



Ministerstvo dopravy

prostřednictvím

Magistrátu hlavního města Prahy
Odbor stavebního řádu
Oddělení stavebního řádu
Jungmannova 35/29
110 00 Praha 1

- DATOVOU SCHRÁNKOU – ID: 48ia97h -

K sp. zn.: S-MHMP 2498499/2019/STR

V Praze dne 25.9.2023

- Odvolatelé:
- 1) Stanislav Malý, narozen 29.8.1944, bytem Jaromírova 662/40, Nusle, 128 00 Praha 2
 - 2) Marie Wilson, narozena 30.3.1971, bytem Čiklova 637/13, Nusle, 128 00 Praha 2
 - 3) Ing. Petr Mack, narozen 6.12.1973, bytem Příbramská 1463/2a, Radotín, 153 00 Praha 5
 - 4) Ing. Sylva Macková, narozena 15.4.1975, bytem Příbramská 1463/2a, Radotín, 153 00 Praha 5
 - 5) Ing. Tomáš Mack, narozen 25.4.1966, bytem U Parku 451, 252 42 Jesenice
 - 6) Mgr. Eva Macková, narozena 24.12.1936, bytem Nad křížkem 1508/10, Braník, 147 00 Praha 4

Rada & Partner advokátní kancelář, s. r. o.

+420 224 810 088, info@radapartner.cz, www.radapartner.cz, IČO: 24195855, Městský soud v Praze, oddíl C vložka 187629, Na Pankráci 322/26, 140 00 Praha 4

7) JUDr. Jana Benešová, narozena 21.8.1955, bytem Svobodova 135/11, Vyšehrad, 128 00 Praha 2

8) Jiří Beneš, narozen 27.3.1956, bytem Svobodova 135/11, Vyšehrad, 128 00 Praha 2

9) PhDr. Irena Reifová Ph.D., narozena 2.8.1971, bytem Svobodova 135/11, Vyšehrad, 128 00 Praha 2

všichni práv. zast.: Mgr. Ing. Petrem Lhotským, ev. č. ČAK 14597, advokátem Rada & Partner advokátní kancelář, s.r.o., IČO: 241 95 855, se sídlem Na Pankráci 322/26, 140 00 Praha 4

Odvolání proti rozhodnutí o umístění stavby nazvané „Rekonstrukce trati Praha hl. nádraží (mimo) - Vyšehrad (včetně)“

Odvolání proti závazným stanoviskům

JEDNOU

Přílohy: - Bez příloh

I.

Odvolatelé podávají odvolání proti rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy, Odbor stavebního řádu, Oddělení stavebního řádu, o umístění stavby nazvané „Rekonstrukce trati Praha hl. nádraží (mimo) - Vyšehrad (včetně)“, sp.zn. S-MHMP 2498499/2019/STR, č.j. MHMP 1199698/2023, ze dne 25.8.2023, vyvěšenému na úřední desce od 25.8.2023 do 11.9.2023. (dále jen „napadené rozhodnutí“)

Odvolatelé dále podávají odvolání proti závazným stanoviskům:

- Hygienická stanice hl.m. Prahy, č.j. HSHMP 73490/2020 ze dne 29.1.2021,
- Magistrát hl.m. Prahy, Odbor ochrany prostředí, sp.zn. S-MHMP-548855/2009/OOP/VI/EIA/646-2/Nov ze dne 22.10.2009,
- Magistrát hl.m. Prahy, Odbor ochrany prostředí, Oddělení posuzování vlivů na životní prostředí, č.j. MHMP 89159/2021 ze dne 26.1.2021.

II.

Napadené rozhodnutí je nezákonné, neboť stavební úřad porušil základní zásady správního řízení a porušil ustanovení stavebního zákona i zvláštních zákonů.

Stavební úřad především v řízení zcela rezignoval na v podstatě všechny základní zásady správního řízení a v řízení se staví do role jakéhosi moderátora výměny názorů na předmět řízení mezi stavebníkem, dotčenými orgány a účastníky řízení. Stavební úřad tak pouze cituje vyjádření uvedených osob, aniž by se alespoň pokusil předstírat, že k věci zaujal vlastní názor, a tento názor jakkoliv odůvodnit.

S námitkami odvolatelů se tak stavební úřad v podstatě vůbec nevypořádal, když v napadeném rozhodnutí povětšinou pouze cituje jako reakci na ně vyjádření stavebníka, resp. jeho projektanta, nebo dotčeného orgánu, a následně bez jakéhokoliv náznaku prezentace vlastních myšlenkových operací konstatuje, že námitce nevyhověl. Stavební úřad tím porušil základní zásady správního řízení podle § 4 odst. 4 správního řádu umožnit dotčeným osobám uplatňovat jejich práva a oprávněné zájmy a podle § 7 odst. 1 správního řádu postupovat vůči dotčeným osobám nestranně.

Napadené rozhodnutí je nezákonné pro svoji zmatečnost, neboť obsahuje rozpory mezi výrokem a odůvodněním ohledně výčtu pozemků, na něž se záměr umísťuje.

Napadené rozhodnutí je dále nezákonné, neboť stavebník nepředložil stavebnímu úřadu doklady požadované v ust. § 86 odst. 2 písm. a) StZ, konkrétně souhlas k umístění stavebního záměru dle ust. § 184a StZ.

