany projektanta sděleno, že maximální možná výška takové zástavby jsou 2 podlaží, jak je definováno stavbou tunelu Blanka (v místě společné stěny, dále může být i více pater, jak ukazovala územní studie). Tato zástavba nesmí přitěžovat konstrukce železniční stanice víc než nyní navržený zásyp nad stanicí a nad tunely. V každém případě jakákoliv zástavba nad stanicí Dejvice a navazujícími tunely bude muset být posouzena individuálně projektanty stanice a železničních tunelů a projektanty MO Blanka.

5	Ministerstvo průmyslu a obchodu	Stanovisko	Bez připomínek	2997438	Ministerstvo průmyslu a obchodu vydává k výše uvedené územně plánovací dokumentaci následující stanovisko: <u>Odbor elektroenergetiky a teplotní</u> nemá k návrhu změny Z 3403/00 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy a k vystavené dokumentaci vyhodnocení vlivů změny na udržitelný rozvoj území žádné připomínky .
5	Ministerstvo průmyslu a obchodu	Stanovisko	Bez připomínek	2997439	<u>Odbor hornictví</u> nemá k návrhu změny Z 3403/00 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy a k vystavené dokumentaci vyhodnocení vlivů změny na udržitelný rozvoj území žádné připomínky .
5	Ministerstvo průmyslu a obchodu	Stanovisko	Bez připomínek	2997440	<u>Odbor surovinové politiky</u> nemá k návrhu změny Z 3403/00 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy a k vystavené dokumentaci vyhodnocení vlivů změny na udržitelný rozvoj území žádné připomínky .
5	Ministerstvo průmyslu a obchodu	Stanovisko	Bez připomínek	2997441	<u>Odbor stavební úřad</u> nemá k návrhu změny Z 3403/00 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy a k vystavené dokumentaci vyhodnocení vlivů změny na udržitelný rozvoj území žádné připomínky .
5	Ministerstvo průmyslu a obchodu	Stanovisko	Bez připomínek	2997442	<u>Odbor plynárenství a kapalných paliv</u> nemá k návrhu změny Z 3403/00 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy a k vystavené dokumentaci vyhodnocení vlivů změny na udržitelný rozvoj území žádné připomínky .

7	Ministerstvo vnitra	Stanovisko	Částečný souhlas	2997446	<p>V souladu s § 55b odst. 2 a § 52 odst. 3 zákona č.183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, Vám sdělujeme, že s návrhem změny Z 3403/00 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy souhlasíme s podmínkou, že bude dodržena ochrana stávajícího RRL spoje a radiokomunikačního zařízení MV ČR. Omezení se týká lokality vymezené ulicemi Svatovítská – Václavova – Milady Horákové a Svatovítská – Gen. Píky – Buštěhradská – Dělostřelecká – Pod hradbami. Informace o zájmovém území je obsahem datové báze územně analytických podkladů (sledovaný jev č. 82a elektronické komunikace, jejich ochranná pásma a zájmová území).</p> <p>Pro budoucí stavby nebo stavební mechanismy během jejich provádění, které by později zasahovaly do perimetru RRL spoje Ministerstva vnitra ČR (Fresnelova zóna), požadujeme, aby nejpozději v rámci příslušného správního řízení bylo vyžádáno stanovisko MV ČR.</p>
9	Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze	Stanovisko	Souhlas	2999144	<p>HSHMP návrh posoudila a vydává toto vyjádření (stanovisko):</p> <p>Předložený návrh změny Z 3403/00 ÚP SÚ HMP (úprava funkčního a prostorového uspořádání území) je z pohledu místně příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví (HSHMP) <u>akceptovatelný</u>.</p> <p>Změna řeší detaily dopravního řešení železničního spojení v úseku Hradčanská – Veleslavín, jeho koordinaci a stabilizaci a má tak dopady do transformace ploch po přeložené stávající železniční trati v úseku Hradčanská – Veleslavín a vymezení koridoru pro přeložení trati do nové stopy jako tunelového úseku jižně od stávající trati. Nejedná se o systémovou změnu, která by měla vliv na koncepční řešení územního plánu jako celku.</p>
9	Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze	Stanovisko	Jiné	2999147	<p>Zároveň však jako orgán ochrany veřejného zdraví upozorňujeme na nutnost dodržení hygienických limitů hluku, vibrací a neionizujícího záření definovaných zákonem a nařízeními vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů a č. 291/2015 Sb. o ochraně zdraví před neionizujícím zářením, ve všech chráněných prostorech (stávajících případně ovlivněných plánovanými záměry i nově plánovaných) definovaných zákonem a to jak ze stacionárních zdrojů (v součtu) tak z jednotlivých druhů dopravy (hluk a vibrace).</p> <p>V případných následných řízeních, tj. nejpozději ve fázi územních řízení, musí být HSHMP předloženy minimálně tyto dokumenty dle § 77 „zákona“:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Akustická studie, která hodnotí: a) hlukovou zátěž území ze všech zdrojů v současné situaci; b) hlukovou zátěž v chráněných prostorech z provozu na komunikacích a drahách navazujících na nově umísťovaný záměr (tj. stávající hluková situace v širším území); c) změny hlukových poměrů v lokalitě a na navazujících komunikacích popřípadě drahách způsobené vlivem plánované výstavby. 2) Návrh opatření, která v případě, že budou hygienické limity hluku v území již vyčerpány, povedou k dosažení podlimitní zátěže i se zhotoveným záměrem (viz rozsudek nejvyššího správního soudu 1 As 135/2011 – 246 ze kterého mj. vyplývá, že do území zatíženého nadlimitním hlukem nelze bez dalšího automaticky umísťovat stavby, které svým provozem znamenají postupné přitěžování již nyní existující nadlimitní zátěže v území). 3) Studie predikující šíření vibrací (zdroj – chráněné prostory) s případnými návrhy opatření, která v případě, že bude predikováno překročení hygienických limitů vibrací ve stávajících chráněných prostorech, povedou k dosažení podlimitní zátěže i se zhotoveným záměrem. 4) Vypočet prokazující dodržení hygienických limitů neionizujícího záření pro fyzické osoby v komunálním prostředí zhotoveného záměru. <p>Bez uvedených podkladů nemůže orgán ochrany veřejného zdraví vydat souhlasné závazné stanovisko k umístění záměrů nebo jeho části.</p>
12	Obvodní báňský úřad pro území hl.m. Prahy a kraje Středočeského	Stanovisko	Souhlas	2999148	<p>Obvodní báňský úřad pro území Hlavního města Prahy a kraje Středočeského (dále jen „OBÚ“), jako dotčený orgán vydává v souladu s ustanovením § 4 odst.2 písmeno b) stavebního zákona:</p> <p>Souhlasné stanovisko k návrhu změny Z 3403/00 Územního plánu sídelního útvaru hl.m. Prahy dle § 52 stavebního zákona.</p> <p>ODŮVODNĚNÍ:</p> <p>Obvodní báňský úřad jako dotčený orgán při pořízení změny územního plánu vyhodnotil předložený návrh změny Z 3403/00 územního plánu ve smyslu ustanovení § 15 odst. 2 zák. č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství („horního zákona“) z hlediska ochrany a využití nerostného bohatství. Na základě tohoto vyhodnocení s předloženým návrhem souhlasí.</p>

16	Odbor ochrany územních zájmů Sekce nakládání s majetkem	Stanovisko	Nesouhlas	2999149	<p>Odbor ochrany územních zájmů a státního odborného dozoru, Sekce majetková Ministerstva obrany, v souladu se zmocněním v § 6 odst. 1 písmeno h) zákona č. 222/1999 Sb., o zajišťování obrany České republiky, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o zajišťování obrany ČR“) a zmocněním v § 175 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), jako věcně a místně příslušné ve smyslu zákona o zajišťování obrany ČR, vydává ve smyslu § 55b odst. 2 stavebního zákona a dle § 4 odst. 2 písm. b) stavebního zákona stanovisko, jehož obsah je závazný pro opatření obecné povahy dle stavebního zákona. Ministerstvo obrany nesouhlasí s návrhem změny Z 3403/00 ÚP SÚ HMP.</p> <p><u>Odůvodnění:</u></p> <p>Ministerstvo obrany v souladu se zmocněním v § 6 odst. 1 písmeno h) zákona o zajišťování obrany ČR a zmocněním v § 175 odst. 1 stavebního zákona provedlo po obdržení oznámení pořizovatele územně plánovací dokumentace (dále jen „ÚPD“) vyhodnocení výše uvedeného návrhu změny územního plánu z pozice dotčeného orgánu.</p> <p>K plánované modernizace trati Praha-Výstaviště – Praha-Veleslavín ražené tunelem s výstupem mimo objekt důležitý pro obranu státu (dále ODOS) nemáme připomínky a s návrhem souhlasíme. K plánované komunikaci Evropská – Svatovítská, která zasahuje do ODOS (Kasárna gen. Píky) vydáváme nesouhlasné stanovisko.</p> <p>Navrhovaná změna Z 3403/00 ÚP SÚ HMP zasahuje do vymezeného území a do objektu důležitého pro obranu státu - Kasárna gen. Píky (viz ÚAP jev 107), jehož funkčnost, bezpečnost a obslužnost musí být trvale zajištěna. Z toho důvodu je nutné zachování funkčnosti stávajících objektů důležitých pro obranu státu. Změna také do budoucna omezuje rozvoj daného areálu – Kasárna gen. Píky, ulice Gen. Píky.</p> <p>Změna se dotýká souběžně sousedící veřejně prospěšné stavby č. 85/DK/6, tj. propojení komunikací Evropská – Svatovítská (KES), která je v kolizi se záměrem investiční výstavby MO ve vojenském areálu Kasárna gen. Píky.</p> <p>V této věci proběhla v předchozím období řada jednání, ale doposud nebyl dosažen nezbytně nutný konsenzus dotčených stran (MO a MHMP).</p> <p>Ministerstvo obrany v pozici dotčeného orgánu postupuje ve vzájemné součinnosti s Agenturou hospodaření s nemovitým majetkem (vlastník) a zdůrazňuje, že uvedená kolize chráněných územních zájmů a vlastnických práv již byla řešena mimo jiné uplatněním námítky Čj. MO 97000/2022-6440 ze dne 15. 3. 2022 proti navrhované Změně ÚP HMP č. Z 3247/15. V současné době je posuzována koncepční studie Vítězné náměstí, Praha, která se taktéž týká propojení komunikací Evropská – Svatovítská (KES) a bude k ní vydáno stanovisko Ministerstva obrany v pozici dotčeného orgánu. V případě vydání kladného stanoviska MO s podmínkami se tato studie může stát podkladem pro úpravu předložené změny ÚP SÚ HMP a může následně dojít k dokončení jejího projednání. Nalezení kompromisní varianty řešení KES nelze však nyní ze strany MO zaručit. Nesouhlas k předložené změně Z 3403/00 ÚP SÚ HMP je tedy vydán ve veřejném zájmu na zajištění obrany a bezpečnosti státu a zároveň v zájmu zachování bezpečného provozu vojenského areálu kasáren gen. Píky a v neposlední řadě s ohledem na připravený rozvoj daného vojenského areálu pro potřeby Ministerstva obrany.</p> <p>Jedná se o strategický objekt důležitý pro obranu státu a jeho funkčnost nelze ohrozit. Je nutno chránit veřejný zájem na zajištění obrany a bezpečnosti státu, zejména v dnešní nelehké mezinárodní situaci.</p> <p>Ministerstvo obrany vydalo ke změně Z 3754/00 ÚP SÚ HMP, která se taktéž týká propojení komunikací Evropská – Svatovítská (KES) nesouhlasné stanovisko ČJ MO: 47743/2023-1322.</p> <p>Uvolněním stávající trasy železniční trati je zábor části areálu kasáren gen. Píky již nadále bezpředmětný a spojkou ul. Svatovítská – Evropská lze umístit do uvolněného prostoru. Z tohoto důvodu nelze souhlasit s navrženou změnou Z 3403/00 ÚP SÚ HMP.</p> <p><u>Řádné vypořádání nesouhlasného stanoviska k návrhu změny Z 3754/00 ÚP SÚ HMP Ministerstvo obrany v pozici dotčeného orgánu považuje za zásadní pro další pořizování této změny.</u></p>
18	MHMP odbor ochrany prostředí	Stanovisko	Bez připomínek	2999150	<p>Stanovisko odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy jako dotčeného orgánu podle § 52 odst. 3 a § 55b odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů</p> <p>Změna Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy č. Z 3403/00 – řízení o vydání změny s vyhodnocením vlivů na trvale udržitelný rozvoj území</p> <p><i>Z hlediska ochrany vod:</i></p> <p>Předmětem návrhu samostatně projednávané změny Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy č. Z 3403/00 je změna funkčního využití ploch v katastrálních územích Břevnov, Dejvice, Střešovice, Veleslavín a Vokovice pro potřeby modernizace železniční trati Praha-Výstaviště – Praha-Veleslavín. K návrhu změny nemáme z hlediska ochrany vod žádné připomínky.</p>

18	MHMP odbor ochrany prostředí	Stanovisko	Bez připomínek	2999151	<p><i>Z hlediska ochrany přírody a krajiny:</i></p> <p>K předloženému oznámení o zahájení řízení o vydání změny č. Z 3403/00 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy nemáme žádné připomínky. Změna nezasahuje do významných krajinných prvků, zvláště chráněných území kategorie přírodní památka, přírodní rezervace a jejich ochranných pásem ani památných stromů. Změna se rovněž nachází mimo území vymezených přírodních parků na území hlavního města Prahy. Navržená změna nebude mít negativní vliv na ochranu přírody a krajiny.</p>
18	MHMP odbor ochrany prostředí	Stanovisko	Bez připomínek	2999171	<p>Z hlediska lesů:</p> <p>Námi chráněné zájmy nejsou v případě změny č. Z 3403/00 dotčeny.</p>
18	MHMP odbor ochrany prostředí	Stanovisko	Bez připomínek	2999172	<p>Z hlediska ochrany ovzduší:</p> <p>Podkladem pro toto sdělení je oznámení o konání veřejného projednání návrhů změny Z 3403/00 a vyhodnocení vlivů změn na udržitelný rozvoj území a dokument „VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ PRO ZMĚNU Z 3403/00 – Modernizace trati PrahaVýstaviště – Praha-Veleslavin – zkráceně“ (10/2022), zpracovaná společností Jacobs Clean Energy, s.r.o.</p> <p>Změna spočívá ve vytvoření územních předpokladů umožňujících oproti stávajícímu koridoru železniční trati v úseku Dejvice – Veleslavin realizovat vedení železniční tratě, které díky svému trasování a limitním parametrům návrhu železniční tratě jsou vedeny v tunelech o vyšším nadloží, respektive v oblastech s nižšími dopady na zástavbu. Dle dokumentu lze návrh posuzované změny Z 3403/00 považovat za akceptovatelný z hlediska očekávaných vlivů jeho implementace na kvalitu ovzduší.</p> <p>S návrhem změny Z 3403/00 z hlediska námi chráněných zájmů souhlasíme bez připomínek.</p>
18	MHMP odbor ochrany prostředí	Stanovisko	Bez připomínek	2999174	<p>Z hlediska nakládání s odpady:</p> <p>Bez připomínek.</p>

MČ Praha 6 se k záměru Modernizace Buštěhradské dráhy již v minulosti opakovaně vyjadřovala a přijala i Usnesení Rady a Zastupitelstva MČ. K úseku Praha-Dejvice (mimo) - Praha-Veleslavín (mimo), v rámci procesu EIA, byl vysloven podmíněný souhlas se záměrem, byly uvedeny připomínky a požadavky do dalšího stupně projektové dokumentace (DUR) a zároveň byl vysloven nesouhlas s navrhovanou podobou zařízení staveniště. Toto vyjádření přikládáme v příloze (č.1 - příloha ID_3000558_1_P). S tímto především upozorňujeme na nezbytné řešení otázky „odvozu výkopků“ a „zařízení staveniště“. Dále MČ Praha 6 vydala stanovisko k části Praha-Výstaviště (mimo) - Praha Dejvice (vč). Toto stanovisko taktéž přikládáme v příloze (č.2 - příloha ID_3000558_2_P). Zde byla především vznesena zásadní připomínka „založení tunelu v prostoru Dejvického nádraží tak, aby umožňovala zástavbu na povrchu“.

Vymezení VPS je nutné upřesnit tak, aby se naplnil předpoklad zpřesnění koridoru vůči ZÚR. Umístění VPS nemůže omezovat možnost rozvoje pozemků MHMP a MČ P6 a navazujících veřejných prostranství. Mezi záměry, které jsou prioritní a mohly by být širokým vymezením VPS negativně ovlivněny patří například KES a jeho napojení na ulici Svatovítskou. Je nezbytné změnu územního plánu Z 3403 (modernizace trati) a změnu Z 3754 (transformace Hradčanské) posuzovat v úzké souvislosti.

Zamýšlené podzemní a nadzemní stavby v území Hradčanské je třeba pečlivě koordinovat, aby realizaci tunelů nebylo významně limitováno zakládání budoucích nadzemních objektů. Musí platit princip, že urbanistická struktura má přednost před dopravní a technickou infrastrukturou (usnesení RMČ 1427/20 ze dne 28. 4. 2020). V opačném případě by mohlo dojít k nenávratnému zmaření rozsáhlého transformačního potenciálu Hradčanské. Z tohoto důvodu i MČ požadované zpracování pokladové studie ke změně Z 3754 musí zohledňovat tuto situaci v dotčeném prostoru. Je potřeba zajistit, aby se neopakovala situace spojená s umístováním tunelového komplexu Blanka, který taktéž prochází urbanisticky exponovanými částmi širšího centra města na územní MČ P6 a znemožňuje možnosti dotvoření kvalitní zástavby. Koordinace je velice urgentní s ohledem na probíhající územní řízení na tunelovou stavbu v úseku Praha Výstaviště - Praha Dejvice.

Na základě výše uvedeného, MČ Praha 6 souhlasí se změnou Z 3403/00 za účelem umožnění realizace Modernizace Buštěhradské dráhy v předmětném úseku při zohlednění uvedených připomínek a vyhrazuje si právo na připomínkování záměru v dalších stupních zpracování projektové dokumentace. Zároveň upozorňujeme na nezbytnost koordinace vzájemně souvisejících změn v území, tj. především se stavbou komunikace Evropská - Svatovítská (KES) a transformací zastavitelných ploch na Hradčanské. Vzájemná koordinace zajistí naplnění i dalšího požadavku MČ Prahy 6 z výše uvedeného usnesení (RMČ 1427/20 ze dne 28. 4. 2020) a to požadavku souběžně koordinované realizace staveb v území tak, aby se čas realizace jako celku maximálně zkrátil.

Vybrané orgány a organizace

78	Krajský úřad Středočeského kraje	Připomínka	Bez připomínek	2999176	<p>Krajský úřad Středočeského kraje, se sídlem Zborovská 11, Praha 5, jako dotčený orgán uplatňuje u pořizovatele podle ustanovení § 55b odst. 2, s použitím ust. § 4 odst. 7, zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, toto KOORDINOVANÉ STANOVISKO k veřejnému projednání návrhu změny 3403/00 územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy.</p> <p>Předmět projednávání: Z 3403/00 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy.</p> <p>Předmětem Změny ÚP jsou změny funkčního a prostorového uspořádání území.</p> <p>1. Odbor životního prostředí a zemědělství</p> <p>Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, na základě jemu svěřených kompetencí podle jednotlivých složkových zákonů na úseku životního prostředí vydává následující: Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, na základě jemu svěřených kompetencí podle jednotlivých složkových zákonů na úseku životního prostředí: zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, a č. 224/2015 Sb., o prevenci závažných havárií způsobených vybranými nebezpečnými chemickými látkami nebo chemickými směsmi a o změně zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích (zákon o prevenci závažných havárií), ve znění pozdějších předpisů, nemá připomínky, neboť změna územního plánu sídelního útvaru se netýká zájmů uvedených dle zákonů výše, případně Krajský úřad není příslušný k uplatnění stanoviska.</p>
78	Krajský úřad Středočeského kraje	Připomínka	Bez připomínek	2999177	<p>2. Odbor dopravy</p> <p>Odbor dopravy Krajského úřadu Středočeského kraje, jako silniční správní úřad uplatňující stanovisko k územně plánovací dokumentaci z hlediska řešení silnic II. a III. třídy dle ust. § 40 odst. 3 písm. f) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů sděluje, že k předloženému návrhu nemá připomínky.</p>
78	Krajský úřad Středočeského kraje	Připomínka	Bez připomínek	2999178	<p>3. Odbor kultury a památkové péče</p> <p>Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor kultury a památkové péče, nemá k předloženému návrhu změn připomínky, v řešené lokalitě lze vyloučit vliv na území v zájmu památkové péče ve Středočeském kraji.</p>
130	MHMP odbor dopravy	Připomínka	Souhlas	2999213	<p>K Vaší výzvě o vyjádření Odboru dopravy MHMP k oznámení o konání veřejného projednání návrhu samostatně projednávané změny Z 3403/00 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území sdělujeme:</p> <p>Odbor dopravy MHMP nemá v této věci žádné námítky a s předloženým oznámením souhlasí.</p>
131	Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost	Připomínka	Částečný souhlas	2999214	<p><u>Vyjádření k návrhu změny Z 3403/00 a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území</u></p> <p>S návrhem změny Z 3403/00 Územního plánu SÚ hl. m. Prahy souhlasíme za podmínek, že nebude ohrožen provoz metra ani objekty metra, budou dodrženy Obecné podmínky pro přípravu a realizaci staveb v ochranném pásmu metra (OPM), které jsou v souladu se zákonem 266/1994 Sb. o dráhách.</p>

