V Praze dne: 19. 8. 2021
Spisová značka: SZ 089305/2020/KUSK ÚSŘ/HE
Č. j.: 084881/2021/KUSK
Vyřizuje: Ing. Helebrantová / 257 280 377, 702 299 505

ÚZEMNÍ ROZHODNUTÍ

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu, jako stavební úřad příslušný podle § 13 odst. 1 písm. b) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, a § 2e odst. 1 zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon), ve znění pozdějších předpisů, v územním řízení posoudil podle § 84 až 90 stavebního zákona žádost o vydání rozhodnutí o umístění stavby, kterou dne 26.6.2020 podala

Správa železnic, státní organizace, IČO 70994234, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha, kterou zastupuje SUDOP PRAHA a.s., IČO 25793349, Olšanská 2643/1a, 130 00 Praha,
(dále jen "žadatel"), a na základě tohoto posouzení:

vydává podle § 79 a 92 stavebního zákona a § 9 vyhlášky č. 503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního rozhodování, územního opatření a stavebního řádu

r o z h o d n u t í o u m í s t ě n í s t a v b y

nazvané Rekonstrukce nelahozeveských tunelů

(dále jen "stavba") spočívající ve **změně prostorového uspořádání celostátní železniční dráhy, traťový úsek Kralupy nad Vltavou – Nelahozeves, v km 438,000 – 440,505**

na pozemcích st. p. 29/1 (zastavěná plocha a nádvoří), st. p. 53/2 (zastavěná plocha a nádvoří), st. p. 53/9 (zastavěná plocha a nádvoří), st. p. 55/1 (zastavěná plocha a nádvoří), st. p. 769 (zastavěná plocha a nádvoří), st. p. 777 (zastavěná plocha a nádvoří), st. p. 778 (zastavěná plocha a nádvoří), st. p. 925 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 36/1 (ostatní plocha), parc. č. 56/1 (ostatní plocha), parc. č. 56/7 (ostatní plocha), parc. č. 56/18 (ostatní plocha), parc. č. 56/19 (ostatní plocha), parc. č. 56/20 (ostatní plocha), parc. č. 56/21 (ostatní plocha), parc. č. 56/22 (ostatní plocha), parc. č. 56/23 (ostatní plocha), parc. č. 56/24 (ostatní plocha), parc. č. 68/3 (vodní plocha), parc. č. 69 (zahrada), parc. č. 72/1 (zahrada), parc. č. 72/2 (zahrada), parc. č. 72/3 (zahrada), parc. č. 72/4 (zahrada), parc. č. 72/11 (zahrada), parc. č. 72/12 (zahrada), parc. č. 72/13 (zahrada), parc. č. 72/14 (zahrada), parc. č. 72/15 (zahrada), parc. č. 72/16 (zahrada), parc. č. 72/17 (zahrada), parc. č. 82/1 (orná půda), parc. č. 97/1 (lesní pozemek), parc. č. 98 (lesní pozemek), parc. č. 99 (lesní pozemek), parc. č. 411 (ostatní plocha), parc. č. 412/3 (ostatní plocha),

parc. č. 534/1 (ostatní plocha), parc. č. 534/2 (ostatní plocha), parc. č. 534/3 (ostatní plocha), parc. č. 534/4 (ostatní plocha), parc. č. 535/1 (ostatní plocha), parc. č. 535/2 (ostatní plocha), parc. č. 535/3 (ostatní plocha), parc. č. 748 (ostatní plocha), parc. č. 799 (ostatní plocha), parc. č. 812 (ostatní plocha) **v katastrálním území Lobeč**,

parc. č. 185/1 (vodní plocha) **v katastrálním území Lobeček**,

st. p. 14 (zastavěná plocha a nádvoří), st. p. 45 (zastavěná plocha a nádvoří), st. p. 47/1 (zastavěná plocha a nádvoří), st. p. 47/3 (zastavěná plocha a nádvoří), st. p. 47/4 (zastavěná plocha a nádvoří), st. p. 90 (zastavěná plocha a nádvoří), st. p. 644 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 3 (vodní plocha), parc. č. 7/6 (ostatní plocha), parc. č. 7/21 (ostatní plocha), parc. č. 7/24 (ostatní plocha), parc. č. 7/30 (ostatní plocha), parc. č. 7/31 (ostatní plocha), parc. č. 7/40 (orná půda), parc. č. 47/1 (ostatní plocha), parc. č. 47/2 (trvalý travní porost), parc. č. 51/1 (ostatní plocha), parc. č. 51/5 (ostatní plocha), parc. č. 52/1 (trvalý travní porost), parc. č. 52/2 (ostatní plocha), parc. č. 53 (ostatní plocha), parc. č. 54 (zahrada), parc. č. 58/1 (trvalý travní porost), parc. č. 58/2 (trvalý travní porost), parc. č. 59/1 (trvalý travní porost), parc. č. 60/9 (trvalý travní porost), parc. č. 67/1 (ostatní plocha), parc. č. 67/3 (zahrada), parc. č. 67/4 (zahrada), parc. č. 67/5 (zahrada), parc. č. 67/14 (zahrada), parc. č. 69 (ostatní plocha), parc. č. 296/11 (ostatní plocha), parc. č. 296/15 (ostatní plocha), parc. č. 296/20 (ostatní plocha), parc. č. 312/8 (ostatní plocha), parc. č. 328 (ostatní plocha), parc. č. 331/1 (ostatní plocha), parc. č. 331/2 (ostatní plocha), parc. č. 427 (ostatní plocha), parc. č. 428 (ostatní plocha), **v katastrálním území Nelahozeves**;

a **staveb souvisejících**

- nová část veřejně přístupné účelové komunikace (parc. č. 51/1 (ostatní plocha), parc. č. 52/1 (trvalý travní porost), parc. č. 52/2 (ostatní plocha), parc. č. 58/1 (trvalý travní porost), parc. č. 59/1 (trvalý travní porost), parc. č. 60/9 (trvalý travní porost), parc. č. 67/1 (ostatní plocha), parc. č. 331/1 (ostatní plocha), Nelahozeves)
- nová část veřejně nepřístupné účelové komunikace (parc. č. 51/1 (ostatní plocha), 59/1 (trvalý travní porost), parc. č. 60/9 (trvalý travní porost), a parc. č. 51/5 (ostatní plocha), k.ú. Nelahozeves)
- nová část místní komunikace III. třídy (parc. č. 7/9 (ostatní plocha), parc. č. 67/1 (ostatní plocha), parc. č. 67/5 (zahrada), parc. č. 67/14 (zahrada), parc. č. 296/11 (ostatní plocha), parc. č. 296/12 (ostatní plocha), parc. č. 296/15 (ostatní plocha), parc. č. 296/20 (ostatní plocha), parc. č. 296/27 (ostatní plocha), parc. č. 296/28 (ostatní plocha), parc. č. 296/29 (ostatní plocha), 312/1, parc. č. 312/8 (ostatní plocha), parc. č. 312/11 (ostatní plocha), parc. č. 328 (ostatní plocha), parc. č. 330/3 (ostatní plocha), parc. č. 330/5 (ostatní plocha), parc. č. 331/2 (ostatní plocha), parc. č. 427, parc. č. 428 (ostatní plocha), st. 14 (zastavěná plocha a nádvoří), st. 39/1 (zastavěná plocha a nádvoří) a st. 39/3 (zastavěná plocha a nádvoří), v k.ú. Nelahozeves)
- ochrana stávající dešťové kanalizace „hradní štoly" (parc. č. 67/1 (ostatní plocha), parc. č. 296/11 (ostatní plocha), parc. č. 296/15 (ostatní plocha), parc. 296/28 (ostatní plocha), a 296/29 (ostatní plocha) v k.ú. Nelahozeves)

- nová část jednotné stokové sítě (parc. č. 56/1 (ostatní plocha), parc. č. 68/3 (vodní plocha) a parc. č. 411 (ostatní plocha), k.ú. Lobeč)
- nová dešťová kanalizace pod komunikací (parc. č. 56/1 (ostatní plocha), parc. č. 56/18 (ostatní plocha), parc. č. 56/19 (ostatní plocha), parc. č. 56/20 (ostatní plocha), parc. č. 56/21 (ostatní plocha), parc. č. 72/1 (zahrada), parc. č. 72/3 (zahrada), parc. č. 72/4 (zahrada), parc. č. 72/11 (zahrada), parc. č. 72/12 (zahrada), parc. č. 72/13 (zahrada), parc. č. 72/14 (zahrada), parc. č. 72/15 (zahrada), parc. č. 72/16 (zahrada), parc. č. 72/17 (zahrada), parc. č. 534/1 (ostatní plocha), parc. č. 534/2 (ostatní plocha), parc. č. 535/1 (ostatní plocha), parc. č. 535/2 (ostatní plocha), parc. č. 535/3 (ostatní plocha) a parc. č. 748 (ostatní plocha) v k.ú. Lobeč)
- dvě nové části vodovodního řadu (parc. č. 411 (ostatní plocha), k.ú. Lobeč a parc. č. 67/1 (ostatní plocha) a parc. č. 328 (ostatní plocha) v k.ú. Nelahozeves)
- dvě dočasné stavby vodovodní přípojky (parc. č. 82/1 (orná půda), parc. č. 82/8 (orná půda), parc. č. 82/9 (ostatní plocha), parc. č. 82/101 (orná půda), parc. č. 88/2 (ostatní plocha), parc. č. 88/9 (ostatní plocha), parc. č. 403/1 (ostatní plocha), parc. č. 403/2 (ostatní plocha), parc. č. 403/9 (ostatní plocha), parc. č. 403/20 (ostatní plocha), parc. č. 403/21 (ostatní plocha) a parc. č. 403/32 (ostatní plocha) v k.ú. Lobeč)
- nová část distribuční soustavy v plynárenství (parc. č. 67/1 (ostatní plocha), parc. č. 296/20 (ostatní plocha) a parc. č. 312/8 (ostatní plocha) v k.ú. Nelahozeves)
- dvě části oplocení (na parc. č. 51/1 (ostatní plocha), parc. č. 52/1 (trvalý travní porost), parc. č. 51/5 (ostatní plocha), parc. č. 60/9 (trvalý travní porost), a parc. č. 331/1 (ostatní plocha) v k.ú. Nelahozeves a parc. č. 296/28, (ostatní plocha), parc. č. 331/2 (ostatní plocha), st. 39/1 (zastavěná plocha a nádvoří) a st. 39/3 (zastavěná plocha a nádvoří) v k.ú. Nelahozeves)
- dočasné 4 plochy pro stavby zařízení staveniště (na parc. č. 7/22 (orná půda) a 7/40 (orná půda) v k.ú. Nelahozeves, na parc. č. 67/1 (ostatní plocha) a parc. č. 411 (ostatní plocha), v k.ú. Nelahozeves, na parc. č. 403/18 (orná půda), parc. č. 403/2 (ostatní plocha), parc. č. 88/2 (ostatní plocha), parc. č. 88/3 (ostatní plocha) a parc. č. 88/6 (trvalý travní porost), v k.ú. Lobeč a parc. č. 56/1 (ostatní plocha) v k.ú. Lobeč), lhůta dočasnosti do 30.9.2030
- dočasná štola ražená (parc. č. 88/2 (ostatní plocha), parc. č. 88/3 (ostatní plocha), parc. č. 88/6 (trvalý travní porost), parc. č. 82/1 (orná půda), parc. č. 56/14 (ostatní plocha) a parc. č. 56/1 (ostatní plocha) v k.ú. Lobeč), lhůta dočasnosti do 30.9.2030
- dočasná stavba mostu (parc. č. 3 (vodní plocha), a parc. č. 7/31 (ostatní plocha) v k.ú. Nelahozeves). lhůta dočasnosti do 1.1.2031.

Druh a účel umisťované stavby a určení prostorového řešení stavby:

Změna prostorového uspořádání traťového úseku celostátní železniční dráhy Kralupy nad Vltavou Nelahozeves v km 438,000 - km 440,505, jejíž podstatou je náhrada nevyhovujících stávajících tunelů tunely splňujícími požadavky současných předpisů. Realizace stavby zajistí požadovanou prostorovou průchodnost v daném úseku, zvýší spolehlivost a bezpečnost železničního provozu a

bezpečnost cestujících, sníží hlukovou zátěž a v neposlední řadě dojde i ke zvýšení traťové rychlosti, a tím i ke zvýšení propustnosti nákladní vlakové dopravy.

- změna prostorového uspořádání železničního svršku (nové koleje, výhybky, kolejové lože a drážní stezky)
- změna prostorového uspořádání železničního spodku obsahující vedle nové části tělesa železničního spodku (nové konstrukční vrstvy pražcového podloží, zřízení zesílených konstrukcí pražcového podloží /oblasti železničních mostů, podjezdů, podchodů pro pěší, přejezdů, rámových propustků/, vybudování nového odvodňovacího zařízení systémem otevřených příkopů, trativodů, vsakovacích příkopů včetně potřebných odkopávek a stavebních úprav traťových propustků)

- dvě nová vnější nástupiště v zastávce Nelahozeves – zámek, (SO 10-12-01) náhradou za stávající nástupiště - nástupní hrana cca 550 mm nad temenem kolejnice a 1 680 mm od nové osy přilehlé koleje; délka nástupišť cca 170,0 m a šířka min. 3,0 m
- nové prostorové uspořádání mostu v km 438,384 (SO 10-20-01) - stávající konstrukce i křídla mostu budou rozšířena o betonové konzoly na volný mostní průřez (VMP) 3,0 m; podél opěr a nosné konstrukce bude vybetonován podřímsový nosník, který bude podepřen železobetonovými pilíři; celková délka římsových nosníků cca 65,3 m
- nový most v km 440,190 v místě stávajícího nevyhovujícího mostu, který bude odstraněn (SO 10-20-02) - mostní konstrukce integrální jednopolová s uzavřeným štěrkovým ložem; o světlé šířce cca 11,16 m /kolmá/ a světlé výšce cca 3,95 m
- železobetonová opěrná úhlová zeď nad Dvořákovou stezkou (SO 10-23-03), stavební výška 3,45 m – 4,30 m
- železobetonová opěrná úhlová zeď před železničním mostem v Nelahozevsi (SO 10-23-04), stavební výška 2,80 m – 6,40 m
- železobetonová opěrná zeď lemující příjezdovou komunikaci pro složky IZS (SO 10-23-01, stavební výška 2,30 m – 4,80 m
- nový tunel (SO 10-25-02) v km 438,749 – 439,221 s evakuačními chodníky šířky min. 800 mm po obou stranách a záchrannými tunelovými výklenky (v osové vzdálenosti 25,0 m)
- úprava prostorového uspořádání stávajících tunelů v km 438,814 – 439,215 (SO 10-25-05) po obou stranách s evakuačními chodníky šířky min. 800 mm a po levé straně ve směru staničení záchrannými tunelovými výklenky (v osové vzdálenosti 20,0 m)), včetně sanace zdí/skal mezi stávajícími tunely I a II a II a III (SO 10-24-03, SO 10-24-04) v km 438,841 – 438,861, 438,902 - 438,922

- vjezdové portály (SO 10-25-01, SO 10-25-03) km 438,749- 438,771 a km 439,190 – 439,221, včetně vytvoření a zajištění přilehlých (skalních) odřezů (SO 10-24-01, SO 10-24-02) v km 438,712 – 438,760, km 439,220 – 439,625
- požární nádrž v km 438,735 (SO 10-25-07) o užitném objemu cca 110 m^3, armaturní šachty situované pod komunikací před portály a požární potrubí DN 150 mm, jež propojí požární nádrž s požárními suchovody (DN 150 mm) vedenými v evakuačních chodnících tunelů
- zpevněná plocha pro jednotky integrovaného záchranného systému u výjezdového portálu (SO 10-31-02) v km 439,265 – 439,300 o ploše cca 305,0 m^2 se schodištěm na přilehlé pozemky
- čtyři úseky oplocení dráhy sestávající z drátěného pletiva na ocelových sloupcích (v km 438,158 – 438,255 vlevo, úsek v km 438,429 – 438,505 vlevo, úsek v km 439,245 – 439,320 vpravo a úsek oplocení komunikace k vjezdovému portálu SO 10-30-03)
- železniční přejezdy – resp. přejezdové úpravy v kolejišti u vjezdového a výjezdového portálu
- drážní protihlukové stěny v úseku 438/112 – 438,222 (vlevo), 438/232 – 438,407 (vpravo), 438/347 – 438/407 (vlevo), 439/877 – 440,296 (vpravo), 440,152 – 440,407 (vlevo), na území obce Nelahozeves výška PHS omezena na 1,2 m nad TK resp. nad hranu nástupiště.

Součástí stavby je ukolejnění u stávajících i nově zřizovaných vodivých (kovových) konstrukcí, jakožto ochrana před úrazem elektrickým proudem a nová určená technická zařízení elektrická - elektrické sítě drah (drážní rozvody VN a NN, drážní osvětlení) a elektrické rozvody drah (transformační stanice VN/NN - nové silnoproudé technologie traťové transformovny 22/0,4kV situované v kompaktním železobetonovém objektu, zvenku obsluhovatelným, součástí je i vnější uzemnění TTS 22/0,4kV), elektrická rozvodná zařízení drah a elektrické stanice drah, trakční vedení sestávající z nových podpěr trakčního vedení, konzol a závěsů trolejového vedení, nového svislého řetězovkového trolejové vedení, nového nosného lana s přídavným lanem, troleje a nosného lana, zesilovacího vedení, silnoproudá zařízení drážní zabezpečovací, sdělovací, požární, signalizační a výpočetní techniky (rozhlasové zařízení, kamerový systému, elektrická zabezpečovací signalizace, dálkové optické kabely a jiná optická kabelizace, traťové kabely, přenosový systém a technologická datová síť, systém dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty, nový technologicky objekt TTS, rozvodna 22kV, rozvodny NN, rozvaděče RVS a datové switche), zabezpečovací zařízení, jehož elektrické obvody plní funkci přímého zajišťování bezpečnosti drážní dopravy jehož elektrické obvody plní funkci přímého zajišťování bezpečnosti drážní dopravy (nové kolejové úseky s počítači náprav, vnitřní a vnější výstroje počítačů náprav, vazební kabely, kabelové skříně, staniční zabezpečovací zařízení)

Součástí stavby dráhy je také účelová veřejně nepřístupná komunikace k vjezdovému portálu (SO 10-30-03), vedená od ulice Sladkovského k portálu tunelu v délce cca 400 m, šířka zpevnění v přímé trase 4 m, na začátku úseku a v úsecích s malými směrovými poloměry s odpovídajícím rozšířením s výhybnou o celkové délce cca 35 m

Stavby související

- přeložka Dvořákovy stezky v km 439,602 - 439,827 (SO 10-30-02) - nová část veřejně přístupné účelové komunikace o šířce 3 m, délce cca 246 m, výškově řešena dle původního výškového profilu terénu s podélnými sklony od 0,5 % až 2,8 %, příčný sklon povrchu max. 2 %, napojená na stávající místní komunikaci („Dvořákova stezka“) v ploše pozemků parc.č. 331/1 k.ú. Nelahozeves (v její severní části) a na stávající trasu veřejně přístupné účelové komunikace v ploše pozemků parc.č. 331/1 k.ú. Nelahozeves (v její jižní části)
- úprava místní komunikace III. třídy (SO 10-30-05) v km 440,050 - 440,252 napojená na stávající komunikaci místní komunikaci - Dvořákovu stezku v ploše pozemků parc.č. 331/2 v k.ú. Nelahozeves (v její jižní části), na bezejmennou komunikaci v ploše pozemků parc.č. 328 k.ú. Nelahozeves (v její jihozápadní části), na silnici III. třídy (ulice Kralupská) v ploše pozemků parc.č. 330/3 k.ú. Nelahozeves (v její jihozápadní části) a na veřejně přístupnou účelovou komunikaci v ploše pozemků parc.č. 7/20 k.ú. Nelahozeves (v její severovýchodní části) odvodněná pomocí odvodňovacích proužků zakončených žlabem a vpustí odvodněnou do svahu směrem k vodnímu toku na pozemcích parc. č. 7/9, 67/1, 67/5, 67/14, 296/11, 296/12, 296/15, 296/20, 296/27, 296/28, 296/29, 312/1, 312/8, 312/11, 328, 330/3, 330/5, 331/2, 427, 428, st. 14, st. 39/1 a st. 39/3 k.ú. Nelahozeves. Součástí je nová konstrukce sloužící jako ochrana Hradní štoly (SO 10-50-02).
- stavba dočasná – most v místě křížení místní komunikace Lososnice s bezejmenným potokem (SO 10-83-02) o délce cca 14 m, šířce 4 m se lhůtou dočasnosti do 1.1.2031
- dešťová kanalizace pod komunikací (SO 10-50-04) sestávající z PVC trub DN 300 (délka cca 246 m), přípojných vedení k uličním vpustím (PVC) DN 200 (délka cca 48 m) a 13 ks revizních šachet DN 1000. Propustkem jsou dešťové vody odvedeny do Vltavy
- nový vodovodní řad v km 438,385 (SO 10-51-02) sestávající z trub DN 100 o délce cca 38 m
- přeložka vodovodního řadu v km 440,184 (SO 10-51-03) sestávající z PE potrubí (délka cca 30 m, průměr d 110 mm)
- stavba dočasná - vodovodní přípojka pro stavby zařízení staveniště a vodoměrná šachta (SO 10-51-05.1) se lhůtou dočasnosti do 30.9.2030 o délce cca 455 m, z PE potrubí - průměr PE d. 90 mm ukončená v nové vodoměrné šachtě o rozměrech cca 3,5 x 2,0 m, výška 2,5 m, napojená na stávající vodovodní řad PE 90
- stavba dočasná - vodovodní přípojka pro stavby zařízení staveniště a vodoměrná šachta (SO 10-51-05.2) se lhůtou dočasnosti do 30.9.2030 o délce cca 414 m, z PE potrubí - průměr PE d. 90 mm ukončená v nové vodoměrné šachtě o rozměrech cca 3,5 x 2,0 m, výška 2,5 m napojená na stávající vodovodní řad PE 90
- stavba dočasná – ražená štola v km 439,015 (SO 10-25-06) sloužící pro vybudování tunelů se lhůtou dočasnosti do 30.9.2030

- ochrana stávající dešťové kanalizace („hradní štoly") v km 440,109 (SO 10-50-02) v místě křížení historické kanalizace (hradní štola) s tratí a s místní komunikací (Dvořákova stezka) o šířce cca 5 m a délce 20 m na pozemcích parc. č. 67/1, 296/11, 296/15, 296/28 a 296/29 k.ú. Nelahozeves
- přeložka jednotné kanalizace DN 600 (délka cca 51 m), DN 300 (délka cca 11 m) v km 438,386 (SO 10-50-03), sestávající z plastových a betonových trub a jedné nové revizní šachty DN 1000 mm napojená na stávající stokovou síť přes stávající šachty. V místě zaústění do stávající kanalizace bude na stávajících šachtách provedena úprava stávající kynety ve vazbě na nové zaústění
- úprava STL plynovodu v km 440,192 (SO 10-52-02) sestávající z potrubí PE d. 50 mm vedeného v nové trase o délce cca 33 m (v komunikaci pod železničním mostem je plynovod uložen v ochranné trubce PE d.110 mm délky 15 m), napojeného na stávající středotlaké potrubí distribuční sítě vedené v ulici Dvořákova stezka
- oplocení v km 439,765 – 439,807 (vpravo) (SO 10-66-04) sestávající z ocelových sloupků, poplastovaného pletiva a betonových základů pro sloupky (součástí oplocení je brána), o délce cca 124 m, výšce 2 m. Na obou koncích nové oplocení navazuje na oplocení stávající.
- oplocení v km 440,075 – 440,100 (vpravo) (SO 10-66-05) sestávající z prefabrikovaných železobetonových dílců a betonového základového pasu (součástí oplocení je brána) o délce cca 34 m, výšce 2,4 m. Na obou koncích nové oplocení navazuje na oplocení stávající
- stavba dočasná - zařízení staveniště se lhůtou dočasnosti 30.9.2030

  ZS1 – 2 buňky pro kanceláře, 2 pro skladování, o rozměrech 7 x 3 m a výšce 2,3 m v Kralupech nad Vltavou mezi tratí a ulicí Dobrovského

  ZS2 - 4 buňky pro kanceláře, 6 pro skladování, o rozměrech 7 x 3 m a výšce 2,3 m severně od Kralup nad Vltavou v oblasti s místním názvem Na tunelech

  ZS3- 2 buňky pro kanceláře, 2 pro skladování, o rozměrech 7 x 3 m a výšce 2,3 m v Nelahozevsi mezi tratí a ulicí Kralupská

  ZS3 alternativní - 2 buňky pro kanceláře, 2 pro skladování, o rozměrech 7 x 3 m a výšce 2,3 m v Nelahozevsi mezi tratí a Vltavou

Vymezení území dotčeného vlivy stavby.

Území dotčené vlivem navrhovaného záměru je vymezeno ochranným pásmem, které zasahuje na pozemky parc. č. 82/92, 88/7, 88/8, 88/12, 88/26, 96/7, 102/3, 534/4 v katastrálním území Lobeč, parc. č. 170/10, 296/20, 328 v katastrálním území Nelahozeves, a pozemkem parc. č. 40/1 v katastrálním území Lobeček a parc. č. 132/10 v katastrálním území Lobeč určeným k provedení náhradní výsadby.

Stanoví podmínky pro umístění stavby:

1. Stavba bude umístěna v souladu s grafickou přílohou rozhodnutí, která obsahuje situační výkres C.4
2. Budou splněny podmínky závazných stanovisek:

   Krajské hygienické stanice Středočeského kraje

- k žádosti o vydání závazného stanoviska ke stavebnímu řízení bude doložena hluková studie řešící hluk ze stavební činnosti a konkrétní návrhy individuálních protihlukových opatření

Policie ČR Krajského ředitelství policie Středočeského kraje Dopravního inspektorátu Mělník

- komunikace budou navrženy v souladu s ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací pro průjezd nejdelších předpokládaných vozidel
- parkovací stání budou řešena v souladu s ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- šířka chodníků bude min. 1,5 m

Odboru životního prostředí Městského úřadu Kralupy nad Vltavou

- projektová dokumentace pro stavební povolení bude zpracována tak, aby nedošlo k dotčení sousedních lesních pozemků a poškození lesního porostu mimo dočasný a trvalý zábor lesních ploch a lesní pozemky nebudou navrženy ke skladování zeminy, stavebního materiálu, odpadu ani provizorních staveb a k parkování stavební mechanizace na těchto pozemcích
- odvodnění objektů bude v projektové dokumentaci pro stavební povolení řešeno tak, aby nedocházelo ke ke škodám na přilehlých pozemcích
- projektová dokumentace pro stavební povolení bude obsahovat povodňový a havarijní plán pro celou stavbu
- projektová dokumentace pro stavební povolení bude předloženy správci povodí k vyjádření
- projektová dokumentace pro stavební povolení bude obsahovat detail zaústění objektu SO 10-21—01.2 do Vltavy v půdoryse i řezu
- projektová dokumentace pro stavební povolení bude zpracována tak, aby bylo zřejmé, že stavební materiál nebude skladován v místech, kde by mohlo dojít k jeho splavení do koryta Vltavy
- projektová dokumentace pro stavební povolení bude zpracována tak, aby objekty byly navrženy v nerušících odstínech, nejlépe barvy šedé
- kácení dřevin bude provedeno v období vegetačního klidu dřevin, tj. od 1.11. do 31.3. a bude provedeno tak, aby nedošlo k poškození ponechávaných dřevin
- náhradní výsadba bude provedena v rozsahu:

  10 ks olše lepkavá (Alnus glutinosa) o obvodu kmínku 16 – 18 cm na pozemku parc. č. 40/1 v katastrálním území Lobeček

  50 ks habr obecný (Carpinus betulus) o obvodu kmínku 16 – 18 cm na pozemku č.parc. 132/10 v katastrálním území Lobeč

  10 ks dub letní (Quercus robur) o obvodu kmínku 16 – 18 cm na pozemku č.parc. 132/10 v katastrálním území Lobeč

20 ks lípa srdčitá (Tilia cordata) o obvodu kmínku 12 – 14 cm na pozemku č.parc. 132/10 v katastrálním území Lobeč

20 ks javor babyka (Acer campestre) o obvodu kmínku 12 – 14 cm na pozemku č.parc. 132/10 v katastrálním území Lobeč

50 ks hloh obecný (Crataegus laevigata) kontejner 3 litry na pozemku č.parc. 132/10 v katastrálním území Lobeč

50 ks líska obecná (Corylus avellana) kontejner 3 litry na pozemku č.parc. 132/10 v katastrálním území Lobeč

Odboru výstavby a územního plánování Městského úřadu Kralupy nad Vltavou

- projektová dokumentace pro stavební povolení bude zpracována tak, aby pevné překážky (sloupy veřejného osvětlení apod.) byly navrženy v min. vzdálenosti 0,5 m od okraje pozemní komunikace
- projektová dokumentace pro stavební povolení bude zpracována tak, aby opěrné zdi na území památkového ochranného pásma zámku Nelahozeves respektovaly stávající charakter opěrných zdí (materiál, skladba zdiva)
- projektová dokumentace pro stavební povolení bude obsahovat návrh doplňkového vybavení pro úpravy na území památkového ochranného pásma zámku Nelahozeves včetně návrhu barevnosti
- bude zpracována dokumentace úpravy prostoru železniční zastávky včetně úpravy bývalé staniční budovy včetně materiálového řešení a detailů (zábradlí schodiště, chodníky)
- projektová dokumentace pro stavební povolení bude obsahovat návrh úpravy fasády domu č.p. 16 po odbourání stávajícího přístavku

Odboru životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Středočeského kraje

- projektová dokumentace pro stavební povolení bude zpracována tak, aby prokázala splnění podmínky týkající se povinnosti skrývky kulturních vrstev půdy na pozemcích parc. č. 72/1, 72/3, 72/4, 72/11, 72/12, 72/13, 72/14, 72/15, 72/16, 72/17 v v katastrálním území Lobeč – trvalého záboru 0,1032 ha v mocnosti cca 0,30 m ornice o celkovém objemu ornice 310 m^3; na ploše parc. č. 72/1, 72/3, 72/4, 72/11, 72/12, 72/13, 72/14, 72/15, 72/16, 72/17, 82/1, 82/8, 82/101, 82/92, 82/87 v katastrálním území Lobeč – dočasného záboru 0,8470 ha v mocnosti cca 0,30 m ornice o celkovém objemu ornice 2.541 m^3, skrývka ornice z trvalého odnětí o objemu ornice 310 m^3 bude využita za účelem ohumusování ploch v rámci stavby a veškerá skrývka humózní vrstvy ornice dočasného záboru bude uložena v místě stavby na deponii (bude zajištěna ochrana deponovaných skrytých vrstev před znehodnocením a ztrátami a jejich ošetřování) a po skončení stavby bude použita pro opětovnou rekultivaci pozemku dle plánu rekultivace.

O činnostech souvisejících se skrývkou, přemístěním, uložením, ochranou a ošetřováním skrývaných kulturních vrstev půdy bude veden pracovní deník.

- projektová dokumentace pro stavební povolení bude zpracována tak, aby byla splněna podmínka týkající se vytyčení hranice odnětí zemědělské půdy ze ZPF v terénu před započetím prací a nedošlo k poškození okolní zemědělské půdy, k narušení organizačního uspořádání okolních zemědělských pozemků ani k omezení jejich přístupnosti a v případě zásahu do stávajícího systému meliorací byla provedena opatření k zajištění opětovné funkčnosti

Obvodního báňského úřadu pro území hlavního města Prahy a kraje Středočeského

- projektová dokumentace pro stavební povolení bude obsahovat přehlednou situaci záměru týkající se rekonstrukce tunelů včetně nově raženého tunelu a svážné štoly, rozdělení horninového masivu do kvazihomogenních celků s určením způsobu zajištění stability výrubu a technologického postupu prací, rizikovou analýzu faktorů ovlivňujících bezpečnost provádění podzemního díla a objektů v dosahu možného ovlivnění na základě celkového vyhodnocení výsledků geologického a inženýrského průzkumu, výčet mimořádných událostí, stanovení míry pravděpodobnosti jejich výskytu a návrh pro jejich minimalizaci, stanovení havarijních a varovných stavů pro vyhodnocení geomonitoringu na stavbě a opatření při jejich překročení, příčný a podélný řez pro jednotlivé třídy výrubu, při použití stříkaného betonu určit zásady výroby, dopravy a skladování, lhůty a způsob kontroly hotové výztuže, prostředky pro ochranu zaměstnanců před odletující směsí, velikost nadvýrubu, který je možno zastříkat přes osazenou výztuhovou síť, druh separátního větrání, druh a umístění ventilátorů a tlumičů hluku, druh a průřez luten včetně jejich vyvedení do průchodního větrního proudu nebo na povrch, jejich vzdálenost od čelby, prodlužování nebo zkracování, zavěšování, spojování a těsnění a způsob likvidace odváděného prachu, způsob ochrany proti náhlému přítoku povrchových vod do podzemí
- projektová dokumentace pro stavební povolení bude doložena posudkem projektové dokumentace odborným znalcem

Ministerstva životního prostředí

- Pro ověření geologických, inženýrsko-geologických a hydrogeologických poměrů v rámci navrhované trasy a pro detailnější a přesnější objasnění hydrogeologických poměrů realizovat v rámci dokumentace pro stavební povolení hydrogeologické a inženýrsko-geologické průzkumy v zájmovém území a blízkého okolí včetně režimního sledování hladin pozemní vody jakož i jakosti podzemní vody; v rámci hydrogeologického průzkumu dále věnovat pozornost způsobu řešení tunelových vod v etapě výstavby z hlediska kvantitativních a kvalitativních parametrů; výsledky uvedených studií budou předloženy k vyjádření Státní geologické službě.

- Součástí dokumentace pro stavební povolení bude detailní průzkum pro zjištění přesného rozsahu antropogenních změn v horninovém masivu.

- Součástí dokumentace pro stavební povolení bude na základě upřesněného technického řešení a výsledků hydrogeologického a hydrologického průzkumu projekt odvodnění pro získání uceleného přehledu o velikosti průtoků vodotečí, které budou sloužit pro odvádění průsakových vod; již v rámci dokumentace pro územní řízení zahájit hydrologický průzkum, a to zejména celoplošný monitoring průtoků a jakosti vody ve vodotečích, výsledky budou předloženy k vyjádření příslušnému správci povodí.
- Součástí dokumentace pro stavební povolení bude plán monitoringu vlivu stavby na životní prostředí, který bude zahrnovat výběr monitorovaných složek životního prostředí (zejména hodnocení hlukové situace, režimní sledování kvalitativních a kvantitativních parametrů podzemních vod, monitoring průtoků dotčených vodotečí); harmonogram monitoringu rozdělit na etapy před zahájením stavby, během stavby a po zahájení provozu.

- V rámci dokumentace pro stavební povolení na základě zásad organizace výstavby stavby zpracovat akustickou studii pro etapu výstavby, vymezit příjezdové trasy a dle aktualizovaného dopravního modelu pro etapu výstavby případně zpracovat návrh protihlukových opatření v průběhu výstavby

Společnosti SYNTHOS Kralupy a. s.

- projektová dokumentace pro stavební povolení bude obsahovat detail křížení kabelu zabezpečovacího zařízení a produktovodu Etylbenzen společnosti SYNTHOS Kralupy a. s. a bude předložena této společnosti k vyjádření

Společnosti UNIPETROL RPA, s r.o.

- pro zpracování projektové dokumentace pro stavební povolení musí být ověřena poloha a hloubka uložení dálkovodu C4-frakce a doprovodného telemetrického kabelu pro provedení

Společnosti Marina Vltava s r.o.

- dokumentace pro stavební povolení bude zpracována tak, aby při realizaci stavby byl provoz přístaviště Společnosti Marina Vltava s r.o., penzionu na pozemku č.parc. 664 a restaurace v objektu č.p. 27 vše v katastrálním území Nelhozeves, co nejméně dotčen.

Podmínky pro provedení stavby (vodovodní přípojky, plynovodu, dočasné stavby zařízení staveniště)

- před zahájením stavební činnosti bude provedeno vytyčení trasy a přesného určení uložení podzemních sítí technického vybavení, v případě plynárenského zařízení a plynovodních přípojek bude umožněna kontrola příslušné provozní oblasti
- při provádění stavební činnosti je stavebník povinen učinit taková opatření, aby nedošlo k poškození sítí technického vybavení, zejm. plynárenského zařízení a plynovodních přípojek nebo ovlivnění jejich bezpečnosti a spolehlivosti provozu, práce budou v místě souběhu a křížení prováděny ručně bez použití mechanizace
- před záhozem plynovodního potrubí bude provedeno geodetické zaměření stavby a polohopisných prvků, bude provedena geodetická dokumentace skutečného provedení stavby
- zemní práce prováděné 5 m od ropovodu (společnost MERO ČR, a.s.) musí být prováděny ručně a min. 3 týdny před jejich zahájení musí být společnosti MERO ČR, a.s. předložen technologický postup a časový harmonogram prací
- před kolaudací stavby v ochranném pásmu ropovodu bude předložen společnosti MERO ČR, a.s. výkres geodetického zaměření stavby
- Po uplynutí lhůty dočasnosti staveb vodovodních přípojek budou přípojky odpojeny a vyjmuty ze země, po zasypání výkopů bude povrch obnoven – niveleta terénu zůstane zachována
- Dočasné stavby zařízení staveniště budou po dokončení záměru, nejpozději však do 30.9.2030, odstraněny a plocha bude vrácena do předchozího stavu (niveleta, vegetace)

Účastníky řízení podle § 27 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), jsou:

Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha, Krajský úřad Středočeského kraje, Zborovská 81/11, 150 00 Praha, Povodí Vltavy s.p., Nad Santoškou 8/3, 150 24 Praha, Město Kralupy nad Vltavou, Palackého nám. 1, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Ing. Petr Čejka, MBA, nar. 26.12.1962, Kuzmínova 405/28, 278 01 Kralupy nad Vltavou, František Firoň, nar. 2.12.1954, Havlíčkova 900/6, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Marie Firoňová, nar. 11.2.1958, Havlíčkova 900/6, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Květuše Gobyová, nar. 30.4.1936, Varšavská 2068, 272 01 Kladno, Václav Hacmac, nar. 25.8.1943, sídl. Hůrka 1056, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Květa Hacmacová, nar. 16.5.1945, sídl. Hůrka 1056, 278 01 Kralupy nad Vltavou, dědicové po zemřelé Janě Hájkové, nar. 8.11.1952, Na Záruce 215, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Jana Hámová, nar. 30.4.1978, Dvořákova 469/43, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Marie Havlíčková, nar. 5.4.1960, sídl. U Cukrovaru 1080, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Luboš Hofman, nar. 6.3.1959, Lobeč 1098, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Ing. Dana Hráčová, nar. 2.9.1946, sídl. U Cukrovaru 1064, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Alena Illésová, nar. 7.2.1969, Libotenice 123, 412 01 Libotenice, Blahoslav Koláček, nar. 17.2.1953, sídl. U Cukrovaru 1070, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Marie Koláčková, nar. 5.5.1954, sídl. U Cukrovaru 1070, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Petr Kubelka, nar. 10.4.1945, ČSLA 352, 411 56 Bohušovice nad Ohří, Tomáš Ludický, nar. 14.12.1973, Dvořákova stezka 18,

277 51 Nelahozeves, Zdeňka Pacourková, nar. 9.7.1955, sídl. U Cukrovaru 1068, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Ing. Pavel Plicka, nar. 3.9.1962, Kabešova 943/4, 190 00 Praha, Petr Plicka, nar. 10.8.1965, sídl. U Cukrovaru 1066, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Sylvia Pluhařová, nar. 20.10.1946, Skupova 2516/7, 301 00 Plzeň, Vladimír Pospíchal, nar. 21.10.1954, sídl. Hůrka 1062, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Miroslav Pospíšil, nar. 12.11.1949, Vrchlického 588, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Jaromír Poštulka, nar. 19.6.1968, Lobeč 1100, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Josef Štibinger, nar. 6.3.1938, sídl. V Zátiší 1012, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Miloslava Zilvarová, nar. 30.7.1939, sídl. V Zátiší 1012, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Anna Márová, nar. 22.5.1959, Přemyslova 1040, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Ing. Lubomír Randák, nar. 22.10.1946, Dvořákovo nám. 772/10, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Ing. Martin Klepetko, nar. 17.7.1963, Lobeč 1100, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Vítězslav Fečo, nar. 6.2.1982, sídl. U Cukrovaru 1075, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Ing. František Hořák, nar. 17.2.1959, Gagarinova 716, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Ing. Jiří Peterka, nar. 28.5.1973, B. Němcové 109, 691 63 Velké Němčice, Ing. Anna Koulová, nar. 18.12.1961, Lobeč 1097, 278 01 Kralupy nad Vltavou, dědicové po zemřelém Ladislavu Plickovi, nar. 15.10.1959, Lobeč 1095, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Eva Plicková, nar. 11.7.1966, Lobeč 1095, 278 01 Kralupy nad Vltavou ,Anna Kochová, nar. 16.5.1968, Lobeč 1095, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Ing. Zuzana Kárníková, nar. 22.11.1962, U Letního kina 722, 277 46 Veltrusy, Alena Blechová, nar. 17.2.1969, sídl. U Cukrovaru 1070, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Věra Hofmanová, nar. 8.1.1958, Lobeč 1098, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Jiří Blažek, nar. 17.1.1955, Masarykova 627, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Ivan Todorov, nar. 11.4.1952, Maxima Gorkého 188, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Marie Hančarová, nar. 17.7.1961, Lobeč 1095, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Václav Sedláček, nar. 2.12.1971, sídl. U Cukrovaru 1088, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Veronika Sedláčková, nar. 7.4.1974, sídl. U Cukrovaru 1088, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Hana Kernerová, nar. 17.4.1946, sídl. U Cukrovaru 1088, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Ing. Josef Borek, nar. 20.9.1956, sídl. U Cukrovaru 1077, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Mgr. Jana Borková, nar. 1.12.1958, sídl. U Cukrovaru 1077, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Ing. Tomáš Mikšovský, nar. 17.11.1959, nábřeží J. Rysa 979, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Ing. Alena Mikšovská, nar. 5.10.1960, sídl. U Cukrovaru 1082, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Jaroslav Melounek, nar. 19.11.1955, Lobeč 1096, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Jitka Melounková, nar. 26.7.1954, Lobeč 1096, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Petr Němec, nar. 6.3.1957, sídl. Hůrka 1060, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Hana Němcová, nar. 16.10.1958, sídl. Hůrka 1060, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Mgr. Iveta Bendíková, nar. 12.1.1964, sídl. U Cukrovaru 1071, 278 01 Kralupy nad Vltavou, CETIN Česká telekomunikační infrastruktura a.s., Olšanská 2681/6, 130 00 Praha, ČEZ Distribuce, a. s., Teplická 874/8, 405 02 Děčín, GasNet, s.r.o., Klíšská 940/96, 400 01 Ústí nad Labem, MERO ČR, a.s., Veltruská 748, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Obec Nelahozeves, Školní 3, 277 51 Nelahozeves, TAMERO INVEST s.r.o., O. Wichterleho 810, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Vodárny Kladno - Mělník, a.s., U vodojemu 3085, 272 01 Kladno, František Chvalovský, nar. 21.3.1959, U Nového Suchdola 233/20, 160 00 Praha, Ing. Elena Chvalovská, nar. 20.6.1965, U Nového Suchdola 233/20, 160 00 Praha, Karel Krumpholc, nar. 5.8.1959, Kralupská 5, 277 45 Úžice, Jana

Ludická, nar. 6.3.1978, Skůry 35, 273 21 Hobšovice, Jiří Hájek, nar. 11.6.1936, Dvořákova stezka 21, 277 51 Nelahozeves, Olga Hájková, nar. 4.4.1944, Dvořákova stezka 21, 277 51 Nelahozeves, Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, 130 00 Praha, MUDr. Jana Hainerová, nar. 20.12.1951, Veletržní 209/9, 170 00 Praha, Marina Vltava s.r.o., Dvořákova stezka 27, 277 51 Nelahozeves, Jana Pokorná, nar. 17.5.1963, Školní 79, 277 51 Nelahozeves, ‚Římskokatolická farnost Kralupy nad Vltavou, Chmelova 212, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Milan Bělík, nar. 9.11.1956, Tyršova 318/3, 290 01 Poděbrady, Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace, Zborovská 81/11, 150 00 Praha, Hana Buřičová, nar. 9.6.1969, Přemyslova 368/30, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Libor Měkota, nar. 4.5.1954, Zahradní 335, 252 66 Libčice nad Vltavou, Margaret Brooks Lobkowicz, nar. 27.8.1930, 280 Dedham Street, 02030 Dover, Massachusetts, Spojené státy americké, Michal Kasl, nar. 15.7.1976, Mnichovická 715/12, 149 00 Praha, Klára Stádník, nar. 25.3.1982, Nad Vodou 1228, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Petr Stádník, nar. 20.4.1980, Nad Vodou 1228, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Kryštof Procházka, nar. 22.6.1990, Božkova 1618/8, 160 00 Praha, Anna Procházková, nar. 24.6.1984, Božkova 1618/8, 160 00 Praha, Miloš Jírový, nar. 23.12.1968, Na Skalách 1221, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Jitka Jírová, nar. 13.3.1971, Na Skalách 1221, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Jakub Huml, nar. 9.2.1976, Na Skalách 1220, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Adéla Humlová, nar. 16.9.1975, Na Skalách 1220, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Petr Fafejta, nar. 3.12.1962, Na Skalách 1211, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Marta Fafejtová, nar. 7.12.1963, Na Skalách 1211, 278 01 Kralupy nad Vltavoum PharmDr. Kamil Kalousek, nar. 10.12.1966, Na Skalách 1215, 278 01 Kralupy nad Vltavoum Miroslav Hartl, nar. 19.4.1976, Na Skalách 1217, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Jana Hartlová, nar. 6.4.1976, Na Skalách 1217, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Petr Novotný, nar. 3.6.1971, Na Skalách 1210, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Jana Novotná, nar. 26.3.1973, Na Skalách 1210, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Petr Hohaus, nar. 10.8.1955, Nad Vodou 1233, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Vladimíra Hohausová, nar. 21.7.1971, Nad Vodou 1233, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Tomáš Vajner, nar. 11.10.1975, Nad Vodou 1232, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Mgr. Markéta Vajnerová, nar. 28.4.1976, Nad Vodou 1232, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Alena Todorová, nar. 9.2.1953, Maxima Gorkého 188, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Ing. Pavlína Jurčíková, nar. 28.2.1967, sídl. U Cukrovaru 1071, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Ilona Blažková, nar. 6.10.1963, Masarykova 627, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Ing. Dagmar Rauchová, nar. 24.2.1968, sídl. U Cukrovaru 1082, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Ing. Dalibor Kárník, nar. 25.10.1961, U Letního kina 722, 277 46 Veltrusy, Tomáš Koch, nar. 1.11.1963, Lobeč 1095, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Eva Klepetková, nar. 30.11.1964, Lobeč 1100, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Ing. Miroslav Hančar, nar. 7.8.1961, Lobeč 1095, 278 01 Kralupy nad Vltavou, Jarmila Pokorná, nar. 11.6.1958, Dvořákova stezka 56, 277 51 Nelahozeves, Ludmila Balázsová, nar. 11.6.1945, Dvořákova stezka 25, 277 51 Nelahozeves, Juraj Balázs, nar. 18.8.1944, Dvořákova stezka 25, 277 51 Nelahozeves, Štěpán Němec, nar. 6.10.1984, Dvořákova stezka 53, 277 51 Nelahozeves, František Pokorný, nar. 14.5.1956, Chabařovická 1333/1, 182 00 Praha, Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových, Rašínovo nábřeží 390/42, 128 00 Praha

Odůvodnění:

Dne 26.6.2020 podal žadatel žádost o vydání rozhodnutí o umístění stavby. Protože žádost nebyla úplná a nebyla doložena všemi podklady a závaznými stanovisky potřebnými pro její řádné posouzení, byl žadatel dne 26.6.2020 vyzván k doplnění žádosti a řízení bylo přerušeno. Žádost byla doplněna dne 19.11.2020.

V souladu s ustanovením § 1 odst. 2 písm. b) liniového zákona se dopravní infrastrukturou pro účely tohoto zákona rozumí stavby dráhy celostátní nebo stavby s nimi související,. Z uvedeného vyplývá, že předmětem územního rozhodnutí je stavba dopravní infrastruktury uvedená v tomto zákoně, proto stavební úřad postupoval podle tohoto zákona ve spojení s příslušnými ustanoveními stavebního zákona.

K žádosti o vydání územního rozhodnutí žadatel připojil:

a) dokumentaci pro územní řízení z prosince 2019, kterou vypracoval SUDOP PRAHA a.s., autorizačním razítkem opatřil Ing. Jan Nový, autorizovaný inženýr pro dopravní stavby, v seznamu autorizovaných osob ČKAIT je veden pod číslem 0202232

b) plnou moc pro zastupování, udělenou společností Správa železniční dopravní cesty s. o., IČ 70994234, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, pro společnost SUDOP PRAHA a.s., IČ 25793349, Olšanská 1a, 130 80 Praha 3

c) závazná stanoviska, koordinovaná závazná stanoviska a vyjádření dotčených orgánů:
Městský úřad Kralupy nad Vltavou, Odbor životního prostředí, č.j. MUKV 99154/2019 OŽP, ze dne 28.1.2020, č.j: MUKV 19432/2020 ze dne 18.3.2020, Č. J.: MUKV 25205/2020 ze dne 24.6.2020
Městský úřad Kralupy nad Vltavou, Odbor výstavby a územního plánování, Č. J.: MUKV 21845/2020 VYST, ze dne 25.5.2020, Č. J.: MUKV 13305/2020 VYST ze dne 19.2.2020, Č. J.: MUKV 13276/2020 VYST ze dne 19.2.2020, MUKV 75354/2020/ VYST, ze dne 23.11.2020
Městský úřad Kralupy nad Vltavou, Odbor dopravy, č.j. MUK 1973/2020 OD, ze dne 7.1.2020, č.j. MUKV 1973/2020 OD, ze dne 6.1.2020
Obecní úřad Nelahozeves, č.j.OU Nelahozeves/5/2020ze dne 8.6.2020, rozhodnutí bez č.j.ze dne 8.6.2020
Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, č.j.166800/2019/KUSK ze dne 14.2.2020, č.j.048234/2020/KUSK, ze dne 22.4.2020, č.j. 145242/2020/KUSK/2, ze dne 2.12.2020, č.j. 157881/2020/KUSK OŽP Bo, ze dne 10.11.2020
Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze, Č. j.: KHSSC 67627/2019 ze dne 22.01.2020
Hasičský záchranný sbor Středočeského kraje, č.j. PCNP-1151-2/2019/PD ze dne 20.1.2020
Ministerstvo vnitra, č.j. MV-170011-5/OSM-2020, ze dne 13.11.2020

Ministerstvo životního prostředí, č.j.:2844/500/16, 64160/ENV/16, ze dne 1.9.2017, č.j. MZP/2020/500/1447, ze dne 1.12.2020

Drážní úřad zn: MP-OKOO050/20-2/Lj, č.j. DUCR-2086/20/Lj ze dne 13.01.2020

Obvodní báňský úřad pro území Hlavního města Prahy a kraje Středočeského, zn: SBS 46574/2019/0BÚ 02/1 ze dne 14.1.2020

Policie ČR, Územní odbor Mělník, Dopravní inspektorát Č. j.: KRPS-719-5/ČJ-2020-010606 ze dne 31.1.2020

d) Stanoviska vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury k podmínkám dotčených ochranných a bezpečnostních pásem:

Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p.o., zn. 2009/20/KSUS/MHT /SUL, ze dne 10.3.2021

ČD - Telematika a.s., zn: 00764/2020-Če, ze dne 21.1.2020

ČEPRO, a.s., zn: 4075/20, ze dne 6.1.2020

Česká telekomunikační infrastruktura a.s., č.j.: 503265/20, ze dne 8.4.2020

ČEZ Distribuce, a.s., zn.1107284594, ze dne 3.2.2020

GasNet, s.r.o., zn.5002172479, ze dne 12.6.2020

KnVnet, bez č.j., ze dne 7.4.2020

MERO ČR, a.s., č.j. 2018/000460/2, ze dne 6.1.2020

Středočeské vodárny, a.s., zn.P20710001358, ze dne 24.2.2020

SYNTHOS Kralupy a.s., TAMERO INVEST s.r.o. , zn. 350801048/2020, ze dne 14.2.2020

Technické služby města Kralupy nad Vltavou, bez č.j., ze dne 20.5.2020

T-Mobile Czech Republic, a.s., zn.: E00505/20, ze dne 7.1.2020

UNIPETROL RPA, s.r.o., zn. FM/073/2020, ze dne 20.05.2020

UPC Ceská republika, s.r.o., zn.: 62/2020, ze dne 14.1.2020

Vodafone Czech Republic a.s. , zn.: 200107-1057146142, ze dne 7.1.2020

Souhlas k umístění stavebního záměru podle § 184a stavebního zákona se nedokládá, je-li pro získání potřebných práv k pozemku nebo stavbě pro požadovaný stavební záměr nebo opatření stanoven účel vyvlastnění zákonem. V souladu s ustanovením 5 odst. 1 zákona č. 266/1994, o drahách, ve znění pozdějších předpisů, stavba dráhy celostátní, regionální, tramvajové, trolejbusové nebo dráhy speciální je veřejně prospěšná. V souladu s ustanovení § 1 odst. 2 písm. b) liniového zákona se dopravní infrastrukturou pro účely tohoto zákona rozumí stavby dráhy celostátní nebo stavby s nimi související. Z uvedeného vyplývá, že navrhovaný záměr je stavbou veřejně prospěšnou a žadatel nebyl k žádosti povinen dokládat souhlasy vlastníků pozemků uvedených ve výroku rozhodnutí.