Napadené rozhodnutí je dále nezákonné, neboť stavebník nepředložil stavebnímu úřadu platné posouzení vlivu záměru na životní prostředí a spokojil se s irelevantním 13 let starým závěrem zjišťovacího řízení a s posouzením změn projektové dokumentace, které bylo vydáno věcně nepřislušným orgánem.

Napadené rozhodnutí je rovněž nesprávné, neboť vychází z nezákonných, resp. nesprávných závazných stanovisek:

- Hygienická stanice hl.m. Prahy, č.j. HSHMP 73490/2020 ze dne 29.1.2021,
- Magistrát hl.m. Prahy, Odbor ochrany prostředí, sp.zn. S-MHMP-548855/2009/OOP/VI/EIA/646-2/Nov ze dne 22.10.2009,
- Magistrát hl.m. Prahy, Odbor ochrany prostředí, Oddělení posuzování vlivů na životní prostředí, č.j. MHMP 89159/2021 ze dne 26.1.2021.

Výše uvedená závazná stanoviska jsou nezákonná, neboť správní orgány při jejich vydání nerespektovaly závazné právní předpisy a jejich účel, neseznámily se řádně s projektovou dokumentací a zčásti závazná stanoviska řádně neodůvodnily. Správní orgány rovněž vycházely z nesprávných nebo neúplných podkladů, proto jsou tato závazná stanoviska nesprávná.

Napadené rozhodnutí je vadné, neboť v něm není jako podklad rozhodnutí uvedeno závazné stanovisko, z něhož stavební úřad zjevně vycházel:

- Magistrát hl.m. Prahy, Odbor ochrany prostředí, sp.zn. S-MHMP-548855/2009/OOP/VI/EIA/646-2/Nov ze dne 22.10.2009.

III.

Vypořádání námitek odvolatelů

1. Vady projektové dokumentace

Odvolatelé již ve svých námitkách namítali, že projektová dokumentace není v souladu s vyhláškou č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, která v příloze 3, Rozsah a obsah dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby dráhy, v části D.2 Stavební část, bod 2 stanoví, že pro každý objekt musí být zpracována: *„Výkresová dokumentace - zakreslení současného a navrhovaného stavu, popřípadě mezistavů a jejich řádného a přehledného grafického rozlišení, podle potřeby a charakteru objektu. Výkresy je nezbytné zpracovat do podrobností, které určí umístění stavby v území a zajistí stanovení potřebného trvalého a dočasného záboru pozemků a staveb nebo jejich částí, popřípadě jiného dotčení pozemků a staveb nebo jejich částí.“*

Z projektové dokumentace, která je součástí správního spisu, není zřejmé, zda, v jakém rozsahu a jakým způsobem budou dotčeny jejich pozemky parc.č. 1273 a 1423 v k.ú. Nusle, které přímo sousedí v pozemkem parc.č. 3191/1 k.ú. Nusle, na němž se nachází těleso dráhy. Výkresy projektové dokumentace jsou zpracovány v nevhodném měřítku, kdy jednotlivé čáry splývají, přičemž nelze ani určit, zda Stavební záměr zasahuje na pozemek odvolatelů či nikoliv.

Z aktuální projektové dokumentace nevyplývá, jestli mají být pozemky odvolatelů dotčeny trvalým zábohem, proto odvolatelé namítali, že projektová dokumentace je nezpůsobilá k projednání v územním řízení neboť nevyhovuje podmínkám stanoveným vyhláškou č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, když zejména nestanoví s dostatečnou přesností hranice stavebního záměru a jeho přesah na pozemky jiných vlastníků.

Odvolatelé dále namítali, že byli nepřipustně zkráceni na právech účastníka řízení, když jim z důvodu nevhodně zvoleného měřítka výkresů a absence konkrétních informací o stavebním záměru nebylo umožněno se dostatečně seznámit s rozsahem dotčení jejich vlastnického práva.

Z napadeného rozhodnutí je zcela zjevné, že námitka odvolatelů byla důvodná, neboť nejen odvolatelům, ale ani Magistrátu hl.m. Prahy, Odbor územního rozvoje není dodnes zřejmé, zda se stavební záměr bude nacházet na pozemcích odvolatelů parc.č. 1273 a 1423 v k.ú. Nusle či nikoliv, a případně v jakém rozsahu.

Ve výroku napadeného rozhodnutí se neuvádí (str. 2), že by se stavba umísťovala na pozemek parc.č. parc.č. 1273 a 1423 v k.ú. Nusle.

Naopak Magistrát hl.m. Prahy, Odbor územního rozvoje, se domnívá, že stavba parc.č. 1271 v k.ú. Nusle na těchto pozemcích umístěna bude (str. 99): *„Do výše zmíněných dotčených pozemků s parc. č. 1271, 1273, 1275, 1423 v k.ú. Nusle zasahuje část předloženého stavebního záměru, a to v podobě oplocení, které bude zřízeno podél modernizované železniční trati. Navržené oplocení odpovídá v ploše OV podmíněně přípustnému využití, jelikož se jedná o využití nejmenované, dle odstavce (9), pododdílu 3c), Oddílu 3 platných Regulativů plošného a prostorového uspořádání území hlavního města Prahy.“*

Uvedené nejasnosti ohledně rozsahu stavby vyplývají jednoznačně z vadně zpracované projektové dokumentace, jak již odvolatelé namítali ve svých námitkách, neboť z důvodu zcela nevhodně zvoleného měřítka nelze z výkresu dotčení pozemku parc.č. 1271 v k.ú. Nusle vyčíst.