145	Správa železnic, státní organizace	Připomínka	Jiné	2999395	<p>Správa železnic připravuje v zájmové lokalitě veřejně prospěšné stavby „<i>Modernizace trati Praha-Výstaviště (mimo) – Praha-Dejvice (včetně)</i>“, kde je aktuálně požádáno o územní rozhodnutí a „<i>Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)</i>“, kde probíhá proces vlivu stavby na životní prostředí (EIA). Tyto dílčí stavby jsou uvedeny v Příloze k zákonu č. 416/2009 Sb., odst. 2, železniční spojení Praha — Kladno vč. napojení letiště Václava Havla Praha. Všechny tyto povoloovací procesy je nutné respektovat, včetně schváleného technického řešení.</p> <p>V rámci úseku Výstaviště – Dejvice je plánován hloubený železniční tunel, včetně hloubené železniční stanice. V rámci úseku Dejvice – Veleslavín jsou plánovány dlouhé ražené tunely, které budou raženy metodou TBM. Tyto tunely jsou vedeny v tzv. variantě JIH. Varianta JIH byla v roce 2020 schválena v radě a zastupitelstvu MČ Prahy 6 a hlavního města Prahy. Zároveň tato trasa byla schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy.</p> <p>Změna ÚP navrhuje v místě stávající dráhy změnu funkčního využití na ZMK k umožnění realizace tzv. Zelené radiály, ke které je uzavřeno memorandum mezi HMP a Správou železnic a jedná se o jeden z velkých benefitů projektu Praha – LVH – Kladno. V souvislosti s připravovanou stavbou žádáme, aby uvedená plocha ZMK umožňovala umístění souvisejících staveb (technologických a únikových objektů).</p>
145	Správa železnic, státní organizace	Připomínka	Jiné	2999432	<p>Změna ÚP musí reflektovat stávající technické řešení stavby Výstaviště – Veleslavín. V minulosti bylo ze strany Správy železnic sděleno, že v průběhu přípravy projektové dokumentace nové železniční stanice neobdržel investor žádný oficiální požadavek na budoucí zástavbu nad železniční stanicí a nad tunely v místech s částečným uložením na tunel MO Blanka. Postupujeme tedy v souladu s technickým řešením tunelu Blanka. Tato problematika byla řešena v rámci projednání různých variant studií zastavitelnosti území, jejichž zadavatelem byl IPR, a vždy bylo ze strany projektanta sděleno, že maximální možná výška takové zástavby jsou 2 podlaží, jak je definováno stavbou tunelu Blanka (v místě společné stěny, dále může být i více pater, jak ukazovala územní studie). Tato zástavba nesmí přitěžovat konstrukce železniční stanice víc než nyní navržený zásyp nad stanicí a nad tunely.</p> <p>V každém případě jakákoliv zástavba nad stanicí Dejvice a navazujícími tunely bude muset být posouzena individuálně projektanty stanice a železničních tunelů a projektanty MO Blanka.</p>
145	Správa železnic, státní organizace	Připomínka	Jiné	2999433	<p>Zároveň sdělujeme, že projektant/cizí investor nad odkloněnými hloubenými a raženými tunely (směr Střešovice) může navrhovat počet pater dle dříve zpracované územní studie. Podmínkou však je nezakládání nad tunely. IPR, HMP a MČ s tímto postupem vždy souhlasila. V rámci změny ÚP se jedná o nepřekročitelnou podmínku ze strany Správy železnic.</p>
145	Správa železnic, státní organizace	Připomínka	Jiné	2999434	<p>Správa železnic požaduje, že jakákoliv výstavba budoucích mostních konstrukcí (rozkročení stavebních konstrukcí nad tunely), které umožní výstavbu nad tunely či stanicí, musí být investice budoucího investora/developera v tomto území, nikoliv tedy investice Správy železnic. Správa železnic tyto objekty nemůže financovat.</p>

149	Pražská plynárenská Distribuce, a.s., člen koncernu Pražská plynárenská, a.s.	Připomínka	Jiné	2999206	<p>Předmětem uvedeného návrhu změny ÚP SÚ HMP (v souladu s již přijatou Aktualizací č. 6 ZÚR hl. m. Prahy) je modernizace a rozsah vymezení koridoru železniční trati Praha-Výstaviště - Praha-Veleslavín v oblasti Prahy 6 na k.ú. Břevnov, Dejvice, Střešovice, Veleslavín a Vokovice, v rámci elektrizace a zdvoukolejnění trati v úseku žst. Dejvice - žst. Ruzyně. Pro minimalizaci negativních efektů na urbanizované území Prahy 6 je většina trasy v řešeném úseku vedena v ražených tunelech.</p> <p>Ve vymezeném rozsahu modernizace železniční trati dle návrhu změny Z 3403/00 ÚP SÚ HMP se nacházejí liniová i technologická plynárenská zařízení distribuční soustavy provozované naší společností Pražská plynárenská Distribuce, a.s., člen koncernu Pražská plynárenská, a.s. (včetně systému jejich protikoroziní ochrany a souvisejících objektů), která požadujeme obecně plně respektovat dle ustanovení zákona č. 458/2000 Sb., v platném znění (Energetický zákon), zvl. § 68 (s upřesněním dle zákona č. 131/2015 Sb., v platném znění, čl. II (přechodná ustanovení), odst. 1) o ochranných pásmech, a příslušných technických předpisů (zvl. ČSN 73 6005, ČSN EN 12007(1-5), 12279, 12186 a technických pravidel G 702 01, 702 04, 905 01, 605 02, 920 25, 920 26).</p> <p>U případných vyvolaných přeložek plynárenských zařízení požadujeme postupovat ve smyslu § 70 Energetického zákona s podmínkou předchozího projednání, odsouhlasení a uzavření „Smlouvy o zajištění provedení přeložky plynárenského zařízení s odborem správy distribuční soustavy naší společnosti. Zařízení plynárenské distribuční soustavy jsou dle ustanovení § 2, odst. 2, písmeno b), bod 1. Energetického zákona zřizována a provozována ve veřejném zájmu.</p>
162	Česká geologická služba - Geofond ČR	Připomínka	Bez připomínek	2999215	<p>Po prostudování textových i grafických podkladů týkajících se veřejného projednání změny Z 3403/00 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy a příslušných geologických, ložiskových a inženýrskogeologických podkladů, přístupných na internetových stránkách ČGS, lze z hlediska geologických zájmů chráněných zvláštními právními předpisy a z hlediska evidovaných rizikových geofaktorů konstatovat, že:</p> <p>1) Dle údajů ČGS se stavem ke dni 16. lednu 2023 na řešených územích nejsou evidována výhradní ložiska nerostných surovin, ložiska nevyhrazených nerostů, ani prognózní zdroje, na jejichž ochranu by se vztahovaly platné právní předpisy [zákon č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů; zákon č. 62/1988 Sb., o geologických pracích, ve znění pozdějších předpisů; vyhláška č. 369/2004 Sb. o projektování, provádění a vyhodnocování geologických prací, oznamování rizikových geofaktorů a o postupu při výpočtu zásob výhradních ložisek, ve znění pozdějších předpisů]. V zájmových územích také nejsou evidována žádná hlavní důlní díla ani registrovaná poddolovaná území.</p> <p>2) Z hlediska ochrany významných geologických lokalit ani dalších geologických fenoménů nemá ČGS k navrhované změně žádné připomínky. V řešeném území dojde k obnažení ordovických sedimentů a ČGS by ráda tyto unikátní odkryvy zdokumentovala.</p> <p>Česká geologická služba sděluje Magistrátu hlavního města Prahy, že neuplatňuje v rámci veřejného projednání návrhů změny Z 3403/00 a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území připomínky.</p>
166	Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy - sekce plánování města	Připomínka	Jiné	2999221	<p>V souladu s požadavky zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění a s ustanovením § 52 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění, Vám sdělujeme, že v rámci veřejného projednání máme k návrhu změny ÚP SÚ hl. m. Prahy Z 3403/00 následující připomínku:</p> <p>Upozorňujeme na možnost koordinace změny Z 3403/00 s překryvnou změnou Z 3845/40 (Zelená magistrála), která má téměř shodné požadavky na řešení.</p>
172	Ministerstvo obrany - Vojenský lesní úřad	Stanovisko	Bez připomínek	2999175	<p>Vojenský lesní úřad (VLSÚ), jako orgán státní správy lesů ve vojenských lesích podle ustanovení § 47, odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon) ve znění pozdějších předpisů, obdržel Vaši žádost čj. MHMP 2232884/2022 ze dne 5. 12. 2022 o stanovisko k návrhu změny Z 3403/00 územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy a vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území. Předmětem změny ÚP jsou změny funkčního a prostorového uspořádání území v katastrálních územích Břevnov, Dejvice, Střešovice, Veleslavín a Vokovice. Po prošetření Vám sděluji, že v daném území se nenacházejí žádné lesní pozemky v působnosti VLSÚ. Proto není v naší kompetenci se k návrhu změny Z 3403/00 územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy a vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území vyjadřovat.</p>

188	Pražská vodohospodářská společnost a.s.	Připomínka	Jiné	2999207	<p>Připomínky Pražské vodohospodářské společnosti a.s. k oznámení o konání veřejného projednání návrhů změny Z 3403/00 a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.</p> <p>Předmětem Změny ÚP je změna funkčního využití ploch a změna prostorového uspořádání veřejně prospěšné stavby (VPS) 6 DZ 6 Praha 6 - elektrizace a zdvoukolejnění úseku žst. Dejvice - žst. Ruzyně v rámci modernizace trati Praha - Výstaviště — Praha - Veveslavín.</p> <p>Z hlediska nadřazeného systému zásobování vodou má Pražská vodohospodářská společnost a.s. (dále jen PVS) k předložené změně Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy následující připomínky:</p> <p>Obecné připomínky: V připomínkách ke změně jsou popsány pouze nadřazené vodovodní řady. Upozorňujeme na to, že se ve většině lokalit nachází místní sítě, které je nutno zohlednit při zpracování následných stupňů projektové dokumentace.</p>
188	Pražská vodohospodářská společnost a.s.	Připomínka	Jiné	2999208	<p>Stanovisko k uvedené změně:</p> <ul style="list-style-type: none"> • je nutné respektovat řady DN 700 Flora — Bruska a DN 700 Podolí - Bruska procházející řešeným územím severovýchodně od křižovatky ulic Svatovítská a Milady Horákové, včetně jejich ochranného pásma; • navrhovaná trasa VPS 6/DZ/6 kříží další důležité řady nadřazeného vodovodního systému. Případné přeložky těchto vodovodních řadů bude třeba posoudit až na základě konkrétního návrhu výškového vedení tunelu rychlostní trati; • navrhovaná trasa VPS 6/DZ/6 je vedena v blízkosti vodojemu a čerpací stanice Bruska a pod vodojem Vyhličky, Hradní a čerpací stanic Vyhličky. Z tohoto důvodu upozorňujeme, že provoz uvedených vodojemů a čerpacích stanic nesmí být stavbou železničního koridoru nijak narušen ani omezen a rovněž nesmí být negativně ovlivněn technický stav komor vodojemů a čerpacích stanic. Před zahájením stavby tunelu proto musí být provedena pasportizace objektů ve stávajícím stavu a veškeré případné poškození bude hradit investor této stavby; • Realizace Technologického objektu Střešovice, pokud bude prokázána nutnost jeho umístění v areálu vodojemu Vyhličky, musí umožnit budoucí rozšíření vodojemu na cca 20 000 m². Vodojem je součástí nadřazeného vodovodního systému a má význam pro dopravu vody v rámci celého hlavního města. Dále nesmí být narušeno zabezpečení a ochrana vodojemu a čerpací stanice, protože se jedná o klíčové vodárenské objekty v Praze, které patří dle zákona č. 240/2000 Sb. do systému prvků kritické infrastruktury. Technologický objekt proto bude od areálu vodojemu oddělen oplocením a bude přístupný pouze z veřejné komunikace. Jeho návrh bude koordinován s rozšířením vodojemu a průběžně projednáván s PVS. Rozšíření vodojemu Vyhličky je řešeno studií Modernizace trati Praha - Výstaviště (mimo) — Praha — Veveslavín (mimo) VDJ Vyhličky. Zpracovatelem studie je Sweco Hydroprojekt a.s.; • Při vytváření zelené radiály ve stopě rušených ploch železnice je nutné respektovat řady DN 400 GR VYHLÍDKY Komornická pro Hanspaulku a Babu a DN 300 GR VYHLÍDKY pro Ořechovku včetně jejich ochranného pásma. Řady procházejí poblíž křižovatky ulic Proboštská a Glinkova.

188	Pražská vodohospodářská společnost a.s.	Připomínka	Jiné	2999209	<p>Z hlediska nadřazeného systému odkanalizování má PVS k předložené změně Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy následující připomínky: Obecné připomínky:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Při řešení problematiky dešťových vod je nutno přednostně navrhovat v souladu s požadavky zákona č.254/2001 Sb., o vodách (85), jejich využívání v místě dopadu, před jejich rychlým odváděním do vodotečí. Návrh řešení musí vycházet ze snahy zachovat v lokalitě přirozený odtok dešťových vod. v souladu s připravovanou strategií adaptace pro změnu klimatu je třeba srážkovou vodu v maximálně možné míře využívat v místě spadu a využít její potenciál k zajištění vhodného klimatu. Je nutno navrhnout takové řešení, které umožní využití vod např. k zálivce zeleně, oplachu, atd. • Výsledné odtokové množství musí být v souladu s nařízením č. 10/2016 Sb. hl. m. Prahy (Pražské stavební předpisy) HLAVA V, § 38 odst. 2: „<i>Minimální retence (celkový objem retenování, opatření, jako jsou průlehy v zeleni, otevřené příkopy, vegetační střechy, nádrže, retenční potrubí nebo trubní retence aj.) pro regulované odvádění srážkových vod musí být taková, aby nedocházelo k většímu odtoku než 10 l/s z hektaru plochy pozemku při třicetiminutovém dešti desetiletém, nestanoví-li správce toku jinak.</i>“ Závazné stanovisko k množství vypouštěných dešťových vod do vodního toku a podmínky napojení vydává správce vodního toku. • V připomínkách ke změně jsou popsány pouze nadřazené kanalizační sběrače. Upozorňujeme na to, že se ve většině lokalit nachází místní sítě, které je nutno zohlednit při zpracování následných stupňů projektové dokumentace.
188	Pražská vodohospodářská společnost a.s.	Připomínka	Jiné	2999210	<p>Stanovisko k uvedené změně:</p> <ul style="list-style-type: none"> • v rámci vymezení nové trasy VPS 6/DZ/6 nutno respektovat následující významné kanalizační stoky, které jsou v kolizi s navrhovaným vedením tunelu rychlostní tratě: <ul style="list-style-type: none"> • kmenovou stoku K při budoucím portálu železničního tunelu v ulici Svatovítská v hloubce cca 50 m • kmenovou stoku C, poblíž Patočkovy ulice cca v hloubce 20 metrů • kmenovou stoku D při nádraží Veleslavín, která je zde vedena ve hloubce cca 24 metrů pod povrchem • dále je nutno respektovat sběrače nadřazeného kanalizačního systému: sběrač C — Sběrač Střešovický, sběrač C — LVII., sběrač D_D_11, sběrač D_D_9 a sběrač D_D_8. • navrhovanou trasu VPS 6/DZ/6 kříží další významné stoky jednotného kanalizačního systému větších průměrů i stoky jednotné kanalizace místního významu. Nutné přeložky kanalizačních stok bude třeba posoudit až na základě konkrétního návrhu výškového vedení tunelu rychlostní trati.
188	Pražská vodohospodářská společnost a.s.	Připomínka	Jiné	2999211	<p>V souvislosti s požadavky zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění novely zákona č. 544/2020 Sb., požadujeme provádět likvidaci srážkových vod primárně na pozemku stavebníka. V případě návrhu odvádění srážkových vod do kanalizace požadujeme doložit nemožnost nebo omezenou možnost využívání a likvidace srážkových vod ve vlastních objektech na pozemcích investora. Pouze v tomto případě je možné přebytečné srážkové vody po akumulaci a retenci při dodržení požadavků uvedených v Městských standardech vodovodů a kanalizací na území hl. m. Prahy zaústit do stejné stoky jednotné kanalizace jako vody splaškové.</p> <p>Požadujeme, aby v rámci řešení projektu byly důsledně aplikovány principy uvedené ve "Standardech hospodaření se srážkovými vodami na území hl. m. Prahy", srážkové vody byly primárně sváděny pomocí povrchových opatření do zeleně, zasakovány, akumulovány, případně likvidovány jiným vhodným způsobem, než sváděny do veřejné kanalizace.</p> <p>V případě výsadby stromů realizované v rámci výstavby Městského okruhu požadujeme dodržení předepsaných ochranných pásem vodovodů a kanalizací a realizaci předepsaných technických opatření dle požadavků uvedených ve Standardech městských stromofadí na území hl. m. Prahy.</p>

188	Pražská vodohospodářská společnost a.s.	Připomínka	Jiné	2999212	<p>Obecně:</p> <p>Navrhované objekty (vč. zařízení staveniště a skládky materiálu) a výsadba stromů musí být situovány mimo ochranné pásmo vodovodu a kanalizace pro veřejnou potřebu, včetně jejich přeložek. Ochranná pásma dle § 23 odst. 3 zákona č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů (zákon o vodovodech a kanalizacích), v platném znění jsou vymezena vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu:</p> <p>a) u vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně, 1,5 m,</p> <p>b) u vodovodních řadů a kanalizačních stok nad průměr 500 mm, 2,5 m,</p> <p>c) u vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti podle písmen a) nebo b) od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m.</p>
-----	---	------------	------	---------	--

Ostatní podněty

300	MHMPXPKMEDDW	Připomínka	Nesouhlas	2999659	<p>Území dotčené připomínkami</p> <p>Změna Z 3403/00 se týká majoritně tunelu vedenému Střešovicemi, který bezprostředně navazuje na úsek, kde obývám nemovitost na shora uvedené adrese dotčenou modernizací trati Praha-Výstaviště - Praha-Veleslavín.</p> <p>Jako obyvatel jedné z památkově chráněných a historicky velmi cenných nemovitostí ve Slavičkově ulici (na obr. 1 v oválu - příloha ID_2999659_1_P), které se nacházejí v lokalitě 320/Vily Bubeneč v úseku železniční tratě Praha-Výstaviště - Praha-Veleslavín odmítám výstavbu trasy železnice. Předmětem stavby je zdvoukolejnění a zatunelování stávající jednokolejné trati těsně pod povrch země (viz obr. 1 - příloha ID_2999659_1_P), což pro je pro objekty v ulici Slavičkova a jejich obyvatele významně rizikové a rizika není možné zcela eliminovat. Proto podávám tyto připomínky proti výstavbě železniční trati v tomto úseku.</p>
300	MHMPXPKMEDDW	Připomínka	Jiné	2999679	<p>Zdůvodnění</p> <p>1. Poničení památkově chráněných zahrad (zábor) (příloha ID_2999679_1_P)</p> <p>Stavba železniční trati předpokládá částečný stavební zábor zahrad na dobu 1-3 roky. Některé zahrady budou zabrány v pásu širokém 8-9 metrů. Zahrady p.č. 700 a 702 jsou přitom zapsány jako nemovité národní kulturní památky. Navíc v zahradě p.č. 710 se nachází historicky velmi cenná grotta.</p>
300	MHMPXPKMEDDW	Připomínka	Jiné	2999680	<p>2. Poničení památkově chráněných staveb</p> <p>Toto území je součástí památkové zóny Praha 6- Bubeneč. Vily ve Slavičkově ulici byly postaveny koncem 19. a začátkem 20. století, jejímiž staviteli a majiteli byli významní umělci a architekti např. J. Kotěra, V. Mašek, J. Koula, S. Sucharda a další. Vily jsou na fasádách zdobeny freskami (M. Aleš, V. Mašek, atd.) a sochařskou výzdobou (S. Sucharda, V. Mašek a další). Vily na pozemcích p.č. 695, 699 a 701 jsou zapsány jako historické nemovité kulturní památky.</p> <p>V minulosti při stavbě tunelu Blanka, který je vzdálenější, docházelo k velkým otřesům, praskaly stěny a některé fresky bylo třeba restaurovat. Při stavbě tunelu pro železniční trať reálně hrozí:</p> <p>a. Ohrožení statiky budov (otřesy při stavbě)</p> <p>b. Trhliny na stěnách (podobně jako při stavbě tunelu Blanka)</p> <p>c. Poškození historických fresek a sochařské výzdoby</p> <p>Stavební průzkum a vlastní stavba nepočítá s provedením statických posudků stávajících objektů, a to ani před ani po realizaci stavby.</p>
300	MHMPXPKMEDDW	Připomínka	Jiné	2999682	<p>3. Negativní dopad na vegetaci a významných vzrostlých stromů (příloha ID_2999682_1_P)</p> <p>V rámci stavby se připravuje rozsáhlé kácení vzrostlých stromů (včetně ovocných i historicky cenných lip a dubů), mj. v oblasti stavebního záboru. Šlo by o nenahraditelnou škodu na životním prostředí, stromy v lokalitě Vily Bubeneč rostou již mnoho desítek let. Počet stromů ke kácení v úseku trati se odhaduje na přibližně 100.</p>

300	MHMPXPKMDEDW	Připomínka	Jiné	2999699	<p>4. Ohrožený památný strom v zahradě domu p.č. 702 (přílohy ID_2999699_1_P a ID_2999699_2_P)</p> <p>V zahradě pozemku p.č. 702 (viz také obr. 2 příloha ID_2999679_1_P) je zdravý památný strom - dub letní, starý přes 150 let, kód 105657, evidenční č. OOP MHMP: 105, který by byl v těsné blízkosti tunelu, přičemž stavbou tunelu by byla zlikvidována přibližně třetina jeho kořenového systému. Ve smyslu ustanovení §46 odst. 3 zákona 114/1992 Sb. přitom vymezil Odbor ochrany prostředí Magistrátu ochranné pásmo tohoto památného stromu ve tvaru kruhu o poloměru 10 metrů. Stavebník SŽ si nechal zpracovat znalecký dendrologický posudek, se kterým nesouhlasíme. Posudek sice dává naději, že památný strom stavbu „přežije“, avšak je v přímém rozporu s rozhodnutím Odboru ochrany prostředí MHMP. Vzhledem k poklesu spodních vod pod úroveň betonových desek železnice, by byl tento památný strom jistě odsouzen k úhynu.</p>
300	MHMPXPKMDEDW	Připomínka	Jiné	2999710	<p>Vedení tunelu železniční tratě v tomto ochranném památkovém pásmu, do kterého patří historické vily a vegetace vzrostlých stromů, je z hlediska účelnosti v porovnání s riziky spojenými s výstavbou neúměrný, a dal by se řešit efektivně méně nákladnými prostředky, jako například prodloužením trasy metra A z Veleslavína na letiště Václava Havla, tak jak to bylo již původně plánováno.</p> <p>Zkušenosti ze stavby tunelu Blanka ukázaly, že eliminace rizik ze stavby bude nákladná a s nejistým výsledkem. Oblast by navíc byla zatížena extrémními vibracemi a hlukem a tunel by nevratně poškodil životní prostředí z hlediska režimu podzemních vod a následného úhynu vegetace.</p> <p>Žádám, aby byly vzaty v úvahu všechny mé připomínky týkající se Změny Z 3403/00, konkrétně modernizace trati Praha-Výstaviště - Praha-Veleslavín. Věřím, že je podpoříte a vydáte k plánované modernizaci tratě své negativní stanovisko.</p> <p>K těmto připomínkám se připojují i tito obyvatelé lokality: 9 osob - anonymizováno</p>
301	MHMPP09VBBQH	Námítka	Nesouhlas	2999797	<p>Výše uvedený podatel nesouhlasí s návrhem změny č. Z 3403/00 Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy (dále jen „změna č. Z 3403/00“) a požaduje jeho zrušení. Z důvodu níže uvedených proto výše uvedený podatel, jako vlastník nemovitosti přímo dotčené návrhem řešení, podává v souladu s § 55b odst. 2 stavebního zákona k návrhu změny č. Z 3403/00 své námítky.</p> <p>Vymezení dotčeného území Obec: hl.m. Praha, městská část: Praha 6, katastrální území: Břevnov, Dejvice, Střešovice, Veleslavín, Vokovice.</p>

Požaduji zamítnuti návrhu na pořízení změny č. Z 3403/00 a vymezení předmětného záměru ve variantě „STŘED“.