Stavební úřad oznámil opatřením vypraveným dne 26.11.2020 zahájení územního řízení známým účastníkům řízení, veřejnosti a dotčeným orgánům. Z důvodu nesprávného poučení o možnosti uplatnit námitky a připomínky opatřením vypraveným dne 10.12.2020 oznámil nově zahájení územního řízení známým účastníkům řízení, veřejnosti a dotčeným orgánům. Současně podle ustanovení § 87 odst. 1

stavebního zákona upustil od ústního jednání, protože mu byly dobře známy poměry v území a žádost poskytovala dostatečný podklad pro posouzení záměru, a stanovil, že ve lhůtě do 30 dnů od doručení oznámení mohou účastníci řízení uplatnit své námitky a dotčené orgány svá závazná stanoviska. V oznámení zároveň účastníky poučil, že v řízení podle stavebního zákona, na nějž se vztahuje liniový zákon, a které je řízením s velkým počtem účastníků, se oznámení o zahájení řízení doručuje postupem podle stavebního zákona, avšak ostatní písemnosti se doručují jednotlivě pouze žadateli, obci, na jejímž území má být záměr uskutečněn, a dotčeným orgánům, ostatním účastníkům řízení se doručují veřejnou vyhláškou.

V této lhůtě byly uplatněny námitky účastníků řízení, a protože směřovaly do podkladů závazných stanovisek, stavební úřad požádal o součinnost s dotčenými orgány při vypořádání těchto námitek.

V provedeném územním řízení stavební úřad přezkoumal předloženou žádost dle požadavků uvedených v § 90 stavebního zákona a zjistil, že jejím uskutečněním nejsou ohroženy zájmy chráněné stavebním zákonem, předpisy vydanými k jeho provedení a zvláštními předpisy.

Stavební úřad posoudil požadavek uvedený v § 90 odst. 1 písm. a) stavebního zákona a dospěl k závěru, že podle předložené dokumentace je návrh záměru v souladu s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích právních předpisů, zejména s obecnými požadavky na využívání území, neboť je v souladu s požadavky uvedenými ve vyhlášce č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, ve znění pozdějších předpisů, zejm. s požadavky uvedenými v:

- § 20

odst, 1, neboť navržené technické řešení nezhorší kvalitu prostření ani hodnotu území,

odst, 3, neboť je stavba řešena jako komplex dopravních a technických staveb, které jsou napojeny na stávající infrastrukturu, včetně přeložek, což umožňuje využití stavby pro její navržený účel,

odst, 5c, neboť navržené technické řešení zajišťuje likvidaci srážkových vod souborem opatření, a to vsakováním, stavebně technickým opatřením, dešťovou kanalizací apod.

- § 23

odst. 1, neboť navržené technické řešení zaručuje kapacitně vyhovující napojení na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu. Připojení staveb bude vyhovovat bezpečnému užívání staveb. Bude zajištěn bezpečný a plynulý provoz na přilehlých komunikacích. Rovněž bude zajištěna požární bezpečnost staveb,

odst. 2, neboť je stavba navržena tak, aby její části nepřesahovaly na sousední pozemky a jejím umístěním není znemožněna zástavba sousedních pozemků v místech, kde to územně plánovací dokumentace (nebo jiný předpis) nevylučuje,

odst. 3, neboť navržené technické řešení nezpůsobí narušení dochovaných historických, urbanistických a architektonických hodnot daného místa ani narušení architektonické jednoty celku,

odst. 4, neboť navržené technické řešení nenaruší urbanistické a architektonické hodnoty stávající zástavby,

odst. 5, neboť mimo stavební pozemky jsou navrženy pouze objekty technické infrastruktury, případně je uvažováno se stavbami zařízení staveniště,

- § 24

odst. 1, neboť rozvodná energetická vedení a vedení elektronických komunikací budou mimo obvod dráhy umístěna pod zem,

- § 24e

odst. 1, neboť staveniště bude zařízeno, uspořádáno a vybaveno přísunovými trasami pro dopravu materiálu tak, aby se stavba mohla řádně a bezpečně provádět, Nebude docházet k ohrožování a obtěžování okolí, zejména hlukem a prachem, nad limitní hodnoty stanovené jinými právními předpisy, k ohrožování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, ke znečišťování pozemních komunikací, ovzduší a vod, k omezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k sítím technického vybavení a požárním zařízením, Staveniště bude oploceno,

odst. 3, neboť všechna zařízení staveniště jsou navržena jako stavby dočasné,

odst. 4, neboť bude zabezpečeno zneškodňování odpadních a srážkových vod ze staveniště (v souladu s jinými právními předpisy – zákon č, 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů,

odst. 5, neboť stávající podzemní energetické sítě, sítě elektronických komunikací, vodovody a kanalizace v prostoru staveniště budou před zahájením stavby polohově a výškově zaměřeny a vytýčeny,

- § 25

odst. 1, neboť stavba je navržena tak, aby její odstupy od okolních staveb:

splňovaly veškeré požadavky urbanistické, architektonické, životního prostředí, hygienické, veterinární, ochrany povrchových a podzemních vod, státní památkové péče, požární ochrany, bezpečnosti, civilní ochrany, prevence závažných havárií,

umožňovaly údržbu staveb a užívání prostoru mezi stavbami pro technická či jiná vybavení a činnosti (například technickou infrastrukturu)

Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, ve znění pozdějších předpisů, na tento typ staveb nedopadá, resp. požadavky se dotýkají podrobného technického řešení záměru, které bude obsahovat dokumentace pro stavební povolení.

Stavební úřad posoudil požadavek uvedený v § 90 odst. 1 písm. b) stavebního zákona a dospěl k závěru, že předložený záměr je v souladu s požadavky zvláštních právních předpisů a se závaznými stanovisky a rozhodnutími dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů nebo stavebního zákona, neboť příslušné dotčené orgány vydaly k předmětnému záměru kladná závazná stanoviska nebo vyjádření. Dotčené orgány - Krajská hygienické stanice Středočeského kraje, Policie ČR Krajského ředitelství policie Středočeského kraje Dopravního inspektorátu Mělník, Odbor životního prostředí Městského úřadu Kralupy nad Vltavou, Odbor výstavby a územního plánování Městského úřadu Kralupy nad Vltavou, Odbor životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Středočeského kraje, Obvodní báňský úřad pro území hlavního města Prahy a kraje Středočeského a Ministerstvo životního prostředí

vydaly k navrhovanému záměru kladné stanovisko s podmínkami. Tyto podmínky byly převzaty do výroku rozhodnutí. Do podmínek výroku rozhodnutí byly rovněž zahrnuty požadavky z vyjádření vlastníků a správců sítí technické infrastruktury směřující k ochraně těchto sítí při provádění stavby.

Předložený záměr je v souladu s územně plánovací dokumentací a s cíli a úkoly územního plánování. Městský úřad Kralupy nad Vltavou, Odbor výstavby a územního plánování vydal závazné stanovisko č.j. MUKV 21845/2020 VYST, ze dne 25.5.2020, ve kterém uvedl, že platná Politika územního rozvoje České republiky záměr neřeší. Územní plán obce Nelahozeves a města Kralupy nad Vltavou je v souladu s vydanými Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje, porot byl záměr posuzován z hlediska jeho souladu s platným územním plánem. V územním plánu je záměr vymezen jako veřejně prospěšná stavba železnice „Rekonstrukce Nelahozeveských tunelů“ (P37a, P37b, Z65a, Z65b, Z65c,Z65d, K22), záměr je v souladu s územním plánem města Kralupy nad Vltavou vč. Změny č. 3. záměr je rovněž v souladu s platným územním plánem obce Nelahozeves, který záměr vymezuje jako stavbu veřejně prospěšnou (D70 – koridor pro rekonstrukci dráhy a D100 – úprava a prodloužení Dvořákovy stezky). Z hlediska cílů a úkolů územního plánování uvedl, že záměr vyhovuje urbanistickým, architektonickým a estetickým požadavkům na využívání území a prostorové uspořádání území s ohledem na podmínky v území a s ohledem na stávající charakter území. Navrhovaný záměr tedy shledal tento dotčený orgán přípustný.

Dotčený orgán ochrany přírody a krajiny, odboru životního prostředí Městského úřadu Kralupy nad Vltavou ve svém stanovisku č.j. MUKV 67309/2020 OŽP ze dne 16.11.2020 sděluje, že souhlasí se zásahem do krajinného rázu pro předmětný záměr za splnění podmínek uvedených v závazné části stanoviska. Podmínka týkající se požadavku na barevné a hmotové provedení staveb byla převzata do výroku rozhodnutí, ke kácení dřevin stejný správní orgán vydal závazné stanovisko, jehož podmínky byly převzaty do výroku rozhodnutí. Podmínka týkající se výšky protihlukových stěn byla prověřena v rámci projednání záměru a nebyl shledán rozpor (viz vypořádání námitek směřujících k této podmínce závazného stanoviska).

Dotčený orgán ochrany přírody a krajiny, odboru životního prostředí Městského úřadu Kralupy nad Vltavou, ve svém stanovisku č.j. MUKV 34005/2020 OŽP ze dne 22.6.2020 souhlasí s kácením dřevin s podmínkami, které byly převzaty do výroku rozhodnutí.

Dotčený orgán ochrany vod, odboru životního prostředí Městského úřadu Kralupy nad Vltavou, ve svém stanovisku č.j. MUKV 25205/2020 OŽP ze dne 24.6.2020 souhlasí s navrhovaným záměrem za podmínek. Podmínky, které se týkaly projektové přípravy převzal stavební úřad do výroku rozhodnutí. Podmínku týkající se staveb zařízení staveniště prověřil v řízení.

Dotčený orgán ochrany lesa, odboru životního prostředí Městského úřadu Kralupy nad Vltavou, ve svém stanovisku č.j. MUKV 99154/2020 OŽP ze dne 28.1.2020 souhlasí s navrhovaným záměrem za podmínek. Podmínky týkající se projektové přípravy převzal stavební úřad do výroku rozhodnutí.

Dotčený orgán ochrany na úseku zákona č. 13/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů, Městský úřad Kralupy nad Vltavou, Odbor výstavby a územního plánování vydal závazné stanovisko č.j. MUKV

75354/2020 VYST, ze dne 23.11.2020 s podmínkami, které odkazovaly na povinnosti vyplývající ze závazných právních předpisů. Stavební úřad tedy tyto podmínky do výroku rozhodnutí nepřevzal. Podmínku týkající se pevných překážek pak zahrnul do podmínek výroku rozhodnutí.

Dotčený orgán památkové péče, odboru životního prostředí Městského úřadu Kralupy nad Vltavou, ve svém stanovisku č.j. MUKV 13305/2020 OŽP ze dne 19.2.2020 souhlasí s navrhovaným záměrem za podmínek. Podmínky týkající se projektové přípravy převzal stavební úřad do výroku rozhodnutí.

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, jako orgán ochrany zemědělského půdního fondu, ve svém stanovisku č.j. 048234/2020/KUSK ze dne 22.4.2020 uděluje souhlas k trvalému a dočasnému odnětí zemědělské půdy a schvaluje plán rekultivace za podmínek, které byly převzaty do výroku rozhodnutí.

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, vydal k záměru souhrnné kladné vyjádření pod č.j. 166800/2019/KUSK.

Obvodní báňský úřad pro území Hlavního města Prahy a kraje Středočeského, pod zn: SBS 46574/2019/0BÚ 02/1 ze dne 14.1.2020 vydal souhlasné závazné stanovisko s podmínkami, které byly převzaty do výroku rozhodnutí.

Obecní úřad Nelahozeves, rozhodnutím ze dne 8.6.2020 bez č.j. a sp. zn. povolil kácení dřevin.

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze, pod č. j.: KHSSC 67627/2019 dne 22.01.2020 vydala kladné stanovisko s podmínkou, která byla převzata do výroku rozhodnutí.

Hasičský záchranný sbor Středočeského kraje, pod č.j. PCNP-1151-2/2019/PD dne 20.1.2020 vydal kladné stanovisko bez podmínek.

Policie ČR, Územní odbor Mělník, Dopravní inspektorát pod č. j.: KRPS-719-5/ČJ-2020-010606 dne 31.1.2020 vydala stanovisko, kterým se záměrem souhlasila za podmínek, týkajících se podrobností stavby, které bude obsahovat dokumentace pro stavební povolení a týkající se požadavků vyplývajících ze závazných právních předpisů. Stavební úřad převzal do výroku rozhodnutí podmínku týkající se projektové přípravy záměru.

Účastníci řízení - další dotčené osoby:

Stavební úřad při stanovování účastníků řízení podle § 85 odst. 2 stavebního záměru dospěl k názoru, že stavebním záměrem mohou být dotčeny vlastníci pozemků a staveb sousedících s navrhovaným záměrem, resp. vlastníci a staveb dotčených ochranným pásmem. Ve smyslu ustanovení § 87 odst. 3 stavebního zákona jsou účastníci řízení podle § 85 odst. 2 stavebního zákona, tj. osoby s vlastnickými nebo jinými věcnými právy k sousedním pozemkům, identifikováni dále uvedenými pozemky, evidovanými v katastru nemovitostí:

- osoby, jejichž vlastnické nebo jiné věcné právo k sousedním stavbám anebo sousedním pozemkům nebo stavbám na nich může být územním rozhodnutím přímo dotčeno, kterými jsou vlastníci poz. st. p. 16, 26, 27, 28, 29/2, 49, 53/1, 53/4, 53/5, 53/6, 53/8, 53/14, 55/2, 56, 93, 97, 100, 120, 235/1, 372, 608, 617/4, 685, 738, 745, 746, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 889, 890, 891, 892, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 920, 921, 1098, 1103, 1111, 1118, parc. č. 27, 35/4, 35/5, 35/10, 36/2, 36/10, 36/16, 36/29, 36/30, 36/43, 36/45, 36/46, 36/47, 54/1, 56/4, 56/8, 56/9, 56/10, 56/11, 56/12, 56/13, 56/15, 56/16, 56/17, 56/25, 56/26, 56/28, 56/29, 56/30, 61/9, 61/10, 68/1, 72/5, 72/6, 72/7, 72/8, 72/9, 72/10, 72/18, 72/19, 72/20, 72/21, 72/22, 72/23, 72/24, 72/26, 78/6, 78/8, 82/11, 82/12, 82/14, 82/15, 82/16, 82/17, 82/18, 82/19, 82/20, 82/21, 82/22, 82/78, 82/79, 82/80, 82/81, 82/86, 82/87, 82/88, 82/89, 82/90, 82/91, 82/92, 82/93, 82/94, 82/95, 82/102, 82/103, 82/104, 82/105, 82/106, 82/107, 82/108, 82/109, 82/180, 82/181, 86/2, 86/3, 88/7, 88/8, 88/10, 88/11, 88/12, 88/13, 88/14, 88/25, 88/26, 88/27, 96/1, 96/2, 96/3, 96/4, 96/5, 96/6, 96/7, 97/7, 102/1, 102/3, 103/1, 109, 110/4, 132/29, 132/31, 132/32, 132/33, 132/34, 132/35, 132/37, 132/40, 132/41, 142/3, 146/3, 147/4, 148/2, 148/3, 148/4, 401/1, 401/2, 401/4, 403/5, 403/10, 403/15, 403/16, 403/17, 403/19, 403/22, 403/23, 403/24, 403/25, 403/28, 412/1, 412/4, 412/5, 416/1, 416/2, 531, 534/4, 534/5, 534/6, 536, 541/1, 544, 546/1, 546/2, 546/4, 729/4, 729/5, 729/11, 730, 732, 733, 767, 771, 810 v katastrálním území Lobeč, parc. č. 492/35, 574/3, 575/3 v katastrálním území Kralupy nad Vltavou, parc. č. 185/3 v katastrálním území Lobeček, st. p. 16/1, 16/2, 35, 38/1, 38/2, 43, 44/1, 48, 64/1, 72/1, 74, 84/1, 91, 104, 226, 247, 310, 330, 331, 332, 333, 365, 433, 463, 558, 559, 648, 717, parc. č. 2/4, 4, 7/1, 7/2, 7/3, 7/4, 7/5, 7/6, 7/7, 7/8, 7/12, 7/13, 7/14, 7/15, 7/17, 7/23, 7/29, 7/32, 7/33, 7/34, 7/35, 7/36, 8, 9, 10, 27/1, 27/3, 34, 39, 41/2, 43, 45, 47/3, 49, 50/1, 59/2, 60/2, 60/6, 61, 66, 67/6, 67/7, 70/1, 71, 73/94, 73/95, 73/96, 73/105, 73/106, 73/127, 73/131, 73/132, 152, 170/10, 170/17, 175/13, 175/27, 175/118, 180/1, 180/3, 183/1, 183/2, 183/3, 184/2, 184/4, 184/5, 187/2, 187/4, 187/9, 187/10, 187/11, 187/12, 187/14, 187/18, 187/21, 187/23, 187/27, 187/31, 187/49, 187/53, 187/103, 187/105, 187/106, 187/111, 187/112, 187/113, 187/114, 197/2, 197/160, 197/161, 197/162, 197/163, 197/164, 197/165, 197/166, 197/167, 197/168, 197/169, 197/170, 197/171, 197/172, 197/173, 197/174, 197/175, 197/176, 197/233, 197/234, 197/238, 199/1, 284/74, 296/2, 296/3, 296/4, 296/5, 296/8, 296/9, 296/10, 296/18, 296/19, 296/20, 311/1, 311/2, 312/7, 314/1, 328, 330/1, 330/2, 330/4, 330/8, 340, 341, 393, 410, 412, 413 v katastrálním území Nelahozeves

a vlastníci sousedních staveb/ sítí a zařízení TV a dopravní infrastruktury, kterými jsou

Vodafone Czech Republic a.s., náměstí Junkových č.p. 2808/2, Praha 5-Stodůlky, 155 00 Praha 5

UNIPETROL RPA, s.r.o., Záluží č.p. 1, 436 01 Litvínov 1

SYNTHOS Kralupy a.s., O. Wichterleho č.p. 810, Lobeček, 278 01 Kralupy nad Vltavou 1

KnVnet services s.r.o., sídl. Hůrka č.p. 1060, 278 01 Kralupy nad Vltavou 1

ČEPRO, a.s., Dělnická č.p. 213/12, 170 00 Praha 7-Holešovice

ČD - Telematika a.s., Pernerova č.p. 2819/2a, 130 00 Praha 3-Žižkov

Technické služby města Kralupy nad Vltavou, Libušina 123, 278 70 Kralupy nad Vltavou
T-Mobile Czech Republic, a.s., Tomíčkova 2144/1, 148 00 Praha 4

Vypořádání s návrhy a námitkami účastníků:

Společnost Marina Vltava s.r.o., se sídlem Dvořákova stezka 27, 277 51 Nelahozeves, zastoupená Mgr. Ing. Petrem Lhotským, ev. č. ČAK 14597, advokátem Rada & Partner advokátní kancelář, s.r.o., IČO: 241 95 855, se sídlem Na příkopě 988/ 31, 110 00 Praha 1, uplatnila v řízení následující námitky:

Účastník je kromě jiného vlastníkem stavby, stojící na pozemku parc. č. 51/ 1, kat. území Nelahozeves, obec Nelahozeves. Tato stavba má být dle projektové dokumentace ke Stavebnímu záměru, konkr. v rámci SO 10-65-01 (demolice objektů) odstraněna. Zároveň má v důsledku povolení umístění a následné realizace Stavebního záměru dojít k trvalému, jakož i dočasnému záboru část i shora uvedeného pozemku ve vlastnictví účastníka, a dále pozemků parc.č. 60/ 1, 60/ 9 a 331/ 3, vše v k.ú. Nelahozeves. V neposlední řadě se pozemky a stavby ve vlastnictví účastníka, evidované na LV č. 979, kat. území Nelahozeves, nachází v bezprostřední blízkosti tělesa dráhy, jejíž změna (nové koleje, výhybky, kolejové lože, změna prostorového uspořádání železničního spodku apod.) je součástí Stavebního záměru, jehož umístění je navrhováno. Rozhodnutím o povolení umístění Stavebního záměru by tak byl účastník jakožto vlastník cit. pozemků a staveb přímo dotčen.

1. <u>Neúměrný rozsah dočasných i trvalých záborů v území</u>

Hlavními cíli umístění a následné realizace Stavebního záměru jsou dle Průvodní zprávy a Souhrnné technické zprávy ke Stavebnímu záměru z prosince 2019 ve stupni k DUR kromě jiného:
- zvýšení traťové rychlosti podle možností, daných územními poměry a zástavbou, tím i zkrácení cestovních dob a
- zvýšení spolehlivosti a bezpečnost i provozu […], na stávající železniční trati Praha – Bubeneč – Děčín hl. n. v úseku v km 438,000 – 440,505 (traťový úsek Kralupy nad Vltavou – Nelahozeves) pročež se navrhuje především (i) celková rekonstrukce traťových kolejí a úprava jejich geometrické polohy, (ii) výstavba nového jednokolejného tunelu a zjednokolejnění (rekonstrukce) tří stávajících tunelů. Z projektové dokumentace předložené v rámci zahájeného územního řízení Žadatelem vyplývá, že prioritním důvodem pro umístění Stavebního záměru je právě rekonstrukce stávajících a vybudování nového železničního tunelu mezi výše uvedenými obcemi (viz s. 23 dokumentu „Vypořádání připomínek, E.10.3 z prosince 2019), a to s cílem navýšení stávající maximální traťové rychlost i, která aktuálně činí 80 - 120 km/ hod. (viz Technická zpráva k části D.2.1.1 Železniční svršek a spodek, s. 6, či Hluková studie a hodnocení vibrací, č. smlouvy 18-039.203, datum 12/ 2019, vypracovaná Ing. Petrem Čichovským – dále jen „Hluková studie“ , s. 14, pracující s údajem 90 km/ hod.), na 160, resp. 140 km/ hod.; 140 km/ hod. představuje maximální traťovou rychlost dle technických parametrů tunelů, přičemž s touto traťovou rychlostí se kalkuluje jako s reálnou rychlostí některých vlakových souprav i v cit. Hlukové studii, viz rovněž dokument „Záznam z jednání“ ze dne 27. 2. 2019, s. 1).

Předpokládané náklady na realizaci Stavebního záměru by měly činit 1.115,743 mil. Kč (viz s. 23 dokumentu „Vypořádání připomínek, E.10.3 z prosince 2019).

V rámci Stavebního záměru mají být k realizaci výše vytýčených cílů Stavebního záměru umístěny rovněž tyto stavební objekty:

(i) SO 10-30-02 Přeložka Dvořákovy stezky km 439,602 – 439,827;

(ii) SO 10-23-03 Nová opěrná zeď při rozšíření drážního tělesa nad Dvořákovou stezkou v km 439,570 – 439,913;

(iii) SO 10-31-02 Zpevněná plocha pro jednotky IZS u výjezdového portálu v km 439,265 – km 439,300;

(iv) SO 10-65-01 Demolice objektů a

(v) vícero protihlukových objektů, včetně Individuálních protihlukových opatření v obci Nelahozeves (SO 10-63-01)

Z popisu charakteristiky stavebního objektu SO 10-23-03 Nová opěrná zeď při rozšíření drážního tělesa nad Dvořákovou stezkou v km 439,570 – 439,913 se podává, že „ *z důvodu zvětšení poloměrů nové t rasy bude třeba zemní těleso posunout až o 6 m směrem k řece1.“* Důvodem zvětšení poloměrů nové trasy je zamýšlené navýšení traťové rychlosti na řešeném traťovém úseku Kralupy nad Vltavou – Nelahozeves (viz Technická zpráva k SO 10-65-01 Demolice objektů).

„Posunutí tělesa náspu směrem k řece [přitom] ovlivní umístění Dvořákovy stezky, která bude muset být přeložena. Stezka bude vedena podél paty nové opěrné zdi po novém zemním tělese z vyztužených zemin. Dopravní řešení přeložky Dvořákovy stezky je součástí SO 10-30-02“ (viz technická zpráva k SO 10-23-03, s. 3).

Uvedeným závěrům odpovídá i stručný technický popis se zdůvodněním SO 10-30-02 Přeložka Dvořákovy stezky km 439,602 – 439,827 podle kterého *„ v rámci tohoto stavebního objektu dochází k přeložce smíšené stezky, tzv. Dvořákovy stezky z důvodu úpravy železničního tělesa.“ „Šířka [nové] stezky je navržena 3 m z důvodu využití stezky chodci i cyklisty (smíšená stezka) a požadavku na možnost průjezdu vozidel IZS k přilehlému objektu. Po pravé straně stezky je navržena nezpevněná krajnice o šířce 0,50 m a po levé st raně je dodržen odstup od opěrné zdi min. 0,5 m.“ „V rámci objektu dochází také k úpravě vnitroareálové komunikace „Marina Vltava“ , kde je stávající rampa přeložena do nové pozice […] směrem k řece.“ „ Je navržena konstrukce vozovky s asfaltovým povrchem.“*

„S ohledem na uvažované směrové posuny kolejí (a v této souvislost i v posunu Dvořákovy stezky – viz výše) *dochází ke kolizi s několika objekty, které je nutné navrhnout k demolici“* (viz Technická zpráva k SO 10-65-01 Demolice objekt ů). Jedním z těchto objektů navržených k demolici je rovněž objekt v areálu Marina Vltava v km 439,800 vpravo (viz tamtéž).

Výše uvedené lze shrnout do jednoduchého „ vzorce“ :

Požadavek na zvýšení rychlosti v řešeném úseku => posun kolejí směrem k řece až o 6 m (vpravo ve směru staničení t rat ě) => nutnost vybudování nové opěrné zdi => nutnost přeložky Dvořákovy stezky => nucený t rvalý (a dočasný) zábor významné části pozemků parc. č. 51/ 1 a parc. č. 60/ 9, kat . území Nelahozeves, ve vlastnictví účastníka, nucený přesun nájezdové rampy a nucená demolice objektu na pozemku parc. č. 51/ 1.

Je tak zřejmé, že předmětné umisťované stavební objekty a jimi vyvolané změny v dotčeném území, včetně pozemků ve vlastnictví účastníka, jsou vyvolány požadavkem Žadatele na navýšení traťové rychlosti.

K tomuto účastník v bodech (pro přehlednost) uvádí následující:

(i) aktuální maximální traťová rychlost v daném úseku trati činí 90 km/ hod.

(ii) aktuální průměrná rychlost vlaků v daném úseku trat i činí ca. 70 km/ hod., přičemž:

a. nejvyšší rychlosti zde dosahují vlaky druhu Ex (expres) a R (rychlík), a to 90 km/ hod.;

jejich počet v roce 2018 činil 55 souprav denně

b. nejnižší rychlosti pak vlaky druhu S (osobní vlaky v rámci Pražské integrované dopravy) a Mn (manipulační nákladní vlaky), a to rychlost i 50 km/ hod.

(iii) nejvyšší počet vlaků využívajících tento úsek trati spadá do kategorie běžných osobních vlaků (celkem 46) a průběžných nákladních vlaků (Pn) a nákladních expresů (Nex) (celkem 60), jejichž průměrná rychlost v tomto úseku dosahuje cca. 60 hm/ hod.

(iv) počet vlaků využívajících tuto část t rat ě, jejichž průměrná rychlost se pohybuje v rozmezí 50 – 60 km/ hod., činila v roce 2018 celkem 113 vlakových souprav denně.

(v) poměr vlaků, dosahujících průměrné rychlosti v daném úseku t ratě alespoň 80 hm/ hod., ku zbytku vlakových souprav o průměrné rychlosti 50 – 60 km/ hod. tak v roce 2018 činil 55 : 113

(vi) výhledově má výše uvedený poměr vlakových souprav činit 58 : 136, přičemž průměrná rychlost vlakových souprav typu S, Nex/ Pn a Mn má činit 50 – 80 km/ hod. a průměrná rychlost vlakových souprav typu Ex a R 100 – 120 km/ hod.

Z uvedených skutečnost í tak jednoznačně vyplývá, že na uvažovaném úseku trati má dojít k navýšení počtu vlakových souprav, jejichž průměrná rychlost nemá ani zdaleka dosahovat plánované maximální traťové rychlosti po realizaci Stavebního záměru = 160 / 140 km/ hod. I v případě vlakových souprav typu Ex a R je výhledově počítáno s průměrnou rychlostí 100 – 120 km/ hod. Jak přitom vyplývá z hlavních cílů Stavebního záměru, je navýšení traťové rychlost i podmíněno možnostmi, danými územními poměry a zástavbou, t j. kromě jiného plněním stanovených hlukových limitů v dotčeném území. S ohledem na závěry hlukové studie a závěry k této problematice je zřejmé, že výhledově bude traťová rychlost v daném úseku tratě limitována kromě jiného právě tímto faktorem. V důsledku tohoto zákonného požadavku, bez jehož splnění by nebylo možné provoz na trati povolit, tak maximální traťové rychlosti (160 / 140 km / hod.) nebude možné ani po uskutečnění Stavebního záměru reálně dosáhnout . Přinejmenším diskutabilní je v tomto ohledu rovněž rychlost 120 km/ hod. (k tomuto podrobněji viz níže).

Bude-li účastník i tak vycházet z předpokladu průměrné (a s ohledem na uvedené i maximální) traťové rychlost i v daném úseku tratě 120 km/ hod., je zřejmé, že uvedený cíl Stavebního záměru nerespektuje reálné možnost území a je uměle naddimenzován, v důsledku čehož je excesivně zasahováno do práv třetích osob, včetně účastníka (demolice objektu, trvalý a dočasný zábor pozemků, zásah do aktivit účastníka apod.) Tento zásah přitom nelze odůvodnit ani „ veřejným zájmem“ v podobě navýšení traťové rychlost i, neboť tento se dostává za daných podmínek do přímého konfliktu přinejmenším s veřejným zájmem na ochraně lidského zdraví (hlukové limity).

Samotné zkrácení cestovních dob – tedy výhradně pro osobní dopravu (nákladní doprava nemá ani po provedení Stavebního záměru překračovat průměrnou rychlost 100 km/ hod.) – je zde přitom minimální, v řádech jednotek sekund (reálné navýšení o 30 km/ h na vzdálenost i 2,5 km je zkrácení doby o cca. 24 s)

a využitelné pouze pro vlaky nezastavující v zastávce Nelahozeves, tedy vlaky EC případně R. Ostatní vlaky, včetně nákladních, budou s ohledem na relativně krátký traťový úsek i po plánované rekonstrukci tratě projíždět v tomto úseku nadále zpravidla stejnou rychlostí, jako doposud.

Co se týče již zmíněných vlaků kategorie EC či R (Ex), kalkulované navýšení počtu (celkově o 3 vlakové soupravy denně!) a jejich rychlosti (120 km/ hod.), je tento záměr zcela nekoncepční a (i z ekonomického hlediska) neodůvodnitelný. Je tomu tak zejména z důvodu plánovaného přesunu rychlé dálkové dopravy na t rať RS 4 (Drážďany - Úst í n. Labem - Praha vč. odbočky Kralupy (Nová Ves) - Louny – Most), která je uvedena v dlouhodobých strategiích státu a rovněž je definována jako prioritní stavba v zák. č. 416/ 2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací, v platném znění. Tato prioritní stavba je v současné době v přípravné fázi projektu.

S ohledem na výše uvedené je tak zřejmé, že:

(i) rychlost do 120 km/ h je pro daný traťový úsek Kralupy nad Vltavou – Nelahozeves plně postačující pro reálně uvažovaný výhled dopravy; argument nutnosti navýšení traťových rychlostí na maximální možnou rychlost z důvodu dosažení kratších časů (zkrácení cestovních dob) pro spojení s dalšími regiony a městy v České republice je neadekvátní negativním ekonomickým, sociálním, jakož potenciálně i zdravotním dopadům na obyvatele v dané lokalitě, potažmo lokalitu jako takovou;

(ii) umístění a realizace Stavebního projektu v případě úpravy maximální požadované rychlost i na rychlost 120 km/ h by s sebou neneslo nároky na prostorové úpravy (posuny) tělesa tratě,

t j., ve svém důsledku by nedošlo k záboru (trvalému i dočasnému) okolních pozemků, vč. pozemků ve vlastnictví účastníka, potažmo demolici objektů.

S ohledem na shora uvedené účastník vznáší tuto námitku a požadavek:

Projektová dokumentace nekoresponduje s možnostmi a limity danými územními poměry a zástavbou v úseku železniční tratě v km 439,500 až km 440,500 ve směru staničení tratě; účastník navrhuje přepracování projektové dokumentace ke Stavebnímu záměru tak, aby vedení trati v km 439,500 až km 440,500 ve směru staničení tratě odpovídalo maximální traťové rychlosti 120 km/ h.

Současně účastník požaduje ponechání trati i Dvořákovy stezky v současném umístění a vypuštění všech trvalých záborů pozemků parc.č. 51/ 1 a 60/ 9, dočasných záborů pozemků parc.č. 51/ 1, 60/ 1, 60/ 9 a 331/ 3 a demolice objektu na pozemku parc.č. 51/ 1, vše k.ú. Nelahozeves, z projektové dokumentace.

Účastník namítá, že změna posunutí trati a Dvořákovy stezky směrem k řece, které je důsledkem projektovaného (avšak v praxi nerealizovatelného) zvýšení traťové rychlosti, představuje nepřiměřený a nedůvodný zásah do vlastnického práva účastníka ve formě trvalých a dočasných záborů pozemků a demolice stavby, jak jsou popsány výše. Zvýšení traťové rychlost i a posunutí trati blíže k objektu penzionu v objektu bez č.p./ č.e. na pozemku parc.č. st .644 v k.ú. Nelahozeves, jak je navrženo v projektové dokumentaci, navíc znemožní účastníkovi provozování tohoto penzionu v důsledku nadměrné zátěže hlukem a vibracemi, jak je blíže popsáno v bodu 4 těchto námitek.

2. <u>Rozpor Stavebního záměru s územním plánem obce Nelahozeves</u>

Účastník upozorňuje na rozpor Stavebního záměru s územním plánem obce Nelahozeves. V případě zamýšleného dočasného záboru je z příslušného situačního zákresu k SO 10-30-02 patrné, že areál Marina

Vltava má bez dosud existujícího souhlasu účastníka (viz dále) sloužit po dobu realizace příslušných stavebních objektů jako významná součást staveniště. Areál tak nebude možné po tuto dobu plnohodnotně (pokud vůbec) užívat k jeho účelu, kterým je dle platného územního plánu obce Nelahozeves „ sportovně rekreační přístav“. Po realizaci Stavebního záměru v rozsahu, v jakém je aktuálně Žadatelem navrhováno jeho umístění, by s ohledem na trvalé zábory (přeložka Dvořákovy stezky) a nucené změny v areálu (úprava vnitroareálové komunikace, přeložka stávající rampy do nové pozice směrem k řece – v podrobnostech viz výše) by navíc byla v důsledku této realizace činnost tohoto rekreačního přístavu podstatným způsobem narušena. Tento konečný důsledek je přitom v přímém rozporu s parametry územního plánu obce Nelahozeves, podle kterého mají být vytvořeny *„ podmínky pro rozvoj rekreačních a pobytových aktivit v souladu se stávajícím přírodním charakterem nábřeží“* a v této souvislost i *„ územní plán navrhuje část plochy pro dopravní infrastrukturu DI04 jako prostor pro rozšíření a rozvoj sportovně rekreačního přístavu Marina Vltava.“*

S ohledem na shora uvedené účastník vznáší tuto námitku a požadavek:

Stavební záměr není v souladu s územním plánem města Nelahozeves; účastník navrhuje přepracování projektové dokumentace ke Stavebnímu záměru, příp. přijetí takových (kompenzačních) opatření, která zajistí, že případné umístění a realizace Stavebního záměru ve stávající či pozměněné podobě umožní rozvoj sportovně rekreačního přístavu Marina Vltava.

Účastník dále namítá, že dočasné zábory pozemků parc.č. 51/ 1, 60/ 1, 60/ 9 a 331/ 3 v k.ú. Nelahozeves, tak, jak jsou navrženy v projektové dokumentaci, by zcela znemožnily provozování penzionu v objektu bez č.p./ č.e. na pozemku parc.č. st .644 v k.ú. Nelahozeves a restaurace v objektu č.p. 27 na pozemku parc.č. st . 365 v k.ú. Nelahozeves a přístup do přístaviště, t j. by zcela znemožnily podnikatelskou činnost účastníka. Dále by znemožnily přístup do bytu v objektu č.p. 27 na pozemku parc.č. st . 365 v k.ú. Nelahozeves. Dočasné zásahy tak představují nepřípustný zásah do ústavně garantovaného práva účastníka na podnikání.

Účastník v této souvislost i uvádí, že v případě realizace Stavebního záměru, ať již ve stávající, či upravené podobě, bude důsledně uplatňovat u příslušných osob své nároky plynoucí z omezení účastníkova vlastnického / užívacího práva k pozemkům a/ nebo stavbám tvořících součást areálu Marina Vltava, jakož i případných škod vzniklých na jeho majetku v důsledku procesu realizace Stavebního záměru.

3. <u>Neúplnost žádosti o povolení umístit Stavební záměr</u>

Dle ust. § 86 odst. 2 písm. a) StZ platí, že k žádost i o vydání územního rozhodnutí žadatel připojí též souhlas k umístění stavebního záměru dle ust. § 184a StZ. Výjimkou z tohoto pravidla stanovuje ust. § 184a odst. 3 StZ: *„Souhlas se nedokládá, je-li pro získání potřebných práv k pozemku nebo stavbě pro požadovaný stavební záměr nebo opatření stanoven účel vyvlastnění zákonem.“*

Stavební objekt SO 10-30-02 Přeložka Dvořákovy stezky km 439,602 – 439,827 však nelze považovat za stavbu naplňující parametry stavby ve smyslu ust . § 184a odst. 3 StZ. Pro tento typ stavby – komunikace nestanovuje ust. § 17 odst. 1 zák. č. 13/ 1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění, ani ust . § 5 odst. 1, 2 zák. č. 266/ 1994 Sb., o drahách, v platném znění, veřejnou prospěšnost stavby. Zároveň je tento stavební objekt umisťován mimo plochu vyznačující v územním plánu obce Nelahozeves plochu

pozemků určených k případnému vyvlastnění z důvodu potřeby zajištění prostorových nároků rekonstrukce dráhy, záměru „Rekonstrukce nelahozeveských tunelů“ (D70) (viz výkres 03 VPS – Výkres veřejně prospěšných staveb, opatření a asanací).

S ohledem na výše uvedené tak má Žadatel povinnost v případě žádost i o umístění Stavebního záměru postupovat v souladu s ust. § 86 odst. 2 písm. a) StZ ve spojení s ust. § 184a StZ. Tedy, je povinen si vyžádat a příslušnému stavebnímu úřadu předložit společně se svojí žádost í rovněž souhlas vlastníka Stavebním záměrem dotčených pozemků, v daném případě tedy účastníka.

Účastník však dosud Žadateli žádný takovýto souhlas neudělil. Účastník dosud Žadateli neudělil svůj souhlas ani s dočasným záborem část i pozemků v rámci areálu Marina Vltava ve vlastnictví účastníka, které mají být dočasně zabrány v souvislost i s realizací Stavebního záměru.

Žádost Žadatele je tak v tomto ohledu neúplná. S ohledem na shora uvedené účastník vznáší tuto námitku a požadavek:

Žádost Žadatele je neúplná, neobsahuje zákonem požadované náležitosti; účastník požaduje, aby zahájené územní řízení bylo do zjednání nápravy přerušeno.

4. Hluková zátěž a vibrace

Jak vyplývá z projektové dokumentace ke Stavebnímu záměru, požadavek na navýšení traťové rychlosti až na 160 km/ hod. a s tímto související navýšení hladiny hluku jakož i vibrací s sebou přináší nutnost umístění a realizace kompenzačních opatření v podobě protihlukových objektů. Dle části projektové dokumentace označené jako D.2.1.10 (Protihlukové objekty) má být v rámci Stavebního záměru umístěno celkem pět stavebních objektů tohoto typu, konkr. SO 10-27-01 až SO 10-27-05. Vedle těchto mají být navíc umístěna a realizována individuální protihluková opatření v podobě SO 10-63-01.

Protihlukovým objektem – protihlukovou stěnou (PHS) nejblíže umístěným u areálu účastníka, který se nachází cca. ve staničení km 439,700 – 439,900 ve směru staničení trat ě, je PHS v km 439,877 – 440,296 (vpravo) = SO 10-27-04. Oblast u areálu účastníka tak není dle stávající projektové dokumentace ke Stavebnímu záměru pojata do prostor kolem trati, které by měly být chráněny (alespoň částečně) proti hluku (a vibracím) z provozu na trati nově vybudovanými PHS.

To přesto, že v důsledku navrhovaných parametrů Stavebního záměru by mělo dojít k posunu stávajících kolejí (a v toto důsledku též Dvořákovy stezky) směrem vpravo ve směru staničení tratě. Přilehlá kolej trati by se tak v případě realizace Stavebního záměru měla nacházet ve vzdálenost i menší než cca 9 m od budovy nacházející se na pozemku parc. č. st . 644 ve vlastnictví účastníka. V této budově je dlouhodobě provozováno restaurační zařízení – restaurace a penzion pro návštěvníky areálu Marina Vltava a kolemjdoucí (uživatele Dvořákovy stezky).

Ze závěrů měření (probíhalo v různých výškách nad terénem) a navazující Hlukové studie a hodnocení vibrací vypracované panem Ing. Petrem Čichovským v průběhu roku 2019 je zřejmé, že:

(i) se ve výhledovém stavu předpokládá navýšení počtu vlaků, zejména pak o vlaky osobní dopravy,

(ii) hladina akustického t laku ve 25 m od osy kolejí bude v traťovém úseku Kralupy nad Vltavou – Nelahozeves činit min. 66,3 (den), resp. 66,6 (noc) dB,

(iii) možnost i při snižování nepříznivých hladin akustického tlaku jsou velmi omezené

(iv) pro vyhodnocení hlukového zatížení byly vybrány obytné objekty, které nejlépe charakterizují hlukové zatížení dotčených lokalit, kromě jiného též objekt na adrese Dvořákova stezka č.p. 21 (rodinný dům); tento objekt je od tělesa dráhy, resp. od nejbližší kolejnice vzdálen ca 13 m (dále jen „Dům“)

(v) dle měření a výhledů vztahujících se k Domu má činit akustický tlak bez PHS mezi 68,3 – 69,7 dB (den), resp. 68,5 – 70 dB (noc) – při porovnání výhledového stavu s hygienickými limity pro hladiny akustického tlaku bylo zjištěno, že tyto hlukové limity jsou překročeny (platí pro limity pro tzv. chráněně venkovní prostory ve smyslu nařízení vlády č. 272/ 2011 Sb.), jsou tak navrhovány PHS (z důvodu limitů upravených v územním plánu obce Nelahozeves je možné v obci instalovat PHS jen o výšce max. 1,2 m od temene kolejnice)

(vi) v případě instalace PHS o cit. max. výšce činí u Domu předpokládaná hladina venkovního akustického tlaku 58,4 – 61,4 dB (den), resp. 58, 8 – 61,7 dB (noc) => PHS o výšce 1,2 m nejsou dostatečně účinným protihlukovým opatřením – k nadlimitní expozici hlukem došlo až na jednu výjimku u všech sledovaných objektů v obci Nelahozeves

(vii) instalace kolejnicových absorbérů v případě realizace (jediné možné) varianty s PHS o výšce max. 1,2 m by nepřinesla žádné podstatné zlepšení v absorpci akustického hluku – ani v případě Domu, přičemž důvodem je umístění objektu v těsné blízkost i trati

(viii) vibrace se podložím přenášejí do zástavby, kde mohou způsobit nežádoucí účinky na lidský organismus, přičemž za předpokladu výrazného navýšení rychlost i je nebezpečí významného nárůstu vibrací; k tomuto závěru Hluková studie dospěla i přesto, že část této studie zabývající se vibracemi je z pohledu účastníka naprosto nedostačující pro náležité posouzení stávajícího, resp. výhledového stavu. Výše uvedené jednoznačně demonstruje, že objekty nacházející se v těsné blízkost i trati, resp. osoby u/ v nich, jsou vystavovány nadlimitní (a z dlouhodobého pohledu zdraví škodlivé) expozici akustického tlaku, včetně vibrací, jejichž nárůst je přímo úměrný nárůstu traťové rychlosti.

Budova na pozemku parc. č. st . 644 ve vlastnictví účastníka, která slouží jako penzion, t j. jedná se o budovu, v jejímž bezprostředním okolí, či v ní samotné se dlouhodobě zdržuje zpravidla větší množství lidí, a která se má výhledově nacházet ve vzdálenost i méně než 9 m od bližší koleje trati (Dům je ve vzdálenost i 13 m!), má přitom dle stávající projektové dokumentace zůstat bez jakékoliv stavebně-technické ochrany proti nežádoucím a zdraví škodlivým účinkům provozu na trati. Totéž se týká de facto celého areálu Marina Vltava, který má (dle svého účelu i územního plánu obce Nelahozeves) sloužit primárně ke (sportovní) rekreaci fyzických osob.

V budově č.p. 27 na pozemku parc.č. st . 365 ve vlastnictví účastníka se navíc nachází byt a tento byt je užíván k bydlení. Kopie kolaudačního rozhodnutí na areál včetně bytu z 25.5.2007 je přiložena. Dle ust. § 30 odst. 1 zák. č. 258/ 2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, v platném znění (dále jen „Zákon“) platí, že: *„…provozovatel, popřípadě vlastník dráhy […] provozovatel provozovny a dalších objektů, jejichž provozem vzniká hluk (dále jen "zdroje hluku nebo vibrací"), jsou povinni technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit , aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb a aby bylo zabráněno nadlimitnímu přenosu vibrací na fyzické osoby v chráněném vnitřním prostoru stavby.“*

Dle ust . § 30 odst . 3 Zákona rovněž platí, že: *„Chráněným venkovním prostorem se rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, lázeňské léčebně rehabilitační péči a výuce, s výjimkou lesních a zemědělských pozemků a venkovních pracovišť.“*

Hlukové limity by tak měly být dodrženy rovněž v areálu Marina Vltava. 440,400) též od km 439.700. Nadměrné působení hluku a vibrací na objekt penzionu na pozemku parc.č. st. 644 v k.ú. Nelahozeves v důsledku Stavebního záměru, tak jak je navržen v projektové dokumentaci, znemožní, resp. omezí účastníkovi provozování tohoto penzionu, což představuje nepřípustný zásah do ústavně garantovaného práva účastníka na podnikání.

Účastník v této souvislost i pro úplnost uvádí, že v případě realizace Stavebního záměru, ať již ve stávající, či upravené podobě, bude důsledně uplatňovat u příslušných osob své nároky z případných škod vzniklých na jeho majetku v důsledku procesu realizace Stavebního záměru či následně samotného provozu předmětné trati.

5. Doplnění hlukové studie

Účastník dále upozorňuje na rozpor v dokumentech tvořících součást projektové dokumentace, a tedy podklad pro rozhodnutí o žádosti Žadatele o povolení umístit Stavební záměr v území. Konkrétně se jedná o rozpor mezi Souhrnnou technickou zprávou, Provozní a dopravní technologie, Technická zpráva (část B.4.1) a Hlukovou studií a hodnocením vibrací z prosince 2019. Z prvně uvedeného dokumentu vyplývá (viz s. 22), že je výhledově kalkulováno s parametry typických vlaků. Hluková studie přitom při posuzování hlukové zátěže vycházela z parametrů typických vlaků (viz s. 14). Parametry typických vlaků, z nichž vychází Hluková studie, odpovídají parametrům, které poskytl pro účely hlukové studie zpracovateli Hlukové studie Mgr. Ing. Radek Čech, Ph.D., zástupce Žadatele, v rámci svého Vyjádření k výhledovému rozsahu dopravy pro stavbu „Rekonstrukce nelahozeveských tunelů“. Kopie tohoto vyjádření tvoří přílohu Hlukové studie. V Kapitole 14 Hlukové studie (Závěr) je zpracovatelem Hlukové studie výslovně uvedeno, že *„Tato přehledová akustická studie předkládá výsledky výpočtu výhledových ekvivalentních hladin akustického t laku u přilehlé zástavby k dotčenému úseku trati. Jedná se o výhledový stav po dokončení rekonstrukce traťového úseku, počítaný na rychlost i zadané zadavatelem. Výpočet zohledňuje nové podmínky provozu na rekonstruované trati.“*

Z uvedeného jednoznačně vyplývá, že provedená Hluková studie vůbec nezohledňuje případné negativní dopady akustického t laku či jiných měřených veličin (např. vibrace) na danou lokalitu a zdraví obyvatelstva v ní pro zamýšlené rychlost i souprav vlaků typu EX a R v rozmezí 141 – 160 km/ hod.

Jak vyplývá z jiných část í projektové dokumentace ke Stavebnímu záměru, cílem plánované rekonstrukce je přitom právě navýšení maximální traťové rychlosti na 160 km/ hod (140 km/ hod.– v tunelech). Hluková studie v této podobě je tak zcela nedostatečným podkladem pro náležité posouzení případných negativních vlivů nárůstu traťové rychlost i, potažmo počtu vlakových souprav na daném úseku trati. Ve svém důsledku je tak jakékoliv navazující vyjádření, stanovisko apod., vč. dotčených správních orgánů, vycházející ze závěrů Hlukové studie, neúplné, nepřesné a pro konečné posouzení žádosti Žadatele o umístění Stavebního záměru zásadně nedostatečné, potažmo nevyhovující.