2. Hluková zátěž

Odvolatelé v napadeném rozhodnutí předložili celou řadu námitek k hlukové studii. S těmito námitkami se stavební úřad nikterak nevypořádal a jako reakci na tyto námitky pouze cituje vyjádření Hygienické stanice hl.m. Prahy a vyjádření samotného stavebníka, předkládané ústy jeho projektanta.

Například jako vypořádání s námitkou, že hluková studie vychází z neaktuálního měření hluku provedeného již v roce 2017 a je tudíž pro toto řízení nepoužitelná, předkládá stavební úřad vyjádření stavebníka ústy jeho projektanta (str. 100): *„mezi roky 2017 a 2021 (vždy posuzováno na základě ročního průměru denních intenzity za předchozí kalendářní rok) nedošlo v rozsahu provozované železniční dopravy k takovým změnám, které by znamenaly nemožnost uplatnění korekcí staré hlukové zátěže.“*

Absurdnost této situace, kdy stavební úřad akceptuje jako důkaz ničím nepodložené prohlášení samotného stavebníka, že úroveň hluku se za 5 let nezměnila, snad ani není potřeba blíže rozebírat. Každopádně se jedná o flagrantní porušení základních zásad správního řízení podle § 4 odst. 4 správního řádu umožnit dotčeným osobám uplatňovat jejich práva a oprávněné zájmy a podle § 7 odst. 1 správního řádu postupovat vůči dotčeným osobám nestranně.

Vzhledem k tomu, že se stavební úřad s námitkami odvolatelů nijak nevypořádal, předkládají je odvolatelé znovu jako odvolací důvody:

Součástí projektové dokumentace je Hluková studie B.3.1 vypracovaná Ing. Petrem Čichovským v říjnu 2020 (dále jen „Hluková studie“), která mj. vychází ze závěrů měření hluku a vibrací z železniční dopravy, protokol o zkoušce č. 4541-083-17, provedeného Liborem Brožem – REVITA Engineering v dubnu 2017 (dále jen „Měření hluku“).

Hluková studie vykazuje celou řadu natolik zásadních vad, že ji vůbec nelze považovat za relevantní podklad pro územní řízení.

Hluková studie především pracuje s pojmem staré hlukové zátěže, která je v § 2 písm. n) nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, definována takto: *„starou hlukovou zátěží hluk v chráněném venkovním prostoru a chráněných venkovních prostorech staveb působený dopravou na pozemních komunikacích nebo drahách, který existoval již před 1. lednem 2001 a překračoval hodnoty hygienických limitů stanovené k tomuto datu pro chráněný venkovní prostor a chráněný venkovní prostor stavby“*

V § 12 odst. 6 nařízení vlády č. 272/2011 Sb. se uvádí, že: *„Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A staré hlukové zátěže stanovený součtem základní hladiny akustického tlaku A LAeq,T 50 dB a korekce pro starou hlukovou zátěž uvedené v tabulce č. 1 části A přílohy č. 3 k tomuto nařízení nelze uplatnit v případě, že se hluk působený dopravou na pozemních komunikacích a drahách po 1. lednu 2001 v předmětném úseku pozemní komunikace nebo dráhy zvýšil o více než 2 dB.“*

Vzhledem k tomu, že Hluková studie byla pořízena v dubnu 2017, tzn. pět a půl roku před zahájením územního řízení, nelze na základě Hlukové studie učinit závěr, zda se hluk od 1. ledna 2001 zvýšil o 2 dB či nikoliv, neboť vůbec nezohledňuje zvýšení hluku od dubna 2017 do listopadu 2022. Na základě Hlukové studie tedy nelze učinit závěr, zda je pro Stavební záměr přípustná korekce + 20 dB z důvodu existence staré hlukové zátěže.

Kromě toho účastníci upozorňují na akustickou studii vypracovanou Františkem Kohlíčkem v květnu 2009 (dále jen „Akustická studie“), kterou Žadatel předložil do zjišťovacího řízení podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, pod názvem „Optimalizace traťového úseku Praha hl.n. – Praha Smíchov“, které bylo ukončeno závěrem zjišťovacího řízení sp.zn. S-MHMP-548855/2009/OOP/VI/EIA/646-2/Nov ze dne 22.10.2009.

V Akustické studii se uvádí, že např. v měřicím místě Křesomyslova 13/543 byla v listopadu 2007 naměřena hladina hluku 78,6 dB. Tento měřicí bod je přitom velmi blízko výpočtovému bodu 7 Křesomyslova 570 a výpočtovému bodu 8 Křesomyslova 577 v Hlukové studii, kde činily v roce 2000 nejvyšší hladiny hluku 73,1 dB, resp. 73 dB. Je evidentní, že od roku 2000 do listopadu 2007 došlo k této lokalitě k nárůstu hluku o 5,5 dB, což je podstatně více než limit 2 dB pro aplikaci staré hlukové zátěže.

Z údajů v Akustické studii tak vyplývá, že došlo k překročení limitu 2 dB, a proto je uplatnění korekce pro starou hlukovou zátěž nepřipustné.