Odůvodnění námítky

1. Invariantnost záměru (koridoru)

Podatel namítá, že v rámci Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy byl navržen koridor železniční tratě Praha - Kladno v úseku Praha - Dejvice - Praha - Veleslavín, který svou šíří zahrnuje všechny tři možné varianty koridoru, kdy se jedná o varianty JIH, STŘED a SEVER. Do změny č. Z 3404/00 se však počítá již pouze s variantou JIH.

Předložené podklady změny č. Z 3404/00 však nejsou dostatečné. Zejména se to týče zmíněné invariantnosti návrhu změny, kdy se posuzuje záměr pouze invariantně - pouze varianta JIH. **Investor zcela pomíjí, že existuje jiná varianta, která má stejné benefity jako varianta JIH a naopak jsou v ní eliminována negativa varianty JIH ve vztahu k životnímu prostředí, zdraví, majetku obyvatel osob, kvality bydlení obyvatel oblasti dotčené záměrem.**

Dle podatele je nejlepší variantou varianta STŘED, která svým vedením v největším rozsahu míjí zastavěné území a vede v co největší míře pod obecními pozemky. Varianta STŘED počítá s vedením trati po ul. Střešovická a Na Petřínách a následně pod nezastavěnými pozemky. **Varianta STŘED je tak nejméně konfliktní a z geologického hlediska zcela bezpečná.**

Podporu má uvedená varianta STŘED i u občanů dotčených plánovanou tratí, kdy byla proti výstavbě varianty JIH sepsána místními občany petice s více než 400 podpisy, a která byla předána i Magistrátu hlavního města Prahy.

Navržená a projednávaná varianta JIH bude mít negativní vliv na životní prostředí, zdraví a majetek dotčených osob především v úseku tunelů Praha Dejvice - Praha - Veleslavín, tj. celkem 63 % délky posuzované změny od Praha - Výstaviště - do Praha - Veleslavín.

Navržená varianta generuje významné negativní vlivy na environmentální pilíř udržitelného rozvoje a sledované cíle ochrany životního prostředí přijaté v ostatních strategických dokumentech i v dokumentech na regionální či lokální úrovni.

Posudky Spolku za ochranu Střešovic a Břevnova rozporují investorem dokladovanou preferenci varianty JIH v údajných příznivějších geologických podmínkách. **Poukazují na rizika varianty JIH pro environmentální pilíř pro oblast dotčenou záměrem, přičemž varianta STŘED tato rizika podstatně eliminuje a má všechny stejné benefity jako trasa JIH.**

Navrhovaná trasa byla ze strany Správy železnic, státní organizace, představena nově teprve v červnu 2019. **Vymezení tohoto koridoru v trase JIH v předmětné oblasti je zcela nevhodné,** neboť je vymezen v oblasti s převážně obytnou zástavbou lokality Na Bateriích a pod Ústřední vojenskou nemocnicí. Podatel, jako dotčený vlastník nemovitostí, tak bude nejprve závažným způsobem rušen výstavbou koridoru železniční tratě, a následně bude trvale rušen imisemi hluku a vibrací z provozu železniční trati. Podatel je přesvědčen, že zásah do jeho hmotných práv je nepřiměřený.

Při přípravě a plánování dopravních staveb je třeba brát v potaz čl. 2. Listiny základních práv a svobod, dle jehož odst. 2 lze státní moc uplatňovat jen v případech a mezích a stanovených zákonem, a to způsobem, který zákon stanoví. Jestliže má být dle platných zákonů, evropských směrnic a nařízení a jiných mezinárodních aktů dosaženo zvýšení kvality životního prostředí a snížení emisí, je nepřijatelné, aby se tak dělo na úkor jiných osob a fakticky se zdroj emisí a případně jejich charakter pouze přesunul do jiné oblasti, kde bude stejně zatěžovat, avšak jiné obyvatele.

V souladu s platnou legislativou a zejména v souladu se základními lidskými právy je hledat takové řešení, které bude ze všech ohledů výhodné, tedy takové, při němž dojde k absolutní minimalizaci vlivů na životní prostředí a okolí dopravní (ale i jiné) stavby a současně k minimalizaci či úplné eliminaci počtu dotčených vlastníků a obyvatel. Jedině takové řešení bude v souladu s čl. 35 Listiny základních práv a svobod, které stanoví právo každého na příznivé životní prostředí. Zde lze poukázat na to, že jak developeri, tak investor i správní orgány se snaží v co nejvyšší míře obejít zákonné požadavky a využít ve svůj prospěch.

Podle čl. 11 odst. 1 Listiny základních práv a svobod má vlastnické právo všech vlastníků stejný obsah a ochranu. V případě změny č. Z 3403/00 však dochází k **upřednostnění práv vlastníků nemovitostí v blízkosti stávající historicky umístěné dráhy, zejména určených k budoucí komerční a developerské výstavbě, na úkor vlastníků a obyvatel urbanisticky a historicky stabilizovaných lokalit, nacházejících se na složitém geologickém podloží dotčených variantou tunelu JIH.**

Není možné řešit problematickou situaci přenesením emisí z železniční dopravy na jinou skupinu obyvatel, tedy tím způsobem, že aby se někde něco "zlepšilo", tak se musí jinde něco zničit, tedy upřednostnit jednu část obyvatel před druhou, která bude trpět finančně (mj. v důsledku narušení geologicky nestabilního/nesourodého/nevhodného podloží a vibrací, což může/bude mít vliv na statiku mnoha objektů v blízkosti tunelu, nejen přímo v jeho trase), zdravotně a ve zničeném životním prostředí.

Trasa záměrně obchází pozemky developera v ulici Nad Novým lesem, z důvodů jeho spolupráce se SŽ a uvolnění jiných pozemků (v oblasti Veleslavínské teplárny) pro stavební činnost během výstavby tunelu. Následkem toho vede trasa zcela nevhodně pod ÚVN.

2. Vliv na obyvatelstvo, pohodu bydlení a veřejné zdraví

Vzhledem k značnému rozsahu území, k hustotě zástavby a k velkému počtu obyvatel žijících v dotčeném území **muže mít předmětná změna č. Z 3403/00 potenciál závažných a rozsáhlých vlivů.**

Z hlediska vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví má posuzovaná změna č. Z 3403/00 **dopady především do bezprostředního okolí řešených ploch a na obyvatele těchto lokalit.** Dotčené území se nachází v městské části Praha 6 a Praha 7, katastrální území Bubeneč, Dejvice, Střešovice, Břevnov a Veleslavín.

Podatel však namítá, že hodnocení není zpracováno pro oblast Dejvice - Veleslavín, které se konkrétně týká. Struktura obyvatel je zde jiná, tedy průměrná charakteristika zdravotního stavu obyvatel oblasti se bude též lišit. Z hlediska obtěžování hlukem resp. jeho neslyšitelnou složkou infrazvukem, na tuto demografickou skupinu obyvatel dotčené oblasti není hodnocení zpracováno. Tedy uvedené údaje nejsou zcela relevantní. Jak je uvedeno, podrobné údaje o zdravotním stavu těchto obyvatel nebyly pro účely zpracování vyhodnocení zjišťovány.

Podatel souhlasí, že umístěním úseku železnice Výstaviště - Veleslavín pod zem dojde v konečném důsledku ke snížení emisí hluku a elektrifikací železnice i k ukončení produkce znečišťujících látek do ovzduší ze stávající motorové trakce na železnici. To ale **nelze považovat za argument k tomu, aby tato zátěž byla přesunuta do oblastí klidné rezidenční čtvrti, když existuje možnost varianty STŘED, která tyto negativní jevy max. eliminuje** tím, že nevede pod zastavěnou oblastí, vede z hlediska hluku a vibrací vhodněji pod pozemními komunikacemi. Mj. Geotechnický průzkum provedený pro variantu STŘED považuje výšku nadloží nad tunely STŘED za dostatečnou a samotné hodnocení vibrací společností Arenal.s.r.o. považuje obě varianty JIH a STŘED z pohledu vibrací za rovnocenné.

Dle podatele bude mít změna č. Z 3403/00 negativní vliv i na pohodu bydlení místních obyvatel. Do kvality života se zahrnuje pohoda bydlení jako psychologický aspekt toho, že člověk není sice vystaven žádné kvantifikovatelné zátěži, ale stavby působí jako obtěžující prvek apod., faktor snižující pohodu života v dané lokalitě. Jmenovitě povědomí např. o potencionálním vlivu vibrací, infrazvuku, poklesové kotlina pod zástavbou, nepojistitelnost nemovitostí proti následkům důlního díla atd.

Varianta JIH přináší právě takové negativní dopady, které budou mít v důsledku značný vliv na pohodu bydlení. **Dle podatelů je však zcela ignorována existence varianty STŘED, která podobná negativa eliminuje.**

3. Hluková zátěž a vibrace

Z hlediska předkládaného záměru patří mezi nejvýznamnější zátěž území především hluk z automobilové dopravy a v řešeném území také hluk ze stávající železnice.

V úsecích posuzované změny dojde plánovanou změnou č. Z 3403/00 skutečně ke snížení expozice hluku, nicméně na úseku Dejvice - Veleslavín to je **na úkor jiné skupiny obyvatel.** Expozici hluku (vibrací) nelze hodnotit pouhým přenesením modelu měření z jiné lokality tak. Jak je investorem učiněno. Není např. hodnocena oblast vlivu nízkých frekvencí 0-20 HZ, negativní změna na zdraví a počet obyvatel oproti předchozímu stavu u trasy JIH, nepredikovatelné šíření vibrací v oblasti tektonických anomálií a ve zlomové oblasti atd. Problémem zůstává uvedená hypotetická podmínka správné aplikace opatření proti hluku, vibracím, propojení hladin podzemní vody a tím snížené schopnosti horninového masivu zadržovat podzemní vodu.

Ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území je uvedeno, že z pohledu hlukové zátěže je počítáno s mírně negativní potencionální vazbou. Dle podatele se však jedná o **trvalý jev a jedná se o potencionální dlouhodobý vliv vibrací na lidské zdraví zejména v oblasti nízkých frekvencí (infrazvuku), tudíž není možné je hodnotit jako mírně negativní, ale negativní.**

301 MHMPP09VBBQH Námitka Nesouhlas 2999811

4. Další vlivy

Ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území je uvedeno, že dojde ke zlepšení nabídky bydlení, pracovních příležitostí a služeb s pozitivním vlivem na sociální determinanty veřejného zdraví s nepřímo pozitivním vlivem v důsledku celkového zlepšení komfortu dopravní obsluhy území ve prospěch nízkoe emisní veřejné hromadné dopravy a cyklodopravy. S tímto však podatel nesouhlasí, neboť **ke zlepšení nabídky bydlení rozhodně nedojde, naopak dojde ke snížení ceny nemovitostí ohrožených stavbou a provozem tunelu a negativním vlivem na sociální determinanty veřejného zdraví.**

Vedení trasy varianty JIH představuje **velmi závažný zásah do vlastnických práv osob, jež jsou vlastníky nemovitostí v oblasti dotčené touto trasou.** Vedení trasy koridoru železniční tratě přes jejich nemovitosti se všemi s tím souvisejícími negativními dopady a riziky znamená ve svém důsledku **znehodnocení nemovitostí těchto dotčených vlastníků.** V této souvislosti je zjevné omezení vlastnictví práv vlastníků i s ohledem na ochranné pásmo dráhy, jež činí nejméně 60 m. Vlastníkům dotčených nemovitostí tak bude např. znemožněno ekologické i ekonomicky výhodné vytápění jejich nemovitostí geotermálními vrty, jež se realizují v hloubce od 50 do 300 metrů. Zejména však s ohledem na nestabilní podloží hrozí značné riziko propadu předmětných nemovitostí.

Tyto vlivy nebyly dostatečně vyhodnoceny.

301 MHMPP09VBBQH Námitka Nesouhlas 3000392

5. Kumulativní a synergické vlivy

Ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území je uvedeno, že pro vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů byly vzaty v úvahu všechny relevantní plánované záměry v území bezprostředně související s řešenou změnou č. Z 3403/00. Podatel však s tímto tvrzením **nesouhlasí, neboť v oblasti ulice Svatovítská a Pod Hradbami se prostorově kumuluje několik aktivit:** povrchová doprava (silniční a tramvajová), tunelový komplex Banka (automobilový provoz), vliv budoucího provozu železničních tunelů a zamýšlené stavby a budoucí provoz trasy metra „0“, a to vše v kombinaci geologických podmínek (tektonický zlom a spodní voda) - **vše ideální pro kumulaci šíření podpovrchových vodorovných seismických vln (Rayleighovy vlny), vibrací a hluku.**

Dále je uvedeno, že dle analýzy veřejně dostupných zdrojů nejsou v současnosti známy připravované stavební záměry v řešeném nebo souvisejícím území. Podatel však namítá, že v pondělí 19. září 2022 vedení města oznámilo, že má podklady pro tendr na studii proveditelnosti páté trasy linky metra „0“, podmínky soutěže ve stejný den schválili radní magistrátu. **Do hodnocení tak nebyly zahrnuty všechny připravované záměry.**

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů záměru je zcela nedostatečné a musí být přepracováno.

301 MHMPP09VBBQH Námitka Nesouhlas 3000394

6. Vliv na dopravu

Ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území se uvádí, že změna je lokálního charakteru, ale zprostředkovaně pozitivně ovlivňuje širší území a okolní obce tím, že rozšiřuje možnosti využívat veřejnou kolejovou dopravu a řešení změny představuje zkvalitnění železnice, umožní vyšší rychlost vlaků a zkrácení jízdní doby. Dle vyhodnocení bude mít změna pozitivní vliv na železniční dopravu nejen v Praze, ale i v sousedním Středočeském kraji. Dle podatele však stejné benefity přináší i varianta STŘED, rozdíl času na trase Dejvice - Veleslavin je pouze cca 4 - 5 s. Hlavní oblouky trasy jsou též navrženy na rychlost 120 km/ hod.

Dle vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území lze předpokládat, že změna by mohla přispět ke zlepšení dopravní situace. Jak popisuje její záměr a studie proveditelnosti, a bezesporu přispěje zlepšení emisí hluku z železniční dopravy v dotčených oblastech. Podatel však namítá, že na straně druhé **podle stanoviska odboru ochrany přírody Magistrátu hl. m. Prahy (dále jen „OCP MHMP“) chybné provedení koncepce může závažným způsobem narušit životní prostředí obyvatel dotčené oblasti a hodnotu jejich majetku.**

Dále je uvedeno, že varianta JIH bude představovat možnosti dopravní obsluhy města a jeho napojení na sousední kraje a letiště kapacitní bezemisní VHD. Dle podatel však totožné benefity přináší i varianta STŘED. Stejně tato varianta JIH též vytváří územní předpoklady pro přeložku železniční trati pod zem v zastavěném území a vytváří předpoklady pro prostupnost území pěší a cyklistickou dopravou včetně rozvoje městské zeleně, a to ve stejném rozsahu jako v případě varianty JIH. Variantu STŘED investor však nepředkládá, na základě posudků obsahujících závažné chyby preferuje variantu JIH. Tím je rozhodnutí zastupitelů negativně ovlivněno.

301	MHMPP09VBBQH	Námítka	Nesouhlas	3000395
-----	--------------	---------	-----------	---------

7. Statika, nesouhlas obyvatel dotčené lokality

Jak bylo uvedeno, proti výstavbě varianty JIH byla sepsána místními občany petice s více než 400 podpisy. Důvody tohoto nesouhlasu dotčených vlastníků jsou nejen historické, kdy kostel svátého Norberta a ulice Pod Hradbami, se nachází v památkově chráněném území s vilovou zástavbou z 20. let 20. století, ale zejména technické **podloží okolí ulice Pod Hradbami je z geologického a geotechnického hlediska pro stavbu tunelů zcela nevhodné, neboť je nestabilní, příliš mělké a sypké.**

Uvedené se mimo jiné již projevilo při výstavbě tunelu Blanka, a to propadem na pozemku Ministerstva kultury v roce 2010, který se nachází přibližně 300 m od ulice Pod Hradbami. **Rovněž odborná stanoviska poukazují na technické problémy a nebezpečí stavby železničního tunelu ve variantě JIH.** Přes již dřívější problémy s propady půdy při stavbě tunelu Blanka, však ve vztahu k ulici Pod Hradbami žádný podrobný geologický průzkum dosud proveden nebyl.

Realizace varianty JIH by tak ohrozila statiku nemovitostí v této lokalitě, přičemž zamýšlený tunelový tubus má být v ulici Pod Hradbami veden v hloubce pouhých 16 m, ačkoliv tato lokalita je již nyní značně zatížena provozem tunelu Blanka. **Dotčení vlastníci tak považují vedení koridoru železniční trati v navrhovaném území za zcela nevhodné.**

302	MHMPP09VB88K	Námítka	Nesouhlas	2999854	viz ID 2999797
302	MHMPP09VB88K	Námítka	Nesouhlas	2999856	viz ID 2999803
302	MHMPP09VB88K	Námítka	Nesouhlas	2999857	viz ID 2999806
302	MHMPP09VB88K	Námítka	Nesouhlas	2999858	viz ID 2999809
302	MHMPP09VB88K	Námítka	Nesouhlas	2999878	viz ID 2999811
302	MHMPP09VB88K	Námítka	Nesouhlas	3000396	viz ID 3000392
302	MHMPP09VB88K	Námítka	Nesouhlas	3000397	viz ID 3000394
302	MHMPP09VB88K	Námítka	Nesouhlas	3000398	viz ID 3000395
303	MHMPP09VB8B5	Námítka	Nesouhlas	2999958	viz ID 2999797
303	MHMPP09VB8B5	Námítka	Nesouhlas	2999974	viz ID 2999803
303	MHMPP09VB8B5	Námítka	Nesouhlas	2999992	viz ID 2999806
303	MHMPP09VB8B5	Námítka	Nesouhlas	3000008	viz ID 2999809
303	MHMPP09VB8B5	Námítka	Nesouhlas	3000024	viz ID 2999811
303	MHMPP09VB8B5	Námítka	Nesouhlas	3000400	viz ID 3000392
303	MHMPP09VB8B5	Námítka	Nesouhlas	3000418	viz ID 3000394
303	MHMPP09VB8B5	Námítka	Nesouhlas	3000436	viz ID 3000395
304	MHMPP09VB7R4	Námítka	Nesouhlas	2999959	viz ID 2999797
304	MHMPP09VB7R4	Námítka	Nesouhlas	2999975	viz ID 2999803
304	MHMPP09VB7R4	Námítka	Nesouhlas	2999993	viz ID 2999806
304	MHMPP09VB7R4	Námítka	Nesouhlas	3000009	viz ID 2999809
304	MHMPP09VB7R4	Námítka	Nesouhlas	3000025	viz ID 2999811
304	MHMPP09VB7R4	Námítka	Nesouhlas	3000401	viz ID 3000392
304	MHMPP09VB7R4	Námítka	Nesouhlas	3000419	viz ID 3000394
304	MHMPP09VB7R4	Námítka	Nesouhlas	3000437	viz ID 3000395
305	MHMPP09VB7TU	Námítka	Nesouhlas	2999960	viz ID 2999797
305	MHMPP09VB7TU	Námítka	Nesouhlas	2999976	viz ID 2999803
305	MHMPP09VB7TU	Námítka	Nesouhlas	2999994	viz ID 2999806
305	MHMPP09VB7TU	Námítka	Nesouhlas	3000010	viz ID 2999809
305	MHMPP09VB7TU	Námítka	Nesouhlas	3000026	viz ID 2999811
305	MHMPP09VB7TU	Námítka	Nesouhlas	3000402	viz ID 3000392
305	MHMPP09VB7TU	Námítka	Nesouhlas	3000420	viz ID 3000394
305	MHMPP09VB7TU	Námítka	Nesouhlas	3000438	viz ID 3000395
306	MHMPP09VB7Y5	Námítka	Nesouhlas	2999961	viz ID 2999797
306	MHMPP09VB7Y5	Námítka	Nesouhlas	2999977	viz ID 2999803
306	MHMPP09VB7Y5	Námítka	Nesouhlas	2999995	viz ID 2999806