K doložení výše uvedeného závěru o nedostatečnost i provedených měření a navazující Hlukové studie dále účastník poukazuje na následující a vznáší související připomínky:

(i) Kapitola 4 Hlukové studie vychází z podkladu 3D modelu stávajícího zaměření a 3D modelu nově navrženého železničního tělesa v měřítku 1:1000. Tento podklad není jednoznačně identifikován jako relevantní podklad pro vypracování Hlukové studie. Není zřejmé, kdo takový model vytvořil a kdo jej verifikoval.

(ii) Dle skutečností uvedených v kap. 7.1. „Snížení hlučnost i u zdroje“, resp. též v kap. 6.1. „Porovnání stávající a výhledové dopravy“ Hlukové studie tato předpokládá, že ke snížení hluku dojde vlivem:

a. navrženého kolejového svršku a spodku (uvažováno ve výpočtu)

V Hlukové studii kap. 4.2. a v dokumentu D.2.1.1. – Železniční svršek a spodek, Technická zpráva, Příloha 001 - je v kap. 6.1 popsán stávající stav železničního svršku:

„V koleji č. 2 se od km 439,600 vyskytuje kolejový rošt z kolejnic tvaru UIC 60 na betonových pražcích (B91) s pružným bezpodkladnicovým upevněním položený v roce 1993.“ Z tohoto konstatování vyplývá, že ve 2. TK je již v současné době instalován systém kolejového lože obdobného typu, jako je uvažován při této rekonstrukci. Nelze proto snížení hluku prokazovat v plné míře, jako by v obou kolejích bylo vyměněno pevné.

b. vlivem obnovy vozového parku ČD

Jedná se zde o pouhou domněnku, přičemž uvedený předpoklad je zcela neodborný a nesprávný. Jednak není zřejmé, jaký subjekt by měl mít podstatný vliv na snížení hluku z pozice zlepšení kvality vozového parku. Pod zkratkou ČD lze identifikovat minimálně dva subjekty, provozující drážní dopravu, a to České dráhy, a.,s. – provozující osobní dopravu a subjekt ČD Cargo, a.s. – provozující nákladní dopravu. V České republice je rovněž registrováno více jak 120 dopravců, provozujících drážní dopravu a přístup na železniční infrastrukturu musí být umožněn jakémukoliv dopravci, který splňuje zákonné podmínky. Tj. argumentovat ve prospěch snížení hlukové zátěže obnovou vozového parku, je přinejmenším zavádějící, v každém případě pak neodborné. Uvedená argumentace by připadala do úvahy v případě existence zákonné povinnost i upravující např. zákaz používání kovových špalíků či určitých typů podvozků zejména nákladních vozů k určitému datu. Taková legislativa však neexistuje, a není tedy možné na výše uvedené domněnce založit seriózní posouzení. Je třeba stále počítat s výskytem vozidel mající zvýšené hlukové projevy.

(iii) Hluková studie neuvažuje zvýšení hluku způsobené akcelerací hnacích vozidel při zvyšování rychlosti ve snaze využít navrhovanou maximální traťovou rychlost v traťovém úseku km 438,000 až km 440,505 ve směru na Úst í nad Labem. Rovněž není posouzen vliv prudkého brždění v opačném směru do Prahy, kdy vlaky budou intenzivně brzdit v předmětném úseku z rychlost i až 140 km/ h do rychlosti 80 km/ h definované od 438,000 km po stanici Kralupy nad Vltavou.

S ohledem na shora uvedené účastník vznáší tuto konkrétní námitku a požadavek:

Hluková studie je neúplná; účastník požaduje dopracování stávající Hlukové studie z prosince 2019 tak, aby byla koncipována i na rychlost vlakových souprav v rozmezí 141 – 160 km/ hod., a zapracování relevantních závěrů (včetně souvisejících stanovisek) do dalších částí projektové dokumentace (zejména protihluková opatření) v rozsahu, který umožní splnění podmínek pro provoz vlakových souprav na dotčeném úseku trati dle relevantních obecně závazných právních předpisů a individuálních (s)právních aktů.

6. Závazné stanovisko dle § 9a odst. 1 zák. č. 100/ 2001 Sb.

Účastník poukazuje též na skutečnost, že stávající projektová dokumentace ke Stavebnímu záměru nekoresponduje se závazným stanoviskem Ministerstva životního prost ředí k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí ze dne 1. 9. 2017 č.j. 2844/ 500/ 16, 64160/ ENV/ 16 ve znění verifikačního stanoviska k ověření změn záměru ze dne 1. 12. 2020, č.j. MZP/ 2020/ 500/ 1447 (dále souborně jen „Stanovisko").

Dle požadavku Stanoviska pro fázi přípravy záměru má být součástí dokumentace pro územní řízení aktualizovaná akustická studie zpracovaná na konkrétní technické parametry řešeného záměru podle platné legislativy v době zpracování DÚR. Jak vyplývá z námitky účastníka uvedené výše pod bodem 5, Hluková (akustická) studie nekoresponduje s plánovanými technickými parametry Stavebního záměru.

Při posuzování vlivu Stavebního záměru na obyvatelstvo a veřejné zdraví, včetně sociálně ekonomických vlivů, z pohledu zák. č. 100/ 2001 Sb. bylo při hodnocení zdravotního rizika hluku kalkulováno s modelovými výpočty, podle kterých po instalaci PHS nebudou překračovány hygienické limity pro chráněné venkovní prostory staveb - PHS byly koncipovány o výšce min. 2 m, což nicméně s ohledem na podmínky následně upravené v závazné části územního plánu obce Nelahozeves již není realizovatelné. Případné negativní vlivy akustického hluku na obyvatelstvo tak byly hodnoceny jako zanedbatelné – za předpokladu umístění a realizace původně 3 PHS a následně, v rámci ověření změn záměru z prosince 2020, za předpokladu realizace 5 PHS a kolejnicových absorbérů. Ze závěrů Stanoviska se podává, že *„ při dodržení navrhovaných opatření lze předpokládat, že negativní dopady na životní prostředí budou na přijatelné úrovni a budou splněny platné hygienické limity."*

Z výsledků Hlukové studie a stávající projektové dokumentace ke Stavebnímu záměru je přitom zřejmé, že v rámci Stanoviska hodnocená/ zohledněná opatření = PHS + kolejnicové absorbéry nejsou s to zajistit, že platné hygienické limity pro akustické hluk budou splněny. Projektová dokumentace tak nekoresponduje ani v tomto ohledu se závazným Stanoviskem.

Účastník v této souvislost i rovněž poukazuje na rozpor mezi závěry / požadavky Stanoviska. Dle závazného stanoviska Ministerstva životního prost ředí k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí ze dne 1. 9. 2017 č.j. 2844/ 500/ 16, 64160/ ENV/ 16 toto bylo vydáno za situace, kdy mělo být dle projektové dokumentace a provedených měření garantováno, že navrhovaná PHS umožní splnění platných hygienických limitů (viz výše). Verifikační stanoviska Ministerstva životního prostředí k ověření změn záměru ze dne 1. 12. 2020, č.j. MZP/ 2020/ 500/ 1447 již kalkuluje s požadavkem na PHS o max. výšce 1,2 m nad temenem kolejnice, přičemž v tomto ohledu přebírá závěry Hlukové studie: *„Z výpočtů hlukové studie vyplývá, že protihlukové stěny o výšce 1,2 m nejsou dostatečně účinným protihlukovým opatřením."* Výslovně jsou zde uvedeny rovněž objekty, u kterých provedená měření akustického hluku a modelové výpočty jednoznačně prokázaly, že u těchto objektu navrhovaná protihluková opatření nejsou dostatečně účinná (jedná se přitom v podstatě o všechny objekty v kat. obce Nelahozeves, které byly zahrnuty do Hlukové studie).

Přes tento zásadní nesoulad se závěry / požadavky závazného stanoviska Ministerstva životního prostředí k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí ze dne 1. 9. 2017 č.j. 2844/ 500/ 16, 64160/ ENV/ 16 dospěl tentýž správní orgán v rámci svého verifikačního stanoviska ohledně změn týkajících se

PHS a vlivu akustického t laku na lidské zdraví k závěru, že, byť nemají být dodrženy zákonem stanovené hygienické limity, vliv těchto změn kromě jiného na hlukovou situaci nelze považovat za významnou.
Ministerstvo životního prostředí v tomto případě zcela rezignovalo na smysl a účel zák. č. 100/ 2001 Sb., kterým je *„ posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (dále jen "posuzování vlivů na životní prostředí") […].“* Z projektové dokumentace ke Stavebnímu záměru jednoznačně vyplývá, že hlukové limity by nebyly v případě realizace Stavebního záměru ve stávající podobě dlouhodobě dodrženy. V takovémto případě mělo být ze strany Ministerstva životního prostředí postupováno v případě verifikačního stanoviska striktně dle ust. § 9a odst. 6 cit. zákona, t j. vydat nesouhlasné závazné stanovisko, jelikož došlo ke změnám záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí […].
Na tomto nic nemění ani skutečnost, že jsou Žadatelem navrhována v rámci Stavebního záměru rovněž tzv. individuální protihluková opatření, neboť plat í, co k těmto uvedl sám Žadatel: *„Úpravou výšky PHS do max. výšky 1,2 m nad temeno kolejnice dochází ke snížení účinnost i útlumu hluku a je nutné doplnit takové PHS dalšími individuálními protihlukovými opatřeními (IPO) na dotčených objektech. ….] IPO pro jednotlivé postižené objekty bude (může být) velmi rozsáhlé a nákladné a dále se jedná o značný zásah do soukromého vlastnictví majitelů objektů. Bez souhlasu všech majitelů/ vlastníků dotčených obytných objekt ů není možné PO provádět (není možné u některých vlastníků IPO provést a u zbývajících ne). Bez dodatečných úprav (IPO) není možné splnit hygienické hlukové limity pro obytné objety a v důsledku nesplnění hygienických limitů nebude povolen provoz na rekonstruované železniční trati.“* (viz Záznam z jednání ze dne 30. 5. 2019 k „Výrobní porada – Variantní hluková studie a řešení PHO). Individuální protihluková opatření tak nelze v případě samotného hodnocení negativních vlivů Stavebního záměru na životní prostředí přeceňovat, resp. o nich vůbec uvažovat. Je tomu zejména z důvodu, neboť tato opatření mají dle technické zprávy k SO 10-63-01 (Individuální protihluková opatření v obci Nelahozeves) (s. 3) sestávat z:
(i) úpravy nevyhovujících výplní otvorů (oken a balkonových dveří)
(ii) osazení větrací rekuperační jednotky a zatlumených větracích štěrbin.
Z navrhovaných opatření tedy vyplývá, že jimi má být dosaženo primárně snížení hladiny hluku ve vnitřních prostorech (obytných místnostech) staveb. Zákonné hygienické limity, které budou dle Hlukové studie po celý den a noc překračovány, nicméně stanovují povolenou mez akustického tlaku v tzv. chráněných venkovních prostorech ve smyslu ust . § 30 Zákona.
Z logiky věci je tak zřejmé, že i případná realizace individuálních protihlukových opatření není s to cokoliv změnit na nesplnění zákonem stanovených limitů pro venkovní prostory nacházející se v v ochranném pásmu dráhy. Jak vyplývá z verifikačního posouzení Stavebního záměru na životní prostředí, tato skutečnost nebyla ze strany Ministerstva životního prostředí vůbec brána v potaz.
7. <u>Závazné stanovisko Krajské hygienické stanice ze dne 20. 12. 2019.</u>
Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze (dále jen „KHS“) vydala jako dotčený správní orgán ve smyslu ust. § 77 odst. 1 Zákona dne 20. 12. 2019 pod č.j. 230/ 302/ 191220/ Sa kladné závazné stanovisko k posouzení předložené projektové dokumentace pro územní rozhodnut í ve věci Stavebního záměru.

Kladné stanovisko bylo vydáno i přesto, že ze závěrů Hlukové studie, které KHS „ slepě“ přejímá, aniž by KHS provedla sama odpovídající odborné posouzení Stavebního záměru, vyplývá, že:
(i) ve výhledovém stavu se předpokládá navýšení počtu vlaků na předmětném traťovém úseku,
(ii) kompenzace tohoto navýšení je založena na nejistých skutečnostech – předpokládá se provozování vlaků s vyšším podílem kotoučových brzd a tišími podvozky (jedná se zde toliko o ničím nepodloženou domněnku),
(iii) dochází k navyšování hlukové zátěže, přičemž je predikováno navýšení hlučnosti v denní i noční době,
(iv) provedená měření prokázala na všech měřených místech v obci Nelahozeves překročení hygienických limit ů hluku pro chráněné venkovní prostory, přičemž stanovené limity pro akustický hluk budou překročeny i při realizaci PHS a kolejnicových absorbérů.
Dle ust. § 30 odst. 1 Zákona plat í, že: *„…provozovatel, popřípadě vlastník dráhy […] provozovatel provozovny a dalších objektů, jejichž provozem vzniká hluk (dále jen "zdroje hluku nebo vibrací"), jsou povinni technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit , aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb a aby bylo zabráněno nadlimitnímu přenosu vibrací na fyzické osoby v chráněném vnitřním prostoru stavby. Splnění povinnost i k ochraně před hlukem z provozu na pozemních komunikacích nebo dráhách v chráněném venkovním prostoru stavby se považuje i za splnění této povinnost i v chráněném vnitřním prostoru stavby.“*
Z uvedeného zákonného požadavku se tak kromě jiného podává, že splnění povinnost i před hlukem v chráněném venkovním prostoru se považuje za splnění této povinnost i uvnitř prostoru stavby. Nikoliv naopak! V posuzovaném případě je přitom zřejmé, s ohledem na závěry Hlukové studie, a jak již bylo uvedeno výše, že navrhovaná individuální protihluková opatření nejsou s to zvrátit nepříznivé hlukové poměry v chráněných venkovních prostorách staveb nacházejících se v blízkost i inkriminované dráhy. Podmínění souhlasu KHS rozpracováním návrhů individuálních protihlukových opatření před samotnou realizační fází je tak s ohledem na již uvedené zcela nedostatečné a bezpředmětné, neboť těmito opatřeními nelze zjednat nápravu existujících nedostatků Stavebního záměru a dosáhnout jeho souladu se stanovený hlukovými limity. V tomto ohledu je souhlasné stanovisko KHS zcela v rozporu se samotnou dikcí ust. § 77 odst. 1 Zákona, podle kterého má KHS 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 KHS daném případě zcela rezignoval, což ostatně dokládá i fakt, že v souvislostmi se zdraví škodlivými vibracemi se KHS spokojila toliko s převzetím závěrů Hlukové studie („ za předpokladu výrazného navýšení rychlost i je nebezpečí významného nárůstu vibrací“), aniž by tento závěr ve svém závazném stanovisku jakkoliv zohlednila, byť dle ust. § 149 odst. 1 zák. č. 500/ 2004 Sb., správní řád, jednoznačně vyplývá, že v závazném stanovisku je třeba uvést *„ podklady pro jeho vydání a úvahy, kterými se [dotčený orgán] řídil při jejich hodnocení a při výkladu právních předpisů, na kterých je obsah závazné část i založen.“*
Účastník si je vědom skutečnost i, že závazné stanovisko ve smyslu ust. 149 odst. 1 zák. č. 500/ 2004

Sb., správní řád, není samostatným rozhodnutím ve správním řízení. Poukazuje tak tímto alespoň na zřejmé nedostatky, které dosavadní fáze procesu povolování Stavebního záměru provázely.

8. Vliv na stávající zeleň přilehlou k areálu Marina Vltava

Dle SO 10-83-01 (Kácení a náhradní výsadba) má dojít v důsledku realizace Stavebního záměru k vymýcení až 3.283 ks vzrostlých stromů, z toho 106 ks stromů o průměru kmene 50 – 90 cm. Plánované mýcení se zásadním způsobem dotkne i prostoru bezprostředně sousedícímu s areálem Marina Vltava. Je tomu tak z důvodu přeložky Dvořákovy stezky (SO 10-30-02 Přeložka Dvořákovy stezky km 439,602 – 439,827), v důsledku které má být vykáceno stávající vzrostlé stromořadí (alej). S ohledem na plánované stavební provedení přeložky Dvořákovy stezky (opěrné zdi), stísněné prostorové podmínky, jakož i její budoucí využit í rovněž jako příjezdové komunikace pro jednotky IZS je přitom zřejmé, že náhradní výsadba nebude moci být v daném míst ě provedena, popř. provedena v odpovídajícím rozsahu. Tomuto ostatně odpovídají závěry prezentované v SO 10-83-01 (Kácení a náhradní výsadba), podle kterých je v rámci náhradní výsadby rozpočtováno 50 ks stromů špičáků, 200 ks keřů a 50 ks alejových stromů. K jejich výsadbě má přitom dojít mimo zábor stavby, nejspíše v intravilánu obcí.

V této souvislost i účastník poukazuje na závazné stanovisko se souhlasem kácení dřevin rostoucích mimo les ze strany Obecního úřadu Nelahozeves ze dne 8. 6. 2020, č.j. OU Nelahozeves/ 5/ 2020. Toto nejen že neobsahuje vymezení kácených dřevin (je zde pouze odkaz na přílohu č. 1 Dendrologického průzkumu číslo E.02.05 bez jakékoliv bližší specifikace), ale neobsahuje ani žádnou náhradní výsadbu. Realizací Stavebního záměru tak dojde k trvalému odlesnění prostoru mezi areálem Marina Vltava a tělesem trati, resp. celého přilehlého skalního masivu. Tento necitlivý zásah bude znamenat nejen (i) nenávratnou devastaci stávajícího biotopu jako takového, ale též (ii) odstranění přirozeného předělu mezi tělesem dráhy a rekreačním areálem Marina Vltava. Tento přitom tvoří též určitou přírodní zvukovou bariéru či „ filtr“ prachových částic, které jsou uvolňovány do přilehlého okolí trati v důsledku provozu drážní dopravy. Nelze též vyloučit, že takto zásadní zásah do poměrů v území bude mít nepříznivý vliv nejen na složku biotopu, ale též na související složky životního prost ředí (vodní poměry apod.), vč. Samotného krajinného rázu.

S ohledem na shora uvedené účastník vznáší tuto konkrétní námitku a požadavek:

Nedostatečná, resp. žádná náhradní výsadba zeleně ve vazbě na areál Marina Vltava; účastník požaduje podmínit povolení umístění Stavebního záměru realizací adekvátní náhradní výsadby zeleně v úseku Dvořákovy stezky tak, aby byl zároveň zachován přirozený předěl mezi areálem Marina Vltava a tělesem trati. Účastník zároveň v rámci své související připomínky upozorňuje na nutnost provedení nového podrobného hodnocení vlivu Stavebního záměru na krajinný ráz.

Účastník uvádí, že areál Marina Vltava je v souladu s platným územním plánem sportovně rekreačním areálem zasazeným do přírodního prostředí nábřeží Vltavy. Ztráta přírodního charakteru lokality v důsledku navrhovaného odstranění veškerého stromového a keřového porostu v okolí areálu a tím vyvolaného negativního až devastujícího zásahu do krajinného rázu a zvýšení prašnosti bude znamenat podstatné zhoršení podmínek účastníka pro podnikání.

9. Stavební záměr negativně ovlivní po dobu realizace ovzduší v okolí areálu Marina Vltava

Dle zpracované rozptylové studie vypracované v souvislost i s posouzením vlivu Stavebního záměru na životní prostředí se pro stavební techniku uvažuje o třech přístupových cestách ke staveništi. Jednou z nich je přístupová cesta po komunikacích vedoucích katastrem obce Nelahozeves. Doprava k výstupnímu (severnímu) portálu nelahozeveských tunelů je plánována po nově vybudované obslužné komunikaci, která by měla vést po odstavené koleji, přičemž však není vyloučena ani *„ částečná doprava i po místních komunikacích.“* Je kalkulováno s frekvencí cca 4 vozidel (předpokládaná možnost naložení až 10 t nákladu) / hod Z uvedeného ve spojení s umístěním areálu Marina Vltava je tak patrné, že doprava stavební techniky bude probíhat v bezprostřední blízkost i areálu – buď po místní komunikaci, nebo po příslušné část i tělesa přilehlé dráhy, popř. oběma uvedenými způsoby.

Rozptylová studie v této souvislost i na s. 21 uzavírá, že *„ hlavním zdrojem znečištění ovzduší budou přístupové komunikace k tunelovým portálům a svážné štole, po kterých bude odvážen jak výrub z tunelu, snesené štěrkové lože, tak navážen nový materiál na stavbu. Předpokládané využit í těchto komunikací je 350 dní / rok stavby.“*

S ohledem na závěry rozptylové studie účastník v rámci své připomínky důrazně trvá na tom, aby negativní dopady realizace Stavebního záměru na ovzduší (zejména pak v podobě zvýšené prašnosti) v okolí areálu Marina Vltava byly minimalizovány přijetím příslušných opatření, jako např. skrápění plochy staveniště, pravidelné čištění příjezdových komunikací, v případě zhoršených povětrnostních a/ nebo rozptylových podmínek omezit stavební práce.

Účastník uvádí, že areál Marina Vltava, jehož součást í je i restaurace, penzion a byt, je v souladu s platným územním plánem sportovně rekreačním areálem zasazeným do přírodního prostředí nábřeží Vltavy. Zvýšení prašnosti bude znamenat podstatné zhoršení podmínek účastníka pro podnikání.

10. Účastník dále namítá, že mu nebylo umožněno dostatečné seznámení s projektovou dokumentací, když mu na žádost směřovanou jeho právním zástupcem ke stavebnímu úřadu i Žadateli (prostřednictvím projektanta) nebyla poskytnuta projektová dokumentace v elektronické podobě. Účastník tak byl nucen si pořizovat pouze kopie ze spisu, což vzhledem k dostupné reprodukční technice při nahlížení do spisu účastníkovi neumožnilo pořízení dostatečně kvalitních kopií, zejména výkresů, které by umožnily jejich řádné prostudování. Vzhledem k rozsahu spisu nebylo ani možné se dostatečně seznámit s jeho obsahem v prostorách stavebního úřadu. Žadatel účastníkovi neposkytl ani dokumenty vyžádané prostřednictvím právního zástupce dne 7.12.2020 na základě zákona o svobodném přístupu k informacím.

Účastník tak namítá, že byl nepřípustně zkrácen na právech účastníka řízení, když mu nebylo umožněno se dostatečně seznámit s obsahem spisu.

Dne 18.1.2021 námitky doplnila:

<u>Odstranění správní budovy</u>

Účastník již ve svých námitkách ze dne 23.12.2020 namítl, že nesouhlasí s odstraněním stavby v jeho vlastnictví stojící na pozemku parc. č. 51/1, kat. území Nelahozeves, podle projektové dokumentace k SO 10-25-01 (demolice objektů) – „Objekt v maríně v km 439,800 vpravo (Demolice č. 1)“. Účastník uvádí a dokládá nájemní smlouvou v příloze tohoto podání, že v uvedená stavba je pronajata společnosti Petr Kožený s.r.o., IČO: 25631039, se sídlem Brandýsek, Švermovská 32, okres Kladno, PSČ 27341,

která je provozovatelem přístaviště v Marině Vltava. V uvedené stavbě je umístěno sociální zařízení pro přístaviště, administrativní zázemí pro provozování přístaviště a zázemí pro správce přístaviště, který musí být v přístavišti trvale přítomen. Odstraněním stavby účastník přijde jednak o příjem z nájemného za tuto stavbu, ale bude významně ohroženo i další provozování přístaviště nájemcem, což by znamenalo ještě podstatně větší výpadek v příjmech účastníka ve formě nájemného, ale i dalších příjmů účastníka souvisejících v provozem přístaviště, zejm. příjmů z provozování restaurace a penzionu, jejichž klientelu tvoří z podstatné části právě uživatelé přístaviště. To by v podstatě znamenalo ekonomickou likvidaci účastníka a tedy naprosto bezprecedentní zásah do ústavně garantovaného práva na podnikání.

Účastník doplňuje, že v roce 2021 plánuje převzít provozování přístaviště od společnosti Petr Kožený s.r.o., ztrátou zázemí pro provozování přístaviště tak bude poškozen bezprostředně.

Dále účastník uvádí, že ke stavbě přiléhají voliéry, v nichž jsou umístěni ptáci ze záchranné stanice Aves, kteří se již nemohou vrátit do volné přírody, např. výr velký, sova sněžná, krkavec, poštolka.

Z uvedených důvodů účastník požaduje úpravu projektové dokumentace tak, aby byla zachována správní budova na pozemku parc. č. 51/1, kat. území Nelahozeves, v projektové dokumentaci k SO 10-25-01 (demolice objektů) – „Objekt v maríně v km 439,800 vpravo (Demolice č. 1)“.

<u>Znemožnění příjezdu k přístavišti</u>

Účastník již ve svých námitkách ze dne 23.12.2020 namítl, že nesouhlasí s trvalým záborem části pozemku parc.č. 51/1 v k.ú. Nelahozeves, na němž se nachází mj. nájezdová rampa, kterou se sjíždí na pozemek parc.č. 60/9, resp. k přístavišti na břehu Vltavy. Projektová dokumentace k SO 10-30-02 Přeložka Dvořákovy stezky km 439,602 – 439,827 pak počítá s přeložením nájezdové rampy do nové pozice blíže k řece.

Účastník nově namítá, že trvalým záborem části pozemku parc.č. 51/1 v k.ú. Nelahozeves, na němž se nachází nájezdová rampa, mu bude znemožněn výkon podnikatelské činnosti a že Žadatelem navrhované přeložení nájezdové rampy je nerealizovatelné.

Účastník především uvádí, že existence nájezdové rampy je zcela nezbytná pro transport lodí k řece, které jsou po této rampě přiváženy k přístavišti na přívěsech tažených automobily. Vzhledem ke značné délce přívěsů, na kterých jsou lodě přepravovány, nelze pro tento účel použít komunikaci na pozemku parc.č. 51/1 za objektem restaurace, neboť je zde zatáčka v úhlu menším než 90°, která je pro automobily s dlouhým přívěsem neprůjezdná.

Účastník dále namítá, že Žadatelem navržené nové umístění nájezdové rampy, mj. z důvodu značného převýšení mezi pozemky parc.č. 51/1 a 60/9 a nedostatečné velikosti pozemku parc.č. 60/9 v jeho dotčené části, neumožňuje sjet k přístavišti po vlastních pozemcích účastníka, tj. po pozemcích parc.č. 51/1 a 60/9, s automobilem s dlouhým přívěsem, jaké jsou používány pro přepravu lodí.

Účastník uvádí, že přístaviště na pozemcích parc.č. 51/1 a 60/9 v k.ú. Nelahozeves pronajímá za účelem jeho provozování společnosti Petr Kožený s.r.o., IČO: 25631039, se sídlem Brandýsek, Švermovská 32, okres Kladno, PSČ 27341. Ukončením provozování přístaviště by účastník přišel jednak o příjem z nájemného, a dále by došlo k podstatnému omezení dalších příjmů účastníka souvisejících v provozem přístaviště, zejm. příjmů z provozování restaurace a penzionu, jejichž klientelu tvoří z podstatné části

právě uživatelé přístaviště. To by v podstatě znamenalo ekonomickou likvidaci účastníka a tedy naprosto bezprecedentní zásah do ústavně garantovaného práva na podnikání.

Účastník doplňuje, že v roce 2021 plánuje převzít provozování přístaviště od společnosti Petr Kožený s.r.o., nemožností příjezdu s loděmi do přístaviště tak bude poškozen bezprostředně. Z uvedených důvodů účastník protestuje proti trvalému záboru pozemku parc.č. 51/1 v k.ú. Nelahozeves a zrušení nájezdové rampy v její současné poloze.

Dále účastník žádá, aby bylo Žadateli uloženo dopracovat projektovou dokumentaci o řezy, z nichž budou patrné výškové parametry nové nájezdové rampy, a o zakreslení komunikace na pozemcích parc.č. 51/1 a 60/9 v .k.ú. Nelahozeves, jimiž bude průkazně doloženo, že po nově umístěné nájezdové rampě a po navazující komunikaci na pozemku parc.č. 60/9 v k.ú. Nelahozeves bude moci projet automobil s dlouhým přívěsem, jaké jsou používány pro přepravu lodí.

<u>Znemožnění užívání přístaviště v důsledku dočasných záborů</u>

Účastník již v námitkách ze dne 23.12.2020 uvedl, že dočasné zábory pozemků parc.č. 51/1, 60/1, 60/9 a 331/3 v k.ú. Nelahozeves, tak jak jsou navrženy v projektové dokumentaci, zcela znemožní provozování penzionu v objektu bez č.p./č.e. na pozemku parc.č. st.644 v k.ú. Nelahozeves a restaurace v objektu č.p. 27 na pozemku parc.č. st. 365 v k.ú. Nelahozeves a zcela znemožní přístup do přístaviště a tím zcela znemožní i provozování podnikatelské činnosti účastníka, což představuje nepřípustný zásah do ústavně garantovaného práva účastníka na podnikání.

Účastník doplňuje, že v roce 2021 plánuje převzít provozování přístaviště od společnosti Petr Kožený s.r.o., nemožností přístupu do přístaviště tak bude poškozen bezprostředně.

Z uvedeného důvodu účastník požaduje přepracování projektové dokumentace tak, aby dočasné zábory na pozemcích parc.č. 51/1, 60/1, 60/9 a 331/3 v k.ú. Nelahozeves nebránily přístupu a příjezdu penzionu v objektu bez č.p./č.e. na pozemku parc.č. st.644 v k.ú. Nelahozeves a restaurace v objektu č.p. 27 na pozemku parc.č. st. 365 v k.ú. Nelahozeves a dále aby nebránily přístupu a vjezdu vozidel do prostoru přístaviště**.**

<u>Byt v objektu č.p. 27</u>

Účastník již v námitkách ze dne 23.12. namítl, že projektová dokumentace nebere v úvahu, že se v objektu Mariny Vltava č.p. 27 na pozemku parc.č. st. 365 v k.ú. Nelahozeves nachází byt, a v důsledku toho nejsou v blízkosti Mariny Vltava navržena žádná protihluková opatření, přestože hlukové limity budou s jistotou překročeny.

Dále účastník namítl, že v důsledku dočasných záborů pozemků parc.č. 51/1, 60/1, 60/9 a 331/3 v k.ú. Nelahozeves bude po dobu provádění stavby znemožněn přístup k tomuto bytu. Účastník doplňuje za účelem prokázání, že se v objektu Mariny Vltava nachází trvale obývaný byt, kopii občanského průkazu nájemkyně paní Květoslavy Kožené se zapsaným trvalým bydlištěm na adrese Dvořákova stezka č.p. 27, Nelahozeves, v objektu Mariny Vltava.

Z uvedených důvodů účastník požaduje, aby do projektové dokumentace byla doplněna protihluková opatření chránící celý areál Mariny Vltava před účinky hluku.

<u>Pozemky parc.č. 52/1 a 58/1 v k.ú. Nelahozeves</u>

Účastník dále doplňuje, že od paní MUDr. Jany Hainerové koupil spoluvlastnický podíl o velikosti 1/9 na pozemcích parc.č. 52/1 a 58/1 v k.ú. Nelahozeves, které mají být předmětem dočasného i trvalého záboru a které mají být zcela zbaveny stromových keřových porostů. Vlastnické právo účastníka podle uzavřené kupní smlouvy dosud není zapsáno v katastru nemovitostí.

Účastník namítá, že nesouhlasí s dočasným ani s trvalým záborem uvedených pozemků ani s odstraněním porostů z těchto pozemků. Tyto pozemky se vzrostlými stromy lemují areál Mariny Vltava a jeho bezprostřední okolí a dotvářejí jedinečný přírodní charakter tohoto místa, pro který je vyhledáváno řadou návštěvníků, kteří současně využívají služeb v areálu Mariny Vltava. Naproti tomu plánované obnažení svahu a tělesa trati povede k nevratnému poškození krajinného rázu, což bude mít mimo jiné negativní dopad na podnikání účastníka a podobě úbytku zákazníků.

Dále účastník namítá, že navržené trvalé zábory na pozemcích parc.č. 52/1 a 58/1 v k.ú. Nelahozeves se nacházejí mimo plochu pozemků určených v územním plánu obce Nelahozeves k případnému vyvlastnění z důvodu potřeby zajištění prostorových nároků rekonstrukce dráhy, záměru „Rekonstrukce nelahozeveských tunelů“ (D70) (viz výkres 03 VPS – Výkres veřejně prospěšných staveb, opatření a asanací). Současně účastník uvádí, že přeložku Dvořákovy stezky nelze považovat za stavbu naplňující parametry stavby ve smyslu ust. § 184a odst. 3 StZ. Pro tento typ stavby – komunikace nestanovuje ust. § 17 odst. 1 zák. č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění, ani ust. § 5 odst. 1, 2 zák. č. 266/1994 Sb., o drahách, v platném znění, veřejnou prospěšnost stavby. Žadatel tak byl povinen předložit souhlas vlastníků těchto pozemků s umístěním stavebního záměru dle ust. § 184a StZ, což neučinil.

Z uvedeného důvodu účastník požaduje přepracování projektové dokumentace tak, aby pozemky parc.č. 52/1 a 58/1 v k.ú. Nelahozeves nebyly předmětem trvalého záboru a aby na nich byl zachován stávající porost stromů a keřů.

Vypořádání námitek:

K námitce pod bodem 1 stavební úřad uvádí, že technická podstata liniové stavby neumožňuje dělat individuální úpravy trasy, naopak je potřeba ji řešit jako jeden celek, nelze tedy většinou nalézt efektivní řešení zcela bez ovlivnění sousedních nemovitostí. Navrhovaný záměr nemůže reagovat pouze na současné požadavky, ale musí zohlednit předpokládaný vývoj (mimo jiné i jednotlivých souprav a hnacích vozidel). S ohledem na situování areálu Marina Vltava lze předpokládat, že úprava tratě související se zvýšením rychlosti by vždy do tohoto areálu zasáhla. Kromě toho je třeba uvést, že dokumentaci k navrhovanému záměru zpracovala autorizovaná osoba, která dle ust. § 159 stavebního zákona odpovídá za správnost, celistvost a úplnost jím zpracované dokumentace pro vydání územního rozhodnutí, zejména za respektování požadavků z hlediska ochrany veřejných zájmů a za jejich koordinaci. Stavební úřad je pak podaným návrhem vázán a nemá zákonnou oporu požadovat úpravu dokumentace v případě, že navrhovaný záměr splňuje požadavky stavebního zákona a souvisejících předpisů.

K námitce pod bodem 2 Městský úřad Kralupy nad Vltavou, odbor výstavby a územního plánování sdělil následující.

Rekonstrukce nelahozeveských tunelů je v souladu s platným územním plánem obce Nelahozeves. Územní plán vymezuje veřejně prospěšné stavby - D70 – koridor pro rekonstrukci dráhy a - D100 –

úprava a prodloužení „Dvořákovy stezky“ v šířce 3 m. Veřejná prospěšnost vyplývá z potřeby zajištění prostorových nároků rekonstrukce dráhy, záměru „Rekonstrukce Nelahozeveských tunelů“ a z potřeby zajištění rozvoje páteřní pěší trasy v území s vazbou na směry Kralupy n. V. a Sazená, včetně napojení na pěší cestní síť v krajině.

Podkladem pro vymezení koridoru pro VPS dopravní nebo technické infrastruktury v územním plánu je zpravidla územní studie nebo oborová dokumentace ve stupni vyhledávací nebo technické studie či studie proveditelnosti. V takové dokumentaci nelze specifikovat veškeré vedlejší stavby, které budou s hlavní stavbou tvořit komplexní funkční celek. Koridor vymezený v územním plánu pro umístění stavby dopravní či technické infrastruktury slouží k umístění stavby hlavní a staveb vedlejších, které lze již v úrovni územního plánu předpokládat. Koridor pro VPS dopravní či technické infrastruktury však nemůže být v územním plánu vymezen tak, aby zahrnoval všechny vedlejší stavby jako např. přeložky účelových komunikací a inženýrských sítí vyvolané hlavní stavbou. Vedlejší stavby nebo jejich části, jež přesáhnou přes hranice koridoru („obalové plochy“), nepřestávají být součástí VPS a není důvod, aby byly vyčleněny ze souboru staveb, který dohromady tvoří určitý funkční celek. Jako tento celek je třeba stavbu dopravní nebo technické infrastruktury posuzovat, neboť jako celek byla zařazena v územním plánu do VPS (bez nutnosti vyjmenovat všechny její dílčí objekty). Grafické vymezení hranic koridoru pro veřejně prospěšnou stavbu v územním plánu neurčuje, co je, nebo není součástí VPS.

K upřesnění celkového technického řešení stavby dochází až při zpracování a projednávání dokumentace pro územní rozhodnutí. Přitom je přirozené, že zatímco stavba hlavní bude umístěna v daném koridoru, některé z vedlejších staveb (včetně vyvolaných staveb) budou umisťovány mimo koridor dopravní nebo technické infrastruktury (zobrazený v hlavním výkresu) a mimo koridor pro VPS (zobrazený ve výkresu VPS, opatření a asanací).

Při posuzování souladu záměru s vydanou územně plánovací dokumentací, resp. územním plánem, podle § 90 nebo § 96b stavebního zákona je třeba vycházet i ze skutečnosti, že některé z vedlejších staveb pro svou podrobnost nemohly být v územním plánu vymezeny. Skutečnost, že některé vedlejší stavby vymezené územním rozhodnutím jsou umisťovány mimo koridor vymezený v územním plánu pro příslušnou dopravní nebo technickou infrastrukturu automaticky neznamená, že se jedná o nesoulad s ÚP. Je třeba dbát na to, aby stavby vedlejší, které by mohly „vyběhnout“ mimo koridor vymezený v územním plánu pro příslušnou dopravní nebo technickou infrastrukturu, nebyly v navazujících plochách s rozdílným způsobem využití podmínkami nepřípustného využití těchto ploch vyloučeny.

Dle platného územního plánu obce Nelahozeves je v celém správním území přípustný následující způsob využití: Nezbytná dopravní a technická infrastruktura; vedlejší stavby a činnosti doplňující stavbu hlavní; zatravněné a parkově upravené plochy, dřeviny vodní plochy a toky; veřejná prostranství a cestní síť v krajině.

K námitce pod bodem 3 je třeba uvést, že v daném případě se jedná o záměr, na který dopadá liniový zákon. Dle ust. § 1 odst. 2 tohoto zákona dopravní infrastrukturou se pro účely tohoto zákona rozumí mimo jiné stavby dráhy celostátní nebo stavby s nimi související stavbu související tento zákon nijak nedefinuje, musí se však zcela jistě jednat o stavbu, kterou je nutné realizovat pro uskutečnění navrhovaného záměru. Nejčastěji se jedná o přeložky sítí technické infrastruktury, liniové stavby, resp.

jejich změny, jsou pak také často v kolizi se pozemními stavbami nacházejícími se v nejbližším okolí. Stavby související se pak projednávají ve stejném režimu, jedná se tedy o stavbu veřejně prospěšnou jako celek. Dle ust. § 184a odst. 3 stavebního zákona se souhlas nedokládá, je-li pro získání potřebných práv k pozemku nebo stavbě pro požadovaný stavební záměr nebo opatření stanoven účel vyvlastnění zákonem. Dle ust. § 5 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, stavba dráhy celostátní, regionální, tramvajové, trolejbusové nebo dráhy speciální je veřejně prospěšná.

K bodu 4, 5 a 7 se vyjádřila Krajská hygienická stanice (dále jen „KHS„) a k požadavku na dodržení hygienických limitů hluku a vibrací v objektech areálu Marina Vltava uvedla:

Stavba čp. 27 na parc. č. st. 365 k. ú. Nelahozeves je v katastru nemovitostí vedena jako stavba občanského vybavení - dle kolaudačního rozhodnutí MUKV 14584/2007 VST ze dne 25.05.2007 tato provozní budova zahrnuje v přízemí stravovací provozovnu a v patře byt a ubytovací jednotku. Provozní budova – úložiště lodí na parc. č. st. 644 k. ú. Nelahozeves je dle katastru nemovitostí vedena jako zastavěná plocha a nádvoří – jiná stavba. Obsahuje úložiště lodí a sklad, v patře 3 ubytovací jednotky. S ohledem na § 30 odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon 258“) není stavba ubytovacího nebo stravovacího zařízení chráněnou stavbou ve smyslu tohoto ustanovení (není zde definován chráněný venkovní prostor stavby). Byt v rámci stavby občanské vybavení má definován pouze chráněný vnitřní prostor stavby. Dle podkladů ve spisu KHS zahrnuje byt obytnou kuchyň a ložnici s okny směrem k Vltavě (tj. na fasádě odvrácené od železniční trati), směrem k železniční trati je okno kuchyně propojené s obytným prostorem větraným oknem směrem k Vltavě. Vzhledem k výše uvedenému nebyla stavba čp. 27 ani stavba na parc. č. st. 644 zahrnuta do hlukové studie, resp. nemohly zde být stanoveny hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A pro chráněný venkovní prostor staveb.

K námitce týkající se ochrany chráněného venkovního prostoru areálu Marina Vltava uvedla:

Jedná se o pozemky parc. č. 51/1 a 60/1 (dle katastru druh pozemku ostatní plocha – způsob využití ostatní dopravní plocha), 51/5 (ostatní plocha – zeleň) a 60/9 (trvalý travní porost). Z definice chráněného venkovního prostoru dle § 30 odst. 3 zákona 258 lze za takové pozemky považovat pouze pozemky deklarované jako „zastavěná plocha a nádvoří“ resp. „ostatní plocha“, pokud nejsou zastavěny a pokud jsou používány k rekreaci. KHS má ve své spisové dokumentaci výkres koordinační situace – skutečné provedení Areál Nelahozeves II. etapa (datováno 02/2007, ing. arch. Jan Krauskopf, ozn. výkresu D1), ze kterého je zřejmé, že pozemky 51/1 a 51/5 jsou zastavěné (zpevněné povrchy, hřiště, altán). Popsané skutečnosti prokazují, že výše uvedené pozemky nelze považovat za chráněný venkovní prostor ve smyslu § 30 odst. 3 zákona 258.

K námitce týkající se nedostatku hlukové studie a závazného stanoviska KHS uvedla:

a) Rozpor v parametrech typických vlaků uvedených v souhrnné technické zprávě a hlukové studii: tabulka zmiňovaná v souhrnné techn. zprávě je přehled typických vlaků a jejich parametrů pro výhledový stav použitá pro výpočet dynamických průběhů rychlosti a jízdních dob. Podkladem pro hlukovou studii byl výhledový rozsah dopravy pro uvedenou stavbu poskytnutý odborem strategie SŽDC. Tento materiál nemá KHS důvod nijak zpochybňovat. Zároveň je tento dokument uveden v části B.4.1 souhrnná technická zpráva – provozní a dopravní technologie. Navýšení dopravy ve výhledovém stavu předpokládá

zejména vlaky osobní dopravy. Dále je v hlukové studii uvedeno, že ve výpočtu je zohledněn horší stav železničního svršku a spodku pro rok 2000 a 2018. Výpočtový program počítá pro výhledový stav logicky s novým a kvalitním kolejovým ložem. Zpracovatel studie uvádí, že při zpracování byl použit výpočetní program CadnaA® verze 2018 firmy DataKustik GmbH. Pro výpočet hluku od železniční dopravy byla použita norma Shall 03.

b) Nedojde k výměně obou kolejí, a proto nelze prokazovat snížení hluku v plné míře – hluková studie uvádí, že v řešeném úseku se v současném stavu v traťových kolejích nachází kolejový rošt z kolejnic tvaru R65 nebo tvaru S49 na betonových pražcích (SB6, SB8) s tuhým podkladnicovým upevněním, vše z roku 1972 – 1984. V místě tunelů se nacházejí kolejnice tvaru S49 na dřevěných pražcích s podkladnicovým upevněním z roku 1982. V koleji č. 2 se od km 439,600 vyskytuje kolejový rošt z kolejnic tvaru UIC 60 na betonových pražcích (B91) s pružným bezpodkladnicovým upevněním položený v roce 1993. Novou konstrukci železničního svršku budou tvořit kolejnice tvaru 60 E2 na betonových pražcích s min. hmotností 300 kg, s pružným bezpodkladnicovým upevněním. V souhrnné technické zprávě se uvádí, že v celém řešeném úseku dojde k rekonstrukci železničního svršku (tj. demontáž stávající koleje a kolejového lože v km 438,000 až 440,505) a spodku. Technický stav 28 let starého železničního svršku, byť s pružným bezpodkladnicovým upevněním, je oproti novému z hlediska hlučnosti jistě horší. Proto tuto námitku považuje KHS za bezpředmětnou.

c) Obnova vozového parku ČD je neodborná domněnka: s obměnou vozového parku se standardně počítá i v případě automobilové dopravy. Obnova z hlediska hlučnosti souvisí s vybavením jednotlivých vlaků kotoučovými brzdami, příp. nekovovými (kompozitními) brzdovými špalíky, kde jsou tyto systémy u modernějších vlaků ve větším zastoupení.

d) Požadavek na přepracování hlukové studie na rychlost vlaků v rozmezí 141-160 km/h vč. započítání akcelerace hnacích vozidel: Pro stávající trať se v technické zprávě uvádí max. traťová rychlost 80-120 km/h. Pro výhledovou dopravu stanovil odbor strategie SŽDC max. rychlost 140 km/h pro vlaky Ex3, R5, R20 a S4, průměrnou rychlost stanovil 80 – 120 km/h (tabulka 5.8 na str. 14 hlukové studie + str. 47 části B.4.1 projektové dokumentace). Rychlosti vlaků v části B.4.1 odpovídají max. rychlosti konkrétního vlaku, nikoliv traťového úseku. Pro účely hlukové studie je pak uveden i sloupec průměrná rychlost, který reflektuje zastavovací politiku jednotlivých linek a rychlostní profil v řešeném úseku. Při rychlostech nad 60 km/h dominuje hluk valení, tj. hluk způsobený stykem kola s kolejnicí. Hluk trakce dominuje při rychlostech nižších než 60 km/h.

e) Překračování hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb v obci Nelahozeves: Vzhledem k tomu, že územní plán obce Nelahozeves požaduje omezenou výšku protihlukových stěn, bylo nutné navrhnout individuální protihluková opatření (IPO) na obytných objektech spočívající v úpravě nevyhovujících výplní otvorů, osazení větracích rekuperačních jednotek, zatlumených větracích štěrbin v kombinaci s odtahovým ventilátorem příp. v jiném účinném větrání. K tomuto KHS uvádí, že pokud jsou obytné místnosti větrány jiným způsobem než okny (tj. nuceným způsobem), není prostor před okny obvodového pláště stavby prostorem významným z hlediska pronikání hluku a pro stavbu není definován chráněný venkovní prostor stavby, definován je pouze chráněný vnitřní prostor stavby –

uvedené je v souladu § 30 odst. 3 zákona 258 ve spojení s § 2 písm. s) nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Chráněný venkovní prostor stavby byl zaveden jako technický nástroj k posouzení míry expozice chráněného objektu vzhledem k regulaci hluku pronikajícího dovnitř, neslouží tedy k ochraně osob vně budovy. Pokud nebudou IPO realizována ve všech dotčených objektech (resp. nebude získán souhlas vlastníků obytné stavby k jejich provedení), nebude následně vydáno souhlasné závazné stanovisko k projektové dokumentaci pro stavební povolení stavby.

f) Připomínka k 3D modelu jako podkladu hlukové studie – kdo jej vytvořil a verifikoval: Podkladem pro vytvoření výpočtového modelu ve 3D prostředí pro posouzení hlukové zátěže jsou osy kolejí a těleso železničního spodku ve 3D zpracovaného projektantem odpovídajícího stavebního objektu. Celá projektová dokumentace prochází připomínkovým řízením provozovatele dráhy.

g) Požadavek na návrh konkrétních IPO již v rámci územního řízení, chybějící souhlasy vlastníků k provedení IPO: Dokladování souhlasu vlastníků s provedením IPO KHS nepožaduje, protože to nevyplývá z žádných zákonných předpisů. V závazném stanovisku KHS je stanovena podmínka na konkrétní protihluková opatření na jednotlivých objektech v rámci stavebního řízení. Např. potřebnou třídu vzduchové neprůzvučnosti oken lze stanovit až na základě kontrolního měření hluku po realizaci stavby, tj. v rámci zkušebního provozu.

K bodu 6 se vyjádřilo Ministerstvo životního prostředí - námitky týkající se nerespektování podmínek závazného stanoviska EIA k problematice hluku – jsou v obdobné jako námitky účastníka řízení obce Nelahozeves a stavební úřad odkazuje na vypořádání těchto námitek níže, ve věci námitky týkající se snížení výšky protihlukových stěn odkazuje na vypořádání obdobných námitek účastníků řízení manželů Hájkových.

K námitce pod bodem 8 stavební úřad odkazuje na vypořádání obdobné námitky obce Nelahozeves. K požadavku na nové podrobné hodnocení vlivu na krajinný ráz je především třeba odkázat na kladné závazné stanovisko orgánu ochrany prostředí a také na ust. § 89 odst. 4 stavebního zákona, dle kterého osoba, která může být účastníkem řízení podle § 85 odst. 2 písm. a) a b), může uplatňovat námitky proti projednávanému záměru v rozsahu, jakým může být její právo přímo dotčeno. Dotčení práva účastníka řízení nelze v daném případě shledat.

Ve věci námitky pod bodem 9 stavební úřad uvádí, že řešení provádění stavby (mino stavby sítí uvedených ve výroku rozhodnutí a staveb zařízení staveniště, které lze realizovat na základě územního rozhodnutí) včetně opatření k zamezení prašnosti bude předmětem stavebního řízení.

Ve věci námitky pod bodem 10 stavební úřad poukazuje na obsah spisu, ze kterého vyplývá, že účastník řízení nahlížel do spisu a pořizoval si kopie dne 2.12.2020, 9.12.2020 a 18.12.2020. Ze spisu nevyplývá, že se domáhal elektronické verze dokumentace. K této otázce musí stavební úřad připomenout, že stávající právní úprava nepřipouští přikládat k žádosti o umístění záměru jinou než tištěnou dokumentaci, stejně tak ostatní podklady pro rozhodnutí. V případě, že je dokládán duplicitně jakýkoliv podklad na elektronickém nosiči dat, stavební úřad s touto verzí podkladů nepracuje a ani nekontroluje, zda elektronická verze odpovídá verzi tištěné. Z toho důvodu rovněž neumožňuje nahlížet účastníkům řízení do jiné verze podkladů, než podkladů tištěných. Pokud účastník samostatně podal žádost dle zákona

106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, pak tato skutečnost není pro dané řízení relevantní. Pro úplnost stavební úřad uvádí, že žádnou takovou žádost ze dne 7.12.2020 neeviduje.

K doplnění námitek stavební úřad uvádí:

K odstranění správní budovy – doplnění pouze účastník rozšiřuje již uplatněnou námitku, nedokládá žádné nové skutečnosti. Námitku, která se týká ušlého zisku z nájemného a případných zisků z provozu přístaviště je třeba zohlednit při jednáních o případném prodeji nemovitosti, či ve vyvlastňovacím řízení. Ve věci záchranné stanice Aves odkazuje stavební úřad na vypořádání námitky účastníka řízení obce Nelahozeves.

Znemožnění příjezdu k přístavišti a znemožnění užívání přístaviště – tímto doplněním účastník řízení rozšiřuje námitku týkající se záborů pozemků. Co se týče příjezdu k přístavišti, je třeba uvést, že do přístaviště existuje jiný příjezd a to pod stávající restaurací po pozemcích č.parc. 60/1 a 648 v katastrálním území Nelahozeves. V dalším stupni dokumentace je pak třeba zohlednit přístup k přístavišti, penzionu a restaurace, aby jejich provoz byl co nejméně dotčen. Tento požadavek byl zahrnut do podmínek rozhodnutí.

V doplnění námitky týkající se bytu v objektu č.p. 27 nejsou uvedeny žádné nové skutečnosti a stavební úřad odkazuje na již výše uvedené k této námitce.