Podle § 12 odst. 5 písm. a) nařízení vlády č. 272/2011 Sb. platí, že: *„Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A staré hlukové zátěže stanovený součtem základní hladiny akustického tlaku A LAeq,T 50 dB a korekce pro starou hlukovou zátěž uvedené v tabulce č. 1 části A přílohy č.*

3 k tomuto nařízení zůstává zachován i po položení nového povrchu vozovky, prováděné údržbě a rekonstrukci železničních drah ...“

Podle § 2 písm. r) nařízení vlády č. 272/2011 Sb. se rozumí: „*údržbou a rekonstrukcí železničních drah činností související s výměnou nebo obnovou železničního svršku, spodku a souvisejících zařízení, podbíjením a broušením kolejí, případně přidáním koleje, přeelektrizační úpravy, elektrizace dráhy a jiné související úpravy, při kterých nedochází ke zhoršení stávající hlučnosti v chráněném venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb“*

Souhrnná technická zpráva B.1 uvádí, že (str. 13): „*Nová trasa je směrově navržena ve stávající stopě s posuny max. 1,6 m s výjimkou obvodu Vyšehrad, kde jsou koleje vedeny v nové stopě v prostoru bývalého výstupu z podchodu a skladu.“*

Je zjevné, že v rámci Stavebního záměru nedochází k pouhé „**výměně** nebo **obnově** železničního svršku a spodku“, a proto je použití korekce pro starou hlukovou zátěž nepřijatelné i pro rozpor s § 12 odst. 5 písm. a) a § 2 písm. r) nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

V Hlukové studii se v části 5.6 Tabulka rychlostí uvádějí úsekové rychlosti:

- a) ve staničení 1,5 km-2,5 km pro rok 2000: 60 km/h, pro rok 2017: 60 km/h a pro výhledový stav 2026: 65 km/h,
- b) ve staničení 2,5 km-3,8 km pro rok 2000: 40 km/h, pro rok 2017: 50 km/h a pro výhledový stav 2026: 55 km/h,

Údaj o úsekové rychlosti je v rozporu s údajem v Souhrnné technické zprávě B.1 bod 11. E.1.1 Tabulka traťových rychlostí (str. 13) ve staničení 1,571 km-3,053 km pro rok 2000: 60-40 km/h a pro výhledový stav 2026: 65-70 km/h v závislosti na typu vlakové soupravy.

Je evidentní, že ve staničení 2,5 km, které je relevantní pro účastníka Stanislava Malého, je stav roku 2000 nekonkrétní (60 resp. 40 km/h), stejně jako stav roku 2017 (60 resp. 50 km/h), ale především je významně podhodnocený výhledový stav 2026, a to o 10-15 km/h, což představuje 18%, resp. 27% traťové rychlosti zohledněné v hlukové studii (65 resp. 55 km/h).

Ve staničení 2,7-3,053 km, které je relevantní pro ostatní účastníky, je významně podhodnocený výhledový stav 2026, a to o 15 km/h, což představuje 27% traťové rychlosti zohledněné v hlukové studii (55 km/h).

Zvýšená rychlost přitom znamená i zvýšení hlučnosti. Pokud je tedy do výpočtů v Hlukové studii zahrnuta nižší rychlost, automaticky to znamená zkreslení výsledku směrem dolů, což činí Hlukovou studii nevěrohodnou.

V Hlukové studii je v čl. 6.1 uvedeno (str. 21): „*... ve výhledovém stavu dojde k výraznému nárůstu počtu vlaků avšak hlukové zatížení ve výhledovém stavu je srovnatelné se zatížením současným a dokonce nižší než hlukové zatížení v roce 2000. Toto je způsobeno využitím modernějších vozů s příznivějšími technickými parametry ovlivňující emise hluku a taktéž novou konstrukcí železničního svršku ve výhledovém stavu.“*

Tvrzení autora Hlukové studie o snížení hlukového zatížení ve výhledovém stavu roku 2026 v důsledku „využití modernějších vlaků s příznivějšími technickými parametry ovlivňující emise hluku“ není v Hlukové studii nijak odůvodněno ani kvantifikováno. Navíc se jedná o tvrzení prokazatelně zavádějící.

Z Měření hluku v měřícím bodu hluku č. 2 Křesomyslova 570/15, Nusle, lze zjistit údaje o hladinách hluku způsobovaných různými typy souprav s různými typy brzd:

litinové brzdové špalky

motorový vlak 810 – 16x den, 2x noc

průměr: 90,1 dB

nejméně: 16:26 Os 810 motorový vlak-0 vagonů 84,3 dB

nejvíce: 15:18 Os 810 motorový vlak-0 vagonů 94,3 dB

motorový vlak 854 – 10x den, 0x noc

průměr: 92,6 dB

nejméně: 16:15 Sp 854 motorový vlak-1 vagon 92,0 dB

nejvíce: 15:44 Sp 854 motorový vlak-1 vagon 93,2 dB

kotoučové brzdy

City Elefant 1-2 soupravy – 130x den, 22x noc

průměr: 91,9 dB

1 souprava nejméně: 14:32 Os 471 City Elefant-1 souprava 87,2 dB

1 souprava nejvíce: 15:02 Os 471 City Elefant-1 souprava 92,7 dB

2 soupravy nejméně: 15:21 Os 471 City Elefant-2 soupravy 92,0 dB

2 soupravy nejvíce: 16:34 Os 471 City Elefant-2 soupravy 95,7 dB

EC, SC 10x den, 2x noc

průměr: 95,0 dB

RegioJet nejméně: 14:36 EC 162 RegioJet-8 vagonů 93,7 dB

RegioJet nejvíce: 16:31 EC 162 RegioJet-9 vagonů 97,2 dB

Alex nejméně: 13:15 EC 362 Alex-4 vagony 94,4 dB

Alex nejvíce: 14:37 EC 362 Alex-5 vagonů 96,1 dB

16:54 SC 681 Pendolino-7 vagonů 93,2 dB

R 362 22x den, 2x noc

průměr: 90,6 dB

nejméně: 15:14 R 362-5 vagonů 92,3 dB

nejvíce: 15:36 R 362-6 vagonů 94,2 dB

(Pozn. Průměrná hodnota uváděná v Měření hluku pro tuto kategorii vlaků je zjevně chybná.)