306	MHMPP09VB7Y5	Námitka	Nesouhlas	3000011	viz ID 2999809
306	MHMPP09VB7Y5	Námitka	Nesouhlas	3000027	viz ID 2999811
306	MHMPP09VB7Y5	Námitka	Nesouhlas	3000403	viz ID 3000392
306	MHMPP09VB7Y5	Námitka	Nesouhlas	3000421	viz ID 3000394
306	MHMPP09VB7Y5	Námitka	Nesouhlas	3000439	viz ID 3000395
307	MHMPP09VB7XA	Námitka	Nesouhlas	2999962	viz ID 2999797
307	MHMPP09VB7XA	Námitka	Nesouhlas	2999978	viz ID 2999803
307	MHMPP09VB7XA	Námitka	Nesouhlas	2999996	viz ID 2999806
307	MHMPP09VB7XA	Námitka	Nesouhlas	3000012	viz ID 2999809
307	MHMPP09VB7XA	Námitka	Nesouhlas	3000028	viz ID 2999811
307	MHMPP09VB7XA	Námitka	Nesouhlas	3000404	viz ID 3000392
307	MHMPP09VB7XA	Námitka	Nesouhlas	3000422	viz ID 3000394
307	MHMPP09VB7XA	Námitka	Nesouhlas	3000440	viz ID 3000395
308	MHMPP09VA6XU	Námitka	Nesouhlas	2999963	viz ID 2999797
308	MHMPP09VA6XU	Námitka	Nesouhlas	2999979	viz ID 2999803
308	MHMPP09VA6XU	Námitka	Nesouhlas	2999997	viz ID 2999806
308	MHMPP09VA6XU	Námitka	Nesouhlas	3000013	viz ID 2999809
308	MHMPP09VA6XU	Námitka	Nesouhlas	3000029	viz ID 2999811
308	MHMPP09VA6XU	Námitka	Nesouhlas	3000405	viz ID 3000392
308	MHMPP09VA6XU	Námitka	Nesouhlas	3000423	viz ID 3000394
308	MHMPP09VA6XU	Námitka	Nesouhlas	3000441	viz ID 3000395
309	MHMPP09VB844	Námitka	Nesouhlas	2999964	viz ID 2999797
309	MHMPP09VB844	Námitka	Nesouhlas	2999980	viz ID 2999803
309	MHMPP09VB844	Námitka	Nesouhlas	2999998	viz ID 2999806
309	MHMPP09VB844	Námitka	Nesouhlas	3000014	viz ID 2999809
309	MHMPP09VB844	Námitka	Nesouhlas	3000030	viz ID 2999811
309	MHMPP09VB844	Námitka	Nesouhlas	3000406	viz ID 3000392
309	MHMPP09VB844	Námitka	Nesouhlas	3000424	viz ID 3000394
309	MHMPP09VB844	Námitka	Nesouhlas	3000442	viz ID 3000395
310	MHMPP09VA3Z5	Námitka	Nesouhlas	2999965	viz ID 2999797
310	MHMPP09VA3Z5	Námitka	Nesouhlas	2999981	viz ID 2999803
310	MHMPP09VA3Z5	Námitka	Nesouhlas	2999999	viz ID 2999806
310	MHMPP09VA3Z5	Námitka	Nesouhlas	3000015	viz ID 2999809
310	MHMPP09VA3Z5	Námitka	Nesouhlas	3000031	viz ID 2999811
310	MHMPP09VA3Z5	Námitka	Nesouhlas	3000407	viz ID 3000392
310	MHMPP09VA3Z5	Námitka	Nesouhlas	3000425	viz ID 3000394
310	MHMPP09VA3Z5	Námitka	Nesouhlas	3000443	viz ID 3000395
311	MHMPP09VB85Z	Námitka	Nesouhlas	2999966	viz ID 2999797
311	MHMPP09VB85Z	Námitka	Nesouhlas	2999982	viz ID 2999803
311	MHMPP09VB85Z	Námitka	Nesouhlas	3000000	viz ID 2999806
311	MHMPP09VB85Z	Námitka	Nesouhlas	3000016	viz ID 2999809
311	MHMPP09VB85Z	Námitka	Nesouhlas	3000032	viz ID 2999811
311	MHMPP09VB85Z	Námitka	Nesouhlas	3000408	viz ID 3000392
311	MHMPP09VB85Z	Námitka	Nesouhlas	3000426	viz ID 3000394
311	MHMPP09VB85Z	Námitka	Nesouhlas	3000444	viz ID 3000395
312	MHMPP09VB87P	Námitka	Nesouhlas	2999967	viz ID 2999797
312	MHMPP09VB87P	Námitka	Nesouhlas	2999983	viz ID 2999803
312	MHMPP09VB87P	Námitka	Nesouhlas	3000001	viz ID 2999806
312	MHMPP09VB87P	Námitka	Nesouhlas	3000017	viz ID 2999809
312	MHMPP09VB87P	Námitka	Nesouhlas	3000033	viz ID 2999811

312	MHMPP09VB87P	Námitka	Nesouhlas	3000409	viz ID 3000392
312	MHMPP09VB87P	Námitka	Nesouhlas	3000427	viz ID 3000394
312	MHMPP09VB87P	Námitka	Nesouhlas	3000445	viz ID 3000395
313	MHMPP09VB761	Námitka	Nesouhlas	2999968	viz ID 2999797
313	MHMPP09VB761	Námitka	Nesouhlas	2999984	viz ID 2999803
313	MHMPP09VB761	Námitka	Nesouhlas	3000002	viz ID 2999806
313	MHMPP09VB761	Námitka	Nesouhlas	3000018	viz ID 2999809
313	MHMPP09VB761	Námitka	Nesouhlas	3000034	viz ID 2999811
313	MHMPP09VB761	Námitka	Nesouhlas	3000410	viz ID 3000392
313	MHMPP09VB761	Námitka	Nesouhlas	3000428	viz ID 3000394
313	MHMPP09VB761	Námitka	Nesouhlas	3000446	viz ID 3000395
314	MHMPP0976HUW	Námitka	Nesouhlas	2999969	viz ID 2999797
314	MHMPP0976HUW	Námitka	Nesouhlas	2999985	viz ID 2999803
314	MHMPP0976HUW	Námitka	Nesouhlas	3000003	viz ID 2999806
314	MHMPP0976HUW	Námitka	Nesouhlas	3000019	viz ID 2999809
314	MHMPP0976HUW	Námitka	Nesouhlas	3000035	viz ID 2999811
314	MHMPP0976HUW	Námitka	Nesouhlas	3000411	viz ID 3000392
314	MHMPP0976HUW	Námitka	Nesouhlas	3000429	viz ID 3000394
314	MHMPP0976HUW	Námitka	Nesouhlas	3000447	viz ID 3000395
315	MHMPP0976W76	Námitka	Nesouhlas	2999970	viz ID 2999797
315	MHMPP0976W76	Námitka	Nesouhlas	2999986	viz ID 2999803
315	MHMPP0976W76	Námitka	Nesouhlas	3000004	viz ID 2999806
315	MHMPP0976W76	Námitka	Nesouhlas	3000020	viz ID 2999809
315	MHMPP0976W76	Námitka	Nesouhlas	3000036	viz ID 2999811
315	MHMPP0976W76	Námitka	Nesouhlas	3000412	viz ID 3000392
315	MHMPP0976W76	Námitka	Nesouhlas	3000430	viz ID 3000394
315	MHMPP0976W76	Námitka	Nesouhlas	3000448	viz ID 3000395
316	MHMPP0976HWM	Námitka	Nesouhlas	2999971	viz ID 2999797
316	MHMPP0976HWM	Námitka	Nesouhlas	2999987	viz ID 2999803
316	MHMPP0976HWM	Námitka	Nesouhlas	3000005	viz ID 2999806
316	MHMPP0976HWM	Námitka	Nesouhlas	3000021	viz ID 2999809
316	MHMPP0976HWM	Námitka	Nesouhlas	3000037	viz ID 2999811
316	MHMPP0976HWM	Námitka	Nesouhlas	3000413	viz ID 3000392
316	MHMPP0976HWM	Námitka	Nesouhlas	3000431	viz ID 3000394
316	MHMPP0976HWM	Námitka	Nesouhlas	3000449	viz ID 3000395
317	MHMPP09VA6DM	Námitka	Nesouhlas	2999972	viz ID 2999797
317	MHMPP09VA6DM	Námitka	Nesouhlas	2999988	viz ID 2999803
317	MHMPP09VA6DM	Námitka	Nesouhlas	3000006	viz ID 2999806
317	MHMPP09VA6DM	Námitka	Nesouhlas	3000022	viz ID 2999809
317	MHMPP09VA6DM	Námitka	Nesouhlas	3000038	viz ID 2999811
317	MHMPP09VA6DM	Námitka	Nesouhlas	3000414	viz ID 3000392
317	MHMPP09VA6DM	Námitka	Nesouhlas	3000432	viz ID 3000394
317	MHMPP09VA6DM	Námitka	Nesouhlas	3000450	viz ID 3000395
318	MHMPP09VA696	Námitka	Nesouhlas	2999973	viz ID 2999797
318	MHMPP09VA696	Námitka	Nesouhlas	2999989	viz ID 2999803
318	MHMPP09VA696	Námitka	Nesouhlas	3000007	viz ID 2999806
318	MHMPP09VA696	Námitka	Nesouhlas	3000023	viz ID 2999809
318	MHMPP09VA696	Námitka	Nesouhlas	3000039	viz ID 2999811
318	MHMPP09VA696	Námitka	Nesouhlas	3000415	viz ID 3000392
318	MHMPP09VA696	Námitka	Nesouhlas	3000433	viz ID 3000394

318	MHMPP09VA696	Námítka	Nesouhlas	3000451	viz ID 3000395
319	MHMPP09VB998	Námítka	Nesouhlas	3000241	<p>Jako vlastník pozemku a stavby dotčených uvedeným návrhem podávám proti změně č. Z 3403/00 územního plánu hlavního města Prahy následující námítku, která se týká mé nemovitosti a území v jejím okolí.</p> <p>Nesouhlasím, že je ve změně územního plánu vymezena veřejně prospěšná stavba na mém pozemku p.č. 4292/21 v k.ú. Dejvice, obec Praha. Vymezení veřejně prospěšné stavby na tomto mém pozemku zbytečně zasahuje do mého vlastnického práva. Můj pozemek a stavba na něm nejsou pro vybudování modernizované trati jakkoli využitelné. Trať má vést v tunelech, nikoli na povrchu. Pozemek nelze odstranit ani využít rozumně využít jako zázemí pro stavbu, protože je zastavěn památkově chráněným objektem a má zanedbatelný rozměr 86 m2. Vyřazením mého pozemku a stavby z vymezení veřejně prospěšné stavby tudíž nedojde k žádnému ohrožení modernizace trati. Žádám, aby veřejně prospěšná stavba nebyla vymezována na mém pozemku p.č. 4292/21 v k.ú. Dejvice, obec Praha.</p>
320	MHMPP0976P99	Námítka	Nesouhlas	3000228	<p>Výše uvedený podatel nesouhlasí s návrhem změny č. Z 3403/00 Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy (dále jen „změna č. Z 3403/00“) a požaduje jeho zrušení. Z důvodu níže uvedených proto výše uvedený podatel, jako neziskový spolek mající ve svých stanovách jako hlavní předmět činnosti ochranu přírody a krajiny podává v souladu s § 55b odst. 2 stavebního zákona k návrhu změny č. Z 3403/00 tyto námítky.</p> <p>Vymezení dotčeného území</p> <p>Obec: hl.m. Praha, městská část: Praha 6, katastrální území: Břevnov, Dejvice, Střešovice, Veleslavín, Vokovice.</p>
320	MHMPP0976P99	Námítka	Nesouhlas	3000230	<p>Spolek požaduje zamítnutí návrhu na pořízení změny č. Z 3403/00 a vymezení předmětného záměru ve variantě „STŘED“.</p> <p>Odůvodnění námítky</p> <p>1. Invariantnost záměru (koridoru)</p> <p>Podatel namítá, že v rámci Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy byl navržen koridor železniční tratě Praha - Kladno v úseku Praha - Dejvice - Praha - Veleslavín, který svou šíří zahrnuje všechny tři možné varianty koridoru, kdy se jedná o varianty JIH, STŘED a SEVER. Do změny č. Z 3404/00 se však počítá již pouze s variantou JIH.</p> <p>Předložené podklady změny č. Z 3404/00 však nejsou dostatečné. Zejména se to týká zmíněné invariantnosti návrhu změny, kdy se posuzuje záměr pouze invariantně - pouze varianta JIH. Investor zcela pomíjí, že existuje jiná varianta, která má stejné benefity jako varianta JIH a naopak jsou v ní eliminována negativa varianty JIH ve vztahu k životnímu prostředí - památkově chráněných spraší a pískovců, ale i zdraví občanů a jejich majetku, ke kvalitě bydlení obyvatel oblasti dotčené záměrem.</p> <p>Dle podatele je nejlepší variantou varianta STŘED, která svým vedením v největším rozsahu míjí zastavěné území a vede v co největší míře pod obecními pozemky. Varianta STŘED počítá s vedením trati po ul. Střešovická a Na Petřínách a následně pod nezastavěnými pozemky. Varianta STŘED je tak nejméně konfliktní a zejména z geologického hlediska zcela bezpečná pro chráněné geologické útvary a podloží.</p> <p>Navržená a projednávaná varianta JIH bude mít negativní vliv na životní prostředí na chráněné geologické útvary a spráše především v úseku tunelů Praha Dejvice - Praha - Veleslavín, tj. celkem 63 % délky posuzované změny od Praha - Výstaviště - do Praha - Veleslavín.</p> <p>Navržená varianta generuje významné negativní vlivy na environmentální pilíř udržitelného rozvoje a sledované cíle ochrany životního prostředí přijaté v ostatních strategických dokumentech i v dokumentech na regionální či lokální úrovni.</p> <p>Posudky Spolku za ochranu Střešovic a Břevnova rozporují investorem dokladovanou preferenci varianty JIH v údajných příznivějších geologických podmínkách. Poukazují na rizika varianty JIH pro environmentální pilíř pro oblast dotčenou záměrem, přičemž varianta STŘED tato rizika podstatně eliminuje a má všechny stejné benefity jako trasa JIH.</p> <p>Navrhovaná trasa byla ze strany Správy železnic, státní organizace, představena nově teprve v červnu 2019. Vymezení tohoto koridoru v trase JIH v předmětné oblasti je zcela nevhodné, neboť je vymezen v oblasti s převážně obytnou zástavbou lokality Na Bateriích a pod Ústřední vojenskou nemocnicí, které jsou umístěny na pískovcových skalách a spraších. Podatel je přesvědčen, že následný provoz dráhy bude pro geologické útvary v podzemí a podzemní jezero, které existuje přímo pod těmito podzemními skalami v hloubce cca 120 m.</p>

Podatel je přesvědčen, že zásah do památkově chráněných geologických útvarů a podzemních útvarů a vod je devastující pro jejich existenci a stabilitu nadloží.

Podatel je také přesvědčen, že v případě změny č. Z 3403/00 však dochází **k upřednostnění práva ochrany životního prostředí a složitých geologických útvarů zájmu vlastníků některých pozemků určených k budoucí komerční a developerské výstavbě.**

Trasa záměrně obchází pozemky developera v ulici Nad Novým lesem a uvolnění jiných pozemků (v oblasti Veleslavinské teplárny) pro stavební činnost během výstavby tunelu. Následkem toho vede trasa zcela nevhodně pod ÚVN, která pro záměr nevyslovila souhlas.

Dle podatele bude mít změna č. Z 3403/00 negativní vliv i na pohodu bydlení místních obyvatel. Do kvality života se zahrnuje pohoda bydlení jako psychologický aspekt toho, že člověk není sice vystaven žádné kvantifikovatelné zátěži, ale stavby působí jako obtěžující prvek apod., faktor snižující pohodu života v dané lokalitě. Jmenovitě povědomí např. o potencionálním vlivu vibrací, infrazvuku, poklesové kotliny pod zástavbou, nepojistitelnost nemovitostí proti následkům důlního díla atd.

Varianta JIH přináší právě takové negativní dopady, které budou mít v důsledku značný vliv na pohodu bydlení. **Dle podatelů je však zcela ignorována existence varianty STŘED, která podobná negativa eliminuje.**

320 MHMPP0976P99 Námitka Nesouhlas 3000232

2. Hluková zátěž a vibrace

Z hlediska předkládaného záměru patří mezi nejvýznamnější zátěž území především z vibrací.

Expozici hluku (vibrací) nelze hodnotit pouhým přenesením modelu měření z jiné lokality tak, jak je investorem učiněno. Není např. hodnocena oblast vlivu nízkých frekvencí 0-20 HZ, negativní změna na zdraví a počet obyvatel oproti předchozímu stavu u trasy JIH, nepredikovatelné šíření vibrací v oblasti tektonických anomálií a ve zlomové oblasti atd. Problémem zůstává uvedená hypotetická podmínka správné aplikace opatření proti hluku, vibracím, propojení hladin podzemní vody a tím snížené schopnosti horninového masivu zadržovat podzemní vodu.

Ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území je uvedeno, že z pohledu hlukové zátěže je počítáno s mírně negativní potencionální vazbou. Dle podatele se však jedná **o trvalý jev a jedná se o potencionální dlouhodobý vliv vibrací na složité geologické podloží tudíž není možné je hodnotit jako mírně negativní, ale negativní.**

320 MHMPP0976P99 Námitka Nesouhlas 3000236

3. Další vlivy

Ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území je uvedeno, že dojde ke zlepšení nabídky bydlení, pracovních příležitostí a služeb s pozitivním vlivem na sociální determinanty veřejného zdraví s nepřímo pozitivním vlivem v důsledku celkového zlepšení komfortu dopravní obsluhy území ve prospěch nízkooemísni veřejné hromadné dopravy a cyklo dopravy. S tímto však podatel nesouhlasí, **neboť ke zlepšení nabídky bydlení rozhodně nedojde, naopak dojde ke snížení ceny nemovitostí ohrožených stavbou a provozem tunelu a negativním vlivem na sociální determinanty veřejného zdraví.**

Zejména však s ohledem na nestabilní podloží hrozí značné riziko propadu předmětných nemovitostí.

Tyto vlivy nebyly dostatečně vyhodnoceny

4. Kumulativní a synergické vlivy

Ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území je uvedeno, že pro vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů byly vzaty v úvahu všechny relevantní plánované záměry v území bezprostředně související s řešenou změnou č. Z 3403/00. Podatel však s tímto tvrzením **nesouhlasí, neboť v oblasti ulice Svatovítská a Pod Hradbami se prostorově kumuluje několik aktivit:** povrchová doprava (silniční a tramvajová), tunelový komplex Blanka (automobilový provoz), vliv budoucího provozu železničních tunelů a zamýšlené stavby a budoucí provoz trasy metra „0“, a to vše v kombinaci geologických podmínek (tektonický zlom a spodní voda) - **vše ideální pro kumulaci šíření podpovrchových vodorovných seismických vln (Rayleighovy vlny), vibrací a hluku.**

Dále je uvedeno, že dle analýzy veřejně dostupných zdrojů nejsou v současnosti známy připravované stavební záměry v řešeném nebo souvisejícím území. Podatel však namítá, že v pondělí 19. září 2022 vedení města oznámilo, že má podklady pro tendr na studii proveditelnosti páté trasy linky metra „0“, podmínky soutěže ve stejný den schválili radní magistrátu. **Do hodnocení tak nebyly zahrnuty všechny připravované záměry.**

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů záměru je zcela nedostatečné a musí být přepracováno.

Dle vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území lze předpokládat, že změna by mohla přispět ke zlepšení dopravní situace, jak popisuje její záměr a studie proveditelnosti, a bezesporu přispěje zlepšení emisí hluku z železniční dopravy v dotčených oblastech. Podatel však namítá, že na straně druhé **podle stanoviska odboru ochrany přírody Magistrátu hl. m. Prahy** (dále jen „OCP MHMP“) **chybné provedení koncepce může závažným způsobem narušit životní prostředí obyvatel dotčené oblasti a hodnotu jejich majetku.**

5. Statika, nesouhlas obyvatel dotčené lokality

Jak bylo uvedeno, proti výstavbě varianty JIH byla sepsána místními občany petice s více než 400 podpisy. Důvody tohoto nesouhlasu dotčených vlastníků jsou nejen historické, kdy ulice Pod Hradbami se nachází v památkově chráněném území s vilovou zástavbou z 20. let 20. století, ale zejména technické. **Podloží okolí ulice Pod Hradbami je z geologického a geotechnického hlediska pro stavbu tunelů zcela nevhodné, neboť je nestabilní, příliš mělké a sypké.**

Uvedené se mimo jiné již projevilo při výstavbě tunelu Blanka, a to propadem na pozemku Ministerstva kultury v roce 2010, který se nachází přibližně 300 m od ulice Pod Hradbami. **Rovněž odborná stanoviska poukazují na technické problémy a nebezpečí stavby železničního tunelu ve variantě JIH.** Přes již dřívější problémy s propady půdy při stavbě tunelu Blanka, však ve vztahu k ulici Pod Hradbami žádný podrobný geologický průzkum dosud proveden nebyl.

Realizace varianty JIH by tak ohrozila nejen statiku nemovitostí v této lokalitě, ale i stabilitu složitého geologického podloží, přičemž zamýšlený tunelový tubus má být v ulici Pod Hradbami veden v hloubce pouhých 16 m, ačkoliv tato lokalita je již nyní značně zatížena provozem tunelu Blanka. Podatel **tak považuje vedení koridoru železniční trati v navrhovaném území v trase JIH za zcela nevhodné, až nebezpečné.**

Pro vše výše uvedené podatel s pořízením Změny Z 3404/00 ÚP SÚ HMP nesouhlasí a navrhuje návrh změny přepracovat tak, aby změna nepřinesla nebezpečné situace v lokalitě Střešovic a v jejich geologickém podloží.