K doplněné námitce týkající se pozemky parc.č. 52/1 a 58/1 v k.ú. Nelahozeves, stavební úřad odkazuje na vypořádání námitky týkající se souhlasu vlastníka a veřejné prospěšnosti záměru vypořádané výše.

Manželé Jiří Hájek, a Olga Hájková, oba bytem trvale Dvořákova stezka 21, 277 51 Nelahozeves, zastoupeni Mgr. Ing. Petrem Lhotským, ev. č. ČAK 14597, advokátem Rada & Partner, advokátní kancelář, s.r.o., IČO: 241 95 855, se sídlem Na příkopě 988/31, 110 00 Praha 1

Účastníci jsou mimo jiné spoluvlastníky rodinného domu č.p. 21 na pozemku parc. č. st. 37, kat. území Nelahozeves, obec Nelahozeves (dále jen „Budova“). Tato Budova má být dle projektové dokumentace ke Stavebnímu záměru dotčena v rámci SO 10-63-01 (Individuální protihluková opatření v obci Nelahozeves). Zároveň se jedná o Budovu, která se nachází v bezprostřední blízkosti tělesa dráhy, jejíž změna (nové koleje, výhybky, kolejové lože, změna prostorového uspořádání železničního spodku apod.) je součástí Stavebního záměru, jehož umístění je navrhováno.

Rozhodnutím o povolení umístění Stavebního záměru by tak byli účastníci jakožto spoluvlastníci Budovy přímo dotčeni (viz závěry Hlukové studie a hodnocení vibrací, č. smlouvy 18-039.203, datum 12/2019, vypracovaná Ing. Petrem Čichovským – dále jen „Hluková studie“). Pro účely realizace Stavebního záměru má rovněž dojít k trvalému záboru části pozemků parc. č. st. 37, 296/27 a 312/12 v kat. území Nelahozeves, jichž jsou účastníci rovněž spoluvlastníky.

<u>1. Hluková zátěž</u>

Hlavními cíli umístění a následné realizace Stavebního záměru jsou dle Průvodní zprávy a Souhrnné technické zprávy ke Stavebnímu záměru z prosince 2019 ve stupni k DUR kromě jiného zvýšení traťové rychlosti podle možností, daných územními poměry a zástavbou, tím i zkrácení cestovních dob na stávající železniční trati Praha – Bubeneč – Děčín hl. n. v úseku v km 438,000 – 440,505 (traťový úsek

Kralupy nad Vltavou – Nelahozeves), pročež se navrhuje především (i) celková rekonstrukce traťových kolejí a úprava jejich geometrické polohy, (ii) výstavba nového jednokolejného tunelu a zjednokolejnění (rekonstrukce) tří stávajících tunelů.

Z projektové dokumentace předložené v rámci zahájeného územního řízení Žadatelem vyplývá, že prioritním důvodem pro umístění Stavebního záměru je právě rekonstrukce stávajících a vybudování nového železničního tunelu mezi výše uvedenými obcemi (viz s. 23 dokumentu „Vypořádání připomínek, E.10.3 z prosince 2019), a to s cílem navýšení stávající maximální traťové rychlosti, která aktuálně činí 80 - 120 km/hod. (viz Technická zpráva k části D.2.1.1 Železniční svršek a spodek, s. 6), na 160, resp. 140 km/hod.; 140 km/hod. představuje maximální traťovou rychlost dle technických parametrů tunelů po jejich rekonstrukci / výstavbě, přičemž s touto traťovou rychlostí se kalkuluje jako s reálnou rychlostí některých vlakových souprav i v cit. Hlukové studii, viz rovněž dokument „Záznam z jednání“ ze dne 27. 2. 2019, s. 1). Předpokládané náklady na realizaci Stavebního záměru by měly činit 1.115,743 mil. Kč (viz s. 23 dokumentu „Vypořádání připomínek, E.10.3 z prosince 2019).

V rámci Stavebního záměru má být k realizaci výše vytýčených cílů Stavebního záměru umístěno rovněž vícero protihlukových objektů, včetně:

(i) SO 10-27-04 (Protihluková stěna v km 439,877 – 440,296 (vpravo)) a

(ii) SO 10-63-01 (Individuální protihluková opatření v obci Nelahozeves) Budova se nachází cca v km 440,150 (vpravo) ve směru staničení trati, ve vzdálenosti cca 13 m od přilehlé koleje stávající železniční trati.

Z popisu a zdůvodnění umístění a realizace celkem pěti SO protihlukových stěn (dále jen „PHS“) (viz. Technická zpráva k části projektové dokumentace D.2.1.10 Protihlukové objekty, s. 4) se jednoznačně podává, že účelem všech těchto PHS je zabránění šíření a snížení úrovně hlukové zátěže z provozu dráhy.

Dle technických údajů k SO 10-27-04 (Protihluková stěna v km 439,877 – 440,296 (vpravo)) je tato PHS dlouhá 419,0 m a v úseku km 439,877 – 440,207 je její výška 1,2 m nad temenem kolejnice. Důvodem této nízké výšky PHS v daném úseku je požadavek na max. výšku PHS upravený v platném územním plánu obce Nelahozeves.

Ze závěrů měření (probíhalo v různých výškách nad terénem) a navazující Hlukové studie je přitom zřejmé, že:

(i) se ve výhledovém stavu (v návaznosti na realizaci Stavebního záměru) předpokládá navýšení počtu vlaků v daném úseku, zejména pak o vlaky osobní dopravy (oproti stavu v roce 2018 celkem o 26 vlakových souprav denně),

(ii) hladina akustického tlaku ve 25 m od osy kolejí bude v traťovém úseku Kralupy nad Vltavou – Nelahozeves činit min. 66,3 (den), resp. 66,6 (noc) dB (bez PHS),

(iii) modelace výhledového akustického tlaku vychází kromě jiného též z předpokladu, že vlaky osobní dopravy budou vybaveny kotoučovými brzdami a vlaky nákladní dopravy budou disponovat nekovovými brzdovými špalíky (z kompozitu), a díku tomuto bude těmito produkován menší hluk (vč. odstranění nepříznivého skřípání při brždění),

(iv) nelze uvažovat s korekcemi staré hlukové zátěže, a je tedy nutné respektovat základní hygienické limity pro hluk z dopravy na drahách – 60/55 dB v ochranném pásmu dráhy a 55/50 dB za ochranným pásmem dráhy,

(v) možnosti při snižování nepříznivých hladin akustického tlaku jsou v daném traťovém úseku velmi omezené (požadavek na max. výšku PHS 1,2 m),

(vi) pro vyhodnocení hlukového zatížení byly vybrány obytné objekty, které nejlépe charakterizují hlukové zatížení dotčených lokalit, kromě jiného též Budova ve spoluvlastnictví účastníků,

(vii)dle měření a výhledů vztahujících se k Budově má činit akustický tlak bez PHS mezi 68,3 – 69,7 dB (den), resp. 68,5 – 70 dB (noc) – při porovnání výhledového stavu s hygienickými limity pro hladiny akustického tlaku bylo zjištěno, že tyto hlukové limity jsou překročeny (platí pro limity pro tzv. chráněně venkovní prostory ve smyslu nařízení vlády č. 272/2011 Sb.), jsou tak navrhovány PHS,

(viii) v případě instalace PHS o cit. max. výšce 1,2 m nad temenem kolejnice činí u Budovy předpokládaná hladina venkovního akustického tlaku 58,4 – 61,4 dB (den), resp. 58, 8 – 61,7 dB (noc) => PHS o výšce 1,2 m nejsou dostatečně účinným protihlukovým opatřením – k nadlimitní expozici hlukem došlo až na jednu výjimku u všech sledovaných objektů v obci Nelahozeves,

(ix) instalace kolejnicových absorbérů v případě realizace (s ohledem na územní plán obce Nelahozeves jediné možné) varianty s PHS o výšce max. 1,2 m by nepřinesla žádné podstatné zlepšení v absorpci akustického hluku – i v případě Budovy by docházelo dle modelace k překročení hygienických limitů akustického hluku, přičemž důvodem je umístění objektu v těsné blízkosti trati,

(x) vibrace se podložím přenášejí do zástavby, kde mohou způsobit nežádoucí účinky na lidský organismus, přičemž za předpokladu výrazného navýšení rychlosti je nebezpečí významného nárůstu vibrací; k tomuto závěru Hluková studie dospěla i přesto, že část této studie zabývající se vibracemi je z pohledu účastníků naprosto nedostačující pro náležité posouzení stávajícího, resp. výhledového stavu.

Výše uvedené jednoznačně demonstruje, že objekty nacházející se v těsné blízkosti trati, jak je tomu i v případě Budovy, resp. osoby u/v nich, jsou vystavovány nadlimitní (a z dlouhodobého pohledu zdraví škodlivé) expozici akustického tlaku, včetně vibrací, jejichž nárůst je přímo úměrný nárůstu traťové rychlosti.

Z důvodu jednoznačné nemožnosti splnění zákonných limitů pro akustický hluk z železniční dopravy v obci Nelahozeves, včetně Budovy, a to i po realizaci PHS a kolejnicových absorbérů, jejichž umístění je v rámci Stavebního záměru navrhováno, byla do Stavebního záměru pojata rovněž individuální protihluková opatření (viz SO 10-63-01).

K těmto sám Žadatel uvádí následující: *„Úpravou výšky PHS do max. výšky 1,2 m nad temeno kolejnice dochází ke snížení účinnosti útlumu hluku a je nutné doplnit takové PHS dalšími individuálními protihlukovými opatřeními (IPO) na dotčených objektech. [….] IPO pro jednotlivé postižené objekty bude (může být) velmi rozsáhlé a nákladné a dále se jedná o značný zásah do soukromého vlastnictví majitelů objektů. Bez souhlasu všech majitelů/vlastníků dotčených obytných objektů není možné PO provádět (není možné u některých vlastníků IPO provést a u zbývajících ne). Bez dodatečných úprav (IPO) není možné splnit hygienické hlukové limity pro obytné objety a v důsledku nesplnění hygienických limitů nebude*

povolen provoz na rekonstruované železniční trati.“ (viz Záznam z jednání ze dne 30. 5. 2019 k „Výrobní porada – Variantní hluková studie a řešení PHO).

Z uvedeného je zřejmé, že sám Žadatel si je náležitě vědom skutečnosti, že Stavební záměr v parametrech, ve kterých je aktuálně koncipován (navýšení traťové rychlosti až na 160, resp. 140 km/hod., navýšení počtu vlakových spojů apod.) neodpovídá možnostem, daným územními poměry a zástavbou a sám o sobě není s to naplnit přinejmenším požadavky na maximální povolené limity akustického hluku. A tedy hrozí reálné riziko, že v důsledku nesplnění hygienických limitů nebude možné povolit provoz na rekonstruované trati (viz k tomuto podmínky pro fázi provozu záměru uvedené ve Stanovisku, jak je definováno níže).

V této souvislosti účastníci uvádí, že oni sami již opakovaně odmítli udělit Žadateli svůj souhlas s provedením individuálních protihlukových opatření, týkajících se Budovy. S ohledem na stávající, nevyhovující stav, kdy v důsledku provozu železniční dopravy na trati dochází již nyní ke vzniku a šíření vibrací, v jejichž důsledku již došlo k poškození Budovy (vizuálně seznatelné trhliny ve zdivu) mají účastníci za to, že by v souvislosti s umístěním / realizací Stavebního záměru měla být přijata opatření, která zajistí náležitou ochranu proti škodlivým vibracím (a jejich nárůstu v důsledku zvýšené železniční dopravy a rychlosti vlakových souprav na inkriminovaném úseku trati) a vzniku projevu nežádoucích následků těchto vibrací na majetku účastníků – přenášení vibrací na Budovu, narušení její statiky, apod. I přes tyto vcelku jednoznačné závěry, podložené též Hlukovou studií, která kromě jiného operuje s instalací antivibračních rohoží (alespoň u objektů č.p. 261 a 53), s těmito opatřeními nicméně stávající Stavební záměr v daném úseku vůbec nepočítá. Dokument D.2.1.1. – Železniční svršek a spodek, Technická zpráva, Příloha 001 v kap. 8.1.21. (Speciální zařízení) definuje pouze kolejnicové absorbéry, jako opatření proti hluku, ale antivibrační rohože neuvádí, přestože jsou Hlukovou studií doporučeny.

S ohledem na shora uvedené účastníci vznáší tuto námitku a požadavek:

Projektová dokumentace nekoresponduje s možnostmi a limity danými územními poměry a zástavbou v úseku železniční tratě v km 439,877 – 440,296 ve směru staničení tratě; účastníci navrhují provedení variantní projektové dokumentace, popř. upravit příslušnou část stávající projektové dokumentace tak, aby tato zohledňovala zákonné požadavky na limity akustické hladiny zvuku a vibrací z železniční dopravy (při absenci navrhovaných individuálních protihlukových opatření, jejichž realizaci není Žadatel s to ovlivnit), zejména aby došlo ke snížení maximální traťové rychlosti na hodnotu, která umožňuje v daném traťovém úseku splnění zákonných limitů akustické hladiny zvuku a vibrací bez potřeby realizace navrhovaných individuálních protihlukových opatření, a v závislosti na výsledcích této analýzy upravit projektovou dokumentaci ke Stavebnímu záměru tak, aby korespondovala s touto maximální traťovou rychlosti.

Účastníci, s ohledem na již stávající – nevyhovující stav, dále namítají nedostatky projektové dokumentace co do rozsahu a účinnosti navrhovaných opatření k minimalizaci negativních vlivů vibrací, vznikajících v přímém důsledku železniční dopravy; účastníci proto požadují, aby Žadatel upravil stávající projektovou dokumentaci tak, aby tato náležitě zohledňovala zjištění a doporučení uvedená v Hlukové studii, vč. instalace antivibračních rohoží.

Účastníci namítají, že nadměrné působení hluku a vibrací na rodinný dům č.p. 21 na pozemku parc. č. st. 37, kat. území Nelahozeves, bude mít nepříznivé účinky na zdravotní stav účastníků, a proto představuje nepřípustný zásah do ústavně garantovaného práva účastníků na příznivé životní prostředí. Účastníci dále namítají, že nadměrné působení vibrací povede k poškození statiky rodinného domu č.p. 21, a proto představuje nepřípustný zásah vlastnického práva účastníků.

Účastníci v této souvislosti pro úplnost uvádí, že v případě realizace Stavebního záměru, ať již ve stávající, či upravené podobě, budou důsledně uplatňovat u příslušných osob své nároky z případných škod vzniklých na jejich majetku v důsledku procesu realizace Stavebního záměru či následně samotného provozu předmětné trati.

2. Doplnění Hlukové studie

Účastník uplatňuje námitky totožné s námitkami společnosti Marina Vltava s r.o.

3. Závazné stanovisko dle § 9a odst. 1 zák. č. 100/2001 Sb.

Účastník uplatňuje námitky v podstatě totožné s námitkami společnosti Marina Vltava s r.o., závěrem vznáší konkrétní námitku a požadavek:

Projektová dokumentace je v rozporu s požadavky závazného Stanoviska; účastníci požadují doplnění / úpravu stávající projektové dokumentace ke Stavebnímu záměru tak, aby korespondovala s podmínkami závazného Stanoviska.

Účastníci dále namítají, že samotné závazné Stanovisko je vnitřně rozporné, jeho závěry náležitě nezohledňují skutečný vliv Stavebního záměru na životní prostředí; účastníci požadují doplnění závazného (verifikačního) stanoviska tak, aby negativní vliv Stavebního záměru na životní prostředí byl posouzen v souladu s požadavky stanovenými zák. č. 100/2001 Sb.

4. Závazné stanovisko Krajské hygienické stanice ze dne 20. 12. 2019

Účastník uplatňuje námitky totožné s námitkami společnosti Marina Vltava s r.o.

5. Proslunění Budovy

Budova se nachází při pravém okraji Dvořákovy stezky (ve směru na Nelahozeves), kdy Dvořákova stezka odděluje Budovu od tělesa dráhy. Toto se zde z důvodu navazujícího příjezdového náspu mostu nachází výrazně nad osou okolního terénu. Stavební záměr předpokládá přetrasování nových kolejí, v důsledku čehož by se měl posunout i tento násep směrem k řece. Pro účely zajištění pravé (říční) strany tohoto náspu je v rámci projektu ke Stavebnímu záměru počítáno s vybudováním nové opěrné zdi ve staničení km 440,125 – km 440,180. Výška této nové opěrné zdi se má pohybovat od 2,8 do 6,4 m (počítáno od spodní hrany základu k horní hraně římsy), tj. reálně cca 1,80 – 5,40 m nad okolním terénem.

Výšky 5,40 m nad terénem má nová opěrná zeď dosahovat při hranici náspu s železničním mostem, tj. ve staničení km 440,180. Budova se nachází ve staničení cca km 440,150. Tedy v místech, v nichž je počítáno s výškou opěrné zdi cca 3 m nad okolním terénem. Na těleso opěrné zdi má navazovat PHS o výšce 1,2 m nad temenem kolejnice (SO 10-27-04). Dle vzorových příčných řezů km 440,150 tak má reálná výška PHS dosahovat 2 m. Celková výška nové opěrné zdi vč. PHS má tedy v daném místě činit cca 5 m nad sávajícím terénem. Navíc má podle projektové dokumentace dojít k posunu železničního

náspu směrem k řece, tj i k Budově. Stavba opěrné zdi vč. PHS tak významně – a to negativním způsobem – ovlivní kvalitu života účastníků, kteří žijí v Budově, neboť zásadním způsobem narušuje stávající výhledové/rozhledové poměry.

Přesto v projektové dokumentaci ke Stavebnímu záměru zcela absentuje posouzení vlivu předmětných stavebních objektů, potažmo Stavebního záměru jako takového, na podmínky proslunění Budovy, která je kolaudována a účastníky též užívána jako rodinný dům – směrem ke trati jsou směrována okna obytných místností v přízemí a prvním patře Budovy –, či přilehlé zástavby.

S ohledem na shora uvedené účastníci vznáší tuto námitku a požadavek:

Projektová dokumentace je neúplná; účastnící požadují zpracování a doplnění projektové dokumentace o odborné posouzení vlivu Stavebního záměru na proslunění Budovy z hlediska dodržení předepsaných limitů, vč. těch uvedených v technických normách ČSN 73 4301, ČSN 73 0580- 1 a ČSN 73 0580-2.

Účastníci namítají, že zastínění rodinného domu č.p. 21 na pozemku parc. č. st. 37, kat. území Nelahozeves, opěrnou zdí a protihlukovou stěnou bude mít nepříznivé účinky na zdravotní stav účastníků, a proto představuje nepřípustný zásah do ústavně garantovaného práva účastníků na příznivé životní prostředí. Účastníci dále namítají, že umístění několikametrové zdi s protihlukovou stěnou proti oknům jejich domu bude znamenat podstatné narušení stávajících výhledových / rozhledových poměrů a bude tak mít nepřiměřeně negativní dopad do pohody bydlení účastníků a v neposlední řadě bude znamenat i snížení tržní ceny nemovitostí účastníků.

<u>6. Neúplnost žádosti o povolení umístit Stavební záměr</u>

Účastník uplatňuje námitky v podstatě s námitkami společnosti Marina Vltava s r.o. se závěrem, že projektová dokumentace vůbec neřeší kolizi stavebního objektu SO 10-30- 05 Úprava komunikace ve staničení km 440,050 – 440,252 s účastníky užívanou studnou, která se nachází při hranici pozemku účastníků a žádost Žadatele je tak v tomto ohledu neúplná.

S ohledem na shora uvedené účastníci vznáší tuto námitku a požadavek:

Žádost Žadatele je neúplná, neobsahuje zákonem požadované náležitosti; účastníci požadují, aby zahájené územní řízení bylo do zjednání nápravy přerušeno. Současně účastníci namítají, že trvalé zábory části pozemků parc. č. st. 37, 296/27 a 312/12 v kat. území Nelahozeves, přestavují nepřiměřený a neodůvodněný zásah do jejich ústavně garantovaného práva vlastnit majetek, a proto požadují vypuštění těchto trvalých záborů z projektové dokumentace.

<u>7. Vliv na stávající zeleň</u>

Dle SO 10-83-01 (Kácení a náhradní výsadba) má dojít v důsledku realizace Stavebního záměru k vymýcení až 3.283 ks vzrostlých stromů, z toho 106 ks stromů o průměru kmene 50 – 90 cm. V rámci plánované náhradní výsadby je kalkulováno pouze s max. 50 ks stromů špičáků, 200 ks keřů a 50 ks alejových stromů. Dle závazného stanoviska Obecního úřadu Nelahozeves ze dne 8. 6. 2020, č.j. OU Nelahozeves/5/2020, kterým byl vysloven souhlas s kácením dřevin rostoucích mimo les, přitom není v kat. obce Nelahozeves požadována žádná náhradní výsadba. Realizací Stavebního záměru, v jehož důsledku tak má dojít k trvalému odlesnění skalního masivu, k němuž trať přiléhá, tak dojde k necitlivému a především nevratnému (trvalému) zásahu do stávajícího krajinného rázu. Účastníci tak v

rámci své připomínky upozorňují na nutnost provedení nového podrobného hodnocení vlivu Stavebního záměru na krajinný ráz.

Účastníci namítají, že takto masivní a nijak nekompenzované odstranění stromového a keřového porostu bude mít za následek negativní změnu mikroklimatu dané lokality spočívající zejména v nárůstu teplot v letních měsících v důsledku zahřívání obnaženého skalního masivu a množství betonových a kamenných konstrukcí a současné ztráty termoregulační funkce odstraněné zeleně. Dále nepochybně dojde vlivem odstranění stromového a keřového porostu k nárůstu prašnosti. Všechny tyto jevy budou mít nepochybně negativní vliv na pohodu bydlení účastníků.

8. Stavební záměr negativně ovlivní po dobu realizace ovzduší v okolí Budovy

Účastník uplatňuje námitky totožné s námitkami společnosti Marina Vltava s r.o.

9. V závěru pak uvádějí, že jim nebylo umožněno dostatečné seznámení s projektovou dokumentací, když jejich právnímu zástupci na žádost směřovanou ke stavebnímu úřadu i Žadateli (prostřednictvím projektanta) nebyla poskytnuta projektová dokumentace v elektronické podobě.

Účastníci tak byli nuceni si pořizovat pouze kopie ze spisu, což vzhledem k dostupné reprodukční technice při nahlížení do spisu účastníkům neumožnilo pořízení dostatečně kvalitních kopií, zejména výkresů, které by umožnily jejich řádné prostudování. Vzhledem k rozsahu spisu nebylo ani možné se dostatečně seznámit s jeho obsahem v prostorách stavebního úřadu. Žadatel účastníkům neposkytl ani dokumenty vyžádané ve vyjádření vlastníka nemovitosti zaslaného Žadateli prostřednictvím projektanta dne 23.3.2020. Žadatel účastníkům neposkytl ani dokumenty vyžádané právním zástupcem dne 7.12.2020 na základě zákona o svobodném přístupu k informacím.

Účastníci tak namítají, že byli nepřípustně zkráceni na právech účastníka řízení, když jim nebylo umožněno se dostatečně seznámit s obsahem spisu.

Dne 12.1.2021 námitky doplnili:

Omezení vjezdu na pozemky účastníků

Účastníci namítají, že realizací Stavebního záměru jim bude znemožněn vjezd na jejich pozemky parc.č. st.37 a 296/27 v k.ú. Nelahozeves (a zprostředkovaně i na ostatní pozemky v jejich vlastnictví). Účastníci již dnes mají obtíže při vjezdu s osobním vozem s běžným přívěsným vozíkem z důvodu nedostatečné šířky komunikace v ulici Dvořákova stezka, která bezprostředně přiléhá k jejich pozemkům. Vzhledem k tomu, že v důsledku realizace SO 10-30-05 Úprava komunikace ve staničení km 440,050 – 440,252 dojde k posunutí komunikace ještě blíže k pozemkům účastníků parc.č. st.37 a 296/27 v k.ú. Nelahozeves a na protilehlé straně komunikace bude vybudována opěrná zeď SO 10-23- 04, dojde ke znemožnění vjezdu osobním vozem s přívěsným vozíkem na pozemky účastníků.

Účastníci se jednoduše z úzké komunikace na své pozemky nevytočí, když potřebné vybočení přívěsného vozíku zabrání protilehlá opěrná zeď. Účastníci používají a do budoucna potřebují používat osobní automobil s přívěsným vozíkem pro přepravu nákladů nezbytných pro užívání, opravy a údržbu jejich rodinného domu a přilehlé zahrady.

Z uvedených důvodů účastníci požadují úpravu projektové dokumentace tak, aby šířka komunikace v ulici Dvořákova stezka umožňovala odbočení na pozemky účastníků parc.č. st.37 a 296/27 v k.ú. Nelahozeves pro osobní automobil s běžným přívěsným vozíkem.

Nad rámec uvedeného účastníci ještě uvádějí, že na pozemcích parc.č. st.37 a 296/27 v k.ú. Nelahozeves parkují celkem 4 osobní automobily, a mj. z tohoto důvodu odmítají jakýkoliv trvalý zábor těchto pozemků, neboť by ztížil či přímo znemožnil toto parkování.

Ohrožení studny na pozemku účastníků

Jak již účastníci uvedli ve svých námitkách ze dne 23.12.2020, projektová dokumentace vůbec neřeší kolizi stavebního objektu SO 10-30-05 Úprava komunikace ve staničení km 440,050 – 440,252 s účastníky užívanou studnou, která se nachází při hranici pozemku účastníků parc.č. st.37, k.ú. Nelahozeves. Účastníci nově namítají, že projektová dokumentace ani neřeší vliv Stavebního záměru na tuto studnu jako vodní zdroj. Pramen, z něhož je studna zásobována vodou, přichází směrem od železniční trati, tzn. může být negativně ovlivněn stavebními pracemi při provádění Stavebního záměru, například hloubením základů pro novou opěrnou zeď ve staničení km 440,125 – km 440,180 – SO 10-23-04, přitížením pozemku touto až 6,4 m vysokou železobetonovou zdí a tělesem trati posunutým až k této opěrné zdi, nebo pohybem těžké stavební techniky po přilehlé komunikaci – Dvořákově stezce.

Z uvedených důvodů účastníci požadují vypracování odborné studie, která prověří vliv Stavebního záměru na vodní zdroj – studnu na pozemku účastníků parc.č. st.37, k.ú. Nelahozeves. Účastníci namítají, že na existenci vodního zdroje měl upozornit vodoprávní úřad ve svém závazném stanovisku a měl Žadateli stanovit podmínky pro realizaci Stavebního záměru za účelem ochrany tohoto vodního zdroje. Závazné stanovisko Městského úřadu Kralupy nad Vltavou, odbor životního prostředí, jako vodoprávního úřadu, však existenci uvedeného vodního zdroje vůbec nezmiňuje, proto účastníci namítají jeho nesprávnost a neúplnost.

Dále účastníci namítají, že k existenci a ochraně vodního zdroje na pozemku se nevyjadřuje ani závazné stanovisko EIA, a účastníci z tohoto důvodu namítají jeho nesprávnost a neúplnost.

Rozpor projektové dokumentace se závazným stanoviskem

Účastníci již ve svých námitkách ze dne 23.12.2020 namítli nadměrnou výšku opěrných zdí a protihlukových stěn, která bude mít negativní vliv na oslunění jejich rodinného domu a pohodu bydlení.

Účastníci nově poukazují i na skutečnost, že projektová dokumentace předložená Žadatelem je v rozporu se závazným stanoviskem Městského úřadu Kralupy nad Vltavou, odbor životního prostředí, č.j. MUKV 67309/2020 OŽP, č.j. MUKV-S 14256/2020 OŘ, ze dne 16.11.2020, kterým byl udělen souhlas se zásahem do krajinného rázu podle § 12 zákona o ochraně přírody a krajiny.

Městský úřad Kralupy nad Vltavou, odbor životního prostředí, stanovil Žadateli mimo jiné podmínku že *„maximální výška protihlukových stěn bude 1,2 m nad rostlým terénem“*.

Například v kilometru 440,150, kde se přibližně nachází rodinný dům účastníků, je výška protihlukové stěny 2 metry a je navíc umístěna na protihlukové zdi, která má sama o sobě výšku cca 3 metry nad rostlým terénem (viz výkres SO 10-23-04, D.2.1.4 příčný řez v km 440,150 a výkres D.2.1.10 Protihlukové objekty, vzorový příčný řez 440,150). Vrchol protihlukové stěny se tak nachází cca 5 metrů

nad rostlým terénem, což je podstatně více, než výška 1,2 metru nad rostlým terénem požadovaná ve výše uvedeném závazném stanovisku Městského úřadu Kralupy nad Vltavou, odbor životního prostředí.

Vypořádání námitek:

Ve věci námitek pod bodem 1, 2 a 4 stavební úřad odkazuje na vypořádání obdobných námitek účastníka řízení Marina Vltava s r.o. K části námitek týkajících se rodinného domu č.p. 21 Krajská hygienická stanice sdělila, že objekt Dvořákova stezka čp. 21 je v hlukové studii ozn. jako výpočtový bod 16 (stavba v ochranném pásmu dráhy) s hygienickým limitem hluku denní/noční doba 60/55 dB. I přes navržené protihlukové opatření (varianta 3 zohledňující požadavek územního plánu obce) dochází u objektu k překročení hygienického limitu pro denní dobu o 1,4 dB (LAeq,16h = 61,4 dB) a v noční době o 5,7 dB (LAeq,8h = 61,7 dB). Z tohoto důvodu jsou na uvedeném objektu navržena individuální protihluková opatření.

K námitce týkající se vibrací Krajská hygienická stanice sdělila, že stanovení výhledových hodnot vibrací modelovým výpočtem není možné. Výše vibrací závisí na mnoha okolnostech, zejména kvalitě železničního spodku a svršku, geologických poměrech, vzdálenosti objektu od osy koleje, technickém stavu budovy apod. Měření vibrací proběhlo v objektu čp. 53 umístěného bezprostředně u kolejí – přestože byly naměřené hodnoty pod hygienickými limity, bylo doporučeno položení antivibračních rohoží s přesahem 10 m od obrysu budovy s ohledem na vyšší rychlost při průjezdech rychlíků. Mezi objektem čp. 21 a tělesem dráhy se nachází místní komunikace Dvořákova stezka, z tohoto důvodu zde zpracovatel měření antivibrační rohože nenavrhoval. Nicméně úroveň vibrací v objektu lze objektivně posoudit v navazujícím stupni projektové dokumentace a na základě výsledků přijmout opatření pro výhledový stav.

Ve věci námitek pod bodem 3, 7 a 8 stavební úřad odkazuje na vypořádání obdobných námitek účastníka řízení Marina Vltava s r.o.

K námitce pod bodem 3 odkazuje stavební úřad na vypořádání obdobné námitky obce Nelahozeves, ke snížení výšky protihlukových stěn Ministerstvo životního prostředí ve vyjádření k této námitce uvedlo, že uvedený návrh byl stanoven a zohledněn v rámci aktualizované hlukové studie (která byla zpracována v souladu s podmínkou č. 1 stanoviska EIA). Dále konstatovalo, že při nesplnění hlukových limitů (ke zjištění, zda budou splněny hlukové limity v rámci zkušebního provozu, byla stanovena podmínka č. 15 stanoviska EIA) nebude stavba zkolaudována, jejich plnění proto vychází ze zákona a není nutné je garantovat podmínkami stanoviska EIA, neboť jde o zákonný předpoklad pro vlastní realizaci záměru. Stavební úřad k tomu doplňuje, že příslušným orgánem k řešení problematiky hluku je Krajská hygienická stanice Středočeského kraje, která k uvedenému záměru vydala kladné závazné.

K námitce pod bodem 5 stavební úřad uvádí, že rodinný dům č.p. 21 je vzdálen od hranice pozemku s komunikací Dvořákova stezka cca 5,5 m a v tomto místě je šířka komunikace Dvořákova stezka cca 6,5 m (odměřeno ve veřejně přístupné aplikaci Marushka). Opěrná a protihluková stěna není navrhována na hranici s pozemkem této komunikace, je tedy od oken obytných místností v uliční fasádě rodinného domu vzdálena více než 12 m. Dle doložené dokumentace je výška opěrné zdi proměnlivá,

v km 440,150 je 2,705 m nad upraveným terénem, v místě napojení na mostní konstrukci v km 440,181 je pak její maximální výška 4.9 m nad upraveným terénem. Výška protihlukové zdi je v místě stavby rodinného domu č.p. 21 vysoká cca 2 m. Opěrná a protihluková stěna v místě stavby tedy bude dosahovat výšky cca 5 m. S ohledem na vzdálenost stavby rodinného domu, jak uvedeno výše tedy min. 12 m, a výšku navrhované stěny v místě stavby nelze předpokládat, že by stávající stavbu rodinného domu zastínila. K otázce proslunění stavby rodinného domu pak stavební úřad odkazuje na požadavek § 13 odst. 2 vyhl. č. 268/2009 Sb., o obecných požadavcích na výstavbu, ve znění pozdějších předpisů, dle kterého je byt prosluněn, je-li součet podlahových ploch jeho prosluněných obytných místností roven nejméně jedné třetině součtu podlahových ploch všech jeho obytných místností. Dle tohoto ustanovení je tedy třeba posuzovat celou bytovou jednotku, nikoliv pouze některé její obytné místnosti. Z veřejně dostupné aplikace google mapy je možné zjistit, že tento rodinný dům má situována okna nejen na stranu směrem k trati, ale minimálně i směrem jižním a severním. S ohledem na tyto skutečnosti nelze shledat námitku důvodnou.

K námitce pod bodem 6 týkající se souhlasu vlastníků stavební úřad odkazuje na vypořádání obdobné námitky účastníka Marina Vltava. K námitce týkající se stávající studny při hranici pozemku účastníků (parc. č. 37) stavební úřad uvádí, že pozemek č.parc 37 v katastrálním území Nelahozeves není navrhovaným záměrem dotčen. Navrhovaný záměr - opěrná a protihluková stěna není zdrojem znečištění. Za zdroj znečištění lze dle ust. § § 24a vyhl. č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, ve znění pozdějších předpisů, považovat komunikace (ta je v daném případě stávající), žumpy, malé čistírny, kanalizační přípojky, nádrže tekutých paliv pro individuální vytápění, chlévy, močůvkové jímky a hnojiště při drobném ustájení jednotlivých kusů hospodářských zvířat, individuální umývací plochy motorových vozidel a od nich vedoucí odtokové potrubí a strouhy – žádná takováto stavba navrhována není. K doplnění této námitky týkající se negativního dotčení studny realizací záměru pak stavební úřad uvádí, že je předmětem stavebního řízení posoudit, zda je záměr navržen tak, aby v průběhu stavby nebyl tento zdroj vody negativně ovlivněn.

K námitce týkající se omezení vjezdu na pozemky účastníků stavební úřad uvádí, že z doložených podkladů vyplývá, že šířka stávající komunikace je v místě stavby účastníků řízení cca 3 m. Navrhovaným záměrem je tato stávající komunikace rozšiřována, současný stav tedy není zhoršován, ale naopak poměry se v daném místě z hlediska manipulace vozidel vylepší. K otázce znemožnění vjezdu na pozemky účastníků řízení v průběhu realizace stavby je pouze možné uvést, že je předmětem stavebního řízení posoudit, zda je záměr navržen tak, aby byl v průběhu stavby zajištěn přístup a příjezd k jednotlivým nemovitostem a stanovit pro jeho realizaci případně podmínky. K otázce parkovaní vozidel na veřejném prostranství pak stavební úřad uvádí, že tato skutečnost není pro umístění navrhovaného záměru relevantní, protože parkovaní vozidel je otázkou obecného užívání komunikací, tedy pokud je součástí komunikace parkovací a stání je možné vozidla na pozemní komunikaci zaparkovat, v opačném případě jsou pak překážkou silničního provozu, či parkují na místě, které k tomu účelu neslouží.

K námitce týkající se závazného stanoviska Městského úřadu Kralupy nad Vltavou je třeba uvést, že tento dotčený orgán se vyjadřoval k předloženému záměru, byl tedy s navrhovaným záměrem

seznámen. Protihluková stěna je navržena v urbanizovaném prostředí, kde je rostlý terén identifikovatelný nejblíže v pásmu podle trati. Protihluková stěna je navržena v daném místě na opěrné stěně, bez níž nemůže stavba trati existovat. Dle ust. § 5 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, stavbou dráhy je stavba cesty určené k pohybu drážních vozidel a stavba, která rozšiřuje, doplňuje, mění nebo zabezpečuje dráhu bez ohledu, zda je v obvodu dráhy či nikoliv. Opěrná stěna je tedy součástí stavby dráhy.

Dvořákova stezka, z, s., IČO; 094 38 122, se sídlem Dvořákova stezka 22, 277 51 Nelahozeves uplatnila dne 11.1.2021 následující námitky.

1. Přírodovědecký průzkum dle Dokumentace

Dne 1.9.2017 vydalo Ministerstvo životního prostředí souhlasné závazné stanovisko k posouzení vlivu na životní prostředí pro Záměr č.j.: 2844/500/16, 6410/ENV /16. Toto stanovisko bylo vydáno na základě Oznámení dle přílohy č. 4 zákona č.l00/2001 Sb. ze srpna 2016 (dále jen "Oznámení"). Na základě zjišťovacího řízení dospělo Ministerstvo životního prostředí k závěru, že předložené Oznámení není nutné dopracovávat a považuje se za dokumentaci. Účastník namítá, že Oznámení vykazuje závažné odborné nedostatky v části týkající se průzkumu výskytu živočichů v lokalitě Dvořákovy stezky, které se záměr především týká. Průzkum zde byl veden velmi povrchně a neodborně a zásadně tak znevěrohodňuje důvody, na jejichž základě bylo vydáno kladné závazné stanovisko. Z uvedených důvodů žádáme, aby byl proveden nový, důkladný a skutečně odborný průzkum fauny a flóry v oblasti Dvořákovy stezky a na základě tohoto průzkumu byl vyhotoven nový posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí a následně bylo Ministerstvem životního prostředí vydáno nové závazné stanovisko EIA.

Dále uvádí soupis nedostatků Oznámení, a to zejména k části Fauna, která je stranách 81 až 92, připojeného biologického posouzení "Průzkum výskytu Živočichů pro záměr "Nelahozeves - Kralupy, tunely" (autor Petr Janda, 27.9.2015), které bylo podkladem pro Oznámení:

Dle posouzení "Průzkum výskytu Živočichů pro záměr "Nelahozeves - Kralupy, tunely" proběhly v dané lokalitě pouze dvě pochůzky, a dne 14.4.2015 a 2.6.2015, a dále dvě krátké návštěvy 4.6.2015 a 19.9.2015. Ohledně pozorování fauny v dané lokalitě lze namítnout, že zmíněné čtyři návštěvy (z toho ještě pouze dvě zkrácené pochůzky) nelze označit za dostatečné pro řádné posouzení výskytu fauny, a to zvláště s ohledem na celkový rozsah posuzovaného území. Zároveň dle tohoto posouzení nebyly zapisovány naprosto běžné a na lokalitě početné druhy živočichů: "nebyly zapisovány naprosto běžné a na lokalitě početné druhy, které se vyskytují ve všech faunistických čtvercích v ČR, např. dvoukřídlí (smutnice březnová), ploštice (ruměnice, kněžice) a některé zcela obecné druhy blanokřídlých (včela, vosa) apod. Vždy byli ale zapisováni denní motýli a mravenci včetně taxonů obecných". Je ovšem otázkou, jaké má takové posouzení smysl, když nedochází k zápisu všech pozorovaných živočichů, ale zároveň má docházet k celkovému posouzení dopadu Záměru na faunu v dané lokalitě. Uvedení několika běžných druhů motýlů, o kterých se učí i na základních školách, když motýlů v ČR žije přes 3300 druhů různé indikační významnosti, nemá vůbec žádný smysl. V tomto ohledu je nutné uvádět všechny podstatné a významné druhy.

Dále je v posouzení zmíněno, že byl pro průzkum výskytu netopýrů ve zkoumaném území použit přístroj Magenta 5. Autor posouzení se již ovšem žádným způsobem nevěnuje tomu, co tedy na základě tohoto průzkumu bylo zjištěno. V dané oblasti se přitom podle jiných průzkumů vyskytuje hned několik druhů netopýrů: netopýr rezavý (Nyctalus noctula), netopýr večerní (Eptesicus serotinus), netopýr parkový (Pipistrellus nathusii), netopýr hvízdavý (Pipistrellus pipistrellus), netopýr nejmenší (Pipistrellus pygmaeus), netopýr vodní (Myotis daubentonii) a netopýr pestrý (Vespertilo murinus) (např. průzkum Mgr. Anny Bláhové a Ing. Dagmar Zieglerové, 2017). Autor posouzení se přitom vůbec nezabývá tím, proč tito letouni v dané oblasti nejsou, pokud tam tedy opravdu nejsou. Dokladem přítomnosti těchto druhů je např. průzkum Mgr. Anny Bláhové a Ing. Dagmar Zieglerové z roku 2017.

Přítomnost těchto zvláště chráněných druhů je tedy nutné řádně prozkoumat a zohlednit v přezkoumání posudku vlivu na životní prostředí. V posouzení dále zcela chybí informace z Nálezové databáze ochrany přírody (dále jen "NDOP") a jejich vyhodnocení.

Dále autor posouzení žádným způsobem neřešil případný zásah do životních podmínek ptáků dle § 5a ZOPK v souvislosti s kácením dřevin rostoucích mimo les. Toto má přitom zásadní význam s ohledem na úbytek životního prostoru a možností hnízdění v dané lokalitě. Autor se vůbec nevěnuje xylofágním druhům bezobratlých, resp. v posouzení není žádný uveden. Není zřejmé, z jakého důvodu tato informace chybí. V posouzení nejsou uvedeny žádné druhy rodu Formica (tj. mravenci). Tato nepřítomnost je vzhledem k jejich všeobecnému rozšíření v podstatě nemožná. Např. v článku Vohralík V., Werner P. & Amcha P. 2018: Mravenci (Hymenoptera: Formicidae) Dolního Povita ví. Klapalekiana 54: 253-274 jsou uvedeny jako možné tyto druhy: F. fusca, F. rufa, F. rufibarbis a F. sanguinea. Ve výčtu druhů (tabulka na str. 13) je uveden Carabus sylvestris. Tyto nálezy ale neodpovídají biotopově ani historickému rozšíření druhu v České republice - viz NDOP k datu 16. září 2020. Takto zpracovaná zpráva významně znevěrohodňuje erudici autora tohoto posouzení.

Autor uvádí, že II'" běžné druhy nebyly zaznamenávány". /I Seznam zjištěných druhů je jich ale úplně plný. Přitom nebyly použity žádné standardní metody sběru bezobratlých. Výsledky jsou tedy pouze velmi orientační a v podstatě nic neříkající o diverzitě jakékoliv skupiny bezobratlých. Navíc nejsou navržena ani žádná kompenzační opatření na všechny zjištěné zvláště chráněné druhy, pro které by byla zdůvodněná nutnost udělení výjimky.

V okolí se dle NDOP vyskytují tyto zvláště chráněné druhy: svižníci (Cicindela sp.), prskavci (Brachinus sp.), roháč obecný (Lucanus cervus), otakárek ovocný (lphiclides podalirius), což je potvrzeno i v samotném textu (např. výskyt ve Veltrusech str. 52 Oznámení). Pro zjištění, zda by se tyto chráněné druhy daly s jistotou vyloučit i v lokalitě Nelahozeveských tunelů, rozhodně nestačí dvě krátké návštěvy autora. K takovému zjištění je potřeba mnohem podrobnější a dlouhodobější průzkum. Navíc v roce 2020 byl výskyt roháče obecného zaznamenán místní veřejností. Tento chráněný druh by tedy mohl být rozsáhlou plánovanou rekonstrukcí tunelů v daném místě významně ohrožen.

V posudku se neobjevuje žádná zmínka o ještěrce zelené (Lacerta viridis) a užovce hladké (Coronella austriaca). Oba druhy jsou pozorované místní znalou veřejností. Stejně tak se posudek nezmiňuje o užovce obojkové (Natrix natrix), která se vyskytuje v okolí řeky Vltavy.

Z posouzení není zřejmé, na základě jakých kritérií je v posouzení stanovena hojnost níže uvedených

savců. Dvě pozorování a dvě zkrácená pozorování jsou opět pro takovýto závěr naprosto nedostačující a jiný podklad autor neuvádí.

Úroveň samotného posouzení je dále znevěrohodněna např. uvedením, že v dané oblasti je "běžným" druhem jezevec lesní (Meles meles). S ohledem na počet pochůzek po předmětné lokalitě je toto tvrzení opravdu raritou. Rovněž autor uvádí, že není potřeba řešit migrační cesty větší zvěře, ale zároveň ve výčtu savců uvádí, že např. srnec obecný v dané lokalitě velmi hojný.

V textu Oznámení se opakovaně uvádí, že: "Pokud bude v rámci biologického dozoru zjištěn výskyt zvláště chráněného druhu živočicha, potom odborně způsobilá osoba bezodkladně navrhne příslušná opatření, která budou pro žadatele závazná." Přitom jsou v posudku zvláště chráněné druhy výslovně zmíněny (čmeláci rodu Bambus sp., ještěrka obecná, slepýš křehký, veverka obecná, slavík obecný a další) a další druhy jsou v dané lokalitě očekávatelné (ještěrka zelená, užovka hladká, užovka obojková, netopýři - zejména ti jsou silně ohroženi). Není tedy zřejmé, z jakého důvodu nebyla příslušná opatření nebyla navržena autorem ihned v tomto posouzení.

Na str. 92 Oznámení se uvádí, že: "Horní části skal s porosty xerotermních úzkolistých trávníků mohou hostit významné populace hmyzu, ale nebyly předmětem průzkumu." Považujeme za naprosto zásadní chybu, pokud autor uvede, že mohou existovat významné populace hmyzu a současně je ihned vyloučí z průzkumu. Z jakého důvodu tedy byl průzkum prováděn, když ne právě k tomu, aby se zjistilo, jak je daná lokalita biologicky a ochranářsky významná, a aby tedy především byly sledovány právě její významné populace?

Všechna tato zjištění a námitky v daném posouzení tedy významně zpochybňují jeho seriózност a odbornost a vzhledem k tomu, že se v tomto případě jedná i o významnou oblast (je součástí povodí řeky Vltavy), žádáme ještě jednou o to, aby byl znovu a důkladně proveden průzkum dané lokality okolí Dvořákovy stezky.

Z výše uvedeného je tak patrné, že předmětné posouzení naprosto neodpovídá zákonným požadavkům na posouzení záměru dle § 67 ZOPK, kterému by posouzení vypracované v rámci dokumentace k záměru podléhajícímu posuzování vlivů na životní prostřední odpovídat mělo. Tomuto ostatně odpovídá i důvodová zpráva k zákonu č. 225/2017 Sb., kterým byl ZOPK novelizován.

Pro další řízení bude nezbytné udělení výjimky ze zásahů do ochranných podmínek zvláště chráněných živočichů dle § 56 ZOPK pro všechny přítomné zvláště chráněné druhy podle aktuálního, ale seriózního, průzkumu.

2. Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí

Výše zmíněné posouzení bylo přitom z velké části převzato do posudku vydaného v rámci řízení o posuzování vlivů předmětného Záměru na životní prostředí z června 2017, vypracovaný RNDr. Tomášem Bajerem, CSc. (dále jen "Posudek").

Pokud se v předmětném posudku podíváme na části týkající se ochrany zvláště chráněných živočichů, tak dospějeme k závěru, že dle Posudku se má v dané lokalitě nacházet 7 zvláště chráněných druhů živočichů (str. 25 Posudku). Tito zvláště chránění živočichové ovšem nejsou nijak specifikováni. Pouze s odkazem na výše uvedené posouzení lze uvést, že se nejspíše jedná o zlatohlávka tmavého (Oxythyrea funestaL čmeláky (Bombus spp.), otakárka fenyklového (Papilio mochaoni, slepýše

křehkého (Anguis [raqilis], slavíka obecného (Luscinia megarhynchos) a veverku obecnou (Sciurus vulgaris). To je ovšem pouze 6 zvláště chráněných živočichů.

V rámci Posudku si autor dále vystačil v podstatě pouze se shrnutím, že zmíněné posouzení bylo převzato do příslušné kapitoly Oznámení a že v další části Posudku bude formulováno doporučení do závazného stanoviska ohledně zoologického průzkumu. Tomu tak skutečně je, ale již není žádným způsobem řešeno, že se v dané oblasti mají vyskytovat i jiné druhy zvláště chráněných živočichů, a to např. roháč obecný (Lucanus cervus) či výše zmíněné druhy ještěrka zelená (Lacerta viridisi, užovka hladká (Coronella austriaca) a užovka obojková (Natrix natrix). Nad tímto se autor posudku vůbec nepozastavuje.

Zároveň není v rámci Posudku ani řešena výše uvedená nedostatečnost pochůzek po předmětné lokalitě či další z výše uvedených nedostatků. Naopak je v Posudku pouze uvedeno, že je nezbytné provést další přírodovědecký průzkum, a to v rámci realizace stavby, což nelze bezpochyby považovat za vhodné, když již bude stavba umístěna a lze tak již jen těžko zajistit ochranu zvláště chráněných živočichů. Takový postup by byl navíc i v rozporu s principem prevence, který patří mezi základní principy nejen posuzování vlivů na životní prostředí, ale celkově práva životního prostředí. V Posudku navíc nejsou navrhnuty ani výjimky ze zásahů do ochranných podmínek zvláště chráněných živočichů dle § 56 ZOPK, ke kterým se účastník vyjadřuje níže. Samotný Posudek přitom musí obsahovat návrh závazného stanovisko, jehož součástí přitom musí být i odkaz na přijetí nezbytných výjimek.

3. Následný přírodovědecký průzkum

Zřejmě v souvislosti s Posudkem byl připraven v rámci projektové dokumentace k Záměru přírodovědecký průzkum ze dne 24.5.2019 Ing. Vojtěchem Kosem (dále jen "Přírodovědecký průzkum"). V rámci tohoto průzkumu uvádí autor, že došlo k průzkumu v rámci několika vegetačních sezon v roce 2017, 2018 a v průběhu jara 2019. Není již ovšem žádným způsobem specifikováno, kdy jednotlivé prohlídky či pochůzky po předmětné lokalitě měly proběhnout. Údaje o termínech prováděného přírodovědeckého průzkumu jsou přitom nezbytnou součástí takového průzkumu, což je uvedeno i § 7 písmo c) bodu 3 vyhlášky č. 142/2018 Sb. Dále je v něm vynechán průzkum týkající se letounů, což není žádným způsobem odůvodněno.

Lze tedy shrnout, že Přírodovědecký průzkum trpí podobnými nedostatky jako výše uvedený Posudek a prvotní přírodovědecký průzkum přiložený k Dokumentaci a nemůže tak jejich nedostatky napravit.

4. Kácení dřevin rostoucích mimo les

Pro účely provedení Záměru, který bude prováděn na území obcí Kralupy nad Vltavou a Nelahozeves, je nezbytné, aby došlo k vykácení dřevin rostoucích mimo les - dle dendrologického posudku číslo E.02.05 (dále jen .Dendrologický průzkum") má dojít k pokácení 1983 ks dřevin a 22.676 m2 křovin. Podle projektové dokumentace by náhradní výsadba za tyto dřeviny měla činit pouze 50 ks alejových stromů, 50 ks stromů špičáků a 200 ks keřů. Zároveň je navíc projektovou dokumentací zmíněna nutnost vykácení dalších 10.000 m2 keřů a 1.300 ks stromů, a to pro účely zřízení přístupových cest, zařízení staveništ a dodatečným úpravám rozhledových poměr. Celkový rozsah plánovaného kácení tak činí dohromady 32.676 m2 zapojených keřů a 3.283 ks stromů (50 10-83-01). Toto množství má být ovšem nahrazeno pouze 300 ks keřů a stromů 5 ohledem na to, že se jedná o kácení dřevin rostoucích

mimo les, je nezbytné, aby pro tyto účely bylo vydáno povolení k jejich kácení, resp. závazné stanovisko dle § 8 odst. 6 ZOPK, které by mělo stanovit i přiměřenou náhradní výsadbu ke kompenzaci způsobené ekologické újmy.