Z uvedeného je zjevné, že již při Měření hluku v dubnu 2017 byl potenciál snižování hluku v důsledku použití modernějších vlaků s výhledem do roku 2026 zcela vyčerpán, neboť drážní vozidla s litinovými brzdovými špalky, která zbyla v provozu, nevykazují vyšší hladiny hluku než modernější soupravy s kotoučovými brzdami. Do výhledového stavu v roce 2026 tak již nelze předpokládat žádné relevantní snížení hlukového zatížení v důsledku modernizace vozového parku.

Naopak Hluková studie zcela opomíjí negativní vliv prodlužování souprav, který je z výsledků Měření hluku zcela zřejmý. Soupravy s více vozy vykazují vyšší hlučnost než soupravy kratší. Prodlužování souprav lze přitom v budoucnu s jistotou očekávat, především v důsledku ekonomického tlaku na vyšší efektivitu drážní dopravy a především v důsledku postupného vyčerpávání kapacity železniční dopravní cesty.

V Hlukové studii bylo stanoveno celkem 19 výpočtových bodů, z nichž bod č. 10 Svatoplukova č.p. 387 se nachází v sousedství domu účastníka Stanislava Malého na adrese Jaromírova 663/42.

Pro tento výpočtový bod byly stanoveny následující ekvivalentní hladiny akustického tlaku (str. 25):

podlaží	2000 den [dB]	2000 noc [dB]	2017 den [dB]	2017 noc [dB]	2026 den [dB]	2026 noc [dB]
1.	73,4	68,2	69	67,7	70,1	66,1
2.	72,9	67,8	68,6	67,5	69,6	65,6
3.	72,1	67,1	67,9	66,8	68,8	64,9
4.	71,3	66,3	67,1	66,1	68	64,1

Z uvedeného je evidentní, že ve výhledovém stavu budou pro 1. podlaží překročeny hygienické limity pro den i noc a pro 2. podlaží pro noc.

Hluková studie dále vykazuje ve svých závěrech zcela zjevné logické rozpory.

V čl. 8.4 Hlukové studie se uvádí (str. 26): „Hygienické limity hluku jsou překročeny zejména v prvních a druhých patrech a to jak pro denní, tak i noční dobu. Ve třetích patrech dochází k

překročení limitu pouze v noční době. Ve vyšších patrech jsou již hygienické limity splněny, což je způsobeno zvětšující se vzdáleností od zdroje hluku, přičemž ekvivalentní hladina akustické tlaku se vzdáleností klesá.“

V čl. 9 Hlukové studie se pak uvádí (str. 29): *„Vzhledem k blízkosti obytné zástavby (několikpatrové bytové domy) k železniční trati, se zde protihlukové stěny jeví, jako neefektivní. Protihlukové stěny by neochránily vyšší podlaží těchto obytných objektů, jejich umístění – vzhledem ke stísněným prostorovým poměrům by rovněž bylo problematické.“*

V Hlukové studii se tedy prohlašuje za zjištěné, že hlukové limity jsou překračovány pouze u bytů v prvních a druhých, resp. třetích patrech bytových domů. Závěr, že protihlukové stěny nejsou efektivní, protože nechraní byty ve vyšších patrech je tak v logickém rozporu s těmito zjištěními.

V čl. 9.1 Hlukové studie (str. 29 se uvádí): *„Protože ve výpočtech dochází jen k nepříliš vysokému překročení hygienických limitů hluku u obytné zástavby, nabízí se proto návrh kolejnicových absorbérů instalovaných na stojinu kolejnice.“*

„Rozsah kolejnicových absorbérů je navrhován na všechny tři koleje v km 2,100 – 2,850 a v km 3,100 – 3,386 taktéž na všechny tři respektive dvě koleje. Uvažovaný útlum absorbérů ve výpočtu je 1,5 dB, výpočet je tak na straně bezpečnosti.“

V Hlukové studii tedy bylo zkonstatováno překročení hlukových limitů, a to i po použití korekce + 20 dB za starou hlukovou zátěž, která byla navíc použita neoprávněně, jak je výše vysvětleno. Aby bylo v Hlukové studii dosaženo splnění hlukových limitů, musel autor odečíst 1,5 dB jako útlum při použití kolejnicových absorbérů.

I přes tyto vcelku jednoznačné závěry a doporučení Hlukové studie stávající Stavební záměr s instalací kolejnicových absorbérů vůbec nepočítá. Souhrnná technická zpráva B.1, v části 11. E.1.1 (str. 14) a Technická zpráva, železniční svršek a spodek, E.1.1 v části 5. SO 10-10-01 Praha hl.n.-Vyšehrad, železniční svršek (str. 5) definují pouze opatření proti vibracím, nikoliv proti hluku.