Námítky proti návrhu změny Z 3403/00 územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (dále jen „Návrh“) Podatel je vlastníkem pozemku v katastrálním území Dejvice, obec Praha, jehož součástí je stavba (dále jen „Nemovitost“). Nemovitost Podatele je Návrhem přímo dotčena, a to zejména navrhovaným vymezením koridoru veřejně prospěšné stavby (VPS) 6/DZ/6 Praha 6 (dále jen „VPS“), který má být dle Návrhu vymezen rovněž na Nemovitosti. Z hlediska vymezení území se tedy námítky týkají katastrálního území Dejvice, a to přímo oblasti řešené v Návrhu, v níž se nachází rovněž Nemovitost podatele (lokality Hradčanská/nádraží Dejvice). Podatel jako vlastník Nemovitosti dotčené Návrhem tímto v souladu s ustanovením § 52 odst. 2 a 3 zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů, podává proti Návrhu v zákonné lhůtě 7 dnů ode dne veřejného projednání následující námítky:

1. Podatel nesouhlasí s vymezením VPS na nemovitosti a žádá úpravu koridoru VPS tak, aby nebyl na nemovitosti vymezen.

Odůvodnění námítky č. 1: Koridor VPS

Návrh neobsahuje zdůvodnění, proč je široce koncipovaný koridor VPS v lokalitě Hradčanské a nádraží Dejvice, který zahrnuje prakticky celé území mezi ulicemi Václavkova a Milady Horákové, vymezován rovněž na Nemovitosti.

Podatel je přesvědčen, že takto široké vymezení koridoru VPS, zahrnující Nemovitost, je nedůvodné a pro realizaci zamýšlené stavby dopravní infrastruktury nepotřebné.

Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje hl. města Prahy (dále jen „ZÚR“) sice vymezila poměrně široký koridor VPS, to se však stalo z důvodu možnosti hledání nejvhodnější varianty trasování modernizace trati. Sama tato aktualizace nicméně výslovně předvídala, že na úrovni změny územního plánu má dojít k upřesnění podle vybrané varianty trasování. Rozhodnutím investora byla trasa ustálena v tzv. jižní variantě. V souladu s tím je projednáván Návrh zpracován jako invariantní, tj. zohledňující právě tuto jednu variantu. Tato varianta má přitom v dotčeném území vést pod povrchem, a to nikoli pod Nemovitostí (nýbrž jižně od Nemovitosti), jak je patrné mj. z výkresu č. 5 grafické části výroku Návrhu i z podrobnějších materiálů investora modernizace trati, které byly podkladem pro přípravu Návrhu (Příloha 1 - příloha ID_3000380_1_P).

Nemovitost, resp. bytový dům na ní stojící tedy není potřeba pro účely modernizace trati odstranit a ostatně by to ani nebylo možné s ohledem na jeho památkovou ochranu. Nemovitost, resp. na ní stojící stavba, je nemovitou kulturní památkou zapsanou v příslušném Ústředním seznamu kulturních památek ČR a je součástí památkové rezervace.

Na veřejném projednání Návrhu (Z 3403/00) i souvisejícího návrhu Z 3754/00 – Transformace Hradčanské a ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území týkajícím se obou těchto souvisejících změn územního plánu byla zdůrazněna hodnota památkově chráněných budov komplexu železniční stanice Praha – Dejvice (mezi které patří i budova stojící na Nemovitosti) a nutnost jejich ochrany při povolování záměrů v dotčeném území i při vlastní realizaci tunelového projektu modernizace trati. Zmíněnou památkově chráněnou stavbou je zastavěna celá Nemovitost. Již tím je využitelnost Nemovitosti pro účely realizace modernizace trati do určité míry omezena.

Možnost využití Nemovitosti pro účely modernizace trati si navíc pro všechny myslitelné případy investor dopravní stavby zajistil smluvně, a to na základě smlouvy uzavřené s Podatelem dne 14.2.2018 (Příloha 2 - Smlouva ze dne 14.2.2018 (k nahlédnutí na vyžádání, dostupné též na: <https://smlouvy.gov.cz/>)). Podle této smlouvy je Podatel mj. povinen na výzvu investora modernizace trati Nemovitost vyklidit a investorovi ji na celou dobu realizace stavby předat a udělit investorovi veškeré nezbytné souhlasy vlastníka pro realizaci modernizace trati. Vymezení koridoru VPS na Nemovitosti tedy není nutné ani z důvodu jejího vyklizení, resp. pro zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví, ani pro případné účely zajištění zázemí stavby, neboť tyto účely již plně zajišťuje zmíněná smlouva, stejně jako všechny další myslitelné způsoby využití v rámci realizace zamýšlené dopravní infrastruktury. Nepřichází tak do úvahy ani vyvlastnění.

Kromě Nemovitosti o výměře pouhých 340 m² je navíc koridor VPS v dané lokalitě vymezen na pozemcích o celkové rozloze cca 56 640 m². Jedná se přitom zejména o pozemky ve vlastnictví státu, se kterými hospodář přímo investor zvažované VPS, dalších veřejnoprávních osob a státem vlastněné a plně ovládané společnosti České dráhy, a.s. Podatel je přesvědčen, že vymezení VPS na rozsáhlých pozemcích státních/veřejnoprávních vlastníků je zcela dostatečné. A naopak, nebude-li VPS vymezena na Nemovitosti, nedojde tím s ohledem na její zanedbatelnou rozlohu (tj. cca 0,6 % navrhovaného rozsahu koridoru VPS) a další výše uvedené skutečnosti k žádnému ohrožení realizace VPS ani cílů územního plánování. To platí tím spíše, že ani podle příslušné metodiky není třeba vymezením koridoru VPS pokrýt veškeré stavby a zařízení, které se stavbou dopravní infrastruktury souvisí. Není tedy ani třeba vymezení VPS v Návrhu předimenzovat.

Již jen prosté vymezení koridoru VPS na Nemovitosti ve vlastnictví soukromého vlastníka přitom představuje závažný zásah do jeho ústavně chráněných majetkových práv (článek 11 Listiny základních práv a svobod). Postavení vlastníka se dle rozhodovací praxe již v důsledku vymezení VPS stává nejistým a je podstatně limitována prakticky jakákoliv činnost a vztahy spojené s dotčenou nemovitostí, včetně možností její rekonstrukce a zajištění jejího financování.

K takovému zásahu lze proto přistoupit pouze v těch případech, pokud by to pro účely realizace konkrétní VPS bylo skutečně nezbytné. Tak tomu ovšem v tomto případě vzhledem ke shora uvedeným skutečnostem není. Vymezení VPS na Nemovitosti je tak i s ohledem na všechny výše uvedené okolnosti zjevně nepřiměřené zásahu do práv Podatele. Podatel proto tímto žádá, aby bylo vymezení koridoru VPS v Návrhu upraveno tak, aby koridor VPS nebyl vymezen na jeho Nemovitosti.

2. Podatel žádá, aby byl do Návrhu (Z 3403/00) promítnut požadavek na koordinaci technického řešení modernizace trati a vrchní stavby v rámci transformace území Hradčanské dle návrhu změny územního plánu Z 3754/00.

Odůvodnění námítky č. 2: Koordinace návrhů změn Z 3403/00 a Z 3754/00

Na změnu v projednávaném Návrhu (Z 3403/00) věcně navazuje další pořizovaná změna územního plánu Z 3754/00 týkající se transformace Hradčanské. Obě tyto změny územního plánu jsou sice projednávány samostatně, na veřejném projednání však ze strany zástupců pořizovatele a Institutu plánování a rozvoje zaznělo, že obě změny představují „spojité nádoby“. Je proto nutné řešit je současně.

Podatel se s tímto názorem plně ztotožňuje.

Řešené území lokality Hradčanská prokazatelně vykazuje velký transformační potenciál nejenom z hlediska dopravní infrastruktury, ale i pro budování města v souladu s dalšími cíli územního plánování. Návrhy obou vzájemně souvisejících změn územního plánu a jednotlivé záměry podzemních i nadzemních staveb v území Hradčanské je proto namístě důsledně koordinovat tak, aby tyto potenciály nebyly vzájemně potlačeny, nýbrž aby jejich synergickým působením došlo ke kvalitnímu rozvoji území jako celku v souladu s cíli územního plánování.

Podatel proto žádá, aby byl zapracován požadavek na důslednou koordinaci technického řešení modernizace trati tak, aby nedošlo k degradaci transformačního potenciálu lokality Hradčanská, včetně budoucího využití této lokality pro vrchní zástavbu, a to jak do samotného Návrhu (Z 3403/00), tak zvolením vhodného procesního postupu při pořizování obou změn.

322	MHMPXPKMDHJH	Připomínka	Nesouhlas	2999712	viz ID 2999659
322	MHMPXPKMDHJH	Připomínka	Jiné	2999713	viz ID 2999679
322	MHMPXPKMDHJH	Připomínka	Jiné	2999714	viz ID 2999680
322	MHMPXPKMDHJH	Připomínka	Jiné	2999715	viz ID 2999682
322	MHMPXPKMDHJH	Připomínka	Jiné	2999717	viz ID 2999699
322	MHMPXPKMDHJH	Připomínka	Jiné	2999718	viz ID 2999710
					K těmto připomínkám se připojují i tito obyvatelé lokality: 2 osoby - anonymizováno

Jako vlastník níže uvedených pozemků v k.ú. Střešovice, uplatňujeme námítku proti vedení železniční tratě v tunelu (630/-/8 „Železniční trať Praha — Kladno — návrh“) pod výše uvedenými pozemky nebo v jejich bezprostřední blízkosti. S vedením tratě pod těmito pozemky NESOUHLASÍME.

Důvodem je zejména obava z narušení statiky všech výše uvedených budov v souvislosti s budováním i provozem železniční tratě v dotčeném úseku Praha-Dejvice — Praha-Veleslavín.

Dle historických pramenů (protokol — zápis z komise ze dne 13. 10. 1892 ohledně kolaudace kostela, veřejně přístupný v digitalizované formě na webu Archivu hlavního města Prahy <http://katalog.ahmp.cz>) se budova kostela nachází na místě, kde byl dříve dobýván písek. V uvedeném textu jsou zmiňovány v blízkosti kostela rozsáhlé podzemní sluje. Proto musely být vybudovány velmi hluboké základy kostela, což dle tehdejších záznamů značně zvýšilo rozpočet.

Kostel se tedy nachází na písčitém podloží, které je velmi nestabilní a jeho stav je v současnosti neznámý. To může být rovněž příčinou vzniku trhlin, které se objevují především v klenbách, štítové stěně na vítězném oblouku a klenebních pasech. Na tyto trhliny byly osazeny sádrové pásky a jejich stav je průběžně monitorován. Většina pásek byla opětovně porušena, což potvrzuje, že stále dochází k pohybům objektu. Kostel sv. Norberta je nejen významnou dominantou, historickým, duchovním a kulturním centrem Střešovic, ale rovněž zapsanou nemovitou kulturní památkou (včetně areálu u kostela, který je součástí ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze, k.č. 1536256932), kterou je nutno chránit, a tedy předcházet rizikům jejího poškození. Zejména v případě budovy kostela sv. Norberta se vzhledem k výše uvedenému domníváme, že může nastat situace jeho nevratné destrukce - vážné statické poruchy s trvalou deformací objektu, což by mělo pro daný objekt i celou oblast celospolečenské důsledky.

S ohledem na výše uvedené žádáme, aby byla stavba tratě vedena mimo výše uvedené pozemky kanonie. V případě, že i přes náš nesouhlas bude navrhovaný záměr vedení tunelu pod výše uvedenými pozemky schválen, bude tímto vynuceno přesnější měření pohybů objektu akreditovanou institucí např. Ústavem teoretické a aplikované mechaniky AV ČR jako nezávislým subjektem k zajištění důkazního materiálu. Zároveň bude vlastník požadovat před zahájením stavby vytvoření pasportizace statických poruch a celého objektu kostela. To vše na náklady investora stavby. Rovněž budeme požadovat náhradu veškerých nákladů a škod souvisejících se stavbou.

Přílohy:

č.1 - výřez mapy s vyznačenými výše uvedenými pozemky (příloha ID_3000353_1_P)

č.2, č.3 a č.4 - výpisy z katastru nemovitostí k výše uvedeným pozemkům

č. 5 - fotografie kostela a ukázka některých statických poruch (příloha ID_3000353_2_P)

Jako subjekt s příslušností hospodaření s pozemkem a stavbami přímo dotčenými návrhem řešení v souladu s ustanovením § 52 odst. 2 a 3 zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, v platném znění, podáváme proti návrhu samostatně projednávané změny Z 3403/00 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy ze dne 12.12.2022 v zákonné lhůtě 7 dnů od veřejného projednání dne 11.1. 2023 tímto následující námítky:

1. Není hodnocen vliv změny územního plánu na areál Ústřední vojenské nemocnice — Vojenské fakultní nemocnice Praha jakožto významného vojenského poskytovatele zdravotních služeb.

Výše uvedené námítky odůvodňují takto:

V rámci hodnocení vlivu není řešen vliv změny územního plánu na činnost ÚVN jako poskytovatele zdravotních služeb - fakultní nemocnice. ÚVN je specializované pracoviště s celostátní působností poskytování zdravotních služeb a zároveň také vojenský poskytovatel zdravotních služeb, který je součástí kritické infrastruktury našeho státu. Nemocnice je dlouhodobě toho názoru, že navrhovaná varianta vedení železniční tratě by mohla mít vliv na areál ÚVN a její přístrojové vybavení, a tedy přeneseně i na možnost poskytování zdravotních služeb obyvatelům nejen hlavního města Prahy, ale i občanům celé ČR.

ÚVN pravidelně pořizuje vysoce specializované a často i inovativní

zdravotnické technologie, přičemž tento proces je pro zachování chodu nemocnice trvale žádoucí.

Definované zdravotnické technologie jsou stále modernizovány, jejich schopnosti jsou přesnější a na provoz citlivější. Tomu odpovídají nejen zvyšující se instalační a provozní nároky, ale i celkové náklady spojené s provozem takových technologií.

Správná funkčnost a citlivost těchto technologií by mohla být negativně ovlivněna působením škodlivých vlivů vznikajících v návaznosti na změnu územního plánu, který by umožnil vznik tunelu železnice pod jejím areálem. V současné době není možné predikovat vznik i dalších případných negativních vlivů, které by v budoucnu mohly provoz stávajících technologií omezit či nevratně poškodit a způsobit tak nemalé ztráty ve smyslu nemožnosti kontinuálně poskytovat zdravotní péči pacientům a vystavit zdravotnické zařízení

dlouhodobým odstávkám v provozu. Ohrožena může být rovněž schopnost nemocnice pořízovat i nové technologie, které doposud nejsou na trhu dostupné, a není možné u nich předvídat instalační a provozní požadavky. V případě, že by výstavba ovlivnila tyto budoucí požadavky, pak by nemocnice již v krátkodobém výhledu ztratila nenávratně schopnost dosažitelnosti aktuálně poskytované péče, se kterou je na celonárodní úrovni počítáno, přičemž výstavba by rovněž výrazně zvýšila pravděpodobnost odlivu pacientů, kteří v obavách o své zdraví budou k těmto negativním externalitám velmi vnímaví.

V areálu sídlí nebo působí rovněž i jiné subjekty nebo organizační složky Ministerstva obrany (Vojenský zdravotní ústav; Vojenský letecký ústav aj.), na jejichž vysoce specializovanou činnost by ražba tunelu mohla mít také vliv. Zároveň je nutné podotknout, že v areálu ÚVN se již nachází rozsáhlé podzemní prostory, na jejichž provoz by výstavba tunelu mohla mít zásadní dopad.

324	MHMPXPKM2UGC	Námítka	Nesouhlas	3000314	<p>2. V rámci hodnocení hydrogeologických poměrů je řešen pouze vliv na dotčení jímacího území vodovodu pražského hradu. Výše uvedené námítka odůvodňují takto:</p> <p>2. ÚVN předpokládá, že změnou územního plánu a následnou realizací projektu může dojít nejen ke změně ovlivňující jímací prostor podzemních vod směrem k oblasti pražského hradu, ale také ke změně režimu spodních vod podporovanou existencí tektonického zlomu, která v rámci hodnocení vlivů změny územního plánu není nijak řešena. Tyto změny mohou probíhat dlouhodobě, a to i po ukončení stavby díla a za jeho provozu. Toto riziko může mít z dlouhodobého hlediska vliv na stabilitu podlaží a statiku budov. Vzhledem ke stáří objektů ÚVN, převážná část budov nemá zajištění proti vodorovným silám tzv. železobetonovými věnci, čímž jsou budovy náchylné k poruchám vlivem nerovnoměrného sedání podloží. Taktéž zde může dojít ke změně geologických vlastností podloží, které budou mít významný dopad na jeho stabilitu a tím i stabilitu objektů ÚVN. Nehledě na skutečnost, že areál ÚVN je zařazen mezi objekty důležité pro obranu státu a nelze do budoucna vyloučit, že z vojenskostrategického hlediska bude nezbytné zahájit výstavbu i pod povrchem terénu. Tento prostor se jeví jako nejpravděpodobnější rozvojová plocha nemocnice, navíc je třeba zohlednit i reálnou možnost potřeby vybudování podzemních zásobníků např. plynu, vody, nafty apod., a to tak, aby byla zajištěna plná soběstačnost nemocnice pro výkon své činnosti. Výstavba pod areálem nemocnice by mohla uvedenou podzemní výstavbu ovlivnit nebo dokonce zcela znemožnit, a to i s přihlédnutím k měnící se struktuře hornin nacházejících se pod povrchem areálu ÚVN.</p> <p>K výše uvedenému má ÚVN za to, že vznesené námítka je nutné řešit již v rámci procesu změny územního plánu a ze strany ÚVN jsou považovány za tak závažné, že jejich vyřešení nelze ponechat až v rámci procesu přípravy samotné stavby, a to volbou technologie stavby, která by měla případným negativním vlivům zabránit. ÚVN je dlouhodobě přesvědčena o tom, že optimální řešení pro výstavbu tunelové trasy je varianta, která nezasahuje do oblasti areálu ÚVN, čímž se pro ÚVN minimalizují veškerá možná rizika související s výstavbou a následným provozem tunelu.</p>
325	MHMPXPKMDE0P	Připomínka	Nesouhlas	3000470	<p>Spolek za ochranu Střešovic a Břevnova, právně zastoupen JUDr. Michalem Bernardem, Ph.D. advokátem společnosti Advokátní kancelář Dohnal & Bernard, s.r.o.</p> <p>Připomínky</p> <p>Výše uvedený podatel nesouhlasí s návrhem změny č. Z 3403/00 Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy (dále jen „změna č. Z 3403/00“) a požaduje jeho zrušení. Z důvodu níže uvedených proto výše uvedený podatel podává v souladu s § 55b odst. 2 stavebního zákona k návrhu změny č. Z 3403/00 své připomínky.</p> <p>Vymezení dotčeného území</p> <p>Obec: hl.m. Praha, městská část: Praha 6, katastrální území: Břevnov, Dejvice, Střešovice, Veleslavín, Vokovice.</p>

Požadujeme zamítnutí návrhu na pořízení změny č. Z 3403/00 a vymezení předmětného záměru ve variantě „STŘED“.

Odůvodnění připomínek

1. Invariantnost záměru

Podatel namítá, že v rámci Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy byl navržen koridor železniční tratě Praha – Kladno v úseku Praha – Dejvice - Praha – Veleslavín, který svou šíří zahrnuje všechny tři možné varianty koridoru, kdy se jedná o varianty JIH, STŘED a SEVER. Do změny č. Z 3404/00 se však počítá již pouze s variantou JIH.

Změna Z 3403/00 je však již invariantní, kdy se posuzuje záměr pouze ve variantě JIH. Ostatní varianty záměru jsou zcela pomínuty. **Investor zcela pomíjí, že existuje jiná varianta, která má stejné benefity jako varianta JIH, a naopak jsou v ní eliminována negativa varianty JIH ve vztahu k životnímu prostředí, zdraví, majetku obyvatel osob, kvality bydlení obyvatel oblastí dotčené záměrem.**

Investor prezentuje na všech stupních variantu JIH jako jedinou vhodnou variantu. Základem k tomu jsou posudky, které si nechal zpracovat prof. Marcusem Thewesem, který neměl k dispozici klíčový dokument, tj. až následně zpracovaný posudek ČGS. Porovnání variant (Metroprojekt 02/2020) a posudek vibrací ARENAI s.r.o. obsahují věcné chyby. Další zásadní dokument, tj. **dokumentace EIA, předložený investorem na MŽP mu byl dne 4.8.2022 vrácen k přepracování, nelze ho tedy v této věci použít. Investor zcela pomíjí, že existuje jiná varianta, která má stejné benefity jako varianta JIH a eliminuje ve finále i negativa varianty JIH** ve vztahu k životnímu prostředí, zdraví, majetku obyvatel osob, kvality bydlení obyvatel oblastí dotčené výstavbou varianty JIH.

Je zjevné, že důvodem preference JIH je pouze předčasně provedená příprava podrobnější dokumentace ze strany investora. A možná i jiné, neoficiální důvody (viz níže). Investor (SŽ) nejprve zadal projektovou dokumentaci k trase, zaplatil ji (cca 100 mil. Kč), a následně v povolovacím procesu argumentoval tím, že ji nelze měnit, že je již zaplacená. **Takto nastavený schvalovací proces zcela v rozporu s právními předpisy vede k výběru méně kvalitní trasy, která v důsledku v případě výstavby poškodí životní prostředí v dané oblasti.**

Trasa záměrně obchází pozemky developera v ulici Nad Novým lesem, z důvodů jeho spolupráce se SŽ a uvolnění jiných pozemků (v oblasti Veleslavínské teplárny) pro stavební činnost během výstavby tunelu. Následkem toho vede trasa pod ÚVN.