Městský úřad Kralupy nad Vltavou, odbor životního prostředí s v souvislosti s tím vydal dne 22.6.2020 závazné stanovisko, č.j. MUKV 34005/2020 OŽP (dále jen "Závazné stanovisko kácení I"), dle které je žadatel o povolení ke kácení oprávněn pokácet 90 stromů s obvodem kmene více než 80 cm ve výšce 130 cm a dále dalších 12.020 m2 porostu zapojených dřevin a je povinen po ukončení provádění záměru vysadit 210 ks dřevin v rámci náhradní výsadby a pečovat o vysázené dřeviny minimálně po dobu 5 let. Takovéto množství dřevin ovšem naprosto neodpovídá vzniklé ekologické újmě, a to zejména s ohledem na plochu vykácených zapojených porostů. Zvláště, když lze s ohledem na druhy a velikosti dřevin náhradní výsadby dovodit, že zapojenému porostu odpovídá pouze 50 ks lísky obecné a 50 ks hlohu obecného. Navíc v náhradní výsadbě není stanovena ani kvalita sazenic, které mají být použity. Toto přitom může vést k tomu, že dojde k úhynu dřevin brzy po jejich vysazení - tomuto ostatně odpovídá i komentářová literatura k ZOPK (např. Zákon o ochraně přírody a krajiny, 1. vydání, 2017, s. 111- 115).

Z účelu náhradní výsadby, kterým je kompenzace ekologické újmy, plyne, že množství nově vysazených dřevin musí víceméně odpovídat množství dřevin pokácených. Záměrně uvádíme "množství" a nikoliv "počet", neboť je třeba zohlednit též skutečnost, že namísto vzrostlých pokácených dřevin se vysazují dřeviny malého vzrůstu, jejichž ekologický význam (kvalita ovzduší a související ochrana klimatu, regulace koloběhu vody, ochrana půdy před erozí, zpevnění svahů, zmírňování účinků slunce, deště, větru či prachu, poskytování úkrytu volně žijícím živočichům, estetická funkce) je výrazně menší než u vzrostlých dřevin. V praxi se proto doporučuje uložit provedení výsadby zpravidla v trojnásobném množství pokácených stromů. V této souvislosti lze upozornit též na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15.5.2015, č.j. 7 As 280/2014-72, v němž se uvádí: "Nově vysazené mladé stromky nemohou rychle nahradit v plnění všech funkcí pokácené vzrostlé stromy, a proto je náhradní výsadba obvykle ukládána ve vyšším počtu, než je počet kácených dřevin. Navíc nelze ani vyloučit, že některé z nově vysazených stromů i přes veškerou péči neuhynou."

Rovněž v rozporu s principem přiměřenosti náhradní výsadby je, že k náhradní výsadbě dochází na jiných pozemcích, než kde dochází k jejich káceni. Naopak se jedná o pozemky velmi vzdálené od prováděného Záměru a v případě pozemku parc. 132/10 v k.ú. Lobeč se dokonce jedná o pozemek s využitím jako orná půda. Tímto způsobem přitom nedochází k nahrazení ekologické újmy, kde vznikla, což je v naprostém rozporu se smyslem a účelem náhradní výsadby. Umístění náhradní výsadby dokonce ani neodpovídá předpokladům projektové dokumentace, která počítá s umístěním náhradní výsadby v intravilánu obcí a nikoliv uprostřed orné půdy. Výše uvedené množství vykácených stromů a keřů rovněž není v souladu se závazným stanoviskem Městského úřadu Kralupy nad Vltavou ze dne 16.11.2020, č.j. MUKV 67309/2020 OŽ, dle kterého má dojít ke kácení jen v nejnutnějším rozsahu.

Z pohledu ochrany životního prostředí je pak ještě závažnější obsah a jakým způsobem bylo vydáno závazné stanovisko se souhlasem kácení dřevin rostoucích mimo les ze strany Obecního úřadu Nelahozeves ze dne 8.6.2020, č.j. OU Nelahozeves/5/2020 (dále jen "Závazné stanovisko ke kácení II"). Závazné stanovisko ke kácení II totiž nejen, že v podstatě neobsahuje vymezení kácených dřevin

(je zde pouze odkaz na přílohu č. 1 Dendrologického průzkumu číslo E.02.05 bez nějaké bližší specifikace), ale neobsahuje ani žádnou náhradní výsadbu a v podstatě ani žádné odůvodnění. Takovéto formální závazné stanovisko je tak naprosto v rozporu nejen se zákonem č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen "SŘ"), neboť naplňuje náležitosti dle § 68 SŘ pouze formálně (přestože závazné stanovisko není z logiky věci rozhodnutím, je nezbytné ustanovení § 67 a § 68 SŘ vztáhnout i na něj, a to s odkazem na stanovisko poradního sboru ministra vnitra ke správnímu řádu č. 31/2006: "do jisté míry (je) lhostejné, zda je takový úkon (tj. závazné stanovisko - poznámka autora) činěn ve správním řízení podle části druhé správního řádu nebo mimo ně podle části čtvrté, protože se vzhledem k povaze právní úpravy bude vydávání podmiňujícího úkonu velice blížit režimu správního řízení, a to pro zásadní důsledky, které mají podmiňující úkony pro práva dotčených osob a výsledek celého (finálního) řízení a vyznění (podmíněného) rozhodnutí") a je v rozporu i § 9 ZOPK.

Pokud se v rámci Závazného stanoviska ke kácení II podíváme blíže na nedostatečné vymezení předmětu kácení, tak totiž dospějeme k závěru, že dané závazné stanovisko je nevykonatelné, neboť ve svém výroku odkazuje na celou Přílohu č. I Dendrologického průzkumu, kde jsou ovšem vymezeny i dřeviny nacházející se mimo správní obvod Obecního úřadu Nelahozevsi (zjevnou nesprávnost lze dokumentovat i pouhým porovnáním se Závazným stanoviskem ke kácení I), tedy rozhoduje i o dřevinách, o kterých rozhodovat nemůže. Rovněž v Závazném stanovisku ke kácení II není uvedena ani žádná náhradní výsadba, která by kompenzovala způsobenou ekologickou újmu, která přitom s ohledem na rozsah kácení bude značná. Toto je přitom v zásadním rozporu s účelem ust. § 9 ZOPK a Obecní úřad Nelahozeves se s tímto rozporem dokonce nepokusil vyrovnat ani v rámci odůvodnění. Ostatně celé odůvodnění Závazného stanoviska ke kácení II je pouze formální a nesplňuje podmínky na něj kladené nejen § 8 a § 9 ZOPK, ale ani základní náležitosti dle SŘ. Obecní úřad Nelahozeves si v něm totiž vystačil pouze s tím, že obdržel žádost o vydání závazného stanoviska, a že tato žádost splňovala podmínky dle § 4 odst. 1 Vyhlášky č. 189/2013 Sb. Obecní úřad se tak nijak nevěnoval nejen tomu, proč neukládá přiměřenou náhradní výsadbu, kterou by v daném případě ukládat měl, ale ani se nevěnoval, v souladu s principem proporcionality, posouzení a vyhodnocení funkčního a estetického významu kácených dřevin. Toto posouzení je přitom nezbytné nejen z hlediska § 8 odst. 1 ZOKP, ale i z pohledu ustálené judikatury Nejvyššího správního soudu, např. rozsudek ze dne 21. 8. 2008, č. j. 4 As 20/2008-84: "Orgán ochrany přírody musí objektivně posoudit a náležitě odůvodnit, zda zájem na pokácení dřevin převyšuje konkurující veřejný zájem na jejich zachování. Správní orgán přitom zvažuje estetický a funkční význam dřevin na straně jedné a závažnost důvodů pro jejich pokácení na straně druhé, aby mohl rozhodnout, zda pokácení dřevin povolí." Tomuto se ovšem obecní úřad v daném případě vůbec nevěnoval.

lze tedy shrnout, že ani jedno ze závazných stanovisek nesplňuje podmínky na něj kladené ZOPK a Závazné stanovisko ke kácení II dokonce nesplňuje ani podmínky od něj požadované SŘ, zejména pak neobsahuje vymezení kácených dřevin a je v podstatě neodůvodněno. Rovněž tato stanoviska ani rozsahem náhradní výsadby neodpovídají předpokladům projektové dokumentace, a to i když je rozsah náhradní výsadby v projektové dokumentaci velmi malý.

5. Výjimky z ochrany zvláště chráněných živočichů

Dle § 56 ZOPK je možné provést škodlivý zásah do životních podmínek zvláště chráněných živočichů

pouze na základě výjimky udělované orgánem ochrany přírody a krajiny.

V dotčené lokalitě se přitom vyskytuje dle Posudku vyskytuje 7 druhů zvláště chráněných živočichů (byť jich sám vyjmenovává pouze 6) a dle pozorování obyvatel a Přírovědeckého průzkumu se v oblasti dále vyskytuje ještěrka obecná (Lacerta agilis) - dle Přírodovědeckého průzkumu, roháč obecný (Lucanus cervus), ještěrka zelená (Lacerta viridis), užovka hladká (Coronella austriaca) a užovka obojková (Natrix natrix). V případě ještěrky zelené se přitom jedná kriticky ohrožený druh a v případě ještěrky obecné, užovky hladké a slepýše křehkého o silně ohrožené druhy.

Dle § 56 odst. 6 ZOPK přitom v případě územních a stavebních řízeních, kdy bylo zjištěno, že stavebním záměrem může dojít k zásahu do ochranných podmínek zvláště chráněných živočichů, musí dojít k vydání výjimky k zásahu do ochranných podmínek zvláště chráněných živočichů. V daném případě ovšem nebyla ze strany investora podána ani žádost o vydání takové výjimky a je tedy pochopitelné, že v rámci podkladů se povolení výjimky ani k jednomu z výše uvedených zvláště chráněných živočichů - tedy i kdybychom vzali v úvahu pouze zvláště chráněné živočichy, jejichž výskyt byl prokázán pouze Přírodovědeckým průzkumem. Navíc je nutné upozornit na to, že k zahájení řízení o výjimce stačí pouhá eventualita výskytu zvláště chráněného živočicha, viz rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18.12.2015, č.j. 2 As 49/2013-109: "postačuje pouhá eventualita zásahu do přirozeného vývoje zvláště chráněného živočicha, a právě pravděpodobnost negativního účinku a míra škodlivosti zásahu pokračování jsou hledisky, s nimiž se musí orgán ochrany přírody v řízení o výjimce ze zákazu náležitě vypořádat.

V souladu s ust. § 56 ZOPK a ustálenou judikaturou Nejvyššího správního soudu (např. rozsudek ze dne 22.9.2011, č.j. 1 As 85/2011-138) přitom platí, že zmíněné výjimky musí být uděleny ve většině případů před samotným povolením záměru, tedy v daném případě před vydáním územního rozhodnutí. Toto je potvrzeno např. i rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 14.2.2008, č.j. 1 As 37/2005-154: *"je-li umístění stavby možné pouze na základě pravomocného rozhodnutí* o *umístění stavby, přičemž v tomto rozhodnutí se určí konkrétní stavební pozemek a podmínky pro umístění stavby, mimo jiné i požadavky na ochranu životního prostředí, vyplývá* z *toho nutnost předchozího povolení výjimky podle* § 56 *odst.* 1, *má-li být stavba umístěna v místě s výskytem zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin. Pokud by výjimka podle* § 56 *odst.* 1 *nebyla povolena, nemohla by na daném území ani být umístěna stavba.*

Rovněž je dané řízení o povolení výjimky samostatným řízením a nelze jej nahradit závazným stanoviskem k posouzení vlivů na životní prostředí. Toto potvrzuje i rozhodovací praxe Nejvyššího správního soudu v rozsudku ze dne 1.8.2012, č.j. 1 As 47/2012-38.

Z výše uvedeného je tak zřejmé, že investor naprosto opomněl zažádat o povolení výjimek dle § 56 ZOPK, a to přesto, že na nutnost povolení výjimky upozorňuje Přírodovědecký průzkum. Toto je přitom zásadní pochybení a bez vypořádání ochrany zvláště chráněných živočichů ze strany příslušného orgánu není možné předmětný Záměr umístit a povolit jeho výstavbu.

6. Krajinný ráz

S ohledem na rozsah plánovaného Záměru také dojde bezpochyby k zásadnímu zásahu do krajinného rázu, zejména pak vykácení aleje u Dvořákovy stezky a liniové zeleně lemující železniční koridor a stezku, odtěžení části pískovcového útvaru Lobečská skála, navýšení drážního tělesa, stavba opěrných zdí, na nichž budou ještě umístěny protihlukové stěny, v Lobči a Nelahozevsi. V rámci Záměru

je přitom plánováno posunutí části Dvořákovy stezky a její částečné vyasfaltování. Tato změna přitom povede ke změně Dvořákovy stezky ze stezky na obslužnou komunikaci, což je bezpochyby z pohledu zachování krajinného rázu nežádoucí. Ohledně změny povrchu Dvořákovy stezky lze dále uvést, že dle souhrnného vyjádření odboru životního prostředí Městského úřadu Kralupy nad Vltavou, konkrétně vodoprávního úřadu, je nutné nahradit asfaltový povrch pevným propustným povrchem. S tímto požadavkem je projektová dokumentace Záměru ovšem stále v rozporu.

V závazném stanovisku vydaném Městským úřadem Kralupy nad Vltavou ze dne 16.11.2020, č.j. MUKV 67309/2020 OŽP se přitom příslušný orgán nedostatečně zabýval posouzením konkurujících si zájmů, tedy zájmu na zachování současného stavu krajinného rázu a zrychlení železniční dopravy v daném úseku o několik málo sekund. V případě posuzování zásahu do krajinného rázu přitom dle ustálené rozhodovací praxe správních soudů nemá docházet pouze k posouzení významnosti ekonomických přínosů stavby - např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 9. 11. 2007, č. j. 2 As 35/2007-75. V daném případě ovšem příslušný orgán pouze shrnuje, že zásah do krajinného rázu je malý a dojde "pouze" k výstavbě tunelů, protihlukových stěn a úbytku zeleně, což bude vyrovnáno právě zmíněným zrychlením provozu na trati. Toto ovšem není pravdou, neboť příslušný orgán se vůbec nevěnoval ztrátě historické podoby Dvořákovy stezky přinejmenším v podstatné části její trasy, plošným a lokálně nijak nekompenzovaným odstraněním stromových a keřových porostů a zásahem do pískovcového útvaru Lobečská skála, do které budou vyraženy nové tunely. Rovněž se příslušný orgán v závazném stanovisku nevyrovnal s celkovým navýšením drážního tělesa až o 0,844 m a stavbě opěrných zdí o výšce od 2,8 do 6,4 m (cca 1,8 až 5,4 m nad stávajícím terénem), na nichž budou ještě umístěny protihlukové stěny o výšce 2 až 2,5 m, což nepochybně povede ke značnému zásahu do krajinného rázu a celkovému pohledu na danou lokalitu.

Je tak nutné uvést, že zásah do krajinného rázu byl ze strany Městského úřadu Kralupy nad Vltavou posouzen pouze formálně a nikoliv v souladu s § 12 ZOPK.

Považujeme za nutné, aby součástí projektové dokumentace bylo nejen technické, ale i krajinářské řešení. Na snížení hluku má ještě výraznější vliv zeleň. Její nevýhoda oproti technickým zábranám je, že nepůsobí okamžitě a vyžaduje víc místa. Je však méně nákladná a na rozdíl od technických staveb hluk likviduje. Hluk se šíří v kulovitých vlnách a pokud vlna narazí na homogenní překážku, zvýší se hlučnost před překážkou. U vegetačních zábran nedochází k tak velkému odrazu, porost však nesmí být kompaktní a homogenní (stejně jako technické stavby), ale musí být rozmanitý a členitý. Navíc zeleň plní další hygienické funkce, např. snižuje prašnost, působí proti teplotním výkyvům (mikroklimatická funkce), zvyšuje estetickou hodnotu místa, pomáhá zvýšit biodiverzitu atd. Proto žádáme, aby dokumentace obsahovala návrh krajinářského řešení se seznamem dřevin, které na utlumení negativního dopadu stavby na životní prostředí a krajinný ráz budou použity. Upozorňujeme, že je nutné využít při návrhu pouze druhy potenciální přirozené vegetace (vesměs opadavé dřeviny) tak, aby dopravní stavba zapadla do krajiny. Je nepřípustné, aby státní organizace v době klimatických změn, předkládala pouze technické řešení s informací, že v některých místech bude využit břečťan jako bezúdržbová rostlina. Dále žádáme, aby příjezdová komunikace pro IZS s opěrnou zdí byla vedena z druhé strany kolejiště, nikoliv z ulice Sladkovského. Opěrná zeď by totiž významně narušila pohled na

skalnatý útvar Lobečská skála.

7. Nedostatky projektové dokumentace ohledně vlivů stavby na přírodu a krajinu

V souvislosti s výše uvedeným je také nezbytné poukázat na nedostatečné zpracování projektové dokumentace Záměru týkající se vlivů stavby na přírodu a krajinu - E.2.13.

V dané části projektové dokumentace jsou totiž uvedena pouze obecná a útržkovitá konstatování o charakteru krajiny, aniž by byl Záměr jakkoliv zasazen do celkového stavu přírody a krajiny v dané lokalitě. Nejsou tak zde vůbec popsány vlivy Záměru a jeho výstavby na přírodu a krajinu a nejsou ani popsána žádná opatření, která budou za účelem minimalizace těchto vlivů realizována.

Není tak vůbec zřejmé, na základě čeho mohl autor projektové dokumentace dospět k závěru, že:.*Navržená stavba splňuje požadavky na ochranu životního prostředí a negativní vlivy z výstavby a provozu budou díky navrženým opatřením minimální. "*

Takto nedostatečně zpracovaná dokumentace nemůže být podkladem pro územní řízení, protože neposkytuje správním orgánům ani nezbytné minimum informací pro jejich rozhodování. Navíc toto pochybení vede i k tomu, že dochází k odnětí práva účastníkům řízení vyjádřit se k Záměru a jeho podkladům, protože jim neposkytuje o vlivu stavby na přírodu a krajinu vůbec žádné informace.

Žádáme, aby stavební úřad uložil stavebníkovi dopracování této části projektové dokumentace.

8. Ovzduší

Navrhovaný Záměr bude mít i významný vliv na kvalitu ovzduší v dané oblasti, a to nejen v době výstavby Záměru, ale i při následném provozu železniční tratě při navýšení rychlosti. Zvýšená prašnost bude navíc patrná zejména v souvislosti s vykácením náletových dřevin a alejních stromů v rámci přemístění Dvořákovy stezky mezi 439,500 km a 440,000 km. Toto může vést zejména k překročení limitů prachových částic v dané lokalitě, zvláště s ohledem na již vysokou míru znečištění ovzduší.

Ohledně významného zhoršení stavu ovzduší během výstavby (zejména prachových částeček) lze odkázat na projektovou dokumentaci v části E.2.12. Tato obsahuje rozptylovou studii, která definuje významné zdroje znečištění ovzduší zejména prachovými částicemi PMlQ a PM2,5 po dobu stavby, která bude trvat déle než 2 roky.

Stanovisko orgánu ochrany ovzduší, které v tomto směru vydal Krajský úřad Středočeského kraje, je přitom naprosto nedostatečné, neboť pouze odkazuje na Program zlepšování kvality ovzduší - Zóna Střední Čechy - CZ02 z květně 2016, konkrétně na opatření v části BD3. Nijak již ovšem nekonkretizuje s tím, jaká tato opatření mají být.

9. Vliv na soustavu Natura 2000

Stanovisko Krajského úřadu Středočeského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, k vlivům Záměru na soustavu Natura 2000 vzbuzuje důvodnou pochybnost, zda se tento orgán vůbec seznámil s projektovou dokumentací k Záměru. Jinak si totiž nelze vysvětlit tvrzení správního orgánu, že: *"Záměr je převážně podzemní stavbou nacházející se mezi Kralupy nad VItavou a Nelahozevsí.*

Toto stanovisko je tak jen dalším smutným příkladem toho, jak málo pozornosti věnují orgány ochrany přírody tomuto Záměru.

10. Verifikační stanovisko EIA 2020

Dle § 9a odst. 6 ZEIA je příslušný orgán před zahájením navazujícího řízení povinen posoudit, k jakým

změnám u plánovaného záměru došlo a jaké tyto změny mohou mít vliv na životní prostředí a vydává tzv. verifikační stanovisko. Toto verifikační stanovisko slouží především ke kontrole, zda posuzovaný záměr bude v dané podobě skutečně proveden a nedojde v něm k zásadním změnám, které by mohly mít podstatný vliv a dopady na životní prostředí.

V daném případě bylo vydáno verifikační stanovisko Ministerstvem životního prostředí dne 1.12.2020, č.j. MZP/2020/S00/1447 (dále jen "EIA 2020") se závěrem, že změny provedené na projektu nejsou z pohledu posuzování vlivů záměru na životní prostředí významné.

S tímto závěrem v EIA 2020 ovšem nelze souhlasit, a to z následujících důvodů:

EIA 2020 označuje změnu nivelety tratě za "z pohledu EIA nevýznamný faktor, jenž nijak neovlivní vlivy zamýšleného záměru na dotčenou lokalitu." Tento záměr účastník považuje za přinejmenším předčasný, už jen z toho důvodu, že ani EIA 2020 a ani projektová dokumentace tuto změnu nivelety nespecifikuje a neřeší její dopady, např. na změnu výšky opěrných zdí a protihlukových stěn. Porovnáním výkresové dokumentace lze dospět k závěru, že došlo ke zvýšení temene koleje o 84,4 cm, což nepochybně musí mít vliv na krajinný ráz (přinejmenším v důsledku nutného zvýšení opěrných stěn) a na hluk a vibrace z provozu dráhy. Investorem předložená dokumentace vlivů záměru na životní prostředí E.2 navíc hovoří o změně nivelety v oblasti tunelů, přitom ke změně nivelety došlo v celém rekonstruovaném úseku tratě.

EIA 2020 dále uvádí, že na základě zpracované hlukové studie bylo navrženo 5 protihlukových stěn. Ve skutečnosti ovšem bylo ve variantě 3 podle hlukové studie (která byla podle výkresové dokumentace zvolena, ale EIA 2020 o výběru varianty nehovoří) navrženo 7 protihlukových stěn.

EIA 2020 označuje změnu spočívající v masivním odtěžení skalní stěny současně s jejím plošným odlesněním jako nevýznamnou změnu, neboť skalní masiv byl dotčen i předchozí variantě. Tento závěr však není podrobněji zdůvodněn a zcela pomíjí například skutečnost, že v Záměru se předpokládá pokácení 3283 stromů a 32 676 m^2 keřů, zatímco dle dokumentace EIA mělo dojít k vykácení "pouze" 1033 stromů a 11110 m^2 keřů. Dochází tak k trojnásobnému nárůstu kácení oproti dokumentaci EIA, což lze stěží označit za "nevýznamnou" změnu. Tolerování takto významného rozdílu by zcela popřelo smysl procesu EIA jako takového, který by tak byl degradován do role jakéhosi nezávazného "přípravného cvičení" na územní řízení. uvedeného je zjevné, že verifikační stanovisko EIA 2020 bylo zpracováno zcela formálně a bez jakéhokoliv ověření převzalo tvrzení investora z jím vyhotovené dokumentace vlivů záměru na životní prostředí E.2. Investor přitom zjevně v tomto dokumentu provedené změny Záměru neprezentuje v celém jejich rozsahu a jejich vlivy a dopady na životní prostředí bagatelizuje.

Dále je u verifikačního stanoviska EIA 2020 je nutné namítnout, že toto nebylo zveřejněno v souladu s § 16 ZEIA, a to i když se jedná o stanovisko přijímané v rámci řízení o posuzování vlivů na životní prostředí. Tímto způsobem přitom dochází k zásadnímu zkrácení nejen účastníků, ale i dalších osob a jejich právu informace o životním prostředí.

Dle názoru účastníka se tak stanovisko EIA 2020 nevypořádalo se změnami Záměru, které mohou mít významný negativní vliv na životní prostředí a zároveň ani nebylo přijato v souladu s EIA.

<u>11. Rozpor záměru s územním plánem obce Nelahozeves</u>

Shledáváme rozpor Záměru s územním plánem obce Nelahozeves (ÚP), Záměr v prvé řadě odporuje podmínce ÚP pro lokalitu N03 Dvořákova stezka, pro niž ÚP stanovuje podmínku "břeh Vltavy - stromořadí" (str, 14 výrokové části ÚP), V odůvodnění ÚP je tato podmínka rozvedena a jednoznačně odůvodněna: "Podmínka stromořadí podél břehu řeky Vltavy je stanovena k udržení a rozvoji charakteru a krajinného rázu lokality," (str, 53 odůvodnění ÚP), Záměr tuto jednoznačnou podmínku porušuje tím, že v části úseku Dvořákovy stezky (439,602-439,827 km) předpokládá kompletní odstranění současného stromového porostu v prostoru mezi stezkou a řekou, neboť posouvá stezku blíže k řece právě do prostoru, v níž stezku od řeky nyní odděluje stromoví.

Záměr dále nerespektuje požadované členění území dle hlavního výkresu (výkres „02 Výkres hlavní, měřítko 1 : 5 ODD", Z něj je jednoznačně vidět, že Dvořákova stezka má být nadále vedena ve své současné trase (na výkresu vyznačena přerušovanou žlutou čarou, která dle legendy znamená "naučná stezka" a podél této stezky na východní straně se má nadále nacházet pás zeleně, vyznačený ve výkresu zelenou barvou (= přírodní), Členění území dle hlavního výkresu je přitom pro umisťování staveb závazné a Záměr tak nemůže být v předložené podobě umístěn.

Podpůrně uvádíme, že záměr navíc umisťuje stavbu částečně na pozemky cizích vlastníků, aniž by tyto byly v ÚP označeny jako veřejně prospěšné stavby (V PS), neboť pouze tyto mohou být dle § 170 stavebního zákona vyvlastněny,

ÚP stanovuje v daném prostoru dvě VPS:

- 070 - koridor pro rekonstrukci dráhy: Veřejná prospěšnost vyplývá z potřeby zajištění prostorových nároků rekonstrukce dráhy, záměru "Rekonstrukce Nelahozeveských tunelů".
- 0100 - úprava a prodloužení “Dvořákovy stezky" v šířce 3 m: Veřejná prospěšnost vyplývá z potřeby zajištění rozvoje páteřní pěší trasy v území s vazbou na směry Kralupy n. V. a Sazená, včetně napojení na pěší cestní síť v krajině.

Předmětné plochy jsou zakresleny ve výkresu 03 Výkres veřejně prospěšných staveb, opatření a asanací, měřítko 1 : S 000". Obě plochy jsou ve výkresu ohraničeny červeně. Ze zakreslení VPS ploch při dostatečném přiblížení jednoznačně vyplývá, že Záměr v předložené podobě předpokládá přesunutí Dvořákovy stezky do prostoru mimo oblast vyznačenou ve výkresu. VPS 070 je v územním plánu vedena z velké části v současné trase dráhy a stejně tak 0100 je v územním plánu vedena víceméně v současné trase Dvořákovy stezky na pozemku parc. č. 331/1, k. Ú. Nelahozeves. Záměr ale rozšiřuje koridor dráhy do prostoru VPS 0100 a v důsledku pak posouvá VPS 0100 (Dvořákova stezka) na sousední pozemky parc. č. 52/1 a 58/1, které nejsou označeny jako VPS.

Záměr je tak nepřípustně umístěn na plochy, u kterých územní plán předpokládá přírodní využití, a navíc tyto plochy ani nejsou v ÚP vyznačeny jako VPS, takže je pro účely realizace Záměru nelze ani vyvlastnit.

Pro úplnost dodáváme, že principiálně stejné nezákonnosti se Záměr dopouští i na ulici Dvořákova stezka, kde nepřípustným způsobem zasahuje do nemovitostí soukromých vlastníků, aniž by k tomu měl jakoukoliv oporu v ÚP.

Dle názoru účastníka je nezbytné, aby byl předložen upravený Záměr, v němž bude věrohodným

a verifikovatelným způsobem (nejlépe grafickým překrytím Záměru s příslušnými výkresy ÚP) doložen soulad Záměru s ÚP Nelahozeves.

Dne 25.1.2021 námitky doplnil:

12. Rozpor projektové dokumentace se závazným stanoviskem

Účastník již ve svých podaných námitkách namítl negativní vliv navržených opěrných zdí a protihlukových stěn na krajinný ráz. Účastník nově poukazuje i na skutečnost, že projektová dokumentace předložená žadatelem je v rozporu se závazným stanoviskem Městského úřadu Kralupy nad Vltavou, odbor životního prostředí, č.j. MUKV 67309/2020 OŽP, č.j. MUKV-5 14256/2020 OŘ, ze dne 16.11.2020, kterým byl udělen souhlas se zásahem do krajinného rázu podle § 12 zákona o ochraně přírody a krajiny.

Městský úřad Kralupy nad Vltavou, odbor životního prostředí, stanovil žadateli mimo jiné podmínku že "maximální výška protihlukových stěn bude 1,2 m nad rostlým terénem". Například v kilometru 440,150 je výška protihlukové stěny 2 metry a je navíc umístěna na protihlukové zdi, která má sama o sobě výšku cca 3 metry nad rostlým terénem (viz výkres 50 10-23-04, 0.2.1.4 příčný řez v km 440,150 a výkres 0.2.1.10 Protihlukové objekty, vzorový příčný řez 440,150). Vrchol protihlukové stěny se tak nachází cca 5 metrů nad rostlým terénem, což je podstatně více, než výška 1,2 metru nad rostlým terénem požadovaná ve výše uvedeném závazném stanovisku Městského úřadu Kralupy nad Vltavou, odbor životního prostředí.

13. Negativní dopady Záměru na krajinný ráz

Účastník dále doplňuje své námitky o další negativní dopady Záměru na krajinný ráz, které nebyly v závazném stanovisku řádně posouzeny.

Navrhovaná stavba významně ovlivní krajinný ráz a bude mít dopad na životní prostředí. V oznámení dle přílohy č.4 zákona č.100/2001 5b. žadatel konstatuje, že krajinný ráz nebude dotčen, poněvadž nový tunel vznikne za stávajícím. Hodnocení krajinného rázu se ale provádí dle platné metodiky a kromě stávajících prvků krajinného rázu, jejichž význam je většinou spoluurčující a z hlediska cennosti jedinečný, musí obsahovat i budoucí prvky, které vzniknou při rekonstrukci, jejichž dopad na krajinný ráz bude negativní.

V zájmovém území se vyskytují tyto zajímavé krajinné prvky, jejichž působení na krajinu je pozitivní: 5ráz nad Vltavou, Lobečská skála - pískovcový útvar, který se nachází podél Dvořákovy stezky od Kralup nad Vltavou směrem k železničním portálům. Vlivem eroze se postupem času vytvořily zajímavé pískovcové útvary. Tato plocha je v územním plánu města Kralup nad Vltavou označena jako významný krajinný prvek. Dvořákova stezka - stará cesta přírodního charakteru lemovaná stromy, kudy Antonín Dvořák chodíval k příbuzným do Kralup. Liniová zeleň lemující stezku Kulturní památka - Zámek Nelahozeves Kulturní památka - Kostel sv. Ondřeje Malý nádražní domek na Dvořákově stezce. Negativní krajinný prvek v zájmovém území je pouze jeden, a tím je drážní těleso. Je však vybudované s citem a respektem ke krajině. Pozitivně působí například portál a opěrné zídky budované nebo obložené kamenem.

Nové prvky, které negativně ovlivní krajinný ráz, jsou obslužné komunikace, železobetonové opěrné zdi, protihlukové stěny. Je zásadním nedostatkem závazného stanoviska EIA, že omezuje zásah do krajinného

rázu pouze na "výstavbu portálů tunelu a galerie" a zcela opomíjí vznik několik metrů vysokých opěrných zdí, na nichž budou ještě umístěny protihlukové stěny, a stavbu nových obslužných komunikací. Z tohoto důvodu žádáme o dopracování závazného stanoviska EIA o zhodnocení negativního vlivu opěrných zdí, protihlukových stěn a obslužných komunikací.

Kromě těchto negativních prvků má navíc zaniknout část Dvořákovy stezky z důvodu výstavby obslužné komunikace. Má rovněž zaniknout zelená plocha mezi stezkou a kolejištěm, která poskytuje útočiště pro řadu rostlin a živočichů.

Aby se zabránilo negativnímu dopadu na krajinný ráz, požadujeme, aby příjezdová komunikace pro IZS v Lobči byla řešena nikoliv z ulice Sladkovského, ale z druhé strany kolejiště, tak, aby opěrná zeď komunikace nerušila pohled na skalnatý útvar Lobečská skála. Pokud tak nelze učinit, opěrná zeď komunikace by měla být obložena pískovcovými bloky stejné barvy, jako má pískovcový útvar. Pískovcové bloky by měly působit přirozeně, ne uměle, jako by se jednalo o kamennou zeď, kterou stavěli naši předci. Tomu může pomoci vhodný výběr materiálu a také pnoucí zeleň.

Dále žádáme, aby nedocházelo k narovnání trati a zničení zelené plochy mezi Dvořákovou stezkou a kolejištěm v Nelahozevsi. Kvůli 20 vteřinám ušetřeného času není důvod zničit jedno území, ve kterém se vyskytuje společenstvo rostlin a živočichů.

Není pravdou, že se na tomto území převážně vyskytuje akát *(Robinia pseudoaccacia),* který je invazivní dřevinou, a tudíž území může být bez náhrady vykáceno. Dle našeho šetření se v keřovém patře daného území vyskytuje převážně javor babyka *(A cer Campestre),* druhy hlohu *(Crataegus* sp.) a keře rodu *Rubus,* nikoliv mladé porosty akátu (k určení bylinného, keřového a stromového patra slouží fytocenologický snímek, který nebyl investorem zhotoven, pouze dendrologický průzkum). Mladé stromy akátu na území ani nenalezneme, poněvadž akát ke svému klíčení potřebuje slunná chudá ruderální stanoviště, jako jsou například ochranná pásma podél železniční tratě nebo holé skalnaté útvary nad tratí. Předmětné území je spíše smíšený porost, kde se akát nikdy nebude invazivně šířit a kde několik dospělých jedinců akátu spolu s ostatními rostlinami vytvořili polycenózy, jejichž koexistence dosahuje rovnováhy. Je prokázáno, že nejhodnotnější lesy jsou ty, které vznikly přirozenou sukcesí, nikoliv lidskou činností. Tyto lesy mají největší stabilitu s širokou ekologickou valencí a kvůli probíhajícím klimatickým změnám musí být zachovány. Pokud se plocha zničí, dojde k nenávratným a nevyčíslitelným ztrátám. Proto žádáme o zachování stromových porostů a upravení projektu v souladu s minimalizací dopadu stavby na životní prostředí.

<u>14. Vliv Záměru na ekosystémy</u>

Ze závazného stanoviska EIA vyplývá, že Záměr zasáhne do nadregionálního biokoridoru (NRBK) Údolí Vltavy - K10 a dále do lokálního biokoridoru (LBK) Hostibejk - Zámecký park Nelahozeves.

V obou případech se jak Oznámení dle přílohy č. 4 zákona č.100/2001 Sb. ze srpna 2016, tak Posudek na dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí z června 2017 shodně vypořádávají s vlivem Záměru na uvedené biokoridory lakonickým konstatováním, že *"vzhledem k realizaci tunelu se nepředpokládá ovlivnění funkce biokoridoru."* To je ovšem zjevný nonsens, neboť v tunelu se nachází pouze menší část Záměru. Jak Oznámení, tak i Posudek zcela opomíjí část Záměru, která se nachází mimo tunel, a která přitom rovněž zasahuje do obou uvedených biokoridorů.

Omezování Záměru pouze na stavbu tunelu je ostatně vadou vyskytující se na více místech závazného stanoviska EIA, viz např. výše zmíněné posouzení vlivu Záměru na krajinný ráz odbyté dvěma větami:". .. *zásah do krajinného rázu se projeví především výstavbou portálů tunelu a galerie. Vzhledem k tomu,* že *portály tunelu budou umístěny až za stávajícími tunely, nepředpokládá se významné ovlivnění krajinného rázu. "*

Z uvedených důvodů účastník žádá o přepracování posouzení EIA a zohlednění skutečně všech vlivů Záměru na životní prostředí, a to u celé stavby, nikoliv pouze u stavby tunelu.

15. Absence povolení výjimek dle § 56 ZOPK

Účastník již v podaných námitkách uvedl, že investor nepředložil povolení výjimky z podmínek ochrany zvláště chráněných živočichů dle § 56 ZOPK, přestože realizací Záměru prokazatelně dojde ke škodlivému zásahu do biotopů chráněných druhů a přestože na nutnost povolení výjimky výslovně upozornil i Přírodovědecký průzkum.

Z uvedeného důvodu účastník navrhuje, aby Krajský úřad toto územní řízení přerušil a uložil investorovi předložit rozhodnutí o povolení výjimky z podmínek ochrany zvláště chráněných živočichů podle § 56 ZOPK.

16. Negativní dopady Záměru na břehové porosty

Účastník se obává, že posunem kolejiště min. o 6 m blíže k řece a tím souvisejícím kácením až 3000 stromů a 12000 m^2 keřů dojde nejen k nevratnému zničení životního prostředí mezi Kralupami nad Vltavou a Nelahozevsí, ale také k narušení stability břehového tělesa a devastaci břehových porostů.

Na levém břehu Vltavy je krásné a pro obyvatele environmentálně důležité místo tzv. Dvořákova stezka. Záměr tak devastujícím způsobem zasáhne přírodní hodnoty, místní stabilizované ekosystémy a krajinný ráz prostředí Dvořákovy stezky a jejího blízkého okolí a také (v dokumentaci nedefinovaně) naruší stabilitu.

Téměř celou Dvořákovu stezku lemují ze strany od vody vzrostlé stromy. Díky nim se na procházku můžete vydat i ve velmi teplém a slunečním počasí, protože poskytují příjemně chladivý stín. Nejvíce je tady zastoupená lípa, ale i mnoho javorů a kaštanů, příp. akátů. Tyto stromy především významným způsobem zajišťují stabilitu svahů.

Daný zásah povede k nevratnému poškození a oslabení významného krajinného prvku dle vodního zákona č. 254/2001 Sb. v pásmu ochrany břehových porostů. Což povede k poškození nebo zničení nebo k ohrožení či oslabení ekologicko-stabilizační funkce významného krajinného prvku (vodní tok). Kde při obnově břehových porostů se přednostně využívají přirozené procesy (zejména kořenová a pařezová výmladnost využití náletových dřevin). V případě výsadeb se využívají v místě původní druhy, které odpovídají daným stanovištním podmínkám."

Žádáme o environmentálně přívětivější postup, upravení dokumentace, aby nedocházelo k narovnání trati a s tím spojeným kácením v tak ohromném rozsahu a zničení zelené plochy mezi Dvořákovou stezkou a kolejištěm v Nelahozevsi.

17. Sběrné místo pro ptáky - Záchranná stanice Aves

Účastník také upozorňuje na skutečnost, že se v dané lokalitě nachází sběrné - záchytné místo pro zraněné ptáky a malé živočichy z okolí Nelahozevevska a Kralupska. Jsou zde v areálu Marina Vltava

ptáci ze Záchranné stanice Aves, kde jsou umístěni a kde je pečováno o zachráněné živočichy – dravé ptáky, kteří se pro svá zranění nemohou vrátit do volné přírody - výr velký, sovice sněžná, krkavec a sovy pálené. Tato skutečnost není v rámci dokumentace a posuzování nikde řešena ani zmíněna. Není tak řešeno zajištění jeho existence během výstavby a po dokončení stavby ani hlediska související s jejím provozováním, pokud to vůbec bude možné. Tedy s ohledem především na hluk během výstavby, prašnost atd.

Vzhledem k faktu, že se jedná o veřejně prospěšnou činnost s regionálním dopadem, žádáme o její zachování a investora o dopracování dokumentace o dopady a tak, aby případná výstavba umožnila její existenci i nadále.

18. Nerespektování EIA principů v rámci schvalovacích procesů a závazků ČR

Česká republika jako člen OSN se zavázala respektovat a plnit závazky vyplývající z cílů udržitelného rozvoje (SDGs 2030). V daném kontextu stojí za zmínku především cíle SDG 3 - zdraví a kvalitní život s odkazem na body SDG 6.3 a 11.6 ohledně znečištění ovzduší (prachovými částicemi PM_{10} a $PM_{2,5}$), vody a půdy, SDG 13 - klimatická opatření.

V rámci globálního oteplování a klimatických změn je jedním ze základních a prvořadých úkolů zachování a udržování původních přírodních porostů, aby nedocházelo k oteplování v daném místě a negativně se tato skutečnost nenávratně nepodepsala na vodních poměrech a biodiverzitě, jako jedněch ze základních kamenů udržitelnosti životního prostředí a z něho vyplývajících benefitů ekosystémových služeb.

Bohužel tento příklad přesně demonstruje, jak je nerespektována ochrana životního prostředí a krajiny v praxi. Což bylo České republice vytýkáno, již *"zasláním formálního upozornění* ze *dne* 25. *dubna 2013 zahájila Komise vůči ČR řízení* o *porušení Smlouvy* o *fungování* EU *ve věci nesprávné transpozice směrnice* EIA. *Komise zpochybnila provedení většiny článků směrnice* EIA, *za nejpodstatnější pochybení pak považuje zejména nedostatečnou závaznost výstupů* z *procesu* EIA *a možné změny záměru během navazujících povolovacích řízení (typicky územní a stavební řízení), resp. mezi procesem* EIA *a navazujícími řízeními skutečnost,* že *jednotlivá ustanovení směrnice* EIA *by měla být aplikována nejen na proces* EIA, *ale i na navazující povolovací řízení (tj. zejména územní a stavební řízení), v rámci kterých je záměr definitivně schvalován, což platná právní úprava nezajišťuje nedostatečnou účast veřejnosti v navazujících řízeních nezajištění včasné a účinné soudní ochrany příslušníkům dotčené veřejnosti"* Tyto nedostatky měl vyřešit zákon 326/2017 Sb. ze dne 5. září 2017. Bohužel zde záměr Rekonstrukce Nelahozeveských tunelů přesně demonstruje, jak je nerespektována ochrana životního prostředí a krajiny v praxi, což bylo vytýkáno ČR v rámci legislativy, viz. výše.

Žádáme o respektování EIA principů a tedy o uložení vypracování nového posouzení EIA, neboť je nejen zpracovaný posudek EIA nedostačující, ale také v rozporu s dokumentací předloženou v rámci územního řízení. Rozpor je patrný především v rozsahu, podrobně popsáno v námitkách ze dne 7.1.2021 např. v části "Verifikační stanovisko EIA 2020". Protože posouzení EIA z roku 2016 a dokumentace k územnímu řízení nejsou v souladu, domníváme se, že nemělo být vydáno souhlasné verifikační stanovisko.

Vypořádání námitek:

K námitkám uvedeným pod číslem 1, 2, 3, 10, 14 a 18 se vyjádřilo Ministerstvo životního prostředí. K přírodovědnému průzkumu lokality uvádí, že náležitosti dokumentace EIA jsou uvedeny v příloze č. 4 zákona EIA. Tyto však přesně nespecifikují, jakou podobu má hodnocení vlivu záměru na faunu a floru mít, tzn. není v nich explicitně uvedeno, že vlivy záměru na faunu, floru a ekosystémy musejí být hodnoceny výhradně na základě posouzení dle § 67 zákona ZOPK. Použití uvedeného postupu by mohlo být dovozeno pouze pro záměry uvedené v ust. § 3 písm. a) bodu 2 zákona EIA, který ve spojení s ust. § 4 odst. 1 písm. f) zákona EIA definuje jako záměr stavby, zařízení, činnosti a technologie, které podle stanoviska orgánu ochrany přírody vydaného podle zákona o ochraně přírody a krajiny mohou samostatně nebo ve spojení s jinými významně ovlivnit předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti. § 4 odst. 1 písm. f) zákona EIA pak uvádí, že tyto záměry podléhají posouzení vlivů záměru na životní prostředí, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení. § 67 odst. 1 ZOPK pak uvádí, že ten, kdo v rámci výstavby nebo jiného užívání krajiny zamýšlí uskutečnit závažné zásahy, které by se mohly dotknout zájmů chráněných podle částí druhé, třetí a páté tohoto zákona (dále jen „investor“), je povinen předem zajistit na svůj náklad provedení hodnocení vlivu zamýšleného zásahu na tyto chráněné zájmy. Ve vazbě na uvedené Ministerstvo životního prostředí uvádí, že stanoviskem Krajským úřadem Středočeského kraje vydaným dle § 45i ZOPK č.j. 079320/2016/KUKS ze dne 21. 6. 2016 (příloha dokumentace) byl vyloučen významný vliv záměru na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit (EVL) a ptačích oblastí (PO). Oznamovatel proto nemusel postupovat dle ust. uvedených výše, tzn. součástí dokumentace nemuselo být hodnocení dle § 67 ZOPK. Součástí dokumentace EIA byl obecný zoologický a botanický průzkum, jenž nemá přesné náležitosti, a který byl z pohledu procesu EIA v rámci uvedené (předprojektové) fáze projektu dostačující. Nadto je nutné uvést, že konkrétní ochranné podmínky pro chráněné živočichy, kteří se v dané lokalitě mohou vyskytovat, jsou stanovovány v rámci samostatného řízení dle § 56 ZOPK, které je na procesu EIA zcela nezávislé.

Účastník dále nesouhlasí se závěry vydaného coherens stamp, v rámci kterého byla posuzována významnost změn, ke kterým došlo v projektové dokumentaci, oproti již posouzenému záměru. Konkrétně pak uvádí změnu nivelety tratě a masivní odtěžení skalní stěny, které opomíjí nárůst počtu stromů a keřů, které budou záměrem dotčeny. Dále pak namítá, že CS nebyl zveřejněn v souladu s § 16 zákona EIA. V případě změny nivelety Ministerstvo životního prostředí odkazuje na odůvodnění uvedené změny v rámci vydaného stanoviska. Uvedená změna opravdu není změnou, která se dle § 9a odst. 6 zákona EIA hodnotí, tj. zvýšení kapacity a rozsahu, změně technologie, řízení provozu nebo způsobu užívání. Nadto je nutné zmínit, že niveleta trati z pohledu procesu EIA významně neovlivní jednotlivé složky životního prostředí. Dotčení krajinného rázu je posuzováno v rámci samostatného řízení, které je na procesu EIA nezávislé.

K uvedenému navýšení počtu stromů a keřů, které budou záměrem dotčeny lze uvést, že je v souladu s podmínkami č. 3 a 4 stanoviska EIA, které požadují provedení dendrologického průzkumu s cílem upřesnění celkového počtu zasažených dřevin a navržením systému ochrany zachovávaných prvků

dřevin. Přesná podoba zásahu a kompenzační opatření v podobě náhradní výsadby jsou pak předmětem samostatného řízení příslušného orgánu ochrany přírody a krajiny. Ohledně nezveřejnění coherens stamp dle § 16 zákona EIA pak Ministerstvo životního prostředí odkazuje na ust. § 16 odst. 1 uvedeného zákona, které vymezuje dokumenty, které mají být dle tohoto ustanovení zveřejňovány. Mezi těmito dokumenty není stanovisko dle § 9a odst. 6 zákona EIA, tj. zmiňovaný coherens stamp. Ministerstvo životního prostředí tak nemá zákonnou povinnost toto stanovisko zveřejňovat.

V doplnění svého vyjádření pak účastník 1 nesouhlasí s hodnocením záměru na krajinný ráz, přičemž uvádí, hodnocení krajinného rázu se provádí dle platné metodiky. K uvedenému Ministerstvo životního prostředí uvádí, že tak jako hodnocení vlivu záměru na faunu a floru, ani hodnocení na krajinný ráz nemá v rámci procesu EIA konkrétní zákonné náležitosti. K povolování staveb, které by mohly snížit nebo změnit krajinný ráz, je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody vydávaný dle § 12 v rámci samostatného řízení, které je na procesu EIA nezávislé.

K námitkám uvedeným pod číslem 5, 7, 9 a 15 se vyjádřil odbor životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Středočeského kraje a uvedl, že k otázce výjimky podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. orgán ochrany přírody neobdržel v této věci žádné podání investora a nedisponuje ani výsledky následného průzkumu, nebo průzkumů letounů zmiňovaného účastníkem. Známy jsou mu tedy pouze výsledky biologického průzkumu v oznámení EIA a údaje zveřejněné v Nálezové databázi ochrany přírody.

Úvaha o potřebě podání žádosti o povolení výjimky u zvláště chráněných druhů v souvislosti s realizací určitého záměru má dvě roviny. První je, zda jsou v území, které může být záměrem dotčeno, zvláště chráněné druhy, nebo jejich vývojová stádia a biotopy přítomny. To druhou je pak identifikace konkrétních součástí záměru (činností, zásahů, opatření) a přesný popis škodlivého zásahu na chráněné fenomény (např. odtěžením skalního bloku a dalším narušením skalní stěny dojde k přímé likvidaci hnízdiště zvláště chráněného druhu živočichů výra velkého; vypuštěním nádrže v jarním období dojde k narušení vývojového cyklu obojživelníků druhu kuňka obecná; apod.).

Pouze na základě takto popsané skutečnosti lze vést řízení o vydání výjimky, neboť výrok rozhodnutí musí tuto skutečnost bez pochyby popisovat a určit, kterých konkrétních zákazů stanovených v § 49 a § 50 zákona č. 114/1992 Sb. (pro rostliny a živočichy) se výjimka týká. Účastník se ve svém odkazu na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 18. 12. 2015, č. j. 2 As 49/2013-109 dopouští nesprávné interpretace, když tvrdí, že „… k zahájení řízení o výjimce stačí pouhá eventualita výskytu zvláště chráněného živočicha…“. Citovaný rozsudek výslovně uvádí, že „…postačuje pouhá eventualita zásahu do přirozeného vývoje…“. Samotný výskyt nějakého zvláště chráněného druhu v místě realizace záměru, byť by šlo o záměr rozsáhlý a intenzivní, nemusí ještě znamenat, že bude mít automaticky škodlivý vliv na chráněné druhy (viz např. výskyt některých zvláště chráněných druhů v lomech, pískovnách a na výsypkách).

Dalším závěrem účastníka je tvrzení, že povolení výjimky je samostatným řízením a nelze je nahradit závazným stanoviskem k posouzení vlivů na životní prostředí, a že výjimka by měla být

udělena před vydáním územního rozhodnutí. Tato tvrzení účastník opírá o judikáty z roku 2012, respektive 2008. Současná legislativa však právě takový postup umožňuje, když v § 56 odst. 6 zákona č. 114/1992 Sb. připouští i jiný způsob povolení výjimky při dodatečném zjištění možného vlivu na zvláště chráněné druhy:

„Zjistí-li se až po zahájení územního řízení, územního řízení s posouzením vlivů na životní prostředí, společného územního a stavebního řízení, společného územního a stavebního řízení s posouzením vlivů na životní prostředí nebo stavebního řízení, že stavebním záměrem povolovaným v tomto řízení budou dotčeny ochranné podmínky zvláště chráněného druhu rostliny nebo živočicha stanovené v § 49 nebo 50, a tato skutečnost nebyla před zahájením tohoto řízení známa, lze rozhodnutí v tomto řízení vydat pouze na základě závazného stanoviska orgánu ochrany přírody příslušného k povolení výjimky ze zákazů u zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, v němž orgán ochrany přírody posoudí splnění podmínek pro povolení výjimky uvedených v odstavcích 1 a 2 a může stanovit případné další podmínky povolení výjimky podle odstavce 3. Povolení výjimky ze zákazů u zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů včetně stanovení dalších podmínek podle odstavce 3 je součástí výrokové části rozhodnutí vydávaného v územním řízení, v územním řízení s posouzením vlivů na životní prostředí, ve společném územním a stavebním řízení, ve společném územním a stavebním řízení s posouzením vlivů na životní prostředí nebo ve stavebním řízení.“

Citované ustanovení bylo do zákona č. 114/1992 Sb. začleněno zákonem č. 225/2017 Sb., kterým se mění zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.