V čl. 9.2 Hlukové studie (str. 31) se dále uvádí: *„Pokud by instalace kolejnicových absorbérů, po nevyhovujícím měření v rámci zkušebního provozu, nevedla k dodržení hygienických limitů hluku, bude nutné přistoupit k individuálnímu protihlukovému opatření – výměna oken za okna s vyšší zvukovou izolací a instalace systému nuceného větrání.“*

„Rozsah eventuálních IPO bude upřesněn v dalším stupni dokumentace.“

Účastníci v této souvislosti poukazují na nepřipustnost odsouvání řešení protihlukových opatření do stavebního řízení, trefně vyjádřenou v rozhodnutí Ministerstva dopravy č.j. MD-38126/2021-930/37 ze dne 27.9.2022 ve věci stavebního záměru „Rekonstrukce nelahozeveských tunelů“ (str. 54): *„Jestliže záměr dospěje do stavebního řízení, nemůže v něm jakýkoliv účastník řízení uspět s námitkami týkajícími se umístění stavby, resp. územních souvislostí záměru. Řečeno jednoduše, ne(vy)řešením této otázky a jejím odsunutím do stavebního řízení se účastník řízení automaticky ocitne v „procesní pasti“, neboť tímto přístupem krajského úřadu by v územním řízení ochrana*

před hlukem z hlediska kvality prostředí ještě neměla být celostně řešena a ve stavebním řízení už nemá být řešena. Územní řízení není předkolem v procesu přípravy a realizace staveb. Z hlediska vyhlášky č. 501/2006 Sb. je plnohodnotnou fází přípravy staveb.“

S ohledem na shora uvedené odvolatelé shrnují, že napadené rozhodnutí vychází z hlukové studie, která je neaktuální, její východiska nejsou v souladu s projektovou dokumentací, autor přeceňuje jevy snižující hlukovou zátěž a naopak opomíjí jevy zvukovou zátěž zvyšující, a v důsledku toho aplikuje korekci pro starou hlukovou zátěž v rozporu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Z uvedených důvodů je napadené rozhodnutí vadné.

IV.

Odvolací námítka proti obsahu závazného stanoviska Hygienické stanice hl.m. Prahy, č.j. HSHMP 73490/2020 ze dne 29.1.2021

Odvolatelé již ve svých námitkách namítali nezákonnost závazného stanoviska Hygienické stanice hl.m. Prahy (dále jen „HSHMP“), které vydala jako dotčený správní orgán ve smyslu ust. § 77 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, dne 29.1.2021 pod č.j. HSHMP 73490/2020.

Odvolatelé především namítali, že HSHMP postupovala zcela formálně a řádně se neseznámila ani s hlukovou studií, ani s projektovou dokumentací.

HSHMP tak zcela ignorovala výše podrobně popsané vady hlukové studie, na které odvolatelé tímto odkazují.

Kladné závazné stanovisko bylo vydáno i přesto, že ze závěrů Hlukové studie, které HSHMP „slepě“ přejímá, aniž by provedla sama odpovídající odborné posouzení Stavebního záměru, vyplývá, že na některých měřených místech dochází k překročení hygienických limitů hluku pro chráněné venkovní prostory i při použití korekce pro starou hlukovou zátěž +20 dB, přičemž pro eliminaci tohoto překročení bylo navrženo použití kolejnicových absorbérů, které však nebyly do projektové dokumentace zahrnuty.

HSHMP dokonce udělila bezpodmínečný souhlas bez stanovení podmínek alespoň v rozsahu popsaném v Hlukové studii, tj. přinejmenším instalace kolejnicových absorbérů. V tomto ohledu je souhlasné stanovisko HSHMP zcela v rozporu se samotnou dikcí ust. § 77 odst. 1 zák.č. 258/2000 Sb., podle kterého má HSHMP v případě záměrů, které se dotýkají zájmů chráněných tímto orgánem, vystupovat jako orgán ochrany veřejného zdraví a náležitě posuzovat zdravotní rizika.

Na tuto svoji úlohu HSHMP daném případě zcela rezignovala, což ostatně dokládá i fakt, že v souvislosti se zdravím škodlivými vibracemi se HSHMP spokojila toliko s převzetím závěrů Hlukové studie, aniž by tyto závěry konfrontovala s kompletní projektovou dokumentací.

Z výše uvedených důvodů je závazné stanovisko Hygienické stanice hl.m. Prahy č.j. HSHMP 73490/2020 ze dne 29.1.2021 nezákonné.

Fatální selhání při plnění své základní úlohy chránit veřejné zdraví, v tomto případě před škodlivým vlivem hluku, potvrdila HSHMP ve svém vyjádření č.j. HSHMP 04845/2023 ze dne 13.2.2023, když uvedla: „... HSHMP aktivně jednala o co možná nejvíce provedených opatřeních ke snížení hlukové zátěže dané lokality drážním (železničním) provozem. Po těchto jednáních byla HSHMP předložena akceptovatelná projektová dokumentace, jež z pohledu orgánu ochrany veřejného zdraví (OOVZ) vycházela z validní akustické studie, jež byla nedílnou součástí uvedené projektové dokumentace předmětné stavby...“

„Dodržení hygienických limitů hladiny akustického tlaku (hluku) bude ze strany HSHMP požadováno doložením protokolů o měření hladiny hluku provedeným akreditovanými, popřípadě autorizovanými laboratořemi ve smyslu § 32a zákona č. 258/2000 Sb. a to před zahájením předmětné stavby, tak po jejím dokončení a uvedení do zkušebního provozu, popřípadě předčasného užívání.“

Po přeložení z úřednického pytydepe tedy MSHMP říká: Za „validní akustickou studii“ považujeme studii vycházející ze **tří** roky starého **měření** hluku. Za „akceptovatelnou projektovou dokumentaci“ považujeme projektovou dokumentaci, ze které byla postupně vypuštěna veškerá protihluková opatření (zejm. protihlukové stěny a bokovnice), a která dokonce neobsahuje ani ta protihluková opatření (bokovnice), která musel započít autor hlukové studie, aby dosáhl splnění hlukových limitů i po **připočtení** +20 dB jako korekce staré hlukové zátěže. **Překračováním** hlukových limitů v **důsledku** provozu drážních vozidel se hodláme zabývat až po **dokončení** stavby a jejím uvedení do provozu.