Investor preferuje tzv. variantu JIH v koridoru, který je předmětem změny. Jsme si vědomi, že se v SEA hodnotí i koridor jako takový (prostor jak pro variantu JIH, tak i pro variantu STŘED), ale jak uvedeno výše, podklady k preferované variantě JIH nejsou z hlediska dopadů na ŽP, plnění kritérií udržitelnosti a rozvoje území a plnění cílů ÚP ČR zcela správné, což podatel blíže uvede v níže uvedeném odůvodnění připomínky.

Investorem navržené řešení je z důvodu invariantnosti dle názoru podatele v rozporu se zásadami územního rozvoje, resp. i Politikou územního rozvoje České republiky ve znění pozdějších aktualizací. Existuje tedy možnost negativního ovlivnění životního prostředí.

Dle podatele je nejlepší variantou varianta STŘED, která svým vedením v největším rozsahu míjí zastavěné území a vede v co největší míře pod obecními pozemky. Varianta STŘED počítá s vedením trati pod ul. Střešovická a Na Petřínách a následně pod nezastavěnými pozemky. **Varianta STŘED je tak nejméně konfliktní a z geologického hlediska zcela bezpečná.**

Podporu má uvedená varianta STŘED i u občanů dotčených plánovanou tratí, kdy byla proti výstavbě varianty JIH sepsána místními občany petice s více než 400 podpisy, a která byla předána i Magistrátu hlavního města Prahy. Tato invariantní změna však bude mít negativní vliv především na environmentální pilíř v úseku tunelů Praha Dejvice – Praha – Veleslavín, tj. celkem 63 % celkové délky trasy od Praha – Výstaviště – do Praha – Veleslavín.

Dle podatele dojde ke snížení kvality životního prostředí a k dalším významným negativním vlivům v jejich nejdůležitějších faktorech – vliv na zdraví, kvalitu a komfort bydlení, potencionální ohrožení nemovitosti obyvatel a objektu Ústřední vojenské nemocnice jako objektu vojenské infrastruktury, ohrožení zdroje spodních vod apod.

S ohrožením zdroje spodních vod souvisí i nedostatečná předběžná opatrnost investora při navržení změny č. Z3403/00 pro případy možných geopolitických rizik a situaci, kdy může dojít k selhání oficiálního systému nouzového zásobování obyvatelstva vodou a zdroj vody z Hradního vodojemu je považován za významnou alternativu individuálního zdroje vody. Koridor je spojovaný v současnosti pouze s invariantním řešením varianty JIH. O dalším prověření území se uvažuje pouze v trase varianty JIH. Posudky podatele rozporují investorem dokladovanou preferenci varianty JIH v údajných příznivějších geologických podmínkách. **Poukazují na rizika varianty JIH pro environmentální pilíř pro oblast dotčenou záměrem, přičemž varianta STŘED tato rizika podstatně eliminuje a má všechny stejné benefity jako trasa JIH.**

Navrhovaná trasa byla ze strany Správy železnic, státní organizace, představena nově teprve v červnu 2019. **Vymezení tohoto koridoru v trase JIH v předmětné oblasti je zcela nevhodné**, neboť je vymezen v oblasti s převážně obytnou zástavbou lokality Na Bateriích a pod Ústřední vojenskou nemocnicí. Dotčení vlastníci nemovitostí, tak budou nejprve závažným způsobem rušení výstavbou koridoru železniční tratě, a následně budou trvale rušení imisemi hluku a vibrací z provozu železniční trati. Podatel je přesvědčen, že zásah do hmotných práv těchto vlastníků je nepřiměřený.

Dále je uvedeno, že v rámci posouzení nebyly zjištěny takové skutečnosti, které by bránily realizaci předkládané změny územního plánu. Podatel však uvádí, že skutečnosti, které by bránily realizaci předkládané změny územního plánu, nemohly být ani objektivně zjištěny, protože dokumentace předložena zpracovateli hodnocení je neobsahuje. Na tyto skutečnosti poukazují až posudky Spolku za ochranu Střešovic a Břevnova, a i to, že předložené hodnocení EIA bylo MŽP vráceno investorovi 5.8.2022 k přepracování. A to vše v situaci, kdy existuje variantní řešení STŘED eliminující negativa a rizika varianty JIH. Investor ho však nebral v žádném stupni dosud provedených schvalovacích procesů do úvahy.

Ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území je pozitivně hodnocena aktivní varianta před variantou nulovou, a tato aktivní varianta je v textu hodnocení udržitelnosti na základě podkladů poskytnutých hodnotitelem včetně matice hodnocení jednotlivých variant spojována s variantou trasy tunelů JIH, podatel vyjadřuje důrazný nesouhlas s takovýmto hodnocením. Porovnání variant z 2/2020 předložených investorem považuje podatel za nedostatečné, v hlavních faktorech za chybné a zavádějící. Např. porovnání variant tunelového řešení (Metroprojekt a.s., 02/2020) obsahuje chyby v počtu ovlivněných budov variantou JIH (v rozdílu vůči variantě STŘED), kdy uvádí jen 23 budov, skutečnost je 86 budov. Projektant apriori předjímá ochranné pásmo 30 m místo 60 m od osy krajní koleje a tím jej zužuje. Varianta STŘED ve srovnání s JIH neovlivňuje v dalším potencionálně civilní infrastrukturu např. 2 x vodojem, 1 x kryt civilní ochrany, 2 x škola a školka, objekt obrany státu jako je Ústřední vojenská nemocnice, ať již potencionálními poklesy terénu nebo vibracemi v oblasti nízkých frekvencí. To hodnocení neuvádí, přičemž v porovnání s co nejlepším plněním zásad politiky územního rozvoje je to jeden z důležitých faktorů. Je zřejmé, že obě varianty mají stejné benefity, s tím rozdílem, že varianta STŘED je vedená pod nezastavěnou oblastí naprosto většinou jen pod obecními pozemky, čímž v maximální možné míře nezasahuje do vlastnických práv a nemá tak významné vlivy na životní prostředí (zdroje podzemní vody), pohodu bydlení, vnímání kvality života i důležité objekty infrastruktury tak jako je tomu u varianty JIH, jak bylo uvedeno výše.

Při přípravě a plánování dopravních staveb je třeba brát v potaz čl. 2. Listiny základních práv a svobod, dle jehož odst. 2 lze státní moc uplatňovat jen v případech a mezích a stanovených zákonem, a to způsobem, který zákon stanoví. Jestliže má být dle platných zákonů, evropských směrnic a nařízení a jiných mezinárodních aktů dosaženo zvýšení kvality životního prostředí a snížení emisí, je nepřipustné, aby se tak dělo na úkor jiných osob a fakticky se zdroj emisí a případně jejich charakter pouze přesunul do jiné oblasti, kde bude stejně zatěžovat, avšak jiné obyvatele.

V souladu s platnou legislativou a zejména v souladu se základními lidskými právy je hledat takové řešení, které bude ze všech ohledů výhodné, tedy takové, při němž dojde k absolutní minimalizaci vlivů na životní prostředí a okolí dopravní (ale i jiné) stavby a současně k minimalizaci či úplné eliminaci počtu dotčených vlastníků a obyvatel. Jedině takové řešení bude v souladu s čl. 35 Listiny základních práv a svobod, které stanoví právo každého na příznivé životní prostředí. Zde lze poukázat na to, že jak developeři, tak investor i správní orgány se snaží v co nejvyšší míře obejít zákonné požadavky a využít jejich obejití ve svůj prospěch.

Podle čl. 11 odst. 1 Listiny základních práv a svobod má vlastnické právo všech vlastníků stejný obsah a ochranu. V případě změny č. Z 3403/00 však dochází **k upřednostnění práv vlastníků nemovitostí v blízkosti stávající historicky umístěné dráhy, zejména určených k budoucí komerční a developerské výstavbě, na úkor vlastníků a obyvatel urbanisticky a historicky stabilizovaných lokalit, nacházejících se na složitém geologickém podloží dotčených variantou tunelu JIH.** Není možné řešit problematickou situaci přenesením emisí z železniční dopravy na jinou skupinu obyvatel, tedy tím způsobem, že aby se někde něco "zlepšilo", tak se musí jinde něco zničit, tedy upřednostnit jednu část obyvatel před druhou, která bude trpět finančně (mj. v důsledku narušení geologicky nestabilního/nesourodého/nevhodného podloží a vibrací, což může/bude mít vliv na statiku mnoha objektů v blízkosti tunelu, nejen přímo v jeho trase), zdravotně a ve zničeném životním prostředí.

Trasa záměrně obchází pozemky developera v ulici Nad Novým lesem, z důvodů jeho spolupráce se SŽ a uvolnění jiných pozemků (v oblasti Veleslavínské teplárny) pro stavební činnost během výstavby tunelu. Následkem toho vede trasa zcela nevhodně pod ÚVN.

Podle **článku 3 odst. 2 směrnice č. 2001/42/ES**, o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (dále je „směrnice SEA“) musí být územně plánovací dokumentace podrobena posouzení vlivů na životní prostředí, jehož součástí musí být dle článku 5 odst. 1 uvedené směrnice posouzení „*rozumných náhradních řešení s přihlédnutím k cílům a zeměpisné oblasti působnosti plánu*“.

Podobně v rozsudku ze dne 25. 11. 2009, č.j. **3 Ao 1/2007 – 210** NSS judikuje, že „*Smyslem posuzování vlivů koncepcí je posoudit vlivy plánů a programů na životní prostředí ještě v průběhu jejich přípravy tak, aby nedocházelo zbytečně ke škodám na životním prostředí, resp. aby bylo ještě před definitivním schválením koncepce možné kompetentně rozhodnout o tom, která(é) z možností řešení připadajících v úvahu předpokládají šetrnější přístup k životnímu prostředí a které přístup méně šetrný*“. (zvýrazněno podatelem).

Podle již citovaného rozsudku NSS ze dne 21. 6. 2012, č.j. **1 Ao 7/2011-526** izolované posouzení vlivů různých záměrů umístěných nedaleko od sebe by mohlo vést k naplánování a následně k realizaci záměrů, jež ve svém souhrnu mají značně negativní vliv na jednotlivé složky životního prostředí. Proto zákonodárce již ve fázi koncepčního plánování záměrů uložil jako úkol územního plánování prověřit též možné kumulativní a synergické vlivy záměrů na životní prostředí. V této fázi je totiž ještě reálně možné plánované záměry změnit, upravit nebo od nich zcela upustit, a zabránit tak nevratným škodám na životním prostředí.

Ve vztahu k Politice územního rozvoje pak NSS v rozsudku čj. **9 Ao 3/2009 – 75** zaujal toto stanovisko cit: „*Závaznost v Politice obecně vyjádřených záměrů pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních a regulačních plánů a pro rozhodování v území ovšem neznamena a ani znamenat nemůže, že by kraje při pořizování zásad územního rozvoje automaticky převzaly do svých plánů realizaci v Politice obsažených záměrů, a to bez dalšího hodnocení jejich dopadů či zvažování možných variant.*“.

Ústavní soud ve svém usnesení čj. **PI.ÚS 5/10** ze dne 2. 11. 2010 odmítl samostatnou soudní přezkoumatelnost Politiky územního rozvoje a konstatuje: „*Úkoly vyplývající z napadené části Politiky územního rozvoje nepochybně směřují k orgánům vykonávajícím působnost na úseku územního plánování. Ty musí prověřit reálnost či proveditelnost záměrů vyjádřených v Politice. Teprve vyhodnocení těchto dopadů ukáže, zda je záměr obsažený v Politice proveditelný. Tyto závěry podporuje i důvodová zpráva ke kapitolám 5 a 6 Politiky územního rozvoje, kde je uvedeno. "Kapitoly 5 a 6, které vymezují plochy a koridory pro rozvojové záměry dopravní a technické infrastruktury, ukládají v úkolech pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady prověřit proveditelnost, potřebnost, reálnost nebo účelnost záměrů, v úkolech územního plánování, prověřit účelnost a podmínky územní ochrany a její zajištění příslušnými nástroji územního plánování."* Jde tedy o akt, který je adresován veřejné správě. Ta je však při jeho provádění povinna postupovat v souladu se všemi právními předpisy.

Každý záměr vymezovaný v územně plánovací dokumentaci musí být hodnocen z hlediska potřebnosti. Nejvyšší správní soud v usnesení svého rozšířeného senátu ze dne 21. 7. 2009, č.j. 1 **Ao 1/2009 – 120** uvedl, že i v testu přiměřenosti při přezkumu opatření obecné povahy je nutné zkoumat, zda způsob provedení opatření má ústavně legitimní a o zákonné cíle opřené důvody, zda je provedeno nejšetnějším možným a nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle (srov. také rozsudek NSS ze dne 27. 9. 2005, č. j. 1 **Ao 1/2005 – 98**). Shledá-li soud, že některá z těchto kumulativních podmínek není splněna, je to zásadně důvodem pro zrušení zásad územního rozvoje. **Bez posouzení jednotlivých variant není přitom možné určit, že záměr je vymezen právě nejšetnějším možným a nediskriminačním způsobem a s vyloučením libovůle a že je potřebný, reálný, účelný a proveditelný** ve smyslu dle požadavků usnesení Ústavního soudu čj. **PI. ÚS 5/10** ze dne 2. 11. 2010.

Na úrovni Zásad územního rozvoje se pořizovatel tomuto posouzení vyhnul zahrnutím všech tří variant do širšího koridoru, při pořizování změny Z3403/00 adekvátní posouzení všech existujících variant opět chybí. Tam, kde se VVURÚ o porovnání variant pokouší (str. 93 a násl.) se jedná o posouzení chybné, jak bude uvedeno níže v dalších bodech.

2. Vliv na obyvatelstvo, pohodu bydlení a veřejné zdraví

Vzhledem k značnému rozsahu území, k hustotě zástavby a k velkému počtu obyvatel žijících v dotčeném území **může mít předmětná změna č. Z 3403/00 potenciál závažných a rozsáhlých vlivů.**

Z hlediska vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví má posuzovaná změna č. Z 3403/00 **dopady především do bezprostředního okolí řešených ploch a na obyvatele těchto lokalit.** Dotčené území se nachází v městské části Praha 6, katastrální území Dejvice, Střešovice, Břevnov a Veleslavín.

Podatel však namítá, že hodnocení **není zpracováno pro oblast Dejvice – Veleslavín, které se konkrétně týká.** Struktura obyvatel je zde jiná, tedy průměrná charakteristika zdravotního stavu obyvatel oblasti se bude též lišit. Z hlediska obtěžování hlukem, resp. jeho neslyšitelnou složkou infrazvukem, na tuto demografickou skupinu obyvatel dotčené oblasti není hodnocení zpracováno. Tedy uvedené údaje nejsou zcela relevantní. Jak je uvedeno, podrobné údaje o zdravotním stavu těchto obyvatel nebyly pro účely zpracování vyhodnocení zjišťovány.

Podatel souhlasí, že umístěním úseku železnice Výstaviště - Veleslavín pod zem dojde v konečném důsledku ke snížení emisí hluku a elektrifikací železnice i k ukončení produkce znečišťujících látek do ovzduší ze stávající motorové trakce na železnici. To ale **nelze považovat za argument k tomu, aby tato zátěž byla přesunuta do oblasti klidné rezidenční čtvrti, když existuje možnost varianty STŘED, která tyto negativní jevy max. eliminuje** tím, že nevede pod zastavěnou oblastí, vede z hlediska hluku a vibrací vhodněji pod pozemními komunikacemi. Mj. Geotechnický průzkum provedený pro variantu STŘED považuje výšku nadloží nad tunely STŘED za dostatečnou a samotné hodnocení vibrací společností Arenal.s.r.o. považuje obě varianty JIH a STŘED z pohledu vibrací za rovnocenné.

Na základě provedeného vyhodnocení odhadu zdravotních rizik, provedeného v rámci EIA pro záměr „Modernizace trati Praha-Výstaviště (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)“ (viz Dokumentace EIA, dostupné z IS EIA, kód záměru MZP508) lze vyvodit závěr, že v souvislosti s realizací předkládaného záměru nebude tato aktivita představovat zdravotní riziko pro obyvatele v okolí záměru, protože celý řešený úsek je představován pouze hloubenými tunely Dejvice a Veleslavín a raženými Střešovickými tunely.

S výše uvedeným odstavcem nelze souhlasit. Negativní dopady na okolí záměru existují, zejména v úseku Dejvice-Veleslavín. EIA k MZP508 nehodnotí hluk (vibrace) podle doporučení WHO, tedy nehodnotí kolik % obyvatel v oblasti dotčené bude provozem tunelů varianty JIH hluk (včetně infrazvuku) rušit ve spánku v porovnání se se současným stavem.

Dle podatele bude mít změna č. Z 3403/00 negativní vliv i na pohodu bydlení místních obyvatel. Do kvality života se zahrnuje pohoda bydlení jako psychologický aspekt toho, že člověk není sice vystaven žádné kvantifikovatelné zátěži, ale stavby působí jako obtěžující prvek apod., faktor snižující pohodu života v dané lokalitě. Jmenovitě povědomí např. o potencionálním vlivu vibrací, infrazvuku, poklesové kotliny pod zástavbou, nepojistitelnost nemovitostí proti následkům důlního díla atd.

Varianta JIH přináší právě takové negativní dopady, které budou mít v důsledku značný vliv na pohodu bydlení. **Dle podatele je však zcela ignorována existence varianty STŘED, která podobná negativa eliminuje.**

Dle podatele vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území je zpracováno chybně, navrhované řešení nerespektuje skutečný stav lokality rezidenční části nad trasou tunelů. Přestože se návrh ÚPD může jevit jako vyvážený, představuje především z důvodů potenciálu zhoršení kvality života obyvatel této lokality a významné negativní vlivy na environmentální pilíř udržitelného rozvoje.

3. Vliv na půdu a horninové prostředí

Ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území se uvádí, že v dosahu ražených tunelů se vyskytují objekty povrchové zástavby rozličného charakteru, památkové zóny, obytné objekty, inženýrské sítě, inženýrské objekty a jiné stavby. Dle vyhodnocení mohou být uvedené objekty při výstavbě tunelu ovlivněny deformacemi při tunelování a seismicitou při použití trhacích prací (při ražbě EPB-TBM odpadá). Skutečné hodnoty deformačního a seismického ovlivnění při výstavbě budou zjišťovány systémem geomonitoringu.

Dále se uvádí, že pro všechny povrchové objekty a význačné inženýrské sítě, které se nacházejí v zóně možného deformačního ovlivnění a možného ovlivnění, bude vypracována pasportizace objektů před výstavbou, monitoring během výstavby a repasportizace po výstavbě. Součástí je i srovnání s původní pasportizací, které je podkladem pro řešení případné náhrady vzniklých škod, které budou posouzeny nezávislým soudním znalcem. Majitelé nemovitostí budou mít možnost vznést k této dokumentaci připomínky.

Podatel však s tímto nesouhlasí, neboť **nebyl provedený dostatečný geologický průzkum**. V trase varianty JIH po oddělení varianty JIH a STŘED se nenachází žádný průzkumný vrt, nejbližší vrty jsou od varianty JIH ve vzdálenosti řádově desítek metrů, projektant tak postupuje nedbale a bez řádné opatrnosti. Pod prostorem ÚVN se nachází rozsáhlý tektonický zlom potvrzený i zprávou ČGS, i samotnou dokumentací Metroprojektu který projektant nezahrnul do numerické analýzy poklesů a tím vylepšuje hodnocení varianty JIH pod ÚVN v neprospěch varianty STŘED.

Podatel nechal zpracovat tři zásadní dokumenty, a to:

1) *Znalecký posudek č. 25/3/2021 pro zhodnocení ražených variant tunelů (Ing. Josef Rott, Ph.D., nedatováno)* (příloha ID_3000490_1_P)

2) *Expertní vyjádření ke třem znaleckým posouzením vypracovanými prof. Thewesem, ČGS a Ing. Brožem (Doc. Ing. Alexandr Rozsypal, CSc., únor 2021)* (příloha ID_3000490_2_P)

3) *Připomínky k dokumentaci z hlediska hydrogeologické problematiky (GEOtest, a.s., červen 2022)* (příloha ID_3000490_3_P)

Z nich vyplývá, že podkladové dokumenty předkládané investorem a obhajující variantu JIH jsou chybné a nedostatečné.

Co se týče znaleckého posudku Ing. Josefa Rotta, zde byla vznesena řada znaleckých otázek, a odpovědi znalce na ně prokazují chyby a nedostatečnost dokumentů předkládaných investorem.

V posudcích se mimo jiné konstatuje: **Odpovědi na znalecké otázky pro Ing. Josefa Rotta Ph.D.** (příloha ID_3000490_4_P)

Podatel tak na základě výše uvedených posudků namítá, že realizací varianty JIH může dojít k výraznému zásahu do horninové prostředí a může dojít k ohrožení staveb v blízkosti vedení trasy této varianty, dosavadní posouzení předkládaná investorem jsou chybná a nedostatečná. To mj. prokazuje i vrácení dokumentace EIA na předmětný záměr, kde je jimi argumentováno, k přepracování. K tomu podrobněji viz níže.

4. Vliv na geomorfologii lokality

Návrh změny č. Z3403 počítá s tím, že hladina podzemní vody se nachází u povrchu v kvartetních uloženinách a není předpoklad jejího ovlivnění ražbou, přičemž riziko jejího ovlivnění dále snižuje navržená technologie ražby.

Toto tvrzení nepostihuje jinou skutečnost – v oblasti tektonických poruch existuje zvýšený možnost komunikace dvou hladin spodních vod a následně odtok spodních vod mezi tektonickými zónami pod počvou tunelu. Tato skutečnost se týká např. rozsáhlé tektonické poruchy pod areálem Ústřední vojenské nemocnice. V těchto místech se nachází hned dva zlomy s rozsáhlou přízlovou strukturou. Daným narušeným podložím již kdysi protékala horká voda z prádely než opravili kanalizaci vydatností 4 - l/sec., viz zpráva ČGS.