Jak již bylo uvedeno, orgán ochrany přírody žádost o vydání výjimky neobdržel, a proto nemůže posoudit úplnost podkladů. Pokud tedy dojde k podání žádosti, bude možnost povolení výjimky posouzena podle citovaného ustanovení zákona. Orgán ochrany přírody se přitom ztotožňuje s požadavky účastníka na kvalitu a aktuálnost biologických průzkumů, které by měly být podkladem pro povolení výjimky. Pokud bude průzkum vykazovat nedostatky, nebude možné na jejich základě výjimku povolit.

K uvedenému stavební úřad uvádí, že k navrhovanému záměru bylo vydáno kladné závazné stanovisko odboru životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Středočeského kraje, a to na úseku ochrany přírody a krajiny (zvláště chráněná území kategorie přírodní památka a přírodní rezervace, zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů a regionální území systémů ekologické stability) a tento dotčený orgán nestanovil v této věci žádnou podmínku. Dle ust. § 5 odst. 3 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, *fyzické a právnické osoby jsou povinny při provádění zemědělských, lesnických a stavebních prací, při vodohospodářských úpravách, v dopravě a energetice postupovat tak, aby nedocházelo k nadměrnému úhynu rostlin a zraňování nebo úhynu živočichů nebo ničení jejich biotopů, kterému lze zabránit technicky i ekonomicky dostupnými prostředky. Orgán ochrany přírody uloží zajištění*

či použití takovýchto prostředků, neučiní-li tak povinná osoba sama. Zákon tedy ukládá přímo fyzickým a právnickým osobám povinnosti týkající se ochrany živočichů a rostlin.

K námitce uvedené pod bodem 9 se vyjádřil Odbor životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Středočeského kraje a uvedl, že součástí námitek účastníka je i hodnocení citovaného stanoviska orgánu ochrany přírody a krajiny k vlivu záměru na soustavu Natura 2000 (které bylo vydáno dne 21. 6. 2016, nikoliv 2019, jak uvádí účastník 2). V námitce je citována část stanoviska „… záměr je převážně podzemní stavbou…“, z čehož účastník dovozuje, že stanovisko nepostihuje celou stavbu včetně úseku mezi tunely a zastávkou Nelahozeves a shledává, že se orgán ochrany přírody zabýval pouze vybudováním jednokolejného tunelu. K tomuto závěru účastníka je třeba podotknout, že se diskutované stanovisko zabývá právě a pouze vlivem záměru na předměty ochrany a celistvost EVL a PO soustavy Natura 2000, přičemž především identifikuje tu její část, která by mohla být záměrem nejspíše dotčena. Tou je EVL Veltrusy nacházející se na protějším břehu řeky Vltavy, ve vzdálenosti přibližně 1,6 km, jejímž předmětem ochrany jsou brouci druhu roháč obecný (*Lucanus cervus*) a páchník hnědý (*Osmoderma eremita*). Uvedená vzdálenost je měřena od konce úpravy trati, nikoliv od portálu tunelů.

Stanovisko je ve smyslu vlivu na EVL a PO negativní. Citovaná část věty pochází z jeho odůvodnění, v němž je dále vysvětleno, že předměty ochrany jsou úzce vázány na svůj biotop – porosty starých stromů v zámeckém parku. Z tohoto úhlu pohledu je napadená charakteristika záměru zcela korektní, neboť těžiště záměru skutečně spočívá převážně v rekonstrukci stávajících tunelů a vybudování tunelu nového. Ostatní části záměru, popsané v úvodu stanoviska, jsou z hlediska vlivu na zmíněnou EVL podružné. To, že se jimi zdejší orgán ochrany zabýval, nicméně vyplývá z popisu záměru: „Přílohou žádosti byla podrobná mapová příloha se znázorněním nové trasy tunelu a dalších stavebních objektů a také některých dotčených zařízení a objektů ochrany. Záměr spočívá ve vybudování nového jednokolejného tunelu a v rekonstrukci trati ve stávajících tunelových tělesech, přičemž ve stávající trase zůstane jedna kolej a druhá se přesune do nového tunelu. Součástí stavby bude i ražba přístupové svážné štoly z bývalé pískovny v k. ú. Lobeč (poloha „U Karbanova kříže“).“Z uvedeného je tedy jasně patrné, že námitka účastníka je nedůvodná a jeho závěry nesprávné.

K námitce uvedené pod bodem 11 se vyjádřil Městský úřad Kralupy nad Vltavou, odbor výstavby a územního plánování, který uvedl, že navrhovaný záměr je v souladu s platným územním plánem obce Nelahozeves. Územní plán vymezuje veřejně prospěšné stavby - D70 – koridor pro rekonstrukci dráhy a - D100 – úprava a prodloužení „Dvořákovy stezky“ v šířce 3 m. Veřejná prospěšnost vyplývá z potřeby zajištění prostorových nároků rekonstrukce dráhy, záměru „Rekonstrukce Nelahozeveských tunelů“ a z potřeby zajištění rozvoje páteřní pěší trasy v území s vazbou na směry Kralupy n. V. a Sazená, včetně napojení na pěší cestní síť v krajině.

Podkladem pro vymezení koridoru pro VPS dopravní nebo technické infrastruktury v územním plánu je zpravidla územní studie nebo oborová dokumentace ve stupni vyhledávací nebo technické studie či studie proveditelnosti. V takové dokumentaci nelze specifikovat veškeré vedlejší stavby, které budou s hlavní stavbou tvořit komplexní funkční celek. Koridor vymezený v územním plánu pro umístění

stavby dopravní či technické infrastruktury slouží k umístění stavby hlavní a staveb vedlejších, které lze již v úrovni územního plánu předpokládat. Koridor pro veřejně prospěšnou stavbu (dále jen „VPS“) dopravní či technické infrastruktury však nemůže být v územním plánu vymezen tak, aby zahrnoval všechny vedlejší stavby jako např. přeložky účelových komunikací a inženýrských sítí vyvolané hlavní stavbou. Vedlejší stavby nebo jejich části, jež přesáhnou přes hranice koridoru („obalové plochy“), nepřestávají být součástí VPS a není důvod, aby byly vyčleněny ze souboru staveb, který dohromady tvoří určitý funkční celek. Jako tento celek je třeba stavbu dopravní nebo technické infrastruktury posuzovat, neboť jako celek byla zařazena v územním plánu do VPS (bez nutnosti vyjmenovat všechny její dílčí objekty). Grafické vymezení hranic koridoru pro veřejně prospěšnou stavbu v územním plánu neurčuje, co je, nebo není součástí VPS.

K upřesnění celkového technického řešení stavby dochází až při zpracování a projednávání dokumentace pro územní rozhodnutí. Přitom je přirozené, že zatímco stavba hlavní bude umístěna v daném koridoru, některé z vedlejších staveb (včetně vyvolaných staveb) budou umisťovány mimo koridor dopravní nebo technické infrastruktury (zobrazený v hlavním výkresu) a mimo koridor pro VPS (zobrazený ve výkresu VPS, opatření a asanací).

Při posuzování souladu záměru s vydanou územně plánovací dokumentací, resp. územním plánem, podle § 90 nebo § 96b stavebního zákona je třeba vycházet i ze skutečnosti, že některé z vedlejších staveb pro svou podrobnost nemohly být v územním plánu vymezeny. Skutečnost, že některé vedlejší stavby vymezené územním rozhodnutím jsou umisťovány mimo koridor vymezený v územním plánu pro příslušnou dopravní nebo technickou infrastrukturu automaticky neznamená, že se jedná o nesoulad s ÚP. Je třeba dbát na to, aby stavby vedlejší, které by mohly „vyběhnout“ mimo koridor vymezený v územním plánu pro příslušnou dopravní nebo technickou infrastrukturu, nebyly v navazujících plochách s rozdílným způsobem využití podmínkami nepřípustného využití těchto ploch vyloučeny.

K bodu 4 a 16 stavební úřad uvádí, že z doložených podkladů vyplývá, že zábory a s nimi související kácení dřevin v oblasti Dvořákovy stezky jsou navrhovány v nezbytném rozsahu pro realizaci navrhovaného záměru. Dotčené orgány – Obecní úřad Nelahozeves a Odbor životního prostředí Městského úřadu Kralupy nad Vltavou vydaly k navrhovanému záměru kladná závazná stanoviska. Odbor životního prostředí Městského úřadu Kralupy nad Vltavou uložil žadateli provést náhradní výsadbu a tato podmínka byla zahrnuta do výroku rozhodnutí. K námitce se vyjádřil Obecní úřad Nelahozeves, který uvedl, že v souladu s dikcí ust. § 9 odst. 1 zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, orgán ochrany přírody může ve svém rozhodnutí o povolení kácení dřevin uložit žadateli přiměřenou náhradní výsadbu ke kompenzaci ekologické újmy vzniklé pokácením dřevin. Není tedy striktní povinností orgánu ochrany přírody náhradní výsadbu vždy uložit. K obsahu a formě závazných stanovisek je třeba uvést, že závazné stanovisko Městského úřadu Kralupy nad Vltavou je velmi podrobné, co se týče závazné části tak i jeho odůvodnění. Kromě již v námitce zmíněného závazného stanoviska Obecního úřadu Nelahozeves obsahuje spis rozhodnutí tohoto správního orgánu ze dne 8.6.2020, kterým bylo povoleno pokácení dřevin z důvodu umístění

záměru nazvaného Nelahozeveské tunely. Mimoto je dendrologický průzkum č. E.02.05 součástí doložených podkladů a účastníci řízení tedy měli možnost se i s tímto podkladem seznámit.

K požadavku na upravení dokumentace tak, aby nedocházelo k narovnání trati a s tím spojeným kácením v tak ohromném rozsahu a zničení zelené plochy mezi Dvořákovou stezkou a kolejištěm v Nelahozevsi, stavební úřad uvádí, že je podaným návrhem vázán a pokud splní zákonem stanovené podmínky, nemá možnost požadovat úpravu záměru.

K bodu 6, 12 a 13 stavební úřad uvádí, že povinným podkladem pro umístění stavby je závazné stanovisko dotčeného orgánu, v tomto případě Městského úřadu Kralupy nad Vltavou. Tento dotčený orgán shledal navrhovaný záměr z hledisek jím hájených přípustným. K výšce protihlukových zdí stavební úřad odkazuje na vypořádání námitky účastníka Marina Vltava. K námitce týkající se vlivu záměru na krajinný ráz stavební úřad uvádí, že Městský úřad Kralupy nad Vltavou vydal k zásahu do krajinného rázu rovněž kladné závazné stanovisko, z odůvodnění tohoto stanoviska pak vyplývá, že podkladem pro jeho vydání byla studie vlivu záměru na krajinný ráz, ze které vyplývá, že záměr bude mít slabý zásah do identifikovaných rysů a hodnot krajiny a lze konstatovat, že jde o únosný zásah do krajinného rázu. K požadavku na úpravu doložené dokumentace nelze uvést nic jiného, než že je stavební úřad podaným návrhem vázána v případě splnění zákonem stanovených podmínek nelze podané žádosti nevyhovět.

K bodu 8 stavební úřad uvádí, že se k navrhovanému záměru kladně vyjádřil dotčený orgán – odbor životního prostředí Krajského úřadu Středočeského kraje. Případná konkrétní opatření pak budou součástí dokumentace pro stavební povolení, zejména pak opatření související s realizací záměru.

K bodu 17 stavební úřad uvádí, že žadatel se k této námitce vyjádřil tak, že je možné mobilní objekt záchranné stanice přemístit do jiných prostor dle požadavku vlastníka. V dalším stupni dokumentace tuto skutečnost bude možné řešit. Stavební úřad zdůrazňuje, že projednávaný záměr, jak výše uvedeno, je veřejně prospěšnou stavbou. Je tedy čistě na dohodě vlastníka záchranné stanice a žadatele o umístění záměru, zda se na přemístění stanice dohodnou.

Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu, IČ 67010041, Cejl 866/50a, Zábrdovice (Brno-střed), 602 00 Brno**,** dne 25.1.2021 podal vyjádření, dle kterého by měl stavební úřad před vydáním „změny územního rozhodnutí“ provést přezkum či zajistit následující:

1) soulad se ZÚR Středočeského kraje (zda skutečně všechny SO jsou v souladu)

2) soulad s ÚP (zda skutečně všechny SO jsou v souladu)

3) řádný a podrobný přezkum navržených změn SO

4) vložení do spisu rozhodnutí KÚ StK o povolení výjimky dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb. ke škodlivému zásahu do biotopů zvláště chráněných druhů živočichů, zejména hmyzu, plazu a ptáků (např. dle nálezové databáze a dle aktuálních průzkumů v dotčeném území: viz také dokumentace EIA)

5) vložení do spisu všech povinných vyjádření, stanovisek, závazných stanovisek a podkladových rozhodnutí (zejména záv. stanoviska k zásahu do VKP a do krajinného rázu dle zákona č. 114/1992 Sb., k zásahu do okraje lesa dle lesního zákona)

6) přezkum časové platnosti všech podkladů ve vztahu k DÚR (zejména k technickým a k dopravním sítím)

7) vložení závazného stanoviska EIA, ověřujícího závazného stanoviska EIA a verifikačního záv. stanoviska EIA

Vypořádání připomínek

Tento účastník řízení pouze stavebnímu úřadu „připomíná“ jeho povinnosti. K bodům 1 – 3 a 5 – 7 lze uvést, že tyto připomínky byly v projednání akceptovány, protože se jedná o zákonné podmínky, které žadatel musí splnit. K bodu 4 stavební úřad odkazuje na vyjádření Krajského úřadu středočeského kraje k obsáhlé námitce účastníka řízení spolku Dvořákova stezka.

JUDr. Markéta Vajnerová Nad Vodou 1232 278 01 Kralupy n/Vlt. uplatnila dne 13.3.2021 následující námitky.

Namítá, že lhůta pro seznámení se s podklady neposkytuje dostatečný prostor s ohledem na 5. stupeň pohotovosti Protiepidemického systému ČR (PES). Tento kritický stav znamená, že obyvatelům je dovoleno vycházet ven pouze za účelem nákupu nezbytně důležitých věcí a vykonávání práce. Je proto zarážející a považuji za značně nevhodné (či účelové), projednávat takto důležitou dopravní stavbu v době, kdy Česká republika bojuje s epidemií prostřednictvím zákazu kontaktu s lidmi. Žádá proto o přerušení územního řízení do doby, než se zlepší epidemická situace a Česká republika již nebude v režimu nouzového stavu, neboť v současné kritické situaci mají účastníci řízení značně omezené možnosti reakce a téměř nulovou možnost seznámit se s podklady pro vydání rozhodnutí, neboť tyto nejsou digitalizovány a nemohou se s nimi tedy seznámit ani distančním způsobem.

Dále uvádí:

Jsem vlastníkem pozemku parc. č. 82/93 a st. 1089, jehož součástí je stavba RD a stavby s ním související, vše k.ú. Lobeč, obec Kralupy nad Vltavou. Tyto pozemky a stavby se nachází na okraji pískovcového útvaru Lobečská skála přímo nad železniční tratí a necelých 100 m od nově plánovaného jižního portálu tunelového tubusu.

Uvedené se nachází na okraji tzv. Kralupského zlomu, s nímž souvisí množství poruchových zón, jež vedly k intenzivnějšímu zvětrávání a následné erozi (např. erozní rýha u severního portálu). S ohledem na charakter plánovaných prací (odstřel skalní stěny, ražba nového tunelu, ražba svážné štoly atd.) zde existují důvodné obavy o zachování předmětných nemovitostí v nepoškozeném stavu (např. praskání fasád nebo zdi domů či v krajním případě sesuv části svahu i se stavbou). Navrhuji proto znaleckým posudkem ověřit vliv plánovaných prací na stav nemovitostí nacházejících se v lokalitě „Na Skalách" a zejména na okraji Lobečské skály v ulici Nad Vodou, obec Kralupy nad Vltavou, a to především s ohledem na vibrace související s odstřely a ražbou nového tunelu a svážné štoly.

Dále s ohledem na uvedené požaduji realizaci zabezpečení svahu a skály na pozemku pare, č. 56/1, k.ú. Lobeč, obec Kralupy nad Vltavou, který přímo sousedí s mým pozemkem pare. č. 82/93 a jenž je ve vlastnictví Správy železnic, státní organizace, proti sesuvu v úseku vymezeném pozemky pare. č. 82/94, 82/93 a 82/92, vše v k.ú. Lobeč, obec Kralupy nad Vltavou.

V záměru je dále mj. navrhováno zřízení 4 dočasných staveništ, z nich jedno má být umístěno v Lobči u vyústění svážné štoly na pozemcích pare. č. 403/18, 403/2, 88/2, 88/3 a 88/6 vše v k.ú. Lobeč, obec Kralupy nad Vltavou. Toto staveniště se nachází u silnice 3. třídy vedoucí z Kralup nad Vltavou do Nelahozevsi, která je ve vlastnictví Středočeského kraje (silnice ill/10149). Předmětná silnice však nesplňuje parametry obslužné komunikace, po které by měla být nákladními automobily odvážena hornina z nově budovaného tunelu, neboť s ohledem na její parametry a stav je na ní dopravním značením (dopravní značka B4) zakázán vjezd nákladních automobilů. Frekventovaná jízda nákladních automobilů z tohoto staveniště směrem do Kralup nad Vltavou by zejména v prudké točité části okolo Lobečské skály byla v rozporu s dopravně bezpečnostními předpisy.

Silnice z tohoto staveniště do Kralup nad Vltavou je nevyhovující stejně tak jako cesta do Nelahozevsi, popř. do Lešan. Součástí projektové dokumentace navrženého záměru by proto mělo být i dopravní řešení pro nákladní automobily.

V záměru je navrhována dočasná stavba vodoměrné přípojky a vodoměrné šachty, které budou napojeny na pozemku pare. č. 82/9, k.ú. Lobeč, obec Kralupy nad Vltavou, ovšem v oznámení není uvedena doba této dočasnosti. Navrhuji proto doplnit dobu dočasnosti a stanovit, jak bude následně s celou touto nové zřízenou avšak dočasnou stavbou v délce téměř 400 m naloženo.

Vypořádání námitek

K požadavku na prodloužení lhůty k seznámení se s podklady stavební úřad uvádí, že lhůta pro seznámení s podklady byla s ohledem na nové oznámení o zahájení územního řízení delší, než zákon předpokládá. Účastník řízení se nedomáhal nahlédnutí do spisu ani kopii spisových podkladů. K námitce týkající se digitalizace dokumentů je třeba uvést, že stavební zákon ani správní řád neumožňuje v současné době podat žádost a doložit podklady v digitální podobě a nelze tedy ani takové podklady poskytovat (k elektronické verzi dokumentů viz námitka účastníka Marina Vltava)

K námitce týkající se stavu lokality „Na Skalách" je třeba odkázat na další stupeň dokumentace a stavební řízení, ve kterém bude třeba zkoumat i otázku realizace záměru a tedy i případná související opatření. Žadatel se k podané námitce vyjádřil tak, že v dalším stupni projektové dokumentace budou vytipovány objekty, u kterých bude před zahájením stavby provedena pasportizace.

K námitce týkající se silnice III/10149 je především třeba uvést, že se nejedná o námitku, kterou by účastník mohl v řízení uplatnit, resp. neuvádí žádné skutečnosti, které by dovozovaly dotčení jeho vlastnického práva. Námitka pak cílí do problematiky realizace stavby a jak již výše bylo uvedeno, touto otázkou se bude zabývat stavební úřad ve stavebním řízení.

Ve věci námitky týkající se dočasnosti lze pak opět odkázat na to, že není zřejmé, jak je dotčeno vlastnické či jiné věcné právo účastníka řízení. Obecně k této námitce lze uvést, že v oznámení o zahájení řízení je třeba uvést mimo jiné i to, že součástí záměru jsou dočasné stavby. Otázka lhůty jejich trvání je pak předmětem projednání a tato lhůta je stanovena ve výroku rozhodnutí. U staveb, které je možné realizovat pouze na základě územního rozhodnutí, jsou pak výrokem rozhodnutí stanoveny i podmínky úpravy terénu po jejich odstranění.

Obec Nelahozeves, se sídlem obecního úřadu Školní 3, PSČ 27751 zastoupená KVB advokátní kanceláří, s.r.o., i. s. Mgr. Lukáš Rothanzl, advokát se sídlem Teplého 2786, 530 02 Pardubice uplatnila dne 10.1.2021 následující námitky:

1. Obsah žádosti o vydání územního rozhodnutí i související dokumentace vzbuzují zásadní pochybnosti o souladu posuzovaného stavebního záměru s územním plánem

Podle § 96b stavebního zákona mj. platí, že *„Jestliže vydání rozhodnutí nebo jiného úkonu podle části třetí hlavy III dílů 4 a 5, § 126, 127, 129 odst. 2 a 3 nebo podle zvláštního zákona závisí na posouzení jím vyvolané změny v území, je podkladem tohoto rozhodnutí nebo jiného úkonu závazné stanovisko orgánu územního plánování.“*

K posuzovanému záměru bylo vydáno závazné stanovisko orgánu územního plánování (který byl současně pořizovatelem platného územního plánu obce Nelahozeves), Městského úřadu Kralupy nad Vltavou, odboru výstavby a územního plánování, ze dne 25. 5. 2020, č. j. MUKV 21845/2020 VYST. Orgán územního plánování vyslovil závěr, že předmětný záměr je přípustný. Orgán územního plánování konkrétně konstatoval, že *„Rekonstrukce nelahozeveských tunelů je v souladu s platným územním plánem obce Nelahozeves. Územní plán vymezuje veřejně prospěšné stavby - D70 – koridor pro rekonstrukci dráhy a - D100 – úprava a prodloužení „Dvořákovy stezky“ v šířce 3 m. Veřejná prospěšnost vyplývá z potřeby zajištění prostorových nároků rekonstrukce dráhy, záměru „Rekonstrukce Nelahozeveských tunelů“ a z potřeby zajištění rozvoje páteřní pěší trasy v území s vazbou na směry Kralupy n. V. a Sazená, včetně napojení na pěší cestní síť v krajině.“*

Podatel si je vědom skutečnosti, že právní posouzení souladu záměru s územním plánem v případech, kdy se vydává závazné stanovisko dotčeného orgánu, nepřísluší stavebnímu úřadu. Podatel je nicméně přesvědčen o nesprávném závěru citovaného závazného stanoviska, tj. o rozporu navrhovaného záměru s platným územním plánem obce Nelahozeves. Zda se tak případně stalo z důvodu rozdílnosti dokumentace posuzované orgánem územního plánování, oproti dokumentaci předložené navrhovatelem v žádosti, je z hlediska výsledku nepodstatné.

Obec Nelahozeves vydala opatřením obecné povahy č. 1/2019 svůj územní plán (na základě usnesení zastupitelstva obce č. 3/3/2019 ze dne 11. 3. 2019. Podle tohoto územního plánu mj. platí ve vztahu k tzv. Dvořákově stezce, že *„Lokalitou probíhá koridor železniční trati č. 090. Koridor nemá řešena protihluková opatření. Podmínka max. výšky protihlukového opatření, 1,2 m nad temenem kolejnice, je stanovena s ohledem na podmínky ochranného pásma zámku Nelahozeves, zejména ochrany celkové veduty sídla z vlastního i protějšího břehu Vltavy.“* (Srov. str. 52 odůvodnění územního plánu. Podobně v lokalitě N08 Lososnice platí, že *„Lokalitou probíhá koridor železniční trati č. 090. Koridor nemá řešena protihluková opatření. Podmínka max. výšky protihlukového opatření, 1,2 m nad temenem kolejnice, je stanovena s ohledem na podmínky ochranného pásma zámku Nelahozeves, zejména ochrany celkové veduty sídla z vlastního i protějšího břehu Vltavy*.“ (Str. 62 odůvodnění územního plánu).

Jak se dále uvádí na str. 142 odůvodnění územního plánu (na základě požadavku Městského úřadu Kralupy nad Vltavou, odboru realizace investic a správy majetku, ze dne 14. 2. 2017, č.j.: MUKV 11900/2017 RIaSM), *„Protihlukové stěny (dále jen „PHS"), které jsou zamýšleny na pozemcích v ochranném pásmu zámku Nelahozeves, lokalita N03, požadujeme vybudovat, v souladu s možným*

technickým řešením, do max. výšky 1,2 m. PHS se výrazně uplatňují v pohledových vazbách na zámek Nelahozeves. S odvoláním na § 9 odst. 3, zákona o státní památkové péči, by výstavbou PHS s vyšší výškou došlo k poškození přímého prostředí kulturní památky a ke snížení jejího společenského uplatnění.“

Z odůvodnění územního plánu vyplývá, že Krajská hygienická stanice požadovala v rámci procesu pořizování územního plánu, aby uvedená výška protihlukových stěn byla v územním plánu pouze doporučující, od tohoto požadavku však posléze ustoupila (srov. str. 144-145, 196 odůvodnění územního plánu).

Platný požadavek na max. výšku protihlukové stěny byl vznesen dotčeným orgánem, Městským úřadem Kralupy nad Vltavou, odborem památkové péče, a to s ohledem na požadavek zachování pohledové „kvality“ v ochranném pásmu zámku Nelahozeves, kdy v souladu s § 9 odst. 3 zákona o státní památkové péči by výstavbou vyšších protihlukových stěn došlo k poškození přímého prostředí kulturní památky a ke snížení jejího společenského uplatnění.

Platí tedy, že platný územní plán obce vylučuje v dotčené lokalitě instalaci protihlukových stěn vyšších než 1,2 m, což je skutečnost, jež byla konzultována v průběhu přípravy územního plánu se zpracovatelem, jenž vyslovil s tímto řešením souhlas (viz text na str. 196 odůvodnění územního plánu).

Navzdory tomu však předložený návrh a dokumentace, jež je jeho součástí, uvedené regulaci územního plánu odporuje.

Tato skutečnost je zřejmá již ze správním orgánem zveřejněného Oznámení záměru dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. Tak např. na str. 21-22 tohoto oznámení se uvádí následující:

„Rozsah a umístění PHS vychází z vypracované hlukové studie. Tato přehledová hluková studie se zabývá stanovením výhledových ekvivalentních hladin hluku ve venkovním prostoru obytné zástavby přilehlé k nové železniční trati.

Snahou návrhu bylo co nejvíce přiblížit PHS ke kolejišti a zvýšit tak její účinnost. Osa PHS je vedena v konstantní vzdálenosti 3,5m od osy vnější koleje. Současně však využívá terénní morfologii (horní hrany zářezů) při respektování ostatních SO a PS, jako jsou trakční stožáry, inženýrské sítě atd. Výška prefabrikovaného železobetonového panelu je 1m (u výklenků 1,5m). Protihlukové stěny jsou navrženy podle hlukové studie jako jednostranně pohltivé (absorpční). Výšky stěn jsou 2m – 2,5m nad temenem kolejnice (TK). Povrch PHS směrem ke kolejišti bude pohltivý (absorpční) s absorpcí min. 8dB (dle metodického pokynu kategorie A3) a vzduchovou neprůzvučností min. 35dB. (…)

SO 10-01 Protihluková stěna km 439,354 - 439,439 (vpravo) Rozvinutá délka PHS je 86 m. Podle hlukové studie je navrhovaná výška PHS 2 m nad TK. S ohledem na délku PHS 86 m není únikový otvor navrhován.

SO 10-02 Protihluková stěna km 439,799 – 440,306 (vpravo) Rozvinutá délka PHS je 542 m. Podle hlukové studie je navrhovaná výška PHS 2 m nad TK, v místě nástupiště je navrhovaná výška 2,5 m nad TK. V úseku PHS budou dva únikové východy, které budou řešeny překryvem.

SO 10-03 Protihluková stěna km 440,073 – 440,306 (vlevo) Rozvinutá délka PHS je 254 m. Podle hlukové studie je navrhovaná výška PHS 2 m nad TK, v místě nástupiště je navrhovaná výška 2,5 m nad TK. V úseku PHS bude jeden únikový východ, který bude řešen překryvem.“

Dále srov. na str. 120 Oznámení:

„Návrh protihlukových opatření – protihlukové stěny Jelikož vypočtený stávající stav i předpokládané výhledové zatížení překračují hygienický limit pro „starou hlukovou zátěž“, jsou pro splnění tohoto limitu navrženy podél trati protihlukové stěny. Ke splnění hygienických limitů postačí protihlukové stěny o výšce 2,0 m. Z výše uvedeného tak jednoznačně vyplývá, že záměr ve zveřejněné podobě odporuje územnímu plánu a nemůže být tedy v této podobě povolen. Pokud není možné, jak uvádí navrhovatel v předložené dokumentaci, dodržet hygienické limity s takovými protihlukovými stěnami, které by byly v souladu s územním plánem obce, znamená to neproveditelnost záměru, a nikoli možnost odchýlit se od závazné regulace územního plánu obce.

Podatel dále zdůrazňuje, že předmětný záměr odporuje územnímu plánu obce i v případě, že budeme vycházet z (ve správním spisu obsažené) Dokumentace vlivů záměru na životní prostředí z 12/2019, kde se předpokládá instalace PHS do 120 cm, ovšem na uměle navýšeném terénu.

Podatel tedy tvrdí, že přípustným řešením popsaného problému nemůže být ani případné zvýšení nivelety terénu (kdy by na navýšeném terénu byly umístěny protihlukové stěny do 120 cm), neboť z územního plánu jednoznačně plyne obsah i účel této regulace – viz výše citované požadavky dané ochranným pásmem zámku Nelahozeves, kdy je zřejmé, že i protihlukové stěny do 120 cm umístěné na terénu navýšeném oproti stávajícímu stavu by pohledově narušily zmíněnou kulturní památku.

Pokud se proto v Souhrnné technické zprávě v rámci projektové dokumentace uvádí, že protihlukové stěny byly zpracovány v rozsahu předepsaném Akustickou studií, přičemž investorem byla zvolena varianta 3 – snížené protihlukové stěny výšky 1,2 m nad TK/nástupištěm na území obce Nelahozeves –, pak tyto údaje jednak odporují výše citovanému Oznámení (zveřejněnému správním orgánem), ale jednak odporují i smyslu a obsahu regulativů platného územního plánu obce Nelahozeves.

Podateli je i z jednání s investorem známo, že investor uvažuje o protihlukových stěnách ve výše 120 cm, umístěných však nad nově navrženou (zvýšenou) niveletu koleje. Takové řešení přitom investor považoval za souladné s územním plánem obce, který dle jeho názoru nehovoří o výškovém (ani jiném) vztahu mezi protihlukovými stěnami a pozemní komunikací. Jak bylo nicméně výše uvedeno, územní plán zapovídá svými regulativy nepřípustný zásah do ochranného pásma kulturní památky a je v tomto ohledu lhostejno, zda by takový zásah byl způsoben pouze samotnou protihlukovou stěnou, nebo touto stěnou v kombinaci s uměle navýšeným terénem. Opačný výklad by jednoznačně poskytl prostor k absurdnímu obcházení zákazů daných územním plánem jenom tím, že pod protihlukovou stěnou dojde k navezení dostatečného množství zeminy.

<u>2. Nesoulad mezi záměrem, který byl posuzován v rámci EIA, a následně předkládané projektové dokumentace</u>

Podle § 9a (Závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, platí, že *„(1) Příslušný úřad vydá na základě dokumentace, vyjádření k ní podaných, veřejného projednání a posudku závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (dále jen „stanovisko“) ve lhůtě do 30 dnů ode dne obdržení posudku. Náležitosti stanoviska jsou uvedeny v příloze č. 6 k tomuto zákonu. (…) (3) Stanovisko je podkladem pro vydání rozhodnutí v navazujících řízeních. Stanovisko předkládá oznamovatel v žádosti*

jako jeden z podkladů pro navazující řízení. Stanovisko musí být platné v době vydání rozhodnutí v navazujících řízeních v prvním stupni. (…) (6) Nejdříve 90 dnů před podáním žádosti o zahájení navazujícího řízení, nejpozději však v den podání žádosti o zahájení navazujícího řízení, předloží oznamovatel příslušnému úřadu, který vydal stanovisko, dokumentaci pro příslušné navazující řízení včetně úplného popisu případných změn oproti záměru, ke kterému bylo vydáno stanovisko, a to v rozsahu části nebo etapy záměru, která je předmětem navazujícího řízení. Příslušný úřad ověří na základě oznámení o zahájení řízení zaslaného tomuto úřadu správním orgánem příslušným k vedení navazujícího řízení každý záměr a vydá nesouhlasné závazné stanovisko, jestliže došlo ke změnám záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, zejména ke zvýšení jeho kapacity a rozsahu nebo ke změně jeho technologie, řízení provozu nebo způsobu užívání. Tyto změny jsou předmětem posuzování podle § 4 odst. 1 písm. g). Jestliže nedošlo ke změnám záměru podle věty druhé, příslušný úřad vydá souhlasné závazné stanovisko. V tomto závazném stanovisku příslušný úřad s přihlédnutím k podkladům podle odstavce 1 určí, které z podmínek stanoviska jsou v důsledku jiných změn záměru neproveditelné, a to případně v součinnosti s příslušnými dotčenými orgány. Pokud nebyly dokumenty podle věty první předány ve stanovené lhůtě, má se za to, že nebyly předány.“ Citovaná právní úprava zavedená novelou zákona o posuzování vlivů na životní prostředí č. 39/2015 Sb. upravuje tzv. verifikační závazné stanovisko (*coherence stamp*), jehož účelem je zajištění, aby záměr vstupující do tzv. navazujícího řízení byl týmž záměrem, pro něj bylo vydáno závazné stanovisko k posouzení vlivů, tj. aby nedošlo ke změnám záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí. Jak se uvádí v rozsudku Krajského soudu v Praze ze dne 28. února 2020, č.j. 55 A 67/2019–95, „*…Argumentace žalobkyně a), podle níž by při následné realizaci celé betonárny mohlo dojít ke změnám oproti posouzenému záměru, je nepřípadná. Ustanovení § 9a odst. 6 zákona o posuzování vlivů (ve znění zákona č. 326/2017 Sb.) upravuje institut tzv. verifikačního závazného stanoviska (coherence stamp), jehož účelem je právě zajištění, aby záměr vstupující do navazujícího řízení byl týmž záměrem, pro nějž bylo vydáno závazné stanovisko k posouzení vlivů, tj. aby nedošlo ke změnám záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí* (…).“

Institut tzv. coherence stamp představuje tedy jakési „razítko“ totožnosti záměru a jedná se o samostatné kvaziřízení, jehož účelem je ověřit, že záměr, k němuž bylo vydáno stanovisko EIA, a záměr, pro nějž bylo na základě tohoto stanoviska zahájeno tzv. navazující řízení, jsou totožné. Nemusí se sice jednat o absolutní shodnost obou záměrů, tímto testem totožnosti však nemůže projít záměr obsahující změny, jež mohou mít významný negativní vliv na životní prostředí. Tímto procesním nástrojem má být primárně zajištěno, aby do navazujícího řízení byl předkládán záměr v podobě, která byla předmětem procesu EIA a k níž se vztahuje stanovisko EIA. K pozměněným záměrům je proto třeba přistupovat velmi obezřetně a aprobovat je pouze tehdy, jestliže provedené změny jednoznačně nemohou mít vliv na obsah již vydaného stanoviska EIA.

Jak uvádí odborná literatura, *„Správní soudy se podle judikatury mohly při přezkumu stavebního povolení zabývat toliko těmi námitkami, které měly přímý vztah k předmětu stavebního řízení. Nemohly posuzovat zákonnost stavebního povolení z pohledu otázek, které se věcně neupínaly k předmětu stavebního řízení, tedy ani otázek stran posuzování vlivů na životní prostředí. Tato judikatura byla institutem navazujícího*

řízení a jeho vymezení v procesu EIA (viz další části této kapitoly) v těchto konkrétních věcech částečně překonána, ale dle mého mínění pouze v zavedení institutu verifikačního závazného stanoviska, tedy v tom, že v navazujícím řízení (což je tedy typicky řízení stavební) se musí ověřit soulad předmětného záměru se stanoviskem EIA, ale obsahové námitky proti samotnému stanovisku EIA mohou být podle mého přesvědčení stále předkládány pouze v územním řízení a zde se podle mého mínění stále bude aplikovat výše uvedená judikatura." (Posuzování vlivů záměrů a koncepcí na životní prostředí, Vojtěch Vomáčka, Dominik Židek a kol., Masarykova univerzita Brno, 2016).

Posouzení souladu mezi záměrem a stanoviskem EIA je tedy plně v kompetenci stavebního úřadu, přičemž podatel namítá, že záměr v předložené podobě v souladu se stanoviskem EIA není, a to z následujících důvodů.

Studie EIA popisuje záměr stavby v kapitolách Studie EIA, str. 6, kap. B.I.2. Kapacita (rozsah) záměru a str. 9, kap. B.I.4 Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry. Je zde definován mimo jiné cíl záměru: „Cílem stavby je rekonstrukce předmětného úseku v rozsahu: „… zvýšení traťové rychlosti podle možností, daných územními poměry a zástavbou, tím i zkrácení cestovních dob…". objektů a záborem pozemků nad rámec studie EIA, přičemž efekt zkrácení cestovních dob – tedy výhradně pro osobní dopravu, je minimální v řádech jednotek sekund (navýšení o 30km/h na vzdálenosti 2,5km je zkrácení doby o cca. 24s) a využitelné pouze pro vlaky nezastavující v zastávce Nelahozeves, tedy vlaky EC případně R. Ostatní vlaky, včetně nákladních, budou projíždět nadále stejnou rychlostí jako před rekonstrukcí tratě.

V kapitole studie EIA je uvedeno: „B.I.5. Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant. Uskutečněním této stavby dojde ke snížení propadu rychlostí na železniční trati, čímž se přispěje k zvýšení celkové přepravní kapacity celého koridoru z Prahy do Ústí nad Labem a Děčína."

Dosavadní provoz je charakterizován v tabulkách č. 1 a č. 2. Maximální rychlost pro vlaky EC a R je 90km/h. Výhledový provoz je uveden v Tab. č. 3., kde maximální rychlost je navýšena na 120km/h. Projektová dokumentace však navrhuje traťovou rychlost až 140km/h a 150km/h pro vozy s naklápěcí skříní, čímž se výrazně odlišuje od návrhu, se kterým byla navrhována a hodnocena studie EIA.

Nákladní vlaky a osobní zastávkové vlaky zůstávají na stejných rychlostech jako v současnosti.

Navrhované navýšení počtu a rychlosti vlaků kategorie EC je neodůvodnitelné zejména s ohledem na plánované přesunutí rychlé dálkové dopravy na trať RS4, která je uvedena v dlouhodobých strategiích státu a rovněž je prioritní stavbou ve smyslu zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací, ve znění pozdějších předpisů. Tato stavba je v současné době v přípravné fázi projektu.

Dokument DÚR B41 nikterak nedokládá (zejména tabulky 6.1 a 7 ve srovnání s tabulkou 12) výrazné navýšení kapacity, tudíž zásadní potřebu navýšení rychlosti až na 150km/h s ohledem na zajištění zvýšení přepravních možností na úseku Praha – Ústí nad Labem. Provedené analýzy nerespektují dlouhodobý záměr státu přesunout rychlou dálkovou dopravu na VRT trať RS4, která je definována ve zmíněné právní úpravě o urychlení staveb.

Tabulka 9. kvantizuje maximální možnou dobu úspory času v sudém směru je to maximálně 0,5min a v lichém směru max. 1min. Takovéto doby nemají žádný vliv na zvýšení přepravní kapacity na trati Praha – Ústí nad Labem, a lze jich v reálném provozu docílit vhodnějším a levnějším řešením optimalizace provozu s využitím technologií ETCS a ATO společně s GSM-R, které jsou nutné pro zajištění plynulého společného provozu osobních a nákladních vlaků.

Dokument B42 jednoznačně dokládá, že navýšení traťové rychlosti na 150km/h může mít reálný vliv na rychlost na vlaky typu Ex, již menší na vlaky typu R. V případě realizace projektu na původně navrhovanou rychlost 120km/h by dále nemuselo dojít k tak výraznému záboru pozemků a bourání domů. Rychlost do 120km/h je postačující pro reálně uvažovaný výhled dopravy. Argument nutnosti navýšení traťových rychlostí na maximální možnou rychlost z důvodu dosažení kratších časů (zkrácení cestovních dob) pro spojení s dalšími regiony a městy v ČR je neadekvátní ekonomickým i sociálním dopadům v dané lokalitě.

Je proto žádoucí, aby projekt byl přepracován tak, aby vedení trati v km 439,500 až km 440,500 odpovídalo maximální rychlosti 120km/h, která je uvedena ve studii EIA, a byly skutečně respektovány možnosti dané územními poměry a zástavbou, a byl tak minimalizován neadekvátní dopad na zábor pozemků a demolici objektů kolem Dvořákovy stezky.

V provedeném hodnocení EIA na str. 96 D.I.1.Sociální a ekonomické důsledky je konstatováno, že: *„Uvažovaný záměr nemá v zásadě vliv na sociální aspekty regionu. Stavbou železniční tratě dojde i demolici objektu k bydlení v km 439 a části objektu výpravní budovy v km 440,260.“*

Tato tvrzení však podle předložené dokumentace nejsou pravdivá. Jsou navrženy mnohem výraznější zásahy do krajinného rázu mající sociální a ekonomické důsledky, které nebyly doposud hodnoceny.

Uvažovaná stavba výrazně naruší funkčnost i úroveň zajišťování funkčních, rekreačních a ubytovacích služeb v přístavišti a obytných objektů na Dvořákově stezce.

Podle Tab. 1 ve srovnání s Tab. 4 dochází výhledově k navýšení pouze 1 spoje typu Ex a navýšení 3 spojů typu R. Nejedná se tedy o zásadní navýšení množství vlaků, pro které navýšení rychlosti by bylo zásadní pro zvýšení kapacity celé tratě Praha – Ústí nad Labem. Navíc je nutné upozornit, že zahuštěním rychlejší osobní dopravy klesá možnost využití tratě pro pomalejší nákladní dopravu. Tento efekt však tato studie neanalyzuje a lze předpokládat, že tento způsob řešení povede v reálném stavu k poklesu využitelnosti pro nákladní dopravu, tudíž celospolečenským ztrátám, nikoliv jejich přínosu. Uvedené navýšení kapacity tratě o 23% je hypotetické, s ohledem na skutečnost, že navýšení rychlosti v tomto úseku nemá žádný vliv na nákladní dopravu oproti současnému stavu, navíc bude navýšena četnost rychlé osobní dopravy. Pro nákladní dopravu má projekt jediný pozitivní efekt, a to je změna průjezdného průřezu pro nákladní vozy, což však s navyšováním rychlostí nesouvisí.

Toto hypotetické navýšení četnosti nákladních vlaků navíc není předmětem hlukové studie. Jelikož nákladní vlaky, díky své konstrukci, délce i pomalejší rychlosti, jsou mnohem více zatěžujícím zdrojem hluku pro prostředí, muselo by toto být ve studii řádně analyzováno, a to není.

Je proto nutné požadovat vypracování nové hlukové studie. Hluková studie musí být vypracována s respektováním projektované maximální rychlosti vlaků. Projektová dokumentace definuje rychlost max.

150km/h a dosavadní rychlost, ze které hluková analýza vychází, je 90km/h, čímž dochází k podstatnému navýšení rychlostí a nelze proto uplatňovat dosavadní hlukové studie.

Hluková studie z prosince 2019 je tedy neúplná a podatel požaduje její dopracování tak, aby byla koncipována i na rychlost vlakových souprav v rozmezí 141 – 160 km/hod., a zapracování relevantních závěrů (včetně souvisejících stanovisek) do dalších částí projektové dokumentace (zejména protihluková opatření) v rozsahu, který umožní splnění podmínek pro provoz vlakových souprav na dotčeném úseku trati dle relevantních obecně závazných právních předpisů a individuálních (s)právních aktů.

V nové hlukové studii musí být dále zohledněny skutečnosti, že prostory v areálu Marina Vltava s.r.o., venkovní plochy a také vnitřní prostory objektů provozní budova, restaurace a penzión slouží k rekreaci a bydlení.

Z dalších změn oproti původnímu posouzení vlivu záměru na životní prostředí je třeba zmínit následující.

Dokumentace vlivu záměru na životní prostředí z 12/2019, část E.2., uvádí, že na základě zpracované hlukové studie bylo navrženo 5 PHS. Ve skutečnosti bylo ve variantě 3 podle hlukové studie (která podle jiných dokumentů měla být vybrána, ale tento dokument o výběru varianty nehovoří) navrženo 7 PHS, které zde nejsou uvedeny. Jde tedy o další blíže neodůvodněnou změnu oproti posouzení EIA z roku 2017.

Uvedený dokument počítá s výškou PHS 1,2m od TK zjevně nového stavu (tedy navýšení nivelety až o 84,4cm), a to je v rozporu s definicí závazné výšky PHS 1,2m od TK původní koleje, což bylo předmětem posuzování před vydáním této změny (k rozporu s územním plánem viz výše). Mimo jiné jsou takto definovány všechny pohledové vizualizace umísťující PHS do původní tratě.

Přestože daný dokument uvádí, že PHS o výšce 1,2m nejsou dostačující, je dále konstatováno, že jsou navržena individuální protihluková opatření v SO-10-63-11. Nikde však není vyhodnoceno, že tato individuální protihluková opatření jsou dostačující ke splnění zákonných limitů pro hluk. V dokumentaci individuálních protihlukových opatření SO 10-63-01 je pouze konstatováno, že *„Před dokončením stavby, v rámci zkušebního provozu, bude hygienikem provedeno nové měření hluku, na jehož základě bude přesněji určen rozsah provedení individuálních protihlukových opatření“*. V případě takto strategicky důležitých staveb nelze akceptovat přístup, dle něhož budou konkrétní hlukové dopady vyhodnoceny teprve dodatečně.

Současný návrh projektové dokumentace nerespektuje návrh protihlukové stěny (PHS) v rozsahu, který je definován ve studii EIA Tab. 68. str. 121.

PHS musí být rozšířena až do km 439,600, aby byl účinně chráněn prostor přístaviště určený k rekreaci.

Nutno bude též řešit vliv vibrací v případě posunutí tělesa dráhy o 6,5m směrem k ubytovně v areálu Marina Vltava s.r.o., což výrazně zvýší vibrace v objektu penzionu a dalších objektů na Dvořákově stezce oproti stávajícímu stavu. Může dojít k rušení obyvatel a ubytovaných hostí, případně narušení statiky domů. Ve studii EIA, str. 247. kap. 7.2., je konstatováno že *„S ohledem na plánované navýšení rychlosti a druh podloží vyznačujícího se zvýšeným rizikem přenosu vibrací může k tomuto stavu docházet i po rekonstrukci trati a lze zde předpokládat nadměrnou zátěž objektů vibracemi z řešené trati, ve smyslu dodržení hygienických limitů. V rámci rekonstrukce je doporučováno provést antivibrační opatření v km 439.800 – 440.150 (ve stávajícím staničení).“* Z předložené projektové dokumentace však provedení

takového opatření nijak nevyplývá. Dále je navržena nejenom demolice a posunutí zděné zídky u objektu č.p. 16 (440,770 – 440,095) ale rovněž zbourání představku domu č. p. 16 (v posouzení EIA není uvedeno) čímž dojde k trvalému a nevratnému znehodnocení funkce objektu.

Celkově pak dojde k významnému přiblížení tratě k obytným budovám na Dvořákově stezce, přičemž aplikovaná kompenzační opatření v podobě protihlukových stěn sice mohou snížit hlukovou zátěž, ale zároveň způsobí významné znehodnocení objektů nacházejících se za touto protihlukovou zdí a jejich pohledové i pocitové odříznutí od zbylé části obce. Rovněž dochází k nežádoucímu zastínění obytných objektů.

Tyto dopady mají zásadní dopad i na krajinný ráz.

Lze tedy v této části shrnout, že původně překládaný záměr (ke studii EIA) uvádí nižší rychlosti vlaků (90 km/h a výhledově 120 km/h), přičemž žádné k záměru vydané závazné stanovisko rychlost vlaků nikterak neposuzuje, přestože zvýšená rychlost může mít (významně) negativní vliv na hlukovou zátěž a zároveň negativní sociální a ekonomické dopady stavby na posuzované území, jakož i dopady na krajinný ráz.

Jedná se proto dle názoru podatele o změnu záměru, který by mohl mít významný negativní vliv na životní prostředí v souladu s ust. § 9a zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

3. Věcné nedostatky v oblasti posouzení hluku a vibrací

Stávající hluková studie z roku 2019, předložená žadatelem, k níž se vyjádřila i Krajská hygienická stanice Středočeského kraje v závazném stanovisku z 22. 1. 2020, je nedostatečná, a podatel proto vznáší též následující námitky.

Kapitola 4 dokumentu označeného jako „Hluková studie a hodnocení vibrací“ (dále „HSHV“) vychází z podkladu 3D modelu stávajícího zaměření a 3D modelu nově navrženého železničního tělesa v měřítku 1:1000. Tento podklad však není jednoznačně identifikován jako relevantní podklad pro vypracování HSHV. Není zřejmé, kdo takový model vytvořil a kdo jej verifikoval. Zejména je nutné prokázat, zda model zahrnuje.

V Kap. 7.1. „Snížení hlučnosti u zdroje“ (věcně zmiňováno také v kap. 6.1. „Porovnání stávající a výhledové dopravy) HSHV předpokládá, že ke snížení hluku dojde vlivem

a) navrženého kolejového svršku a spodku (uvažováno ve výpočtu)

K tomu však podatel namítá, že v HSHV kap. 4.2. a v dokumentu D.2.1.1. – Železniční svršek a spodek, Technická zpráva, Příloha 001, je v kap. 6.1 popsán stávající stav železničního svršku: *„V koleji č. 2 se od km 439,600 vyskytuje kolejový rošt z kolejnic tvaru UIC 60 na betonových pražcích (B91) s pružným bezpodkladnicovým upevněním položený v roce 1993.“* Z tohoto konstatování vyplývá, že ve 2. TK je již v současné době instalován systém kolejového lože obdobného typu, jako je uvažován při této rekonstrukci. Nelze proto snížení hluku prokazovat v plné míře, jako by v obou kolejích bylo vyměněno pevné;

b) vlivem obnovy vozového parku ČD

K tomu podatel namítá, že tento předpoklad je zcela neodborný a nesprávný. Jednak není zřejmé, jaký subjekt by měl mít podstatný vliv na snížení hluku z pozice zlepšení kvality vozového parku. Pod zkratkou ČD lze identifikovat minimálně dva subjekty, provozující drážní dopravu, a to České dráhy, a.s., provozující osobní dopravu, a subjekt CD Cargo, a.s., provozující nákladní dopravu.

Mimo jiné je též potřebné upozornit na skutečnost, že v ČR je registrováno více než 120 dopravců, provozující drážní dopravu a přístup na železniční infrastrukturu musí být umožněn jakémukoliv dopravci, který splňuje zákonné podmínky. Tímto způsobem argumentovat ve věci snížení hlukové zátěže proto není možné. Jediný relevantní argument by byla jasně definovaná legislativa, která by nařídila k definovanému datu zákaz používání kovových špalíků či určitých typů podvozků zejména nákladních vozů. Taková legislativa však neexistuje, a je tedy potřebné počítat s výskytem vozidel majících zvýšené hlukové projevy.