Stavební úřad se k vadám závazného stanoviska HSHMP v napadeném rozhodnutí nijak nevyjádřil a omezil se pouze na citaci vyjádření HSHMP, které však obsahuje pouze obecné a nicneříkající univerzální prohlášení.

V.

Odvolací námitky proti obsahu závazného stanoviska Magistrátu hl.m. Prahy, Odbor ochrany prostředí, Oddělení posuzování vlivů na životní prostředí, č.j. MHMP 89159/2021 ze dne 26.1.2021

Odvolací námitky proti obsahu závazného stanoviska Magistrát hl.m. Prahy, Odbor ochrany prostředí, sp.zn. S-MHMP-548855/2009/OOP/VI/EIA/646-2/Nov ze dne 22.10.2009

Odvolatelé již ve svých námitkách namítali, že stávající projektová dokumentace ke Stavebnímu záměru neodpovídá projektové dokumentaci předložené Magistrátu hl.m. Prahy, Odbor ochrany prostředí, do zjišťovacího řízení podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, pod názvem „Optimalizace traťového úseku Praha hl.n. – Praha Smíchov“ (dále jen „Závěr zjišťovacího řízení“), které bylo ukončeno závěrem zjišťovacího řízení sp.zn. S-MHMP-548855/2009/OOP/VI/EIA/646-2/Nov ze dne 22.10.2009 „záměr nebude posuzován.“

V odůvodnění Závěru zjišťovacího řízení se uvádí, že: „Na základě hlukové studie byla navrženo 1 1542 m protihlukových stěn a 1 874 zděných plotů a protihlukovou úpravou povrchu. Na 4 651 m tratí budou instalovány bokovnice, antivibrační rohože pak na 1 200 m tratí.“

Odvolatelé předložili záznam z projednání protihlukových opatření s vlastníky dotčených nemovitostí v nuselském údolí na stavbu „Optimalizace traťového úseku Praha hl.n. – Praha Smíchov“ z 28.5.2008 s příloženými výkresy protihlukových stěn, z něhož vyplývá, že protihlukové stěny i bokovnice byly součástí projektové dokumentace předložené do Zjišťovacího řízení.

Ve vyjádření z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí vydaném Magistrátem hl.m. Prahy, Odbor ochrany prostředí, Oddělení posuzování vlivů na životní prostředí, pod č.j. MHMP 89159/2021 dne 26.1.2021 se uvádí, že: „*V rámci DÚR je navržena instalace bokovnic v km 2,100-2,850 a v km 3,100-3,386.*“

Z uvedeného je zjevné, že Magistrátu hl.m. Prahy, Odbor ochrany prostředí, Oddělení posuzování vlivů na životní prostředí, byla buď předložena projektová dokumentace odlišná, než nyní do územního řízení v roce 2022, anebo se Magistrát hl.m. Prahy, Odbor ochrany prostředí, Oddělení posuzování vlivů na životní prostředí, s projektovou dokumentací nedostatečně seznámil, neboť v projektové dokumentaci předložené do územního řízení v roce 2022 žádná protihluková opatření obsažena nejsou, a to ani bokovnice.

Stavební úřad v napadeném rozhodnutí citoval vyjádření Magistrátu hl.m. Prahy, Odbor ochrany prostředí, Oddělení posuzování vlivů na životní prostředí, v němž se konstatuje (str. 104), že: „*V rámci dokumentace je navržena instalace bokovnic v km 2,100-2,850 a v km 3,100-3,386.*“

Toto tvrzení Magistrátu hl.m. Prahy, Odbor ochrany prostředí, Oddělení posuzování vlivů na životní prostředí, však popřel sám stavebník ústy svého projektanta (str. 112): „*Rozsah absorbérů bude upřesněn v dalším stupni zpracování dokumentace.*“

Ve skutečnosti je totiž pouze v Průvodní zprávě v tabulce A.11 „Úplný soupis změn mezi procesem EIA a aktuálním stupněm dokumentace“ uvedeno ve sloupci „Zdůvodnění, proč ke změně došlo“ uvedeno mj. „... *V rámci dokumentace pro územní rozhodnutí je navržena instalace bokovnic v km 2,100 – 2,850 a v km 3,100 – 3,386...*“ Toto zdůvodnění je ovšem nepravdivé, protože projektová dokumentace s instalací bokovnic vůbec nepočítá.

Je tedy evidentní, že Magistrát hl.m. Prahy, Odbor ochrany prostředí, Oddělení posuzování vlivů na životní prostředí, si značně ulehčil práci a namísto prostudování projektové dokumentaci si přečetl pouze soupis změn předložený projektantem, který ovšem zjevně obsahoval nesprávné údaje.