Dalším podstatným nezmíněných rizikovým faktorem je riziko propojení dvou zvodní v oblasti větrací šachty tunelů u varianty JIH (viz např. protékání vody do Strahovského tunelu). Následkem odvodnění podloží zástavby dojde k negativním změnám vlastností horninového prostředí do doby jeho stabilizace podle metodik báňského úřadu (odhadem 30 let).

Změna č. Z3403 tak bude mít zásadní negativní vliv na geomorfologické podmínky.

5. Vliv na hydrogeologické poměry

V návrhu změny č. Z3403 je uvedeno, že hydrogeologie zájmového území je charakteristická nevymezeným kolektorem podzemních vod, propustnost vod je zde puklinová. Dle návrhu je v širším okolí zájmového území nutné z hydrogeologického hlediska rozlišit tři základní kolektory. První představují nepevněné kvartérní sedimenty, v nichž lze počítat prakticky jen s propustností průlinovou. Druhým jsou křídové sedimentární horniny, kde v jílovcích a slínovcích lze očekávat propustnost puklinovou, naopak v pískovcích pak kombinovanou průlinově – puklinovou. Třetím kolektorem jsou poloskalní paleozoické (ordovické) horniny s propustností puklinovou.

Dle podatele je významná zvodeň na bázi křídových korycanských pískovců, nad izolátorem, který představují perucké jílovce. V úseku posuzované změny Dejvice-Veleslavín je plánována výstavba větrací šachty která pro variantu JIH prochází vodonosným křídovým souvrstvím, a je citlivým místem z hlediska možného závažného propojení křídové a ordovické zvodně. Vážná situace nastane, pokud by těsnicí injektáž nebyla realizována s úspěchem a pokud by se v bezprostřední blízkosti šachty nacházela poruchová zóna s fragmentovanou horninou. Ať již z jakýchkoli důvodů, ne vždy se podaří prostor v kritických místech s úspěchem utěsnit. Narušením této zvodně tvoří potenciál snížení vydatnosti spodních vod tzv. Královského vodovodu. Obdobný případ je patrný z lokality Strahovského tunelu (tunelů).

Hydrogeologický posudek předložení investorem jako součást EIA považuje podatel za nedostatečný.

Podatel namítá, že varianta JIH způsobí **významné riziko poklesu podzemních vod**, resp. zadržení těchto vod nedostatečným utěsněním větrací šachty uvedené varianty JIH. V důsledku toho dojde ke snížení retenční schopnosti území. Ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území je uvedeno, že v sídlech je zaveden systém hospodaření s vodou, vč. vody srážkové. Dle účastníků je nutno do hospodaření s vodou zahrnout i hospodaření s podzemními vodami. Hydrologický posudek Spolku za ochranu Střešovic a Břevnova poukazuje na nedostatky změny č. Z 3403/00, kdy není vzato do úvahy potenciační narušení zdroje podzemní vod, studní i tzv. Královského vodovodu, a to bez náhrady tohoto zdroje vody v případě selhání infrastruktury nouzového zásobování vodou (např. mimořádně geopolitické události).

Předpoklad uvedený ve vyhodnocení vede pouze k hypotetickému závěru, ne jistotě, že při uplatnění opatření navržených v rámci SEA, k takovým zásahům do podmínek využití území v řešeném území nedojde.

Ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území je uvedeno, že vlastní stavba bude uzavřeným systémem, s uvedeným přehledem vlivů na hydrogeologické poměry čerpaný z podkladů pořízených v rámci procesu EIA pro předmět řešení změny ÚP, viz dokumentace EIA, dostupné na IS EIA, kód záměru MZP508.

Podatel však namítá, že tato dokumentace byla 4.8.2022 vrácena k přepracování, tudíž není možné na tuto dokumentaci odkazovat.

Podatel namítá, že provádění hydrogeologického průzkumu a zhodnocení vlivu stavby na stávající jímací objekty až v rámci další projektové přípravy, které by detailněji vyhodnotily vliv záměru na režim podzemních vod ve vztahu k raženým Střešovickým tunelům (u jímacích objektů S-26, S-28 a S-29 především vůči hloubeným tunelům na Veleslavíně) je nedostatečné. Objekty S-26, S-28 a S-29 jsou dotovány především z oblasti libockého rybníka a vsakem povrchové vody z okolí a jsou relativně vzdáleny od štol královského (hradního) vodovodu který může být ovlivněn stavbou větrací šachty. Vrty, jež by predikovaly vlivy stavby šachty na studny a vrtané studny pro tepelná čerpadla na střešovickém kopci, považuje podatel za pozdní. Řeší se tak jen možné následky, nikoliv prevence.

Dále se ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území uvádí, že v blízkosti projektované stavby prochází významný jímací objekt – hradní vodovod. Celkově hradní vodovod jímá podzemní vody o vydatnosti desítek l/s. Na bázi křídy je vyvinuta několik metrů mocná jílová poloha, která tvoří izolátor bránící přetoku vody z tohoto kolektoru do podložního kolektoru v hydrogeologickém masivu. Tím je i zabráněno ovlivnění svrchního křídového kolektoru případnými změnami v režimu podzemní vody v hydrogeologickém masivu v podloží. Dle vyhodnocení nebude křídový kolektor stavbou raženého tunelu negativně ovlivněn, s čímž **podatel nesouhlasí**.

Stavbou **trasy varianty JIH bude ohrožena** hladina spodní vody, ze které je zásobován tzv. Královský vodovod, který v případě selhání nouzového zásobování vodou rozvozem z úpraven vody Káraný, Želivka, vodárna Podolí (kritická infrastruktura **v období nepředpokládané geopolitické situace**) **je schopen zásobovat při limitu 15 l / osobu a den 49, 05 % a při 90 litrů 8,1 % obyvatel Prahy 6.**

Hodnocení hydrogeologických poměrů nebylo investorem v předaných podkladech v podstatě řádně dokladováno. Z hlediska strategického plánování udržitelnosti území v případě mimořádných událostí investor neuvažuje narušení zásobování vodou, ochranu lokálních zdrojů podzemní vody, a to ani na úrovni dosud zpracované projektové dokumentace. Viz. v dalším oponentní posudky podatele k dokumentaci EIA, které uvádí nežádoucí propojení dvou vodních horizontů, ke kterému podle vodního zákona o ochraně podzemních vod zásadně nesmí dojít.

Podatel však uvádí, že riziko pro tento kolektor představuje jeho porušení stavbou větrací šachty varianty JIH. Vlivy stavby na podzemní vody lze označit potencionálně za významný. **Ztráta vydatnosti podzemních vod je nenahraditelná.**

Návrh změny územního plánu je tak, z hlediska vlivu na hydrologické poměry neakceptovatelný. Podatel v tomto odkazuje k oblasti hydrologie na posudek od externí firmy Geotest.

Důkaz: – posudek společnosti GEOtest, a.s. ze dne 23.6.2022. (příloha ID_3000490_3_P)

6. Hluková zátěž a vibrace

Z hlediska předkládaného záměru patří mezi nejvýznamnější zátěž území především hluk z automobilové dopravy a v řešeném území také hluk ze stávající železnice.

Pro území Prahy jsou na geoportálu Atlas životního prostředí Praha k dispozici hlukové mapy vlivu dopravní sítě, stav 2016, pro denní a noční dobu. V uličním profilu ulic Evropská a Střešovická hlukový ukazatel ve dne na úrovni 70-75 dB, ve vzdálenosti cca 50 m od těchto ulic a podél železniční trati hlukový ukazatel na úrovni 65-70 dB, zbytek řešeného území převážně na úrovni 50-55 dB. V noční době se hlukový ukazatel v bezprostředním okolí ulice Evropská a Střešovická a železniční trati pohybuje na úrovni 55-60 dB, zbylá část území převážně 45-50 dB.

Pro záměr „Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha Veleslavín (mimo)“ bylo vypracováno akustické posouzení provedené v rámci EIA, jeho předmětem bylo vyhodnocení vlivu plánované modernizace železniční trati v úseku Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo) na akustickou situaci u nejbližších chráněných staveb v zájmovém území. Dle posouzení je řešené území třeba charakterizovat jako území středně až silně zatížené hlukem. Hlukově výrazně více zatížena je část území přiléhající ke stávající železniční trati. Dle posouzení pak v budoucnu bude železniční trať přeložena pod zem, což implikuje významné snížení hlukové zátěže území.

Dle posouzení se v území podél nově vymezeného koridoru pro přeložení trati vzhledem k vedení trati pod povrchem terénu posuzovaná změna ÚP významně neprojeví. **S tímto však podatel nemůže souhlasit.** Zmíněné akustické posouzení včetně posouzení vibrací považuje podatel pro úsek Dejvice – Veleslavín za nerelevantní. **Není posouzena vzájemná kumulace těchto jevů i s budoucími plánovanými projekty zejména v oblasti Svatovítská – Ulice Pod hradbami.**

Ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území se uvádí, že s ohledem na sledovaný cíl se hluková zátěž obyvatelstva a ekosystému snižuje. **Dle podatele však toto není pravda, protože hluková zátěž (vibrace) se změnou přenáší do klidné rezidenční čtvrti, a to vložením nového zdroje hlukové zátěže.** Podatel namítá, že existuje varianta STŘED, která tuto zátěž v max. možné míře eliminuje tím, že vede pod neobydlenou komunikací, kde existující industriální šумы tuto zátěž překrývají a počet potenciálně ovlivněných objektů je menší než u varianty JIH, přesto nebyla tato varianta zvolena. V úsecích posuzované změny dojde plánovanou změnou č. Z 3403/00 skutečně ke snížení expozice hluku, nicméně na úseku Dejvice – Veleslavín to je **na úkor jiné skupiny obyvatel.** Expozici hluku (vibrací) nelze hodnotit pouhým přenesením modelu měření z jiné lokality tak, jak je investorem učiněno. Není např. hodnocena oblast vlivu nízkých frekvencí 0– 20 HZ, negativní změna na zdraví a počet obyvatel oproti předchozímu stavu u trasy JIH, nepredikovatelné šíření vibrací v oblasti tektonických anomálií a ve zlomové oblasti atd.

Problémem zůstává uvedená hypotetická podmínka správné aplikace opatření proti hluku, vibracím, propojení hladin podzemní vody a tím snížené schopnosti horninového masivu zadržovat podzemní vodu.

Ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území je uvedeno, že z pohledu hlukové zátěže je počítáno s mírně negativní potencionální vazbou. Dle podatele se však jedná **o trvalý jev a jedná se o potencionální dlouhodobý vliv vibrací na lidské zdraví zejména v oblasti nízkých frekvencí (infrazvuku), tudíž není možné je hodnotit jako mírně negativní, ale negativní.**

Podatel nevyvrací, že v jiných úsecích lze vliv změny této trati z hlediska územního plánu hodnotit z hlediska hlukové zátěže v území jako potenciálně pozitivní. Avšak jako významně pozitivní by bylo možné hodnotit i snížení této zátěže v případě vedení trasy variantou STŘED, což je více v souladu s politikou územního rozvoje na regionální i státní úrovni.

Dle vyhodnocení jsou obtěžující a rušivé vlivy hluku ve slyšitelném pásmu v důsledku velkého rozptylu individuální vnímavosti a dalších podmínek v podstatě bezprahové. Dle podatele se ale řeší pouze slyšitelné pásmo hluku, neřeší se pásmo v oblasti neslyšitelného infrazvuku, zejména v úseku trasy tunelů.

Dle podatele měla být dle směrnice WTO rovněž provedena analýza dopadu na zdraví obyvatel (stav před a po stavbě) na oblast dotčenou přímo stavbou tunelů a provozem tunelů, která však provedena nebyla.

7. Kumulativní a synergické vlivy

Ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území je uvedeno, že pro vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů byly vzaty v úvahu všechny relevantní plánované záměry v území bezprostředně související s řešenou změnou č. Z 3403/00. Podatel však s tímto tvrzením **nesouhlasí, neboť v oblasti ulice Svatovítská a Pod Hradbami se prostorově kumuluje několik aktivit:** povrchová doprava (silniční a tramvajová), tunelový komplex Blanka (automobilový provoz), vliv budoucího provozu železničních tunelů a zamýšlené stavby a budoucí provoz trasy metra „O“, a to vše v kombinaci geologických podmínek (tektonický zlom a spodní voda) – **vše ideální pro kumulaci šíření podpovrchových vodorovných seismických vln (Rayleighovy vlny), vibrací a hluku.**

Dále je uvedeno, že dle analýzy veřejně dostupných zdrojů nejsou v současnosti známy připravované stavební záměry v řešeném nebo souvisejícím území. Podatel však namítá, že v pondělí 19. září 2022 vedení města oznámilo, že má podklady pro tendr na studii proveditelnosti páté trasy linky metra „O“, podmínky soutěže ve stejný den schválili radní magistrátu. **Do hodnocení tak nebyly zahrnuty všechny připravované záměry.**

Ve VVURÚ jsou pouze popsány a hodnoceny některé záměry. Zpracovatel zjevně nepochopil, že je třeba zpracovat vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, a jak s plánovanými, tak existujícími (provozovanými) záměry. Vyhodnocení předpokládaných kumulativních a synergických vlivů záměru se záměry jinými dokumentace neobsahuje.

Posouzení vlivů na životní prostředí podle názoru podatele odporuje zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“), směrnici EP a Rady 2001/42/ES o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (dále jen „směrnice SEA“) a stavebnímu zákonu, když neobsahuje informace o kumulativních a synergických vlivech. Povinnost posouzení těchto aspektů vyplývá z ustanovení § 2 zákona EIA, z bodu f) přílohy č. I. směrnice SEA a z bodu 5 přílohy ke stavebnímu zákonu.

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů záměru je zcela nedostatečné a musí být přepracováno.

8. Vliv na přírodu a krajinu

Ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území je uvedeno, že cílem je využívat stávající instrumenty územního plánování a ochrany přírody k optimalizaci výstavby dopravní sítě v souladu se strategickým plánováním. Podatel však nesouhlasí s tím, aby zajištění maximální míry ochrany nezastavěného území byl na úkor stávající zástavby nad trasou JIH a ochrany ŽP – spodních vod, ochrany zdraví obyvatel, dopadů vibrací, ohrožení majetku obyvatel dotčené oblasti stavbou a provozem varianty JIH (poklesové kotliny) či ohrožení kritických objektů infrastruktury objektů důležitých pro obranu státu. Podatel uvádí, že nelze s tímto souhlasit v případě, že existuje jiné variantní řešení, které tyto negativní vlivy eliminuje v podobě varianty STŘED při zachování všech benefitů, které přináší i varianta JIH.

Ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území se uvádí, že změna č. Z 3403/00 bude mít zprostředkovaně pozitivní vliv v důsledku vytvoření územních předpokladů pro realizaci tzv. zelené magistrály.

Dle podatele však poměr nově vzniklé zelené plochy na místě uvolněném po železničním náspu, okolo kterého již v současnosti zeleň existuje vůči budoucímu záboru zeleně plánovanou zástavbou je marginální. Lze důvodně předpokládat, že vlastní uvolněná plocha po náspu bude mít zpevněný netravnatý povrch pro pohyb kočárků, cyklistů a pěších, a navíc bude omezena komunikacemi mezi plánovanou zástavbou ve směru sever – jih. Jejím skutečným přínosem bude tedy jen propojení území směrem západně od železniční stanice Dejvice – Veleslavín Význam této magistrály zejména v oblasti Veleslavína je bez výše vedených souvislostí přeceňován.

Podle závěrů Stanoviska Odboru ochrany prostředí – oddělení posuzování vlivů na ŽP MHMP (OCP) ze dne 10.9.2019 má změna Z3403 potenciál narušit vyvážený vztah podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území.

9. Vliv na dopravu

Ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území se uvádí, že změna je lokálního charakteru, ale zprostředkovaně pozitivně ovlivňuje širší území a okolní obce tím, že rozšiřuje možnosti využívat veřejnou kolejovou dopravu a řešení změny představuje zkvalitnění železnice, umožní vyšší rychlost vlaků a zkrácení jízdní doby. Dle vyhodnocení bude mít změna pozitivní vliv na železniční dopravu nejen v Praze, ale i v sousedním Středočeském kraji. Dle podatele však stejné benefity přináší i varianta STŘED, rozdíl času na trase Dejvice – Veleslavin je pouze cca 4 – 5 s. Hlavní oblouky trasy jsou též navrženy na rychlost 120 km/ hod.

Dle vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území lze předpokládat, že změna by mohla přispět ke zlepšení dopravní situace, jak popisuje její záměr a studie proveditelnosti, a bezesporu přispěje zlepšení emisí hluku z železniční dopravy v dotčených oblastech. Podatel však namítá, že na straně druhé **podle stanoviska odboru ochrany přírody Magistrátu hl. m. Prahy** (dále jen „OCP MHMP“) **chybné provedení koncepce může závažným způsobem narušit životní prostředí obyvatel dotčené oblasti a hodnotu jejich majetku.**

Dále je uvedeno, že varianta JIH bude představovat možnosti dopravní obsluhy města a jeho napojení na sousední kraje a letiště kapacitní bezemisní VHD. Dle podatele však totožné benefity přináší i varianta STŘED. Stejně tato varianta JIH též vytváří územní předpoklady pro přeložku železniční trati pod zem v zastavěné území a vytváří předpoklady pro prostupnost území pěší a cyklistickou dopravou včetně rozvoje městské zeleně, a to ve stejném rozsahu jako v případě varianty JIH. Variantu STŘED investor však nepředkládá, na základě posudků obsahujících závažné chyby preferuje variantu JIH. Tím je rozhodnutí zastupitelů negativně ovlivněno.

10. Ústřední vojenská nemocnice

Podatel namítá, že změna č. Z3403 **bude mít zásadní negativní vliv na Ústřední vojenskou nemocnici a její běžné fungování.**

V této souvislosti je nutné zdůraznit, že dle informací poskytnutých na veřejném projednání aktualizace ZÚR je kalkulováno s tím, že nová železniční trať bude velmi frekventovaná, když vlaky po ní mají jezdit každých 10 minut, tedy téměř tak často, jako jezdí metro.

Je zřejmé, že imise hluku a vibrací spojené s takto frekventovanou dopravou budou mít negativní vliv i na fungování Ústřední vojenské nemocnice.

Je zcela opomíjeno naopak stanovisko ÚVN ze dne 1.března 2020, kde bylo závěrem sděleno, že „ÚVN souhlasí pouze s výstavbou tunelové trasy tzv. Jižní varianta, modifikace, v současné době známá jako středová trasa.“ Odmítá v něm výstavbu pod svým územím a objekty. Toto stanovisko opomněla SŽ zcela účelově sdělit, neboť vylučuje variantu JIH, která vede při vstupu do areálu ÚVN jeho středem.

Na ÚVN budou mít negativní vliv především vibrace, které mohou mít zásadní vliv na fungování přístrojů a zařízení, které ÚVN využívá. Jakékoliv ohrožení fungování nemocnice je dle podatele nepřijatelné, a to nejen z důvodu potřeby nemocnice pro předmětnou oblast a její obyvatele, ale z důvodu úrovně kvality poskytované péče i pro širší oblast. Zároveň je ÚVN vedena jako objekt vojenské infrastruktury, tudíž jako strategický objekt ČR.

Ústřední vojenská nemocnice zveřejnila dne 20.6.2022 na svých webových stránkách své předběžné stanovisko, ve kterém uvádí, že s ohledem na další předpokládaný rozvoj nemocnice a úkoly nadnárodního charakteru, které je povinna jako vojenská nemocnice plnit, je **ÚVN přesvědčena, že optimální řešení pro výstavbu tunelu trasy není varianta, která vede trať pod pozemky areálu ÚVN, neboť výstavba a následný provoz tunelu by mohly být v budoucnu pro provoz a rozvoj nemocnice značně rizikové.** Dále ÚVN uvádí, že vzhledem k řadě predikovatelných rizikových faktorů, které by mohly v budoucnu v souvislosti s realizací stavby „Modernizace trati Praha – Výstaviště (mimo) - Praha – Veleslavin (mimo)“ jejím provozem vzniknout a ohrozit tak kvalitu poskytování zdravotní péče, je předběžné stanovisko ÚVN k dokumentaci pro územní řízení stavby „Modernizace trati Praha – Výstaviště (mimo) - Praha – Veleslavin (mimo)“ **k variantě vedení trasy pod areálem nemocnice zamítavé** (viz <https://www.uvn.cz/cs/na-pravou-miru/6583-predbezne-stanovisko-uvn-kdokumentaci-pro-uzemni-rizeni-stavby-modernizace-trati-praha-vystaviste-mimo-prahaveleslavin-mimo>).

Dle podatele je tak nutné respektovat nesouhlas ÚVN, aby trasa nevedla pod jejím areálem a nemohlo tak dojít k ohrožení či omezení jejího fungování.

Vyhodnocení vlivů záměru na ÚVN v posouzení vlivů na udržitelný rozvoj území zcela chybí, VVURÚ je třeba přepracovat.

11. Další vlivy

Podatel namítá, že změnou č. Z3403 budou narušeny i kulturně historické hodnoty lokality. Varianta JIH má vést v blízkosti kostela Norbertov, kdy hrozí ovlivnění kostela a jeho statiky stavbou tunelu a jeho provozem (případné odstřely v tvrdých ordovických horninách, vibrace stavby v koherenci s rezonanční frekvencí tunelů a infrazvukem šířeným od provozu vlaků). Dále mohou být zasaženy i přírodní a přírodně – civilizační hodnoty území, a to především památný strom – dub v ulici Slavíčkova v Bubenči, který roste v jižní části zahrady vily ve Slavíčkově ulici čp. 151/15, Bubeněč u zdi oddělující zahradu od železniční trati. Hrozí zásah jeho kořenů a následky spojené s tímto narušením. Vibracemi budou ohroženy i nejbližší budovy k trase tunelů v ulici Slavíčkova v Bubenči.

Ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území je uvedeno, že dojde ke zlepšení nabídky bydlení, pracovních příležitostí a služeb s pozitivním vlivem na sociální determinanty veřejného zdraví s nepřímo pozitivním vlivem v důsledku celkového zlepšení komfortu dopravní obsluhy území ve prospěch nízkoe emisní veřejné hromadné dopravy a cyklo dopravy. S tímto však podatel nesouhlasí, neboť **ke zlepšení nabídky bydlení rozhodně nedojde, naopak dojde ke snížení ceny nemovitostí ohrožených stavbou a provozem tunelu a negativním vlivem na sociální determinanty veřejného zdraví.**

Vedení trasy varianty JIH představuje **velmi závažný zásah do vlastnických práv osob, jež jsou vlastníky nemovitostí v oblasti dotčené touto trasou.** Vedení trasy koridoru železniční tratě přes jejich nemovitosti se všemi s tím souvisejícími negativními dopady a riziky znamená ve svém důsledku znehodnocení nemovitostí těchto dotčených vlastníků. V této souvislosti je zjevné omezení vlastnictví práv vlastníků i s ohledem na ochranné pásmo dráhy, jež činí nejméně 60 m. Vlastníkům dotčených nemovitostí tak bude např. znemožněno ekologické i ekonomicky výhodné vytápění jejich nemovitostí geotermálními vrty, jež se realizují v hloubce od 50 do 300 metrů. Zejména však s ohledem na nestabilní podloží hrozí značné riziko propadu předmětných nemovitostí.

Tyto vlivy nebyly dostatečně vyhodnoceny. VVURÚ je třeba přepracovat.

12. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území

Podatel zastává názor, že některé části hodnocení je nutno podrobněji doplnit právě v tomto stupni hodnocení udržitelnosti na úrovni SEA, protože se jimi investor vůbec nezabývá, a tudíž je k posouzení ani nepředkládá.

Míra podrobnosti hodnocení jednotlivých vlivů má odpovídat tomu, v jaké míře je daná část (plocha, koridor s možností umístění záměru v intencích jejich regulativů) v rámci koncepce definována nebo vymezena. Posouzení je negativně ovlivněno invariantností návrhu změny č. Z 3403/00.

Pro řádné vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území je důležitá i míra podrobnosti hodnocení jednotlivých vlivů z hlediska podrobnosti výrokové části ÚP a vyhodnocení vlivů na udržitelnost rozvoje území (tj. včetně hodnocení vlivů na ŽP). Uvádí se, že nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem nižším stupňům, ÚPD nebo navazujícím rozhodnutím.

V tomto případě se podatel zabývá především částí úseku změny č. Z3403, tj. úsekem tunelů Praha – Dejvice (mimo)- Praha-Veleslavín (mimo).

Celkové délka trasy trati v rámci úseku od Výstaviště po Veleslavín, stavba 107, je 6295 m, z toho traťový úsek Výstaviště-Dejvice 1851 m, stanice Dejvice 652 m, traťový úsek změny č. Z3403, tj. Dejvice-Veleslavín 3792 m. Úsek Dejvice-Veleslavín činí tedy 60,23 % celkové délky trasy Výstaviště-Veleslavín. Vzhledem k 63 % podílu úseku na délce celé změny č. Z3403 se podatel domnívá, že je nutno v úseku tunelů Praha – Dejvice (mimo)- Praha-Veleslavín (mimo) do hodnocení udržitelnosti podrobněji zahrnout i alternativní možnost, tj. variantu STŘED, přestože se varianta JIH může jevit v souladu s republikovou politikou ÚR.

Z podrobnějšího posouzení alternativních variant JIH a STŘED z hlediska republikové politiky ÚR plyne, že obě varianty mají stejné benefity s tím rozdílem, že STŘED vedená pod nezastavěnou oblastí v detailech neohrožuje např. dle kritérií IPR životní prostředí (zdroje podzemní vody), pohodu bydlení, vnímání kvality života i důležité objekty infrastruktury tak jako je tomu u varianty JIH.

Dokumentace EIA (viz https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP508?lang=cs) předložené 4.7.2022 IPR/investorem **hodnotící vlivu změny Z4303 na udržitelnost území není od 4.8.2022 aktuální, tato skutečnost nebyla zpracovali hodnocení oznámena, přestože se jedná o jen z hlavních podkladů. MŽP na základě připomínek spolku a občanů vrátilo investorovi tento dokument k přepracování. Tedy ani odvolávání na závěry hodnocení EIA nemohou být v hodnocení vlivu změny na udržitelnosti území aktuální a závěry na základě tohoto činěné nemohou být relevantní.**

Podle stanoviska MŽP ze dne 4.8.2022, č.j. MZP/2020/710/2980 důvodem pro vrácení celé dokumentace EIA k přepracování je cit: „Důvodem je obsah obdržených vyjádření, která jsou natolik obsáhlá a významná (zahrnující řadu věcných skutečností), že je v rámci posudku nelze věcně vypořádat, resp. doplnit, bez doplnění dokumentace. **Zejména se jedná o geologické/hydrogeologické podklady pro stanovení vlivů na horninové prostředí a podzemní vody, které je nutno doplnit tak, aby umožnily vyhodnocení těchto faktorů, včetně odpovědí na vznesené připomínky.**

Dokumentaci je tedy **nutno doplnit o skutečnosti, vyplývající z těchto dokumentů** :

4) Znalecký posudek č. 25/3/2021 pro zhodnocení ražených variant tunelů (Ing. Josef Rott, Ph.D., nedatováno)

5) Expertní vyjádření ke třem znaleckým posouzením vypracovaným prof. Thewesem, ČGS a Ing. Brožem (Doc. Ing. Alexandr Rozsypal, CSc., únor 2021)

6) Připomínky k dokumentaci z hlediska hydrogeologické problematiky (GEOtest, a.s., červen 2022)

V doplněné dokumentaci je třeba reagovat na jednotlivé body těchto dokumentů. Není přitom třeba dokladovat konkrétní technické řešení (které bude předmětem dalších stupňů přípravy záměru), **ale řešitelnost uvedených faktorů tak, aby vlivy byly jednoznačně vyhodnoceny, resp. aby případné významné negativní vlivy byly prokazatelně vyloučeny, sníženy, zmírněny nebo minimalizovány, popř. kompenzovány.** Tomu je nutno přizpůsobit rozsah souvisejících průzkumů a hodnocení.

Z tohoto důvodu nelze argumentaci ve VVURÚ přebíranou z dokumentace EIA považovat za dostatečnou, neboť ta bude zásadně přepracována, právě na základě doložených posudků.

Důkaz:

- vrácení EIA k přepracování, MŽP, 4.8.2022, č.j. MZP/2020/710/2980 (příloha ID_3000524_1_P)

- Znalecký posudek č. 25/3/2021 pro zhodnocení ražených variant tunelů (Ing. Josef Rott, Ph.D., nedatováno) (příloha ID_3000490_1_P)

- Expertní vyjádření ke třem znaleckým posouzením vypracovaným prof. Thewesem, ČGS a Ing. Brožem (Doc. Ing. Alexandr Rozsypal, CSc., únor 2021) (příloha ID_3000490_2_P)

- Připomínky k dokumentaci z hlediska hydrogeologické problematiky (GEOtest, a.s., červen 2022) (příloha ID_3000490_3_P)

Podatel dále namítá, že VVURÚ nepostihuje vlivy na životní prostředí s ohledem na jejich lokalizaci. Je zřejmé, že právě u záměrů liniových staveb se vlivy v jednotlivých částech území mohou lišit. Někde mohou být pozitivní, jinde negativní a různá bude i míra závažnosti vlivů. Pokud jde o koridor záměru, ten je hodnocen jako jeden koridor, přičemž posouzení vůbec neposuzuje rozdílnost vlivů záměru v jednotlivých částech (oba portály, výduchy atd.).

325	MHMPXPKMDE0P	Připomínka	Nesouhlas	3000526
-----	--------------	------------	-----------	---------

13. Statika, nesouhlas obyvatel dotčené lokality

Jak bylo uvedeno, proti výstavbě varianty JIH byla sepsána místními občany petice s více než 400 podpisy. Důvody tohoto nesouhlasu dotčených vlastníků jsou nejen historické, kdy ulice Pod Hradbami se nachází v památkově chráněném území s vilovou zástavbou z 20. let 20. století, ale zejména technické **podloží okolí ulice Pod Hradbami je z geologického a geotechnického hlediska pro stavbu tunelů zcela nevhodné, neboť je nestabilní, příliš mělké a sypké.**

Uvedené se mimo jiné již projevilo při výstavbě tunelu Blanka, a to propadem na pozemku Ministerstva kultury v roce 2010, který se nachází přibližně 300 m od ulice Pod Hradbami. **Rovněž odborná stanoviska poukazují na technické problémy a nebezpečí stavby železničního tunelu ve variantě JIH.** Přes již dřívější problémy s propady půdy při stavbě tunelu Blanka, však ve vztahu k ulici Pod Hradbami žádný podrobný geologický průzkum dosud proveden nebyl.

Realizace varianty JIH by tak ohrozila statiku nemovitostí v této lokalitě, přičemž zamýšlený tunelový tubus má být v ulici Pod Hradbami veden v hloubce pouhých 16 m, ačkoliv tato lokalita je již nyní značně zatížena provozem tunelu Blanka. **Podatel tak považuje vedení koridoru železniční trati v navrhovaném území za zcela nevhodné.**

325	MHMPXPKMDJES	Námitka	Nesouhlas	3000536
-----	--------------	---------	-----------	---------

Podatelé:

10 fyzických osob s vlastnickými právy - anonymizováno

právně zastoupení JUDr. Michalem Bernardem, Ph.D., advokátem společnosti Advokátní kancelář Dohnal & Bernard, s.r.o.

Námítky

Výše uvedení podatelé nesouhlasí s návrhem změny č. Z 3403/00 Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy (dále jen „**změna č. Z 3403/00**“) a požadují jeho zrušení. Z důvodu níže uvedených proto výše uvedení podatelé, **jako vlastníci nemovitosti přímo dotčené návrhem řešení**, podávají v souladu s § 55b odst. 2 stavebního zákona k návrhu změny č. Z 3403/00 své námítky.

Vymezení dotčeného území

Obec: hl.m. Praha, městská část: Praha 6, katastrální území: Břevnov, Dejvice, Střešovice, Veleslavín, Vokovice.

325	MHMPXPKMDJES	Námitka	Nesouhlas	3000537	viz ID 3000476
325	MHMPXPKMDJES	Námitka	Nesouhlas	3000538	viz ID 3000485
325	MHMPXPKMDJES	Námitka	Nesouhlas	3000539	viz ID 3000489
325	MHMPXPKMDJES	Námitka	Nesouhlas	3000540	viz ID 3000490
325	MHMPXPKMDJES	Námitka	Nesouhlas	3000541	viz ID 3000497
325	MHMPXPKMDJES	Námitka	Nesouhlas	3000542	viz ID 3000500
325	MHMPXPKMDJES	Námitka	Nesouhlas	3000543	viz ID 3000508
325	MHMPXPKMDJES	Námitka	Nesouhlas	3000544	viz ID 3000512
325	MHMPXPKMDJES	Námitka	Nesouhlas	3000545	viz ID 3000516
325	MHMPXPKMDJES	Námitka	Nesouhlas	3000546	viz ID 3000518
325	MHMPXPKMDJES	Námitka	Nesouhlas	3000547	viz ID 3000519
325	MHMPXPKMDJES	Námitka	Nesouhlas	3000548	viz ID 3000521
325	MHMPXPKMDJES	Námitka	Nesouhlas	3000549	viz ID 3000524
325	MHMPXPKMDJES	Námitka	Nesouhlas	3000551	viz ID 3000526
326	MHMPXPKKPM47	Námitka	Nesouhlas	3000209	viz ID 2999797
326	MHMPXPKKPM47	Námitka	Nesouhlas	3000211	viz ID 2999803
326	MHMPXPKKPM47	Námitka	Nesouhlas	3000213	viz ID 2999806
326	MHMPXPKKPM47	Námitka	Nesouhlas	3000215	viz ID 2999809
326	MHMPXPKKPM47	Námitka	Nesouhlas	3000217	viz ID 2999811
326	MHMPXPKKPM47	Námitka	Nesouhlas	3000416	viz ID 3000392
326	MHMPXPKKPM47	Námitka	Nesouhlas	3000434	viz ID 3000394
326	MHMPXPKKPM47	Námitka	Nesouhlas	3000452	viz ID 3000395
327	MHMPXPKKR27Y	Námitka	Nesouhlas	3000210	viz ID 2999797
327	MHMPXPKKR27Y	Námitka	Nesouhlas	3000212	viz ID 2999803
327	MHMPXPKKR27Y	Námitka	Nesouhlas	3000214	viz ID 2999806
327	MHMPXPKKR27Y	Námitka	Nesouhlas	3000216	viz ID 2999809
327	MHMPXPKKR27Y	Námitka	Nesouhlas	3000218	viz ID 2999811
327	MHMPXPKKR27Y	Námitka	Nesouhlas	3000417	viz ID 3000392
327	MHMPXPKKR27Y	Námitka	Nesouhlas	3000435	viz ID 3000394
327	MHMPXPKKR27Y	Námitka	Nesouhlas	3000453	viz ID 3000395

328	MHMPXPKKRL4O	Námítka	Nesouhlas	3000242	<p>Výše uvedený podatel nesouhlasí s návrhem změny č. Z 3403/00 Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy (dále jen „změna č. Z 3403/00“) a požadují jeho zrušení. Z důvodu níže uvedených proto výše uvedený podatel, jako spoluvlastník nemovitosti přímo dotčené návrhem řešení, podává v souladu s § 55b odst. 2 stavebního zákona k návrhu změny č. Z 3403/00 své námítky.</p> <p>Jako spoluvlastník jednoho z historických a cenných domů v ulici Pod Hradbami (lokalita na obr. 1 žlutě - příloha ID_3000242_1_P), které se nacházejí na začátku železniční tratě Praha-Dejvice - Praha-Veleslavín, konkrétně v těsné blízkosti trati vybrané varianty JIH (km 4,3 – 4,5 km), odmítám výstavbu trasy železnice ve stopě JIH (viz obr. 1 - příloha ID_3000242_1_P), která je pro objekty v ulici Pod Hradbami a jejich obyvatele významně rizikové a tato rizika není možné zcela eliminovat. A proto podávám tuto námítku proti výstavbě železniční trati ve vybrané variantě JIH. Tyto námítky platí i pro variantu STŘED.</p>
328	MHMPXPKKRL4O	Námítka	Nesouhlas	3000244	<p>Vymezení dotčeného území Obec: hl.m. Praha, městská část: Praha 6, katastrální území: Střešovice, nemovitosti v ulici Pod Hradbami, které jsou vyznačeny žlutou barvou na obrázku č.1 (příloha ID_3000242_1_P)</p> <p>Námítka Požadují zamítnutí návrhu na pořízení změny č. Z 3403/00. Odůvodnění námítky 1. Mělké vedení tunelu. Trasa tunelů na svém začátku pod ulicí Svatovítská a dále má extrémně nízké nadloží horniny cca 16 m - viz. obr. 2 níže (příloha ID_3000244_1_P) (kóta je od dna tunelu). Obyvatelé obytných domů v této lokalitě budou vystaveni technické seismicitě, jak při výstavbě, tak zejména při provozu tratě. To, že taková skutečnost nastane, jednoznačně dokládají změny u další z variant SEVER, a to z důvodu, že tato by vedla pod Fyzikálním ústavem s citlivými přístroji, kde je přitom vyšší nadloží. Proto požadujeme stejnou ochranu a stejné posouzení rizik, jako bylo uplatněno v případě Fyzikálního ústavu.</p>
328	MHMPXPKKRL4O	Námítka	Nesouhlas	3000246	<p>2. Reálné nebezpečí propadu tunelu. Při ražbě tunelu Blanka došlo v červenci 2010 ke dvěma propadům, a to v areálu Ministerstva kultury ČR, v parku Maxe van der Stoela. Geologické poměry v této lokalitě jsou složité, nepříznivé a obtížně předvídatelné a ani technická řešení a opatření (vertikální členění výrubu metody NRTM) nezabránilo propadu. Právě proto trasa tunelu v kombinaci s nízkým nadložím je nebezpečná a nevhodná.</p>
328	MHMPXPKKRL4O	Námítka	Nesouhlas	3000247	<p>3. Trhliny a poklesy půdy. Po uvedení tunelu Blanka do provozu došlo na obytných stavbách k trhlinám a poklesům. S ohledem na stáří budov v ul. Pod Hradbami (postaveny byly v létech 1929- 1930) a již proběhlé vlivy poklesů, mají tyto stavby nízkou, téměř nulovou statickou odolnost. Eliminace rizik pod vlivem stavby bude nákladná a s nejistým výsledkem (geologie, objekty).</p>
328	MHMPXPKKRL4O	Námítka	Nesouhlas	3000248	<p>4. Vibrace a hluk a kumulace dopravy. Umístění tunelu v lokalitě s nízkým nadložím a provozem vlaků v blízkosti tunelu Blanka, tramvajového provozu a provozu železnice zcela znehodnotí životní podmínky obyvatel působením vibrací i hluku. Vibrace v domech už působením současné dopravy jsou značné. SŽ nebere v oblasti ulice Pod Hradbami v úvahu kumulované působení vlivu povrchové dopravy (automobilová a tramvajová doprava), podzemní dopravy (tunel Blanka) a plánovaného tunelu. V budoucnu se navíc uvažuje o stavbě Okružního metra v úseku možných stanic „Malovanka – Vozovna Střešovice – Dejvická“, která může představovat další negativní potenciál kumulovaných staveb a povrchové dopravy v této oblasti (viz také bod č. 7).</p>
328	MHMPXPKKRL4O	Námítka	Nesouhlas	3000249	<p>5. Nevratné rozvolnění horninového prostředí okolo výrubů a změny hydrogeologických poměrů, a to zejména v zóně poruch, na které byl vázán vodní tok Brusnice. Tyto byly též nepřímou příčinou propadu tunelu u Ministerstva kultury.</p>

6. Listina základních práv a svobod. Při přípravě a plánování dopravních staveb je třeba brát v potaz čl. 2. Listiny základních práv a svobod, dle jehož odst. 2 lze státní moc uplatňovat jen v případech a mezích a stanovených zákonem, a to způsobem, který zákon stanoví. Jestliže má být dle platných zákonů, evropských směrnic a nařízení a jiných mezinárodních aktů dosaženo zvýšení kvality životního prostředí a snížení emisí, je nepřipustné, aby se tak dělo na úkor jiných osob a fakticky se zdroj emisí a případně jejich charakter pouze přesunul do jiné oblasti, kde bude stejně zatěžovat, avšak jiné obyvatele.

V souladu s platnou legislativou a zejména v souladu se základními lidskými právy je třeba hledat takové řešení, které bude ze všech ohledů výhodné, tedy takové, při němž dojde k absolutní minimalizaci vlivů na životní prostředí a okolí dopravní (ale i jiné) stavby a současně k minimalizaci či úplné eliminaci počtu dotčených vlastníků a obyvatel. Jedině takové řešení bude v souladu s čl. 35 Listiny základních práv a svobod, které stanoví právo každého na příznivé životní prostředí.

Podle čl. 11 odst. 1 Listiny základních práv a svobod má vlastnické právo všech vlastníků stejný obsah a ochranu. V případě změny č. Z 3403/00 však dochází k upřednostnění práv vlastníků nemovitostí v blízkosti stávající historicky umístěné dráhy, zejména určených k budoucí komerční a developerské výstavbě, na úkor vlastníků a obyvatel urbanisticky a historicky stabilizovaných lokalit, nacházejících se na složitém geologickém podloží dotčených variantou tunelu JIH.

Není možné řešit problematickou situaci přenesením emisí z železniční dopravy na jinou skupinu obyvatel, tedy tím způsobem, že aby se někde něco "zlepšilo", tak se musí jinde něco zničit, tedy upřednostnit jednu část obyvatel před druhou, která bude trpět finančně (mj. v důsledku narušení geologicky nestabilního/nesourodého/nevhodného podloží a vibrací, což může/bude mít vliv na statiku mnoha objektů v blízkosti tunelu, nejen přímo v jeho trase), zdravotně a ve zničeném životním prostředí.

7. Kumulativní a synergické vlivy. Ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území je uvedeno, že pro vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů byly vzaty v úvahu všechny relevantní plánované záměry v území bezprostředně související s řešenou změnou č. Z 3403/00.

Podatel však s tímto tvrzením nesouhlasí, neboť v oblasti ulice Svatovítská a Pod Hradbami se prostorově kumuluje několik aktivit: povrchová doprava (silniční a tramvajová), tunelový komplex Banka (automobilový provoz), vliv budoucího provozu železničních tunelů a zamýšlené stavby a budoucí provoz trasy metra „O“, a to vše v kombinaci geologických podmínek (tektonický zlom a spodní voda) – **vše ideální pro kumulaci šíření podpovrchových vodorovných seismických vln (Rayleighovy vlny), vibrací a hluku.**

Dále je uvedeno, že dle analýzy veřejně dostupných zdrojů nejsou v současnosti známy připravované stavební záměry v řešeném nebo souvisejícím území. Podatel však namítá, že v pondělí 19. září 2022 vedení města oznámilo, že má podklady pro tendr na studii proveditelnosti páté trasy linky metra „O“, podmínky soutěže ve stejný den schválili radní magistrátu. **Do hodnocení tak nebyly zahrnuty všechny připravované záměry.**

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů záměru je zcela nedostatečné a musí být přepracováno.

V. Závěr

Přínos vedení trasou **JIH A STŘED** je **neúměrně nízký v porovnání s riziky**, která vedení tunelu pro danou lokalitu na pomezí Dejvic a Střešovic představuje. Zde je třeba zdůraznit, že dopravu z letiště a příměstských lokalit (Kladno apod.) lze účelně a efektivně řešit i jinak, způsoby daleko méně ohrožujícími životní prostředí a stávající zástavbu, a výrazně levněji, **např. prodloužením trasy metra A z Veleslavína na Letiště Václava Havla.**

Žádáme, aby byly vzaty v úvahu výše uvedené závažné a legitimní námitky týkající se změny č. Z 3403/00 Územního plánu, konkrétně modernizace trati Praha-Dejvice - Praha-Veleslavín.