Dále podatel namítá, že HSHV neuvažuje zvýšení hluku způsobené akcelerací hnacích vozidel při zvyšování rychlosti ve snaze využít navrhovanou maximální traťovou rychlost v traťovém úseku 438,00km až 440,505km ve směru na Ústí nad Labem. Rovněž není posouzen vliv prudkého brždění v opačném směru do Prahy, kdy vlaky budou intenzivně brzdit v předmětném úseku z rychlosti až 140km/h do rychlosti 80km/h definované od 438,000 km po stanici Kralupy nad Vltavou.

Kap. 12 HSHV konstatuje výrazné nebezpečí významného nárůstu vibrací, které mají příčinnou souvislost s rychlejšími průjezdy rychlíků. Navrhuje proto aplikaci antivibračních rohoží. Umisťuje je však pouze v souvislosti s objekty č.p. 261 a č.p. 53.

Podatel dále namítá nepřiměřený negativní vliv záměru na objekt Marina Vltava, kde je restaurace, obytné prostory s trvale žijící osobou a penzion. Penzion je přímo dotčen stavbou, protože 1. TK se přiblíží k tomuto objektu až na vzdálenost cca. 4 m, proto lze negativní vliv vibrací předpokládat. Dokument D.2.1.1. – Železniční svršek a spodek, Technická zpráva, Příloha 001 v kap. 8.1.21. Speciální zařízení definuje pouze kolejnicové absorbéry, jako opatření proti hluku, ale antivibrační rohože neuvádí, přestože jsou HSHV doporučeny. Je nutné tyto antivibrační rohože včetně dalších účinných PHS vyprojektovat rovněž v místě ochrany objektu Marina Vltava, který slouží jak k trvalému bydlení, tak také jako ubytovací objekt pro rekreaci.

Souhlasné závazné stanovisko krajské hygienické stanice sp. zn. S-KHSSC 67627/2019 ve svém odůvodnění toliko „opisuje“ podklady z HSHV, včetně všech nedostatečných odůvodnění pro snížení hluku, která byla namítána výše. Evidentně tedy KHS neprovedla žádná vlastní šetření a pouze „přepisuje“ argumenty zpracovatele HSHV, které se snaží pozitivně „vylepšit“, viz. např „… lepšími a tišími podvozky..“, které ve studii HSHV vůbec nebyly uvedeny.

Tato námitka je o to závažnější, že zpracovatel HSHV je pracovníkem SUDOP Praha, není tedy nezávislým na projektantské organizaci, která má zřejmý zájem na kladném výsledku HSHV, bez kterého by nedošlo k realizaci stavby. Tím spíše je třeba důsledně trvat na objektivním nezaujatém posouzení hlukové zátěže přinejmenším ze strany příslušného orgánu veřejné moci – v daném případě krajskou hygienickou stanicí.

4. <u>Navrhovaný záměr negativně ovlivní životní prostředí z pohledu biotopu a naruší krajinný ráz</u>

Kvůli vynucené přeložce Dvořákovy stezky dojde v km 439,500 až km 440,000 k vykácení stromořadí vzrostlých stromů obepínající areál přístaviště Marina Vltava s.r.o. Tyto stromy z důvodu provedených stavebních opatření nebudou již moci být v dané lokalitě znovu vysázeny. Dojde tedy k trvalému celkovému odlesnění svahu mezi přístavištěm a skalním masivem za tratí. To bude mít vliv nejenom na zvýšený hluk od tratě, ale i na změnu mikroklimatu s následkem výraznějšího přehřívání místa v letním

období a zvýšené prašnosti od železničního koridoru. Dochází tím k nenahraditelné ztrátě důležitého biokoridoru oddělujícího rekreační oblast od páteřní a frekventované dopravní infrastruktury.

I s ohledem na zachování krajinného rázu je proto nutné požadovat, aby byla zachována stávající výsadba nebo realizována nová výsadba zeleně v úseku Dvořákovy stezky, tedy mezi km 439,500 až km 440,000.

V dokumentaci pro územní rozhodnutí musí proto být provedeno nové podrobné hodnocení krajinného rázu v souladu s § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Podatel si je vědom skutečnosti, že Obecní úřad Nelahozeves ve svém závazném stanovisku k povolení kácení dřevin neuložil náhradní výsadbu, nicméně má za to – a to i vzhledem ke skutečnosti, že Městský úřad Kralupy v obdobném závazném stanovisku k povolení kácení ve svém správním obvodu náhradní výsadbu uložil –, že v dalších fázích řízení bude třeba tuto disproporci odstranit a též na území obce Nelahozeves náhradní výsadbu uložit, a to případně i za cenu zrušení zmíněného závazného stanoviska Obecního úřadu Nelahozeves.

Dokument D.2.4. SO 10-83-01 Kácení a náhradní výsadba definuje rozsah odlesnění, jasně definuje rozsah kácení 3177ks (do 50cm kmene) a 106ks(nad 50cm) stromů. Náhradní výsadba je definována na jiném místě v intravilánu dotčených obcí 300ks.

K tomu podatel namítá, že rozsah a místo náhradní výsadby je zcela neadekvátní masivnímu odlesnění, které souvisí s provedením stavebních objektů SO 10-24-01 a SO 10-24-O2 skalní odřezy u portálů tunelů, jakož i v místě stavebního objektu SO 10-23-03 (opěrná zeď a přeložka Dvořákovy stezky kolem objektu Marina Vltava). Tyto stavební objekty zůstanou trvale odlesněny a výrazným způsobem narušují krajinný ráz, který měl zachovat charakter přírodní s plošným zalesněním.

Další námitky podatele se týkají skutečnosti, že Dokumentace k EIA konstatuje, že vliv na krajinný ráz je vyhodnocen v příloze E.2.13. Podle dokumentu „Vliv na přírodu a krajinu“, E.2.13. je však na straně 8. jednoznačně definován požadavek na „Opatření k ochraně identifikovatelných znaků a hodnot, ochranné podmínky. Z textu jednoznačně vyplývá, že existují následující zásady ochrany krajinného rázu, mezi než patří:

a) vegetační prvky liniové zeleně podél vodních toků a vodních ploch jakožto důležitých prvků prostorové struktury a znaků přírodních hodnot; K tomu podatel namítá, že tento prvek krajinného rázu je velmi narušen po celé délce stavby, zejména u obou vstupních portálů (masivní odlesnění a realizace svahového skalního odřezu) a v přeložce trati kolem objektu Marina Vltava. Na straně Kralup nad Vltavou je dokumentem MUKV 34005/2020/OŽP nařízena náhradní výsadba, avšak směrovaná zcela mimo dotčené území do obce Lobeč. Na straně obce Nelahozeves není žádné zalesnění navrženo. Tímto masivním odlesněním dojde k zásadní změně krajinného rázu v rámci vegetační linie zeleně podél vodního toku řeky Vltava.

b) Respektování dochované a typické urbanistické struktury;

K tomu podatel namítá, že instalací PHS se v obci Nelahozeves výrazně násilným a masivním způsobem mění urbanistická struktura obce (doplnění cizorodého prvku, zastínění urbanistických částí obce – kostel, zastávka, náměstí. Zvýšení nivelet GPK tento efekt výrazně zdůrazní a je proti smyslu respektování typické urbanistické struktury.

c) Zachování dimenze, měřítka a hmot tradiční architektury

K tomu podatel namítá, že instalace PHS, zejména při navýšení nivelety GPK, výrazným způsobem narušuje vnímání dimenze a měřítek a hmot tradiční architektury, zejména budov na Dvořákově stezce, budov na náměstí, budov na zastávce i samotného Nelahozeveského zámku.

d) Zachování historických siluet sídel.

K tomu podatel namítá, že instalace PHS, zejména při navýšení nivelety GPK způsobující výrazné navýšení instalovaných PHS nad výšku (1,2m) definovaných územním plánem obce Nelahozeves, výrazným způsobem narušuje siluetu historických objektů, kterými jsou zejména zámek Nelahozeves, Dům Antonína Dvořáka na náměstí, kostel Sv. Ondřeje a historická dřevěná zvonice.

Dále podatel namítá, že se nelze ztotožnit se strohým závěrem v kap. 9., že „negativní vlivy z výstavby a provozu budou díky navrženým opatřením minimální." Toto není možné prohlásit mimo jiné proto, že tato dokumentace žádná navržená rizika nedodržení zákonných požadavků na ochranu přírody a krajiny nedefinuje (patřičná ohrožení nejsou konkretizována) a tudíž ani žádná opatření nenavrhuje. Vše zůstává v úrovni teoretického paušálního popisu bez konkrétního vztahu k realizované stavbě.

Z těchto důvodů se nelze ztotožnit ani se závěrem na str. 11, který je textově omezen pouze na oblast tunelů, nikoliv na celou stavbu.

Vliv na krajinný ráz je řešen obecnou formulací, která je v rámci zdůvodnění dalších změn kopírována:

„…Vliv na krajinný ráz celé stavby je posouzen dle metodického postupu (Vorel, Bukaček, Matějka, Culek, Sklenička 2004), který vychází z textu zákona §12 č. 114/1992 Sb. a ochraně přírody a krajiny a je součástí přílohy č. E.2.13. Na základě provedeného posouzení je možné konstatovat, že navrhovaná rekonstrukce trati je řešena s ohledem na zachování zákonných kritérií krajinného rázu, neboť představuje slabý zásah do identifikovaných rysů a hodnot. Je proto hodnocena jako únosný zásah do krajinného rázu, chráněného dle §12, zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny."

S tímto tvrzením nelze souhlasit, neboť: a) V příloze E.2.13 nikde tato literatura není zmíněna, není možné tedy doložit, že podle této metodiky bylo postupováno.

b) V odůvodnění změn nikde nejsou jasně definovány a identifikovány rysy a hodnoty krajinného rázu, kterých se stavba může dotknout. (Podle názoru podatele to jsou především konkrétní dopady instalace PHS včetně změny spočívající v navýšení nivelety koleje a způsob zásahu do objektů formou individuálních protihlukových opatření. O tomto ale tato změna nehovoří). Nelze tak proto vůbec posoudit, zda zásah je přiměřený společenskému významu záměru, když nejsou stanovena kritéria pro jeho hodnocení a přijetí. Přesto je vysloven závěr, že zásah do krajinného rázu je „únosný" a že tudíž změnu (v tomto případě negativní výsledek hlukové studie) nelze považovat za významnou.

S tímto způsobem hodnocení se nelze ztotožnit. V původní EIA z roku 2017 je metodika aplikována s daleko větší profesionalitou, viz. OV1187 EIA, část D.I.8. na str. 141.

Podatel dále namítá, že dle dokumentu Rekonstrukce nelahozeveských tunelů Část B SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA (str. 43 a 44) „SO 10-23-03 opěrná zeď při rozšíření drážního tělesa nad Dvořákovou stezkou v km 439,570 - 439,915"; tento stavební objekt tedy ve svém novém provedení výrazně mění krajinný ráz území a tím odporuje odstavci 2. Stanovení podmínek ochrany Zámek Nelahozeves – vyhlášení ochranného pásma kulturní památky, č. J. 68/83/kult./No/Š ze dne 1- července 1983.

Požadavky odst. 2. uvedeného dokumentu lze zjednodušeně definovat jako:

1) zabránit nežádoucím nebo rušivým zásahům při stavebních změnách v intravilánu obce Nelahozeves;

2) má být zachována dominantní poloha zámku při pohledu ze všech stran;

3) kolem zámeckého areálu v maximálním rozsahu zachovat krajinné prostředí.

SO 10-23-03 – nová poloha trati je posunuta o 6 m směrem k řece. To zapříčiní odstranění původní vegetace a přeložku Dvořákovy stezky, která bude rovněž rozšířena oproti stávajícímu stavu. To má za následek výrazné přiblížení k břehu Vltavy, v místě které je již dnes velmi stísněné. Na místo současné 3 m opěrné zdi tvořené pískovcovým řádkovým zdivem nahrazuje 4,3m (tedy o 1,3m vyšším) uhlovou monolitickou železobetonovou zdí, ve viditelné části obložené lomovým kamenem. Navrchu opěrné zdi bude rovněž instalováno 1,1m vysoké zábradlí z ocelové konstrukce.

Dokument SO 10-23-03 D.2.1.4. Popisuje v kap. 3.5. následek posunutí tratě o 6 m k řece, který způsobí rovněž přeložení Dvořákovy stezky. Toto přeložení vynutí založení další opěrné konstrukce o výšce až 3,5m.

Současná opěrná zeď (výška nejvýše 3 m) je však celé skryta za místní zelení, která lemuje Dvořákovu stezku. Je tak jednoznačně definován přírodní krajinný ráz, který odděluje dopravní infrastrukturu od okolí a to v celé délce břehu směrem k městu Kralupy nad Vltavou. Nové řešení zde navrhuje masivní odlesnění, bez náhradní výsadby v tomto místě. Bude tak úsek tratě 439,570 - 439,915 zcela odkryt bez jakékoliv vegetace a v tomto úseku bude viditelná místy až 7 m vysoká opěrná zeď. V případě řešení ochrany proti hluku objektu Marina Vltava, by na této masivní zdi byla instalována cca. 2 až 3m vysoká protihluková stěna, která by celý masiv ještě učinila mohutnějším. Tato skutečnost zásadním způsobem narušuje dosavadní krajinný ráz, který má být přírodního charakteru s dominantní stavbou Nelahozeveského zámku a je tak v rozporu s vyhlášenými zásadami ochranného pásma kulturní památky Nelahozeveský zámek.

K dalším změnám DÚR oproti EIA, konkrétně jde o změnu č. 5 společně se změnami 4, 6 a 8, lze uvést, že i zde je přistupováno ke změně spočívající v masivním odtěžení stěny současně s masivním odlesněním bez provedení adekvátního hodnocení dopadů podle EIA a zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

5. <u>Navrhovaný záměr negativně ovlivní ovzduší při provádění stavby</u>

Míra znečištění ovzduší je v dané oblasti již hodnocena jako vysoká. Realizací stavby dojde po dobu stavby k zvýšení těchto již tak limity přesahujících hodnot. Podatel proto požaduje, aby imisní příspěvky znečištění ovzduší byly minimalizovány požadavkem na emise stavebních strojů s motory vyhovující Stage IV, nikoliv pouze Stage I, jak je uvedeno ve studii EIA, D.IV. str. 158, bod. 16. Vstupní údaje pro emise byly navrhovány pro Stage IIIB/IV, ovšem s upozorněním, že to platí pouze pro nová vozidla, tudíž učiněné předpoklady nemusí být zajištěny.

Musí být zajištěno, že nejenom použité pracovní stroje, ale také všechna vozidla zajišťující dopravu na stavbě splňovala nejvyšší emisní limity Stage IIIB/IV a EURO6.

<u>6. Nedostatky vodohospodářské části projektové dokumentace</u>

Tato námitka se týká zcela nedostatečného zajištění ochrany odvodňovací štoly. V projektové dokumentaci DUR z 12/2019 je uveden stavební objekt SO 10-21-10 Propustek v ev. km 440,110

("hradní štola"), přičemž se má jednat o výstavbu nového propustku s novou štolou z důvodu neexistence informací o dosavadní konstrukci.

V kap. A.2.4.2. je definován požadavek na doplnění geotechnického průzkumu, který však nebyl doposud proveden a předložen.

Obec zásadně nesouhlasí s tím, že daný způsob řešení navržený v kap. 8. dokumentu SO102110_000_001, nebyl projednán a odsouhlasen obcí Nelahozeves ani správcem a provozovatelem dané kanalizace. Je nutné požadovat odsouhlasení těchto stavebních objektů jak obcí Nelahozeves – majitel části štoly, tak provozovatelem této kritické infrastruktury.

S uvedeným stavebním objektem souvisí rovněž stavební objekt SO 10-50-02 Ochrana dešťové kanalizace „hradní štola“ v km 440,109, který je definován v dokumentu B_001, kap. 2.7.6. K tomuto řešení však není další technický výkres a popis, není tedy zřejmé, vůči jakým rizikům jej ochrana plánována a zda bude dostatečně účinná.

V souvislosti s nedostatečností projektové dokumentace ohledně vodohospodářských objektů přikládá podatel odborné vyjádření vodohospodáře obce, společnosti VHS PROJEKT s.r.o., ze dne 6. 11. 2020, včetně příloh. Obec přitom zdůrazňuje, že toto přiložené vyjádření považuje za integrální součást těchto námitek – námitky obsažené v přiloženém vyjádření jsou tedy námitkami obce v tomto územním řízení.

<u>7. Námitka nedostatečného zdůvodnění a absence relevantních údajů souvisejících s navýšením nivelety v místě mostu v km 440,190</u>

V dokumentu Rekonstrukce nelahozeveských tunelů Část B SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA – tedy dokumentu k DUR – je na str. 36 použita opakovaně formulace *„Niveleta koleje na mostě je upravena na výšku 177,446 z důvodu minimální požadované tloušťky štěrkového lože pod pražcem.“* K tomu přísluší technické výkresy Podélný profil 1. TK – dokument D211_003b, Podélný profil 2. TK – dokument D211_003d, Příčný řez km 440,225 - dokument D211_004.

Z dokumentace však není možné dopátrat se přesného údaje, o jakou hodnotu se zvedne temeno kolejnice proti původnímu stavu. Přitom je tento údaj zásadní pro posouzení vlivu na hluk, vibrace a případně zastínění objektů.

V dokumentu Technické zprávy je uvedena hodnota 177,416 (v km 440,190). V dokumentu řezu D211_004 v km 440,225 (tedy o 35 m dále) jsou však uvedeny tyto parametry: Nová T.K. 1. koleje i 2. koleje = 177,344, Stará T.K. 1. koleje= 176,51 a 2. koleje = 176,50; rozdíl TK nové a TK staré činí tedy 0,844m.

Tato hodnota není nikde v dokumentaci ani závazných stanoviscích analyzována a nejsou řešeny dopady tohoto navýšení.

Za nestandardní považuje podatel skutečnost, že dle předložené dokumentace se úprava nivelety GPK v celém úseku řešila teprve před DÚR v roce 2019, což je další okolnost znamenající výraznou změnu oproti EIA z roku 2017, která vůbec neměla k dispozici tento parametr. Přitom v předložené dokumentaci změn (Dokumentace vlivu záměru na životní prostředí z 12/2019, část E.2., včetně příloh) se toliko stroze v tabulce č. 1 Seznam změn DÚR x EIA uvádí *„438,000 až 440,505 (celá usek) – úprava nivelety GPK v oblasti Tunelu“*. Podatel tedy postrádá odůvodnění této změny.

Současně podatel v této souvislosti namítá, že je zcela nesprávné, že úprava GPK se textově definuje pouze v oblasti tunelů, přičemž se vztahuje na celý úsek. V odůvodnění je uvedena návaznost na řešení dalších stavebních objektů, bez dalších podrobností, včetně definování skutečného navýšení nivelety tratě.

Dále podatel namítá, že ačkoli se v žadatelem předložené dokumentaci konstatuje, že změna výšky GPK byla zohledněna v hlukové studii E.2.11., ve skutečnosti v této hlukové studii o změně výšky GPK však není žádná zmínka, pouze zde je uvedeno využití 3D modelu (viz výše námitky vůči HSHV).

Podatel dále namítá, že Krajský úřad Středočeského kraje se ve svém stanovisku k záměru vlivu na soustavu Natura 2000, sp. Zn. SZ-079320/2016/KUSK/2 ze dne 21. 6. 2019 se zjevně zabývá pouze vybudováním nového jednokolejného tunelu – viz. závěr prvního odstavce. V posledním odstavci jednoznačně sumarizuje svoje hodnocení tím, že "*záměr je převážně podzemní stavbou …*", čímž ovšem jednoznačně nepostihuje celou stavbu včetně úseku mezi Nelahozeveskými tunely a zastávkou Nelahozeves, která je nedílnou součástí celého záměru.

Další námitka podatele se vztahuje ke *Stavebnímu objektu „SO 10-23-04 Nová opěrná zeď při rozšíření drážního tělesa v Nelahozevsi v km 440,135 - 440,180"*.

Stávající konstrukce v místě navrhované zdi tvoří především křídlo mostní konstrukce na severní straně. Mostní křídlo přechází ve svahovaný násep snižující se výšky, který je na jižním konci zajištěn nízkou obkladní zdí z čedičového zdiva.

Z důvodu přetrasování nových kolejí, které budou posunuty 2,3 m směrem k řece, vznikne nová opěrná zeď, která je navržena jako monolitická železobetonová úhlová zeď s pěti různými úrovněmi základové spáry. Zeď je cca 56 m dlouhá až 6,4 m vysoká. Viditelné části opěrné zdi jsou navrženy jako obložené kamenem. Na vrchu opěrné zdi bude instalováno zábradlí 1,1m z ocelové konstrukce. Z důvodu ochrany hluku má být instalována PHS o výšce 1,2m. Vznikne tak masivní zeď o celkové výšce až 7,6m. S ohledem na skutečnost, že v místě mostu, který na tuto zeď navazuje, je navýšena niveleta koleje o 84 cm proti původní poloze trati a zároveň bude instalována PHS o výšce 1,2m, dojde k navýšení této stavby téměř o 2 m proti původnímu stavu. Původní násep byl rovněž zatravněn náletovými keři a dřevinami.

Nová zeď bude tvořit výrazný mohutný železobetonový masiv výrazně narušující zásady definované v *ochranném pásmu kulturní památky Nelahozeveský zámek.*

I v tomto ohledu je podatel přesvědčen, že realizace záměru v navržené podobě by znamenala porušení územního plánu obce.

V závazném stanovisku Městského úřadu Kralupy nad Vltavou, sp. zn. MUKV 13305/2020 VYST, je na str. 2. uvedeno: *„Dále je navržena úprava geometrie vedení tratě (mírné zvětšení poloměru oblouku) pro zvýšení průjezdné rychlosti" (…) „Železniční spodek by byl v místě úpravy geometrie trati proveden nově, stávající je navrženo sanovat („zesílení v místě mostů…").*"

Toto závazné stanovisko však neřeší důsledky těchto popsaných změn. Změna geometrické polohy koleje má podstatný vliv popsaný výše v námitkách ke stavebnímu objektu SO 10-23-03 a SO 10-23- 04. Toto není v závazném stanovisku vůbec posouzeno a je pouze konstatováno, že vzniknou nové opěrné zdi. Podatel postrádá mj. detailnější zdůvodnění souladu záměru *s platnými požadavky ochranného pásma kulturní památky s ohledem na dopady stavby.*

Toto závazné stanovisko dále na str. 2 popisuje, že *"Rozšíření skalního zářezu pro zřízení druhého tunelu by obnažilo dnes z větší části zarostlou skalní stěnu",* a konstatuje, že *"narušený povrch by byl zatravněn"*.

K posledně uvedenému podatel namítá, že citované závěry neodpovídají dle projektové dokumentace skutečnosti.

Podle projektové dokumentace se jedná o dva stavební objekty, které jsou uvedeny v technické zprávě B, str 44 a 45, SO 10-24-01 Zajištění skalního odřezu před vjezdovým portálem v km 438,712 - 438,760, SO 10-24-02 Zajištění odřezu za výjezdovým portálem nového 1-k tunelu v km 439,220 - 439,625. U stavebního objektu SO 10-24-01 povrch odřezu bude opatřen kotvenými ocelovými sítěmi. NENÍ zde definována úprava zatravněním.

U stavebního objektu SO 10-24-02 má být položen materiál geokompozit a následně svah zatravněn. Je však technickou otázkou, zda tento materiál, který spočívá především v souvislém položení polyethylenové fólie na celý skalní masiv, především z důvodu odvodnění svahu, umožňuje následně jakoukoliv formu zatravnění, viz např. https://www.geomall.cz/stavba/geokompozity.

Výsledný stav obou skalních masivů po jejich úpravě je prezentován na vizualizaci C4_004_003_vizualizace portálů, která dokládá, že dojde k výraznému a trvalému odkrytí skalního masivu, který tak, proti současnému stavu, ztratí charakter zalesněného území, což je v rozporu s dosavadním charakterem krajinného rázu, který je přírodní s celoplošným zalesněním.

Podatel tedy souhrnně namítá, že tímto způsobem je podstatně narušen krajinný ráz, který je definován i v rámci vyhlášené ochrany území kulturní památky zámku Nelahozeves, který jednoznačně mluví o nutnosti zachování krajinného rázu s dominantou zámku. Závazné stanovisko tuto podstatnou změnu krajinného rázu vůbec nepopisuje a neřeší.

9. Další námitky

Obec Nelahozeves nesouhlasí s plánováním ubouráním rizolitu v oblasti zastávky Nelahozeves – Zámek. Obec zde provozuje infocentrum (v nájmu). Jedná se o historickou budovu s ohledem na zájmy památkové ochrany bude nutno nalézt alternativu v šíři nástupiště a trakčního vedení. Bourací práce nejsou nezbytné. Daná budova je stará cca 100 let a provedením navržených bouracích prací by došlo k nevratné nenahraditelné ztrátě.

Obec dále požaduje zrušení protihlukové stěny pod zastávkou Nelahozeves-zámek, pod nástupištěm směr Děčín směrem k obecní komunikaci. Obec zde vybudovala cestu a tím propojila ul. Lososnici s Dvořákovou stezkou a vysázela alej stromořadí. Zástavba se zde nenachází a protihluková stěna směřující do louky postrádá opodstatnění.

Obec naopak požaduje vybudování klasických protihlukových stěn u objektu Marina Vltava, s.r.o. Jedná se o penzion a jeho ochrana je tedy i v ekonomickém zájmu obce.

Obec namítá vyasfaltování Dvořákovy stezky, požaduje přírodní materiál, který obec odsouhlasí před samotnou stavbou.

Obec dále namítá řešení materiálové skladby protihlukových stěn v celém úseku a požaduje, aby konkrétní provedení bylo obcí odsouhlaseno před zahájením stavby. Obec tedy požaduje, aby s ní žadatel před započetím realizace stavby konzultoval výběr PHS, s tím, že obec odsouhlasí zvolenou variantu.

Další námitka obce se týká projektovou dokumentací navrženého asfaltového povrchu pod viaduktem. Pod stávajícím asfaltem je totiž původní žulová dlažba, kterou obec hodlá odkrýt a opravit, včetně dešťové kanalizace. Proto obec požaduje, aby v případě realizace záměru byl žadatelem po posunutí a opravě daného viaduktu uveden povrch do původního stavu (žulové kostky) na místo asfaltu.

Obec dále nesouhlasí s navrženým řešením chodníku pro invalidy pod viaduktem. Obec místo toho navrhuje vybudování podchodu u Infocentra a ul. Lososnice. Tímto řešením by navíc nedošlo k navýšení celé nivelety trati, se kterým obec nesouhlasí (viz výše).

Vyjádření k námitkám

K námitce pod bodem 1 se vyjádřil Městský úřad Kralupy nad Vltavou, odbor výstavby a územního plánování, který uvedl, že rekonstrukce nelahozeveských tunelů je v souladu s platným územním plánem obce Nelahozeves. Územní plán vymezuje veřejně prospěšné stavby - D70 – koridor pro rekonstrukci dráhy a - D100 – úprava a prodloužení „Dvořákovy stezky“ v šířce 3 m. Veřejná prospěšnost vyplývá z potřeby zajištění prostorových nároků rekonstrukce dráhy, záměru „Rekonstrukce Nelahozeveských tunelů“ a z potřeby zajištění rozvoje páteřní pěší trasy v území s vazbou na směry Kralupy n. V. a Sazená, včetně napojení na pěší cestní síť v krajině.

Ve výroku územního plánu je uvedena podmínka v kap. II/1.2.3.4 Drážní doprava – maximální výška protihlukových opatření v lokalitách N03 a N08 je 1,20 m nad temenem kolejnice. V projektové dokumentaci v části B Souhrnná technická zpráva doložené k žádosti o závazné stanovisko je uveden popis protihlukových stěn následovně – byla vybrána varianta 3 – snížené protihlukové stěny výšky 1,20 m nad temenem kolejnice/nástupiště.

Stavební úřad pro úplnost uvádí, že lokálně je protihluková stěna navrhována na opěrné zdi, která v některých místech nahrazuje stávající nevyhovující opěrnou stěnu. Opěrná stěna plní zcela jinou funkci než stěna protihluková a nelze tyto konstrukce zaměňovat.

K námitce se rovněž vyjádřil z hlediska památkové péče Městský úřad Kralupy nad Vltavou, odbor výstavby a územního plánování a uvedl, že Dle dokumentu Rekonstrukce nelahozeveských tunelů Část B SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA (str. 43 a 44) „SO 10-23-03 opěrná zeď při rozšíření drážního tělesa nad Dvořákovou stezkou v km 439,57 – 439,915“. Předmětem závazného stanoviska památkové péče je pouze část ležící v ochranném pásmu zámku Nelahozeves, vyznačeným v projektové dokumentaci jako oblast památkového areálu zámku Nelazozeves.

Orgán státní památkové péče ve svém závazném stanovisku po obdržení písemného odborného vyjádření NPÚ-ÚOPSČ Praha evidovaným pod j. č. MUKV 11444/2020 VYST stanovil podmínky pro vypracování navazujícího stupně projektové dokumentaci, který dle podm. č. 1. bude předběžně konzultován se zástupci památkové péče a bude jim předložen k odsouhlasení. Pro navržené kácení zeleně bude předložen návrh náhradní výsadby, aby dosavadní zástavba se příliš nerozšiřovala na úkor zelených ploch. Nedílnou součástí prostřední POP a prostředí kulturní památky je i veřejná a krajinotvorná zeleň. V případě nutnosti kácení je nutné navrhnout náhradní výsadbu a zvolit duhově přiměřený, v místě tradiční sortiment. Dle podm č. 3 v případě oprav stávajících opěrných zdí a budování nových bude dodržen stávající charakter tedy materiál a skladba zdiva. Kromě kvalitního architektonického návrhu jsou základem úspěšné realizace i vhodně a místu adekvátně zvolené materiály a dořešené detaily.

K námitce pod bodem 2 se vyjádřilo Ministerstvo životního prostředí, které uvedlo, že účastník zpochybňuje efekt realizace záměru a zdůrazňuje rozdíl ve výhledové maximální rychlosti pro vlaky EC a R, která je dle dokumentace EIA 120 km/h, projektová dokumentace pak navrhuje traťovou rychlost až 140 a 150 km/h pro vozy s naklápěcí skříní, čímž se výrazně odlišuje od návrhu, který byl posuzován v rámci procesu EIA. V dalších námitkách účastník dále zpochybňuje vliv navýšení rychlosti, úsporu času a s tím související přepravní kapacitu a požaduje přepracování projektu tak, aby odpovídal max. rychlosti 120 km/h. Dále upozorňuje, že hypotetické navýšení četnosti nákladních vlaků není předmětem hlukové studie z roku 2019 a požaduje proto hlukovou studii aktualizovat. K tomu Ministerstvo životního prostředí uvádí, že účelem procesu EIA je dle § 1 odst. 3 zákona EIA získat objektivní odborný podklad pro vydání rozhodnutí, popřípadě opatření podle zvláštních právních předpisů, a přispět tak k udržitelnému rozvoji společnosti. Orgán EIA nemůže nijak zasahovat do podoby záměru, posuzuje ho v takové podobě, v jaké byl předložen (tzn. bez toho, aby hodnotil reálnou využitelnost a potřebnost záměru v dané lokalitě) a to výhradně v rozsahu dle § 2 zákona EIA. Pokud byla v rámci procesu EIA hodnocena reálná rychlost projíždějících vlaků 120 km/h, vztahují se výsledky procesu EIA výhradně k tomuto údaji. Vzhledem k tomu, že je u podobných záměrů pravděpodobné (a to i s ohledem na fázi přípravy), že dojde k úpravám v projektu (tj. jak k úpravám rychlosti, tak např. navržených protihlukových opatření), byla do závazného stanoviska EIA zakomponována podmínka č. 1, která řeší aktualizaci akustické studie ve vazbě na konkrétní technické parametry záměru, a podmínka č. 15, týkající se měření hluku v rámci zkušebního provozu.

Účastník dále uvádí, že na základě aktualizované hlukové studie bylo navrženo 5 protihlukových stěn, ve skutečnosti však dle jeho názoru ve variantě 3 podle hlukové studie (která podle jiných dokumentů měla být vybrána) bylo navrženo 7 PHS. Uvedená změna oproti stanovisku EIA pak není posouzená. K tomu Ministerstvo životního prostředí uvádí, že při vydávání coherens stamp vychází příslušný orgán z podkladů, které mu jsou předloženy dle § 9a odst. 6 zákona EIA. V uvedených podkladech byla uvedena změna, která spočívala v realizaci 5 PHS místo 3, které byly dokumentace EIA. K uvedenému navýšení (na 5 PHS). Ministerstvo životního prostředí odkazuje na odůvodnění uvedené v příslušném coherens stamp (tj. navýšení počtu PHS je v souladu s výsledky aktualizované hlukové studie, jež byla požadována podmínkou č. 1 závazného stanoviska). Uvedené navýšení počtu PHS na 7 je z pohledu Ministerstvo životního prostředí nepodloženou spekulací.

Účastník dále uvádí, že dokument počítá s výškou PHS 1,2 m od TK nového stavu (tedy navýšení nivelety až o 84,4 cm), to je v rozporu s definicí závazné výšky PHS 1,2 m od TK původní koleje, což bylo předmětem posuzování před vydáním této změny. Přestože daný dokument uvádí, že PHS o výšce 1,2 m nejsou dostačující, je dále konstatováno, že jsou navržena individuální protihluková opatření. Nikde však není vyhodnoceno, že tato individuální protihluková opatření jsou dostačující ke splnění zákonných hlukových limitů. K tomu Ministerstvo životního prostředí uvádí, že v rámci dokumentace EIA a vydaného závazného stanoviska EIA byla předpokládaná výška PHS 2 m, k tomuto údaji byla zpracovávána i přiložená hluková studie. Z dostupných podkladů (námitek) je však patrné, že ke snížení výšky PHS bylo přistoupeno z toho důvodu (a až po procesu EIA), že stávající územní plán obce vylučuje realizaci PHS vyšších než 1,2 m. Právě pro takové případy byla do závazného stanoviska EIA vložena

podmínka č. 1, která požaduje aktualizaci hlukové studie v závislosti na konkrétních technických parametrech. Konkrétní podoba záměru (včetně PHS) je předmětem následných řízení. I v rámci těchto řízení je však nezbytné zajistit dodržení stávajících platných hlukových limitů. Vzhledem k navržené výšce PHS (1,2 m) pak oznamovatel neměl jinou možnost, než navrhnout individuální PHO, která by dodržení platných hygienických limitů mohla zajistit. Jejich funkčnost a přesnou účinnost však nelze předem odhadovat, i proto byla do závazného stanoviska EIA zakomponována podmínka č. 15, která požaduje provedení hlukového měření v průběhu zkušebního provozu. Na základě výsledků z tohoto měření lze dodatečně přistoupit ještě k dalším PHO, která by případný nevyhovující stav mohla eliminovat.

Účastník dále namítá, že dojde k významnému přiblížení tratě k obytným budovám na Dvořákově stezce, přičemž realizace PHS bude mít zásadní dopad na krajinný ráz. K této námitce Ministerstvo životního prostředí odkazuje na vypořádání obdobné námitky účastníka Dvořákova stezka, z. s.

K požadavku na přepracování dokumentace na původní navrhovanou rychlost 120 km/h je třeba odkázat na již výše uvedené a to, že stavební úřad je návrhem vázán a nemůže za splnění zákonem stanovených podmínek požadovat jeho úpravu.

K námitkám pod bodem 2 (vypracování nové hlukové studie) a bodem 3 se vyjádřila Krajská hygienická stanice Středočeského kraje, která uvedla, že hluková studie zpracovaná v prosinci 2019 hodnotila 3 varianty protihlukových opatření. Varianta 3 byla zvolena na základě požadavků obce vycházejících z územního plánu. Studie vychází z údajů o dopravní technologii potvrzené správcem dráhy a jsou přílohou hlukové studie.

K námitce týkající se nedostatečných individuálních protihlukových opatření uvedla, že v hlukové studii byly vytipovány objekty pro tato opatření (ve variantě 3 se jedná o 26 objektů). K dokumentaci je přiložena fotodokumentace dotčených nemovitostí a uveden počet oken a balkonových dveří. Součástí opatření jsou okna s dostatečnou vzduchovou neprůzvučností. Potřebnou třídu vzduchové neprůzvučnosti lze stanovit až na základě kontrolního měření hluku po realizaci stavby. K námitce týkající se objektů Marina Vltava odkazuje stavební úřad na vypořádání obdobné námitky účastníka Marina Vltava.

K této námitce se vyjádřil i žadatel a uvedl, že objekty v areálu Marina Vltava nebyly do hlukového posouzení zahrnuty ve smyslu §30 odst. 3 zák. č. 258/2000 Sb., kde se chráněným venkovním prostorem stavby rozumí prostor do vzdálenosti 2 m před částí jejich obvodového pláště, významný z hlediska pronikání hluku zvenčí do chráněného vnitřního prostoru bytových domů, rodinných domů, staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, staveb pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb.

Dle katastru nemovitostí se jedná o:

• p. č. st. 644, bez čp / č. ev., jiná stavba

• p. č. st. 365, č. p. 27, stavba občanského vybavení

V KN nejsou dále informace o tom, že by se v těchto objektech nacházela bytová jednotka. Pokud existuje kolaudační rozhodnutí ke zmiňované bytové jednotce v objektu na p. č. st. 365, pak je třeba tuto bytovou jednotku posuzovat jako chráněný vnitřní prostor stavby. Bytová jednotka se tak nachází v

objektu, který dle KN neslouží primárně k dlouhodobému bydlení (stavba občanského vybavení) a není zde tedy definován chráněný venkovní prostor stavby. Z toho vyplývá, že případná protihluková ochrana této bytové jednotky může spočívat pouze ve výměně oken za okna s dostatečnou vzduchovou neprůzvučností bez systému nucené výměny vzduchu. Před tím, je však třeba určit polohu bytové jednotky v budově a následně provést měření hluku v chráněném vnitřním prostoru stavby po realizaci stavby, tak aby byla ověřena nutnost případné výměny oken.

U pozemků p. č. 51/1 a 60/1 je v KN druh pozemku ostatní plocha, dále specifikován ve způsobu využití jako ostatní dopravní plocha. Dle přílohy katastrální vyhlášky č. 357/2013 Sb., je u ostatní dopravní plochy uveden význam „Letiště, přístav, veřejné parkoviště (pokud není součástí pozemní komunikace}". Na základě těchto důvodů nebyly tyto pozemky pokládány za chráněný venkovní prostor - pozemky, které jsou užívány k rekreaci.

Pozemek p. č. 60/9 - trvalý travní porost, je zemědělským pozemkem, který nelze dle §30 odst. 3 zák. č. 258/2000 Sb., za chráněný venkovní prostor považovat.

Pozemek p. č. 51/5 je druh pozemku ostatní plocha a dále je blíže specifikován ve způsobu využití jako zeleň. Dle přílohy katastrální vyhlášky č. 357/2013 Sb., je u zeleně uveden význam „Okrasná zahrada, uliční a sídlištní zeleň, park a jiná plocha funkční a rekreační zeleně". U tohoto pozemku by byl předpoklad pro chráněný venkovní prostor splněn, avšak z využití okolních budov dle katastru nemovitostí (jiná stavba a stavba občanského vybavení) není zřejmé, že se jedná o plochy k rekreaci.

Pro úplnost stavební úřad uvádí, že ze spisových podkladů vyplývá, že hluková studie zpracovaná v prosinci 2019 vychází z údajů o dopravní technologii získaných od dopravního technologa a tyto údaje jsou potvrzeny správcem dráhy.

Výpočty v hlukové studie zohledňují reálné rychlosti v daném úseku. Rychlosti vlaků uvedené v souhrnné technické zprávě odpovídají maximální rychlosti zvoleného typického řazení, což nemusí být v řešeném úseku vůbec dosaženo. Jde tedy o parametr odpovídající konkrétnímu vlaku, nikoliv traťovému úseku.

K námitce pod bodem 4 stavební úřad uvádí, že území, kterým je trať vedena, představuje z hlediska prostorových možností velice stísněné podmínky, tudíž možnosti, kudy a jak trasu vést, jsou značně omezené. K navrhovanému záměru vydalo Ministerstvo životního prostředí kladné závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí dne 1.9.2017. Změny záměru v dokumentaci pro územní řízení oproti oznámení dle přílohy č.4 zákona č.100/2001 Sb. byly vyhodnoceny v podkladech pro závazné stanovisko podle §9a odst. 6 zákona č.100/2001 Sb. Ve věci námitky týkající se kácení dřevin a náhradní výsadby odkazuje stavební úřad na vypořádání obdobných námitek účastníka Marina Vltava.

Ve věci námitky týkající se krajinného rázu odkazuje stavební úřad na vypořádání obdobných námitek účastníka Marina Vltava.

Námitka pod bodem 5 směřuje k realizaci stavby, tedy do projednání záměru ve stavebním řízení, kde bude doložena projektová dokumentace, jejíž součástí budou i opatření po dobu realizace stavby. Takovéto podklady nelze požadovat v řízení územním, kde podrobnosti navrhovaného řešení nejsou předmětem řízení.

K námitce pod bodem 6 stavební úřad uvádí, že spis obsahuje souhlasné vyjádření obce Nelahozeves ze dne 24.6.2020, ze kterého vyplývá, že záměr byl s obcí projednán. K přiloženému odbornému vyjádření vodohospodáře obce je třeba uvést, že z vyjádření vyplývá, že se vodohospodář zabýval pouze dílčí částí záměru a neposuzoval jej v širších souvislostech. Ve vyjádření je pak uveden požadavek a podrobné technické řešení objektů, které ale není předmětem řízení územního, ale dalších navazujících správních řízení. K požadavku na koordinaci záměru žadatele obce Nelahozeves je pak třeba uvést, že územní řízení na předmětný záměr nazvaný „Nelahozeveské tunely“ bylo zahájeno dnem 26.6.2020. S obcí Nelahozeves byl záměr projednán, obec tedy o záměru v době podání svojí žádosti (6.11.2020) na splaškovou kanalizaci a odkanalizování povodí Dvořákova stezka věděla a měla na tuto skutečnost reagovat. Stavební úřad, který vede společné řízení na tento záměr, je o vedení územního řízení o umístění stavby nazvané Nelahozeveské tunely“ informován a měl by tedy posoudit, zda jsou tyto záměry v kolizi a zda a jak je třeba je koordinovat.

Ve věci námitky pod bodem 7 týkající se nedostatečného zdůvodnění záměru stavební úřad odkazuje na vypořádání obdobných námitek účastníka Marina Vltava k námitce týkající se relevantních údajů stavební úřad uvádí, že z doložených podkladů vyplývá, že ve zmiňovaných podélných řezech lze vyčíst jak původní, tak nově navrženou niveletu (včetně rozdílů výšek). Tyto údaje jsou pro účely územního řízení dostatečné. Předložená dokumentace byla kladně posouzena dotčenými orgány, včetně orgánu posuzování vlivů na životní prostředí, územního plánování, ochrany přírody a krajiny a památkové péče.

K námitce týkající se závazného stanoviska Městského úřadu Kralupy nad Vltavou Marina Vltava.

K námitce pod bodem 8

K nesouhlasu s ubouráním části zastávky Nelahozeves stavební úřad uvádí, že demolice části drážního objektu č. p. 2 v km 440,260 vlevo je součástí navrhovaného záměru, ke kterému se vyjádřil kladně dotčený orgán ochrany památkové péče. Žadatel k této námitce uvedl, že nutnost demolice byla opakovaně vysvětlována, a to tak, že změna GPK v místě zastávky Nelahozeves - zámek vyvolává nutnost posunout stávající hrany nástupiště, kdy je ani v současném stavu a ani v nově navrhovaném není možné docílit normou požadované šířky nástupiště 3,0 m. V případě zvýšení traťové rychlosti (po rekonstrukci) hrozí vyšší riziko pádu osoby pod jedoucí vlak.

K požadavku na zrušení protihlukové stěny stavební úřad uvádí, jak už několikrát výše uvedeno, je podaným návrhem vázán. Navržená protihluková opatření vycházejí ze zpracované akustické studie. K navrženému řešení se kladně vyjádřil dotčený orgán Krajská hygienická stanice Středočeského kraje.

K požadavku na protihlukovou ochranu areálu Marina Vltava, s r.o. je třeba odkázat na již výše uvedené. V tomto areálu se nenachází žádná stavba s chráněnými prostory a z toho důvodu nejsou navržena protihluková opatření. Opět je třeba zdůraznit, že se kladně k navrhovanému záměru vyjádřila kladně Krajská hygienická stanice Středočeského kraje, tedy orgán ochrany veřejného zdraví.

K námitce týkající se povrchu komunikace Dvořákova stezka a povrchu pod viaduktem se vyjádřil žadatel v tom smyslu, že úprava povrchu může být řešena v navazujícím stupni projektové dokumentace a tedy v navazujícím řízení.

K požadavku na materiálové řešení protihlukových stěn stavební úřad uvádí, že konkrétní konstrukční řešení je předmětem řízení stavebního, tato námitka tedy nemůže být řešena v řízení územním.

K požadavku na řešení podchodu u Infocentra je znovu třeba připomenout již uvedené a to, že stavební úřad je návrhem vázán. Nelze tedy požadovat úpravu předložené dokumentace.

doc. RNDr. Jakub Sakala Ph.D. a Mgr. Libuše Sakalová, Nad Vodou 1231, 278 01 Kralupy nad Vltavou

(vlastníci nemovitosti pare. č. 82/94, st. 1076, k. ú. Lobeč) vznesli dne 25.1.2021 následující námitky :

Jakožto vlastníci nemovitosti č. p. 1231, ulice Nad Vodou, Lobeč žádáme (pokud tak již není provedeno), aby u štoly ražené tunelovací metodou se lhůtou dočasnosti do 9. 2030 (pare. č. 88/2, 88/3, 88/6, 82/1, 56/14 a 56/1 k. ú. Lobeč) bylo provedeno a průběžně prováděno měření vibrací s mírou rizika poškození fasády a zdí domů v lokalitě „Nad Vodou", k.ú. Lobeč a mírou kompenzace související s možnou opravou fasád a domů. Dále upozorňujeme, že obslužné komunikace vedoucí k dočasnému staveništi v Lobči nejsou určeny pro provoz nákladních aut. Cesta do Kralup je nevyhovující stejně jako cesta do Nelahozevsi, popř. do Lešan. Součástí projektové dokumentace by mělo být i dopravní řešení pro nákladní auta a určení přesné trasy jejich přejezdů.

Vypořádání námitek

Ve věci vypořádání námitek stavební úřad odkazuje na vypořádání obdobných námitek účastníka JUDr. Markéty Vajnerové

Anna Procházková, Božkova 1618/8, 160 00, Praha 6

(vlastník nemovitosti pare. č. 82/20, st. 1097, k. ú. Lobeč) vznesla dne 20.1.2021 následující námitky:

Na základě 5. epidemiologického stupně PES, který je v České republice už od 27. 12. 2020, nejsme schopni se dostatečně seznámit se všemi náležitostmi a podklady k plánované rekonstrukci. Žádám tedy o pozastavení řízení do doby, kdy se ČR již nebude nacházet v nouzovém stavu.

Jako vlastník nemovitosti č. p. 1222, ulice Na Skalách, Lobeč dále žádám (pokud tak již není provedeno), aby u štoly ražené tunelovací metodou se lhůtou dočasnosti do 9. 2030 (pare. č. 88/2, 88/3, 88/6, 82/1, 56/14 a 56/1 k. ú. Lobeč) bylo provedeno měření vibrací s mírem rizika poškození fasády a zdí domů v lokalitě „Na Skalách", k.ú. Lobeč a mírou kompenzace související s možnou opravou fasád a domů.

Jako alergici máme obavy o zhoršení kvality ovzduší (prachové částice) a tím i zhoršení zdravotního stavu naší rodiny. Je proveden výzkum dopadu stavby na kvalitu vzduchu v místě stavby a jeho okolí, tak, že je v ní započteno i velké navýšení provozu těžké a nákladní techniky?

V závěru upozorňuje, že z dostupných informací není možno přesně vyčíst dopravní řešení pro nákladní auta a okolní komunikace nejsou pro ně určené.

Vypořádání námitek

Ve věci námitky týkající se pozastavení řízení, rizika poškození objektu a dopravního řešení stavební úřad odkazuje na vypořádání obdobné námitky účastníka JUDr. Markéty Vajnerové

Ve věci námitky týkající se zhoršení kvality ovzduší stavební úřad odkazuje na vypořádání obdobné námitky účastníka Marina Vltava.

Ing. Adéla Humlová. DiS., Na Skalách 1220, 278 01 Kralupy nad Vltavou

(vlastník nemovitostí pare. č. 82/22, st. 1069 a st. 1070, k. ú. Lobeč) vznesla dne 11.1.2021 následující námitky:

Dovoluji si upozornit, že lhůta neposkytuje dostatečný prostor seznámení se s podklady, poněvadž se Česká republika nachází od 27.12. 2020 v 5. stupni PES. Tímto žádám o pozastavení územního řízení do doby, než se vyřeší epidemická situace a ČR již nebude v nouzovém stavu.

Jakožto vlastník nemovitosti č. p. 1220, ulice Na Skalách, Lobeč dále žádám (pokud tak jíž není provedeno), aby u štoly ražené tunelovací metodou se lhůtou dočasnosti dp 9. 2030 (pare. č. 88/2, 88/3, 88/6, 82/1, 56/14 a 56/1 k. ú. Lobeč) bylo provedeno měřeni vibrací s mírem rizika poškození fasády a zdí domů v lokalitě „Na Skalách", k.ú. Lobeč a mírou kompenzace související s možnou opravou fasád a domů. Kompenzace by měla být rovněž v případě poškození domů při ražbě nového tunelu. Dále upozorňuji, že obslužné komunikace vedoucí k dočasnému staveništi v Lobči nejsou určeny pro provoz nákladních aut. Cesta do Kralup je nevyhovující stejně jako cesta do Nelahozevsi, popr. do Lešan. Součástí projektové dokumentace by mělo být i dopravní řešení pro nákladní auta.

Usnesení č. 2/1993 Sb. o vyhlášení LISTINY ZÁKLADNÍCH PRÁV A SVOBOD jako součásti ústavního rádu České republiky, ve znění pozdějších předpisů, uvádí: „Federální shromáždění na základě návrhů České národní rady a Slovenské národní rady... připomínajíc si svůj díl odpovědnosti vůči budoucím generacím za osud veškerého života na Zemi.... usneslo se na této Listině základních práv a svobod." Žádám tímto, aby projektová dokumentace nebyla v rozporu s Listinou základních práv a svobod a aby obsahovala nejen technické, ale také krajinářské řešení. Stavba totiž významně ovlivní krajinný ráz a bude mít dopad na životní prostředí. Bylo konstatováno, že krajinný ráz nebude dotčen, poněvadž nový tunel vznikne za stávajícím. Hodnocení Krajinného rázu se ale provádí dle platné metodiky, a kromě stávajících prvků krajinného rázu, jejichž význam je většinou spoluurčující a z hlediska cennosti jedinečný, musí obsahovat i budoucí prvky, které vzniknou při rekonstrukci, jejichž dopad na krajinný může být negativní!