Dále odvolatelé namítali, že Závěr zjišťovacího řízení z 22.10.2009 je pro územní řízení zahájené v roce 2022 zcela irelevantní, neboť zákonem č. 326/2017 Sb. došlo s účinností od 1.11.2017 k přesunutí rekonstrukce celostátní dráhy z kategorie II. do kategorie I., která podléhá posouzení vlivů záměru na životní prostředí Ministerstvem životního prostředí.

Pokud tedy Magistrát hl.m. Prahy, Odbor ochrany prostředí, Oddělení posuzování vlivů na životní prostředí, posuzoval dokonce třikrát změnu projektové dokumentace, a to 4.4.2018 pod č. j. MHMP 524478/2018, 6.8.2018 pod č. j. MHMP 1210841/2018 a 26.1.2021 pod č. j. MHMP

89159/2021, přičemž pokaždé konstatoval, že záměr nepodléhá posuzování vlivů na životní prostředí, pak tak činil mimo svoji věcnou příslušnost. Napadená rozhodnutí (jiné úkony) ze dne 4.4.2018 pod č. j. MHMP 524478/2018, 6.8.2018 pod č. j. MHMP 1210841/2018 a 26.1.2021 pod č. j. MHMP 89159/2021 jsou tak nezákonná.

Kromě toho odvolatelé poukazují na skutečnost, že zákonem č. 326/2017 Sb. došlo s účinností od 1.11.2017 mj. k rozšíření kritérií pro zjišťovací řízení uvedených v příloze č. 2 zákona, který nově mj. výslovně uvádí nutnost posouzení hlukového zatížení a zejména nově ukládá posoudit také kumulaci vlivů s vlivy jiných stávajících nebo povolených záměrů a v neposlední řadě ukládá posoudit možnost účinného snížení vlivů.

Je evidentní, že Magistrát hl.m. Prahy, Odbor ochrany prostředí, Oddělení posuzování vlivů na životní prostředí, nemohl řádně posoudit „kumulaci hlukového zatížení s vlivy jiných stávajících nebo povolených záměrů a možnost účinného snížení hlukového zatížení,“ neboť mu zákon v roce 2009 takovou povinnost ani neukládal.

Odvolatelé dále namítají, že Magistrát hl.m. Prahy, Odbor ochrany prostředí, Oddělení posuzování vlivů na životní prostředí, nezákonně (neboť k tomu nebyl věcně příslušný) vypustil podmínky stanovené v závazném stanovisku Magistrátu hl.m. Prahy, Odbor ochrany prostředí, sp.zn. S-MHMP-548855/2009/OOP/VI/EIA/646-2/Nov ze dne 22.10.2009. Konkrétně se jednalo o podmínku vybudování protihlukových zdí, individuálních protihlukových opatření a vyhlášení ochranného hlukového pásma.

V neposlední řadě odvolatelé namítají i nezákonnost závazného stanoviska Magistrátu hl.m. Prahy, Odbor ochrany prostředí, sp.zn. S-MHMP-548855/2009/OOP/VI/EIA/646-2/Nov ze dne 22.10.2009, neboť Magistrát hl.m. Prahy, Odbor ochrany prostředí, v tomto závazném stanovisku nepřipustně akceptoval nesrovnalosti v hlukové studii a ve vyjádření Hygienické stanice hlavního města Prahy, na které sám v tomto závazném stanovisku upozornil, zejm. nesrovnalosti v počtu vlaků, stáří hlukové studie, a nedoložení autorizace osoby provádějící měření. Dále zcela opomenul zvýšení hladiny hluku o 5,5 dB mezi lety 2000 a 2007, které zcela vylučuje aplikaci staré hlukové zátěže. Přesto si nevyžádal doplnění a konstatoval, že záměr nebude posuzován.

Magistrát hl.m. Prahy, Odbor ochrany prostředí, tak jednal zcela v rozporu se smyslem zákona o posuzování vlivů a na životní prostředí a zatížil závazné stanovisko nezákonností.

VI.

S ohledem na výše uvedené skutečnosti odvolatelé navrhuje, aby odvolací orgán zrušil rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy, Odbor stavebního řádu, Oddělení stavebního řádu oznámení, o umístění stavby nazvané „Rekonstrukce trati Praha hl. nádraží (mimo) - Vyšehrad (včetně)“, sp.zn. S-MHMP 2498499/2019/STR, č.j. MHMP 1199698/2023, ze dne 25.8.2023, a věc vrátil k novému projednání.

Dále odvolatelé navrhuji, aby nadřízené správní orgány změnilly následující závazná stanoviska:

- Hygienická stanice hl.m. Prahy, č.j. HSHMP 73490/2020 ze dne 29.1.2021,
- Magistrát hl.m. Prahy, Odbor ochrany prostředí, sp.zn. S-MHMP-548855/2009/OOP/VI/EIA/646-2/Nov ze dne 22.10.2009,
- Magistrát hl.m. Prahy, Odbor ochrany prostředí, Oddělení posuzování vlivů na životní prostředí, č.j. MHMP 89159/2021 ze dne 26.1.2021,

tak, že stavební záměr „Rekonstrukce trati Praha hl. nádraží (mimo) - Vyšehrad (včetně)“ podle předložené projektové dokumentace pro územní rozhodnutí je nepřijatelný.

Stanislav Malý

Marie Wilson

Ing. Petr Mack

Ing. Sylva Macková

Ing. Tomáš Mack

Mgr. Eva Macková

JUDr. Jana Benešová

Jiří Beneš

PhDr. Irena Reifová Ph.D.