V zájmovém území se vyskytují tyto významné krajinné prvky, jejíchž působení na krajinu je pozitivní:

• Sráz nad Vltavou, Lobečská skála - pískovcový útvar, který se nachází podél Dvořákovy stezky od Kralup nad Vltavou směrem k železničním 'portálům. Vlivem eroze se postupem času vytvořily zajímavé pískovcové útvary. Tato plocha je

v územním plánu města Kralup nad Vltavou navržena jako významný krajinný prvek.

• Dvořákova stezka - stará cesta přírodního charakteru lemovaná stromy, kudy Antonín Dvořák chodíval k příbuzným do Kralup.

• Liniová zeleň lemující stezku

• Kulturní památka ~ Zámek Nelahozeves

• Kulturní památka ~ Kostel sv. Ondřeje

• Malý nádražní domek na Dvořákově stezce

Negativní krajinný prvek v zájmovém území je pouze jeden, a tím je drážní těleso. Je však vybudované s citem a respektem ke krajině. Pozitivně působí například portál a opěrné zídky budované nebo obložené kamenem.

Nové prvky, které negativně ovlivní krajinný ráz, jsou:

• Obslužné komunikace
• Železobetonové opěrné zdi
• Protihlukové stěny

Kromě těchto negativních prvků má navíc zaniknout část Dvořákovy stezky z důvodu výstavby obslužné komunikace. Má rovněž zaniknout zelená plocha mezi stezkou a kolejištěm, která poskytuje útočiště pro řadu rostlin a živočichů.

Abych zabránila negativnímu dopadu na krajinný ráz, požaduji, aby příjezdová komunikace pro IZS v Lobči byla řešena nikoliv z ulice Sladkovského, ale z druhé strany kolejiště, tak, aby opěrná zeď komunikace nerušila pohled na skalnatý útvar Lobečská skála. Nebo by opěrná zeď komunikace měla být obložena pískovcovými bloky stejné barvy, jako má pískovcový útvar. Pískovcové bloky by měly působit přirozeně, ne uměle, jako by se jednalo o kamennou zeď, kterou stavěli naši předci. Tomu může pomoci vhodný výběr materiálu a také pnoucí zeleň. Dalším negativním prvkem nové stavby, který významně negativně ovlivní krajinný ráz, jsou protihlukové zdi v Nelahozevsi. Upozorňuji, že kromě technického řešení, má na snížení hluku ještě výraznější vliv zeleň. Její nevýhoda oproti technickým zábranám je, že nepůsobí okamžitě a vyžaduje víc místa. Je však méně nákladná a na rozdíl od technických staveb hluk likviduje. Hluk se šíří v kulovitých vlnách a pokud vina narazí na homogenní překážku, zvýší se hlučnost před překážkou. U vegetačních zábran nedochází ktak velkému odrazu, porost však nesmí být kompaktní a homogenní (stejně jako technické stavby), ale musí být rozmanitý a členitý. Navíc zeleň plní další hygienické funkce, např. snižuje prašnost, působí proti teplotním výkyvům (mikroklimatická funkce), zvyšuje estetickou hodnotu místa, pomáhá zvýšit biodiverzitu atd. Navrhuji, aby dokumentace obsahovala krajinářské řešení a v místech, kde je to možné, zrušila protihlukové zábrany a navrhla zelené protihlukové stěny. Pokud tak nelze učinit z důvodu ochranného pásma a malého prostoru, navrhuji, aby byla aspoň navržena výsadba stromových a keřových skupin před protihlukové stěny. Zeleň bude plnit hlavně estetickou a mikroklimatickou funkci. Dokumentace musí obsahovat seznam dřevin utlumení negativního dopadu stavby na životní prostředí a krajinný ráz. Upozorňuji, že je nutné využít při návrhu pouze druhy potenciální přirozené vegetace {vesměs opadavé dřeviny) tak, aby dopravní stavba zapadla do krajiny. Je nepřípustné, aby státní organizace v době klimatických změn, předkládala pouze technické řešení s informací, že v některých místech bude využit břečťan jako bezúdržbová rostlina a nevytvořila návrh, který bude v souladu s krajinou, přírodou.

Dále žádám, aby nedocházelo k narovnání trati a zničení zelené plochy mezi Dvořákovou stezkou a kolejištěm v Nelahozevsí. Kvůli 20-tí vteřinám rychlejší jízdy není důvod zničit jedno území, ve kterém se vyskytuje společenstvo rostlin a živočichů. V dané lokalitě se nachází polycenózy, jejichž koexistence dosahuje dynamické rovnováhy. Pokud se plocha zničí, dojde k nenávratným a nevyčíslitelným ztrátám.

Vypořádání námitek

Ve věci námitky týkající se pozastavení řízení a rizika poškození objektu odkazuje stavební úřad na vypořádání obdobné námitky účastníka Markéty Vajnerové

K námitce týkající se krajinného rázu stavební úřad především uvádí, že chránit zájmy dle zvláštních právních předpisů účastníku řízení nepřísluší, k posouzení souladu záměru s požadavky zvláštních právních předpisů přísluší dotčeným orgánům, které se k záměru vyjádřili kladně. K otázce hodnocení

vlivu záměru na krajinný ráz v obecné rovině stavební úřad odkazuje na vypořádání této námitky účastníka Marina Vltava. Stejně tak nelze vyhovět požadavku na úpravu předložené dokumentace, jak již výše stavební úřad několikrát zmínil.

Spolek Na Skalách Kralupy nad Vltavou IČO: 01245953, Se sídlem Na Skalách 1220, 278 01 Kralupy nad Vltavou uplatnil dne 12.1.2021 totožnou námitku jako Ing. Adéla Humlová. DiS. Stavební úřad odkazuje na vypořádání námitek tohoto účastníka.

Klára Stádník, Nad Vodou 1228, 278 01 Kralupy n/Vlt., (vlastník pozemku pare. č. 82/14), uplatnila dne 14.1.2021 následující námitky:

Lhůta neposkytuje dostatečný prostor pro seznámení se s podklady, neboť Česká republika se od 27. 12. 2020 nachází v 5. stupni pohotovosti Protiepidemického systému ČR (PES). Žádám proto o přerušení územního řízení do doby, než se zlepší epidemická situace a Česká republika již nebude v režimu nouzového stavu.

Jsem vlastníkem pozemku pare. č. 82/14, LV 4727, jehož součástí je stavba RD a stavby s ním související, vše k.ú. Lobeč, obec Kralupy nad Vltavou. Tyto pozemky a stavby se nachází v těsné blízkosti pískovcového útvaru Lobečská skála přímo nad železniční tratí a necelých 100 m od nově plánovaného jižního portálu tunelového tubusu.

Uvedené se nachází na okraji tzv. Kralupského zlomu, s nímž souvisí množství poruchových zón, jež vedly k intenzivnějšímu zvětrávání a následné erozi (např. erozní rýha u severního portálu). S ohledem na charakter plánovaných prací (odstřel skalní stěny, ražba nového tunelu, ražba svážné štoly atd.) zde existují důvodné obavy o zachování předmětných nemovitostí v nepoškozeném stavu (např. popraskání a praskání oken, fasád nebo zdí domů a přilehlých staveb nebo i v krajním případě sesuv části svahu i se stavbou).

Navrhují proto a žádám znaleckým posudkem ověřit vliv plánovaných prací na stav nemovitostí nacházejících se v lokalitě „Na Skalách" a zejména na okraji Lobečské skály v ulici Nad Vodou, obec Kralupy nad Vltavou, a to především s ohledem na vibrace související s odstřely a ražbou nového tunelu a svážné štoly.

Dále s ohledem na uvedené požaduji realizaci zabezpečení svahu a skály na pozemku pare, č, 56/1, k.ú. Lobeč, obec Kralupy nad Vltavou, který přímo sousedí s mým pozemkem pare. č. 82/93 a jenž je ve vlastnictví Správy železnic, státní organizace, proti sesuvu v úseku vymezeném pozemky pare. č. 82/94, 82/93 a 82/92, vše v k.ú. Lobeč, obec Kralupy nad Vltavou.

V záměru je dále mj. navrhováno zřízení 4 dočasných staveništ, z nich jedno má být umístěno v Lobči u vyústění svážné štoly na pozemcích pare. č. 403/18, 403/2, 88/2, 88/3 a 88/6 vše v k.ú. Lobeč. obec Kralupy nad Vltavou. Toto staveniště se nachází u silnice 3. třídy vedoucí z Kralup nad Vltavou do Nelahozevsi, která je ve vlastnictví Středočeského kraje (silnice líi/10149). Předmětná silnice však nesplňuje parametry obslužné komunikace, po které by měla být nákladními automobily odvážena hornina z nově budovaného tunelu, neboť s ohledem na její parametry a stav je na ní dopravním značením (dopravní značka B4) zakázán vjezd nákladních automobilů. Frekventovaná jízda nákladních automobilů

z tohoto staveniště směrem do Kralup nad Vltavou by zejména v prudké točité části okolo Lobečské skály byla v rozporu s dopravně bezpečnostními předpisy.
Silnice z tohoto staveniště do Kralup nad Vltavou je nevyhovující stejně tak jako cesta do Nelahozevsi, popř. do Lešan. Součástí projektové dokumentace navrženého záměru by proto mělo být i dopravní řešení pro nákladní automobily a těžkou techniku.
V záměru je navrhována dočasná stavba vodoměrné přípojky a vodoměrné šachty, které budou napojeny na pozemku pare. č. 82/9, k.ú. Lobeč, obec Kralupy nad Vltavou, ovšem v oznámení není uvedena doba této dočasnosti. Navrhuji proto doplnit dobu dočasnosti a stanovit, jak bude následně s celou touto nově zřízenou avšak dočasnou stavbou v délce téměř 400 m naloženo.

Vypořádání námitek

Ve věci námitky týkající se přerušení řízení, poškození objektů, parametrů a stavu komunikace II/101149 a dočasné stavby přípojky odkazuje stavební úřad na vypořádání obdobné námitky účastníka Markéty Vajnerové

Petr Stádník, Nad Vodou 1228, 278 01 Kralupy n/Vlt., (vlastník pozemku pare. č. 82/14), uplatnil dne 14.1.2021 totožné námitky jako Klára Stádník

Vypořádání námitek

Stavební úřad odkazuje na vypořádání námitek účastníka Kláry Stádník

Ing. Dagmar Kejmarová, bytem Hlavní 46, 250 68 Husinec – Řež a **Petr Kejmar**, bytem Hálkova 839, 278 01 Kralupy nad Vltavou 1 zastoupeni Frank Bold Advokáti, s.r.o., se sídlem v Brně, Údolní 33, 602 00, IČO: 28359640,

Podatel 1 je vlastníkem pozemku parc. č. st. 39/3, k.ú. Nelahozeves, jehož součástí je stavba č.p. 16 (dále jen „Dům“ a „Pozemek 1“). Podatel 1 a podatel 2 mají ve svém společném jmění manželů pozemek parc. č. 296/28, k.ú. Nelahozeves (dále jen „Pozemek 2“, oba pozemky dále jen „Pozemky“).

1. Nedůvodnost posunu kolejí

Podatelé ničeho nenamítají proti samotné rekonstrukci nelahozeveských tunelů. Posun kolejí dále po trati zahrnutý do Záměru, ačkoliv se samotnou rekonstrukcí tunelů přímo nesouvisí, a potažmo i posun místní komunikace na jejich Pozemky, ovšem podatelé považují za zcela nedůvodný. V důsledků toho pak považují za nedůvodný i zábor jejich Pozemků a demolici Staveb, které by si posun vyžádal. Žadatel posun kolejí odůvodňuje požadavkem na zvýšení rychlosti v řešeném úseku železniční tratě. Nijak ovšem v rámci předložené dokumentace nedokládá, že by posun kolejí k dosažení tohoto cíle skutečně vedl, byl pro něj nezbytný, natož že by zvýšení možné rychlosti na trati bylo vůbec potřeba. Podatelé jsou naopak názoru, že navrhovaný posun kolejí a potažmo místní komunikace nemůže vést k zvýšení rychlosti na trati, minimálně nikoliv podstatnému.
Dle dokumentace předložené žadatelem se údaje (opět nutno podotknout, že v rámci předložené dokumentace nijak nepodložené) o možném zkrácení doby jízdy pohybují od 0 do maximálně 1,5 minut, což samo o sobě nepředstavuje nijak velký rozdíl. Tyto údaje ovšem navíc vymezují předpokládané zkrácení s ohledem na celý Záměr, tedy zejména rekonstrukci tunelů. V dokumentaci naopak není nijak

specifikováno, jakou časovou úsporu by měl dle žadatele přinést samotný posun kolejí, tedy jakým podílem se na avizovaném zkrácení podílí zvýšení průchodnosti tunelů a jakým posun kolejí. S ohledem na délku úseku trati, který by měl být posunut, se lze domnívat, že posun kolejí může přinést úsporu maximálně v řádech sekund, pokud nějakou, a to navíc pouze v případě některých vlaků.

V tomto ohledu je potřeba si uvědomit, že trať je užívána zejména pro osobní regionální dopravu a nákladní dopravu, přičemž s tímto způsobem užívání trati je počítáno i do budoucna. Vlaky osobní regionální dopravy zastavující ve stanicích Kralupy nad Vltavou a Nelahozeves Zámek, mezi kterými činí doba jízdy cca 3 min (viz jízdní řád), logicky nemohou na tak krátkém úseku uvažovanou rychlost až 140-160 km/hod vůbec nabrat. Na jejich době jízdy se tak nemůže zvýšení maximální možné rychlosti na trati nijak projevit. Obdobně tomu je i u nákladních vlaků, jejichž konstrukční řešení ve spojení s nutností dodržovat stanovené veřejnoprávní, zejména hlukové, limity jim takovou rychlost neumožňuje. Na této převládající formě dopravy se tak zvýšení traťové rychlosti nijak neprojeví.

Zvýšení maximální traťové rychlosti by tak teoreticky mohla využít pouze dálková osobní doprava, které je ovšem již nyní na trati minimum. Navíc má dále docházet k jejímu ponižování, když je plánován její odklon na připravovanou rychlostní trať RS4. I s ohledem na tuto dálkovou osobní dopravu je pak diskutabilní, zda by bylo navýšení rychlosti alespoň těchto vlaků reálné možné, a to při respektování hlukových a jiných veřejnoprávních limitů, limitů vyplývajících z území, jakož i s ohledem na potřebu koordinace s jinou dopravou.

Obdobně se vyjádřil na jednáních dotčených subjektů předcházejících podání žádosti o vydání územního rozhodnutí doc. Ing. Martin Leso, Ph.D., působící mimo jiné na Ústavu dopravní telematiky, fakulta dopravní, ČVUT, který uvedl, že uvažované rychlosti se jeví jako naprosto předimenzované a nemohou nalézt na předmětném úseku železniční dráhy uplatnění, pročež se nemůže dostavit ani uvažované zkrácení doby jízdy. Doc. Ing. Martin Leso, Ph.D. rovněž upozorňuje, že budoucí využití trati předpokládá zejména nákladní a osobní regionální dopravu. Rychlá dálková osobní doprava má být převedena na připravovanou rychlostní trať RS4. Z tohoto důvodu lze reálně předpokládat potřebnou rychlost v daném úseku maximálně 100-120 km/h. V rámci dokumentace je ovšem operováno s rychlostí 120-160 km/h, což může být dle doc. Ing. Martin Leso, Ph.D. pouze případ vlaků s naklápěcí skříní, které ovšem na předmětném úseku nejsou užívány a jejich užívání se ani neplánuje. Doc. Ing. Martin Leso, Ph.D. dále upozorňuje, že vzhledem k tomu, že navazující cca 20 km úsek mezi stanicemi Kralupy nad Vltavou a železničním uzlem Prahy nedovoluje rychlost vyšší než 100 km/hod, posuzovaná část trati o délce cca 1 km netvoří a v budoucnu ani nemůže tvořit výrazné rychlostní omezení a navrhovaná úprava nemůže přinést výrazné zkrácení jízdní doby.

S názorem doc. Ing. Martin Lesa, Ph.D. se podatelé ztotožňují a jsou rovněž názoru, že Záměr, natož samotný posun kolejí, nemůže reálně vést k zásadnímu zkrácení jízdní doby a že navýšení maximální možné traťové rychlosti na až 160 km/hod je v daném případě zcela zbytečné a nedůvodné. Tím se ovšem i veškeré navrhované zábory a demolice stávající zcela nedůvodnými a tím i protiústavními, když jako jejich důvod je uváděn cíl, který nemůže nastat a není ani potřebný.

Podatelé dále rozporují i navrhovanou šířku místní komunikace. I v případě, že by posun kolejí a potažmo komunikace byl nezbytný a v důsledku toho i zábor pozemků třetích osob (což není), vždy platí, že je

nutné postupovat způsobem, kterým bude zasaženo do práv třetích osob co nejméně. Podatelé jsou názoru, že není nezbytné, aby komunikace měla šíři, jak ji navrhuje žadatel, ale že by bylo možné se spokojit i s komunikací o menších rozměrech, případně navrhnout jiné řešení. K tomu podatelé upozorňují, že se jedná o slepou ulici, kde je provoz minimální, když slouží k obsluze pouhých šesti domů, z nichž jeden je navíc určen k demolici. Čím širší komunikace přitom je, tím hlouběji do Pozemků podatelů je zasahováno a tím se i zvyšuje míra zásahu do jejich práv. Podatelé tak namítají rovněž nedůvodnost šíře komunikace a následně i rozsahu části Pozemků, který je navržen k záboru.

Žadatel rovněž nijak nezdůvodnil, proč by tvrzenou potřebu navýšení rychlosti trati bylo nutné řešit právě posunem kolejí do obytné zóny a na Pozemky podatelů a dalších dotčených vlastníků a proč například nepřistoupil k posunu kolejí (považuje-li ho za nezbytný) blíže k pozemku parc. č. st. 41/1, k.ú. Nelahozeves, před kterým se nachází volný pás pozemku parc. č. 67/1, k.ú. Nelahozeves, ve vlastnictví ČR, svěřený do správy Správy železnic. Při tomto řešení by trať byla v km 440,105 vedena ve stejném profilu jako nyní a odpadl by zásah do majetku podatelů a dalších dotčených vlastníků, obecní stoky, jakož i potřeba přeložení všech sítí.

Z dokumentace rovněž není zřejmé, proč právě v místě, kde stávající pozemní komunikace sousedí s Pozemky podatelů a kde se nachází Dům, se požadovaná plocha záboru výrazně rozšiřuje právě na Pozemky podatelů a na místo stávajícího umístění Domu na Pozemku 1. Na Pozemku 2 pak dochází ještě k výraznějšímu rozšíření ve tvaru „zubu“. Takový nepravidelný tvar záboru zjevně nemůže být dán potřebou umístění pozemní komunikace. Dle katastrálního situačního výkresu by se zde měla nacházet i stavba „ochrana dešťové kanalizace „hradní štola“ (SO 10 – 50 – 02). Ta ovšem v rámci technického listu k demolici části Domu není jako důvod záboru a demolice části Domu zmiňována. Z technického listu k demolici části Domu naopak vyplývá, že na stávajícím místě Domu by měla být umístěna pouze komunikace a jáma vzniklá demolicí objektu zasypána, což je ve zřejmém rozporu s umístěním takové stavby. Ani z popisu stavby SO 10 – 50 – 02 pak nelze dovodit žádný důvod jejího umístění právě do míst, kde stojí Dům, ani proč by mělo případně dojít k rozšíření záboru právě v tomto místě. V rámci dokumentace není předložen technický výkres ani popis stavby SO 10 – 50 – 02. Předmětná stavba je vymezena zcela zmatečně, resp. její podoba není vymezena vůbec. Pokud je záměrem ji umístit na Pozemky podatelů, pak s tímto podatelé nesouhlasí a z dokumentace ani nevyplývá, proč a jak by k tomu mělo dojít.

Na jednání konaném dne 27. 5. 2020, kterého se účastnili mimo jiné zástupce žadatele a podatel 1, bylo podateli 1 sděleno, že na místě, kde se aktuálně nachází část Domu určená k demolici, by mělo být umístěno parkovací stání, ač by samo nemělo být důvodem záboru. Důvodem zvýšených nároků na zábor naopak měl být nedostatečný světlý prostor mezi protihlukovou stěnou a fasádou domu a dále i trakční vedení. Žadatel neuvedl důvody, proč by tyto stavby bylo nezbytné umístit právě do míst, kde stojí Dům. Přislíbil ovšem, že zváží možnost minimalizace demolice a posunu trakčního vedení. Po následné obhlídce sklepa dne 11. 6. 2020 bylo ze strany žadatele konstatováno, že by bylo možno ubourat „jen“ cca 75 cm Domu.

Podatelé nesouhlasí se záborem jakékoliv části Pozemků a jakýmkoliv zásahem do Staveb, tedy ani s uváděnými 75 cm. Přesto je překvapilo, že v rámci projektové dokumentace předložené do územního

řízení je přes výše uvedené prohlášení žadatele nadále navrhován zábor a demolice v původním rozsahu, ačkoliv sám žadatel nakonec konstatoval, že by mělo být dostatečných „jen“ 75 cm. V dokumentaci předložené stavebníkem není na Pozemcích podatelů nadále již navrhováno parkoviště a žadatel tak od tohoto záměru zjevně upustil. Trakční vedení ani světlý prostor mezi protihlukovou stěnou a fasádou Domu rovněž není uváděn jako důvod záboru a zřejmě tak muselo dojít k jinému vyřešení i těchto otázek, které žadatele dřív měly vést k návrhu záboru nerovnoměrně se rozšiřujícího na Pozemky podatelů (aktuálně navrhovaný odstup protihlukové stěny od fasády Domu nicméně není z projektové dokumentace jednoznačně seznatelný, což samo o sobě představuje vadu). Odpadly-li ovšem tyto žadatelem deklarované důvody nerovnoměrného záboru, pak ani není důvod Pozemky zabírat v navrhované šíři, když je evidentní, že samotná komunikace jako liniová stavba na ně být v takovémto tvaru umisťována nemůže, a není ani zřejmé, co jiného by na ně mělo být v těchto rozměrech umisťováno.

Jelikož z dokumentace nevyplývá ani žádný jiný důvod předmětného nepravidelného rozšíření záboru nelze než opět dospět k závěru, že rozšíření záboru právě do Pozemků podatelů je nedůvodné, resp. v předložené dokumentaci ani nelze žádný rozumný důvod nalézt.

Podatelé tak shrnují, že není dán důvod pro posun kolejí a místní komunikace blíže k obytné zástavbě a v návaznosti na to, ani pro zábor jejich Pozemků a související demolici Staveb. S tímto záměrem podatelé nesouhlasí a žádají, aby byl projekt přepracován způsobem, že od posunu kolejí, místní komunikace a od souvisejících záborů soukromých nemovitostí bude upuštěno.

Zásah do práv k nemovitostem podatelů

Ze všech výše uvedených důvodů považují podatelé posun kolejí a zábor vymezené části jejich Pozemků a demolici Staveb za zcela nedůvodné a související zásah do jejich vlastnických práv za nepřípustný.

Navrhovaný zásah do vlastnických práv je přitom mimořádně závažný. Vedle samotného záboru části Pozemků a zbourání Oplocení je nezbytné upozornit zejména na zásadní zásah spočívající ve zbourání části Domu, která, ač v dokumentaci na některých místech označovaná jako „přístavek“, tvoří velice hodnotnou část Domu vystavěnou v rámci rozšíření zámecké restaurace před odhadem 100 lety. V části navrhované ke zbourání se nachází výčep, lokál, salónek a sklad a jedná se tak v zásadě o prostory samotného hostince, které by byly bez náhrady zlikvidovány. Naopak v části, která by měla být ponechána, se nachází toalety, kuchyň, kulečník a soukromá místnost, které by bez prostor nacházejících se v části navrhované k demolici nebyly samostatně uživatelné a zcela tak ztratily svoji funkci. Možnost užívání by si (ač rovněž s dopady – viz níže) tak ponechalo pouze první patro, kde se nachází obytné prostory, ve kterých žijí podatelé a jejich syn s partnerkou.

Zásah se navíc netýká jen nadzemních částí. Část navržená k demolici je podsklepena historicky cenným dvoupodlažním cca 6m hlubokým pivním sklepem rozděleným do 3 místností s klenutým stropem a historickou lednicí. Naopak část Domu, která nemá být stižena demolicí, je podsklepena jen částečně a v hloubce do cca 4 m. Vedle cenných nadzemních částí by tak došlo k demolici či znemožnění užívání i stěžejní části sklepních prostor. Žadatel k Domu v rámci dokumentace uvádí, že objekt aktuálně není užíván jako hostinec, nýbrž pouze pro účely bydlení. To ovšem neznamená, že by podatelé nemohli začít objekt k těmto účelům znovu užívat. Podatelka 1 byla koncem roku 2016 z osobních důvodů nucena

pozastavit svoji živnost, a to do konce roku 2020. Nyní z důvodu celosvětové pandemie se zásadním dopadem právě na sektor pohostinství požádala o pozastavení ještě do konce roku 2021. Má ovšem v úmyslu funkčnost hostince zachovat. Hostinec je plně vybavený a žadatelka 1 tak může kdykoliv obnovit svoji živnost, případně prostory pronajmout, a navázat tak na jeho historický odkaz.

Není rovněž pravdou, že by objekt byl bez plynové přípojky, jak se uvádí v technickém listu k demolici části Domu. Dům je naopak napojen na všechny sítě (elektřina, voda, plyn, telefon), přičemž právě v části určené k demolice se nachází hlavní připojení vody, plynu a elektřiny k celému Domu, v případě elektřiny i celé ulice Dvořákova stezka. Demolice by tak znamenala zásadní zásah i s ohledem na zbývající část Domu, která by zůstala bez napojení na nezbytné sítě.

V neposlední řadě není pravdivý ani údaj o rozměrech zabírané části Domu 9.5 m x 6,3 m, když skutečné rozměry jsou 9.5 m x 8, 1 m, a zásah do práv podatelů, resp. podatelky 1, je tak opět větší, než jak vyplývá z dokumentace předložené žadatelem.

S ohledem na výše uvedené je zřejmé, že zatímco posun kolejí nemůže reálně vést k avizovanému zrychlení, které s ohledem na charakter užívání trati ani není potřebné, vedl by k zásadnímu a nevratnému zásahu do vlastnických práv podatelů, znemožnění dalšího pokračování v jejich podnikatelské činnosti a zničení historického dědictví.

Z tohoto důvodu podatelé se záborem jakékoliv části jejich Pozemků a demolicí Staveb nesouhlasí.

3. <u>Vady záměru ve vztahu Pozemkům a Stavbám</u>

V dokumentaci je uvedena celá řada nepravdivých údajů k Pozemkům a Stavbám, které ve svém důsledku mohou vést i k vadám v Záměru a následně i v případně vydaném územním rozhodnutí. Příkladmo lze uvést již zmiňované údaje o rozměrech zabírané části Domu či napojení na plyn.

Řada dalších otázek, které se k nim vztahují, je pak řešena nedostatečně, případně vůbec není zřejmé, co a v jaké podobě má být na zabírané části Pozemků umístěno (viz výše „hradní štola“).

Dle technické zprávy k demolici objektů D.2.2.5 má dojít k demolici pouze té části Domu, která je v kolizi s novou polohou odsunuté pozemní komunikace. Po odpojení má dojít k zazdění otvoru, který slouží jako propojení na zbývající část Domu. Povrchová úprava má být uzpůsobena stavu okolních povrchů Domu. Objekt má být odstraněn do hloubky cca 1,0 m pod úroveň stávajícího terénu. Tento popis úprav Domu po případném odstranění navrhované části Domu ovšem považují podatelé za zcela nedostatečný a nezohledňující veškerou charakteristiku Domu. Není například vůbec řešeno, zda zbývající část Domu a zejména hostince po odstranění jeho hlavních částí bude reálně jakkoliv uživatelná. Rovněž není řešeno, zda statika Domu takový brutální zásah vůbec umožňuje. Podatelé jsou názoru, že nikoliv.

Nedomyšlený je také záměr odstranění „do hloubky *cca* 1,0 m pod úroveň terénu“. Již v rámci územního řízení je nezbytné řešit přesné provedení. Je přitom zřejmé, že představa žadatele o odstranění Domu do hloubky 1m a zasypání, je již v základu nerealizovatelná, když se pod Domem nachází sklepení dosahující hloubky až 6 m, které takový zásah neumožňuje. Jak bude naloženo s tímto sklepením od jednoho metru hloubky dále, není ze strany žadatele řešeno vůbec.

Z dokumentace je dále zřejmé, že si žadatel náležitě nezjistil ani stav sítí, když pouze „předpokládá“ distribuční soustavu NN, vodovodní přípojku a žumpu. Vadně pak uvádí, že má být objekt bez

plynovodní přípojky. Nemůže tak ani řádně řešit odpojení předmětné části Domu, při nutném zachování napojení dalších částí Domu. Tvrzení, že objekt bude „odborně odpojen“ je tak opět zcela nedostatečné. Zachování napojení zbývající části Domu není řešeno vůbec. Samotné odpojení demolované části Domu bez dalšího zajištění napojení zbývající části by přitom vedlo k ztrátě připojení této zbývající části Domu, když tato je napojena právě přes demolovanou část.

Obdobně nedostatečné je i řešení demolice Oplocení, u kterého je nadto matoucí, když se v části popisu zahrnutého v technické zprávě k demolici píše o výstavbě oplocení v nové poloze, zároveň ovšem o odstranění *bez náhrady*. Z další části dokumentace, zejména vymezení stavby SO 10 – 66 – 05 *úprava oplocení v km 440,075 – 440,100 (vpravo),* lze dovodit, že je plánována výstavba nového oplocení. Toto ovšem není vyjma vymezení, že má být vystavěno z betonových dílců, variantě, z ocelového pletiva a ocelových sloupků, a že součástí má být brána, nijak blíže specifikováno, včetně jeho plánovaného umístění, výšky, atd. Rovněž není řešeno, že zeď navržená k demolici není jen součástí oplocení, ale tvoří i jednu ze stěn přístřešku pro automobil, motorku, jízdní kola a palivové dřevo podatelů. Demolice zdi se tak přímo dotkne i tohoto přístřešku, který tím ztratí jednu ze svých stěn.

Podatelé, resp. Podatel 1, nesouhlasí se záměrem posunu kolejí a demolicí Staveb v základu. I pokud by k nim ovšem mělo dojít, je zřejmé, že dokumentace vztahující se k této části Záměru je zpracována zcela nedostatečně a nemůže být podkladem pro vydání územního rozhodnutí.

4.Hluková zátěž a vibrace

Pozemky se nachází v oblasti, ve které jsou dle předložené hlukové studie zpracované v prosinci 2019 SUDOP PRAHA a.s. (dále jen „Hluková studie“) dlouhodobě překračovány hlukové limity. Výhledově se pak dle Hlukové studie předpokládá další navýšení hlukové zátěže, a to zejména v noční době. Realizace Záměru, a to zejména posun kolejí blíže k obytné zástavbě, jakož i avizované zvýšení rychlosti vlaků, by nepochybně bylo spojeno s dalším nárůstem hluku a vibrací.

Záměr počítá s výstavou protihlukové stěny (10.27.04), která by měla částečně odstínit Pozemky podatelů. Ta má být ovšem realizována pouze ve výši 1,2 m, přičemž z Hlukové studie, ve které je tato varianta posuzována jako *varianta 3*, vyplynulo, že stěna o této výši není způsobilá zajistit dodržování stanovených hlukových limitů, a to ani při současné instalaci kolejnicových absorbérů. Z tohoto důvodu se v rámci dokumentace předpokládá instalace individuálních protihlukových opatření. Ta jsou ovšem vymezena jen velice obecně. V rámci dokumentace není nikterak specifikováno, jaká konkrétní opatření se navrhují s ohledem na Pozemky, a zejména Dům sloužící k trvalému bydlení podatelů, natož aby bylo jakýmkoliv způsobem ověřeno, že jsou skutečně realizovatelná a mohou vést k dodržení stanovených hlukových limitů. Nikde není vyhodnoceno, jaké reálné snížení mohou taková individuální protihluková opatření přinést a zda jsou pro splnění stanovených veřejnoprávních limitů dostačující. Takové hodnocení ostatně ani není bez řádného vymezení konkrétních opatření možné. V rámci předložené projektové dokumentace tak není zaručeno dodržování stanovených hlukových limitů na Pozemcích podatelů.

Opatření k snížení vibrací na Pozemcích nejsou v rámci projektové dokumentace navrhována vůbec, a to přestože byla s ohledem na předpokládanou nadměrnou zátěž objektů vibracemi z řešené trati doporučena v rámci stanoviska EIA. Rovněž Hluková studie, ač její posouzení otázky zátěže přenosem vibrací, nelze zdaleka považovat za dostatečné, dospěla k závěru výrazného nebezpečí nárůstu vibrací, pročež je v ní

navrhována aplikace antivibračních rohoží. V rámci projektové dokumentace ovšem nejsou navržena žádná opatření na snížení přenosu vibrací.

Z výše uvedeného je zřejmé, že dokumentace je v rozporu s § 30 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., podle kterého: *„provozovatel, popřípadě vlastník dráhy (…) , jsou povinni technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb a aby bylo zabráněno nadlimitnímu přenosu vibrací na fyzické osoby v chráněném vnitřním prostoru stavby.“*

Na nedostatečné vymezení individuálních protihlukových opatření reaguje i Krajská hygienická stanice Středočeského kraje (dále jen „KHSSK“), která ve svém stanovisku ze dne 22.1.2020 požaduje, aby v dalším stupni projektové dokumentace byla předložena hluková studie řešící hluk ze stavební činnosti a konkrétní návrhy protihlukových opatření. Podatelé jsou ovšem názoru, že tuto otázku se zcela zásadním dopadem na možnost užívání jejich nemovitostí nelze odkládat do dalších fází řízení, nýbrž již ve fázi územního řízení je nezbytné postavit na jisto, zda je záměr z těchto důvodů vůbec realizovatelný. Nedostatek spočívající v absenci opatření k snížení vibrací není v rámci stanoviska KHSSK řešen vůbec.

Pro úplnost podatelé doplňují, že v rámci žádosti žadatele o udělení souhlasu s provedením individuálních protihlukových opatřeních ze dne 14.1.2020, kterou podatel 1 odmítl, byly pouze obecně uvedeny počty oken a balkonových dveří, které by byly upravovány, a technické normy, kterými by se žadatel řídil. Počty oken ovšem neseděly se skutečným stavem. Balkonovými dveřmi Dům nedisponuje vůbec. Navíc se opět jednalo pouze o obecné vymezení, u kterého nebyla jakkoliv prokázána reálná účinnost. Navýšení schopnosti oken tlumit hluk nadto řeší pouze situaci, kdy jsou tato okna uzavřená. V případě otevření oken za účelem vyvětrání, moderace teplot, či pouze kontaktu s okolím, není poskytnuta ochrana žádná. I z těchto důvodů proto není možné se v rámci posuzování hlukové zátěže zaměřovat pouze na vnitřní prostory budov, nýbrž i na okolí budov.

Hluková studie posuzuje pouze dodržení limitů stanovených pro chráněné vnitřní prostory staveb. Dodržení limitů stanovených pro chráněné venkovní prostory a chráněné venkovními prostory staveb není předmětem posouzení. Hluková studie je tak zjevně neúplná a musí být doplněna. Náležité posouzení dodržování veřejnoprávních limitů pro chráněné venkovní prostory a chráněné venkovními prostory staveb je přitom v případě Domu a Pozemků důležité nejenom s ohledem na zachování možnosti otevírání oken, bez kterého by byli podatelé nuceni se zcela odříznout od svého okolí, ale i s ohledem na možnost užívání zahrady podatelů, jakož i venkovního posezení hosty hostince (samozřejmě za předpokladu, že plánovaný zásah do Domu další provoz hostince vůbec umožní).

Výše uvedené ovšem není jedinou vadou Hlukové studie. Hluková studie vychází z hodnot založených na pouhých předpokladech o dalším vývoji dopravy, aniž by náležitě zohlednila působení samotného záměru. Z hlukové studie na prvním místě není zřejmé, zda vedle předpokládané výhledové dopravy na trati došlo i k zohlednění samotného přiblížení kolejí, a tedy i zdroje hluku a vibrací k obytné zástavbě včetně Pozemků podatelů. Lze přitom logicky očekávat, že přiblížení zdroje hluku a vibrací musí vést i k zvýšení zátěže v daném místě. Hluková studie rovněž operuje s nižšími maximálními rychlostmi vlaků, než aktuálně předpokládá projektová dokumentace, ač je zřejmé, že vyšší rychlost vede i k vyšší zátěži

hlukem a vibracemi. Hluková studie dále vychází z předpokladu obnovy vozového parku ČD (zřejmě českých drah), ač tento je čistě spekulativní. České dráhy nadto nejsou jediným provozovatelem na dané trati.

Z výše uvedeného je zřejmé, že Hluková studie je zcela nedostatečná, a to jak z pohledu posouzení zátěže hlukem, tak vibracemi. Podatelé proto žádají, aby byla hluková studie dopracována. Zejména žádají, aby byla Hluková studie doplněna o posouzení dodržování veřejnoprávních limitů pro chráněné venkovní prostory a chráněné venkovními prostory Staveb, aby byl řádně zhodnocen dopad přiblížení kolejí k obytné zástavbě, a to jak z pohledu hluku, tak vibrací, jakož i navrhované maximální traťové rychlosti, jak je aktuálně vymezena v rámci projektové dokumentaci.

Je zarážející, že KHSSK v rámci svého závazného stanoviska ze dne 22. 1. 2020 tyto vady Hlukové studii nevytkla a na místo toho vydala souhlasné závazné stanovisko. Z jeho odůvodnění je zřejmé, že KHSSK sama neprovedla žádná vlastní posouzení, nýbrž pouze přejala závěry Hlukové studie. Vzhledem k zjevné propojenosti zpracovatele Hlukové studie a žadatele bylo přitom třeba zvláštní obezřetnosti při posuzování Záměru. Jelikož ani KHSSK v rámci svého stanoviska na výše uvedené nedostatky nereagovala, je nezbytné i toto stanovisko označit za vadné.

S ohledem na vše výše uvedené mají podatelé důvodné obavy, že v důsledku přiblížení kolejí k jejich Pozemkům, jakož i odstranění Staveb jako částečné hlukové bariéry, dojde k dalším nárůstu hluku a vibrací, které již nyní přesahují stanovené veřejnoprávní limity, a to aniž by došlo k instalaci opatření, která by reálně mohla hlukovou zátěž a vibrace snížit. Podatelé proto žádají, aby byla zásadním způsobem dopracována Hluková studie a náležitě posouzeny dopady Záměru z pohledu hlukové zátěže a vibrací. Následně podatelé žádají, aby byla navržena konkrétní opatření k ochraně jejich nemovitostí. Zejména ovšem žádají, aby bylo upuštěno od posunu kolejí blíže k obytné zástavbě a tím i nežádoucímu přiblížení zdroje hluku k jejich Pozemkům.

5. Další dopady záměru

Jak bylo uvedeno výše, realizace Záměru povede k zásadnímu navýšení hluku a vibrací se značným dopadem na Pozemky podatelů. Žadatel se snaží tyto dopady částečně mírnit výstavbou protihlukové zdi. Vzhledem k posunu kolejí blíže k obytné zástavbě ovšem logicky musí být i tato zeď umístěna blíže k zástavbě, s čímž jsou spojeny další komplikace, ať už se jedná o výše zmiňovaný nedostatečný světelný prostor a zastínění Pozemků, která pak bylo samo o sobě prezentováno jako důvod pro nutnost demolice části Domu, nebo o nežádoucí odříznutí zástavby od zbytku obce. Podatelé nesouhlasí s tím, aby v důsledku zbytečného posunu kolejí a potažmo umístění protihlukové stěny blíže k jejich Pozemkům, než by bylo jinak nezbytné, bylo dále zasaženo do jejich Pozemků nežádoucím zastíněním a pohledovým i pocitovým odříznutím od ostatní části obce.

I z tohoto důvodu je tak zřejmé, že posun kolejí blíže k zástavbě a Pozemkům podatelů je nežádoucí a mělo by být od něho upuštěno.

6. Nesoulad záměru, který byl předmětem posuzování EIA, se záměrem v projektové dokumentaci

Za další zásadní vadu podatelé považují nesoulad Záměru se záměrem, který byl předmětem procesu EIA. V rámci dokumentace došlo hned k několika zásadním změnám s potencionálním vlivem na životní prostředí a veřejné zdraví oproti záměru, který byl předmětem procesu EIA. Zásadní změny oproti

záměru posuzovanému v procesu EIA spočívají zejména v navýšení uvažované maximální rychlosti, kdy v procesu EIA bylo uvažováno s rychlostí max. 120 km/hod, v rámci projektové dokumentace je oproti tomu uvažováno s rychlostí až 160 km/hod. Jak přitom bylo uvedeno výše, s navýšením rychlosti nutně dochází i k nárustů hlukové zátěže a vibrací. V rámci stanoviska EIA se rovněž předpokládá, že budou dodržovány stanovené hygienické limity, přičemž je počítáno s protihlukovými zdmi o výšce minimálně 2 metrů. Řešení navržené v projektové dokumentaci ovšem dle předložené Hlukové studie není způsobilé zaručit dodržování stanovených hlukových limitů, když před nemovitostmi podatelů jsou navrhovány zdi o výšce 1,2m, které nemohou nemovitostem podatelů poskytnout dostatečnou ochranu. Konkrétní individuální protihluková opatření, u kterých by bylo zaručeno, že zajistí dodržování hlukových limitů, nejsou navržena, antivibrační opatření pak nejsou navržena vůbec. Dále oproti stavu, kdy ve stanovisku EIA se nepředpokládá vliv na sociální aspekty v regionu, když k demolici má dojít „pouze“ s ohledem na objekt k bydlení v km 439 a části objektu výpravní budovy v km 440,260 (str. 96 stanoviska EIA, sociální a ekonomické důsledky), řešení navrhované v projektové dokumentaci předpokládá zásadní zásah do celého pásu budov a pozemků včetně Pozemků a Staveb podatelů.

Je tak zřejmé, že Záměr předložený v rámci projektové dokumentace, se zásadně odlišuje od záměru, který byl předmětem posouzení EIA, přičemž se jedná o změny, které by mohly mít, resp. nepochybně budou mít, zásadní negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví. Přesto došlo k vydání verifikačního stanoviska EIA ze dne 1. 12. 2020, které tak je zjevně vadné.

Výhrady mají podatelé i k samotnému procesu a stanovisku EIA. Kvalita životního prostředí se jich přitom jako vlastníků dotčených pozemků a obyvatel dotčeného oblasti přímo dotýká. Podatelé konkrétně namítají, že ačkoliv dle technické zprávy měly být zvažovány 4 varianty Záměru, předmětem posouzení vlivů na životní prostředí byla jen jedna. Žadatel sám přitom uvádí, že tato byla vybrána na základě doprovodné technické dokumentace a ekonomického hodnocení, nikoliv na základě snahy o minimalizaci dopadů na životní prostředí, natož minimalizaci zásahu do práv třetích osob. Nedošlo tak k řádnému posouzení a výběru varianty, která by měla nejnižší dopady na životní prostředí a veřejné zdraví.

7. Rozpor s územním plánem

Pozemky jsou dle platného územního plánu obce Nelahozeves zařazeny do ploch s funkčním vymezením *O – smíšené obytné*. Zároveň na nich nejsou vymezeny žádné veřejně prospěšné stavby, pro které by bylo možno práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit nebo omezit v souladu s § 170 zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon. Funkční vymezení *smíšené obytné* předpokládá umisťování činností a staveb pro bydlení a s bydlením bezprostředně související (zejména činnosti a stavby pro rekreaci a činnosti a stavby pro nerušící produkci). Jako podmíněné přípustné využití je pak na pozemcích navazujících na plochu VPV a VPH umožněno umísťovat činnosti a stavby základního vybavení, v návaznosti na VPH navíc činnosti a stavby středního vybavení (Pozemky ovšem sousední s plochami VPO, nikoliv VPV nebo VPH). Předmětné funkční vymezení naopak neumožňuje umístění pozemní komunikace, pro jejichž umisťování slouží funkční vymezení *D – dopravní*. Umístění komunikace na Pozemky by tak bylo v rozporu s jejich funkčním vymezením dle platného územního plánu.

K Záměru bylo vydáno kladné závazné stanovisko Městského úřadu Kralupy nad Vltavou jako orgánu územního plánování (dále jen „**OÚP**“) ze dne 25. 5. 2020. OÚP se ovšem souladem Záměru s funkčním

vymezením ploch, na které je Záměr umisťován, vůbec nezabýval a zavázané stanovisko je tak v tomto ohledu neúplné.

Závazné stanovisko OÚP se v zásadě omezuje pouze na posouzení souladu s veřejně prospěšnými stavbami *D - 70 – koridor pro rekonstrukci dráhy* a *D 100 – úprava a prodloužení „Dvořákovy stezky" v šířce 3 m*, přičemž dle OÚP s nimi má být Záměr v souladu. OÚP ovšem opomíjí skutečnost, že ani jedna z těchto veřejně prospěšných staveb není dle grafické části platného územního plánu umístěna na Pozemky podatelů a není ji tak možné na ně umístit, když nejsou splněny podmínky dle § 170 stavebního zákona a podatelé k tomu ani neudělili souhlas.

S ohledem na Pozemky podatelů je navíc navrhováno umístění komunikace překračující parametry *Dvořákovy stezky v šířce 3 m.* Místní komunikace umisťovaná na Pozemky podatelů má mít dle projektové dokumentace 3,5 m, s čím platný územní plán nepočítá. Již vůbec pak v rámci územního plánu nejsou na Pozemky navrhovány jiné veřejně prospěšné stavby typu ochrany dešťové kanalizace, apod.

Z výše uvedeného je zřejmé, že závazné stanovisko OÚP je vadné a posun komunikace na Pozemky podatelů, jakož i případné umístění jiných staveb, je v rozporu s platným územním plánem.

Nadto z výše uvedeného vyplývá i neúplnost projektové dokumentace. Nejsou-li splněny podmínky dle § 170 stavebního zákona, musí žadatel pro umístění stavebního záměru na cizí pozemek předložit souhlas dotčeného vlastníka. Podatelé žádný takový souhlas neudělili a ani to nemají v úmyslu.

V závěru uvádějí, že s ohledem na veškeré výše uvedené skutečnosti jsou podatelé názoru, že Záměr je v části, která navrhuje posun kolejí směrem k Pozemkům podatelů a v souvislosti s tím i posun sousedící pozemní komunikace na Pozemky podatelů, vadný. Podatelé žádají, aby došlo k přepracování projektové dokumentace způsobem, že žádná část Záměru (a to ani komunikace, ani jakýkoliv jiný objekt) nebude umisťována na jejich pozemky. Pokud by k takové změně nedošlo, žádají, aby byla žádost o vydání územního rozhodnutí zamítnuta.

Podle dostupných informací měl stavební úřad k dispozici kompletní dokumentaci stavby v elektronické podobě. Při nahlížení do spisu u stavebního úřadu však podatelé zjistili, že tato elektronická dokumentace není součástí správního spisu vedeného stavebním úřadem. Podatelé považují za nepřijatelné, aby byli s ohledem na rozsah spisu a velké množství podkladů nuceni k nahlížení do fyzického spisu. Územního řízení se zároveň účastní mnoho subjektů, které mají právo do spisu nahlížet. V takové situaci je velice složité zajistit nahlížení do fyzického spisu pro všechny tyto subjekty tak, aby zbýval zároveň dostatek času pro posouzení dokumentace a podání případných námitek.

Podatelé proto telefonicky a následně dne 8.1.2021 písemně žádali stavební úřad o poskytnutí elektronické dokumentace stavby, kterou má stavební úřad k dispozici a která by měla být součástí správního spisu. Byli přitom připraveni se dostavit na příslušný stavební úřad s externím diskem, pokud by elektronickou dokumentaci nebylo s ohledem na její velikost možné podatelům zaslat.

Podatelé svou žádost následně opakovaně telefonicky urgovali. Ze strany příslušných úředníků jim ovšem bylo pouze vždy sděleno, že jejich žádost se vyřizuje a že mají vyčkat písemného vyřízení. Dnešního dne jim bylo doručeno usnesení o odepření poskytnutí elektronické verze dokumentace.

Neposkytnutí elektronických podkladů je dle názoru podatelů v rozporu se zásadou veřejné správy jako služby veřejnosti, která je zakotvena v ustanovení § 4 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád. Podle

této zásady má každý, kdo plní úkoly vyplývající z působnosti správního orgánu, povinnost se k dotčeným osobám chovat zdvořile a vycházet jim vstříc. Navíc má správní orgán povinnost dotčeným osobám umožnit, aby mohly uplatňovat svá práva a oprávněné zájmy.

Dále mají podatelé za to, že odepřením poskytnutí dostupné elektronické dokumentace dochází k porušení zásady rychlosti a hospodárnosti postupů (procesní ekonomie), která je vyjádřena v ustanovení § 6 odst. 2 správního řádu. Správní orgán je povinen postupovat tak, aby nikomu nevznikaly zbytečné náklady, a dotčené osoby co nejméně zatěžovat. Tento postup jistě nemá spočívat v aktivním zamezování přístupu dotčených subjektů k elektronické verzi podkladů, zvlášť hovoříme-li o tak rozsáhlém spisu a okruhu dotčených osob, jako je tomu v předmětném řízení.

V neposlední řadě je pak nutné namítnout nesprávnost postupu, když stavební úřad, ač mu byla doručena dokumentace na elektronickém nosiči, tuto neučinil součástí spisu a zamezil tak účastníkům řízení seznámit se s celým spisem.

Podatelé proto namítají, že v rámci řízení došlo k zásadnímu zkrácení jejich procesních práv, když jim byl odepřen přístup do celého spisu včetně elektronické verze dokumentace a když byli zcela nedůvodně nuceni v době celosvětové pandemie k fyzickému nahlížení a pořizování fotokopií mimořádně rozsáhlé projektové dokumentace, v čehož důsledku následně museli pracovat s fotografiemi listů neumožňujícími práci s textem takovým způsobem jako strojově čitelné elektronické formáty. To se samozřejmě negativně promítlo na jejich možnosti náležitě reagovat na veškeré aspekty Záměru, kterými dochází k zásahu do jejich práv.

Vypořádání námitek

K námitce pod bodem 1 se vyjádřil žadatel a uvedl, že je navržena celková rekonstrukce trati v úseku Kralupy nad Vltavou ~ zast. Nelahozeves zámek se zvýšením maximální rychlosti na V = 130 km/h, resp. $V_{130,150}$ = 140 km/h a V_k = 150 km/h včetně rekonstrukce stávajících nelahozeveských tunelů a také výstavbu nového jednokolejného tunelu. Po realizaci stavby budou koleje v celé délce traťového úseku vyhovovat parametrům prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC-GC (kód kombinované dopravy (KD) P/C 80/410). Uvedené úpravy umožní zvýšení kapacity dráhy pro dálkovou a regionální osobní dopravu a také pro nákladní dopravu.

Návrh směrových poměrů je navržen s ohledem na homogenitu traťové rychlosti v navazujících úsecích trati. Ve stávajícím stavu je v předmětném úseku trati rychlost V = 80-90 km/h. Od km 440,388 je rychlost v úseku trati směr Ústí n. L. V = 150 km/h. V řešeném úseku tratě je navržen rychlostní profil V/V13o/V15o/Vk = 130/140/140/150 km/h. V úseku cca 2,4 km tedy navrhovanou stavbou dojde ke zvýšení rychlostí o 60 km/h. bylo prokázáno, že rychlost 140 km/h je pro směr do Prahy plně využitelný až do km 438,900, v opačném směru budou vlaky dálkové dopravy dosahovat rychlosti cca 130 km/h. Uvedené platí pro zvolené typické vlaky, je pravděpodobné, že soupravy tvořené nižším počtem vozů dosáhnou rychlosti vyšší. V navrhovaném řešení stavby uvedeného rozsahu je nutné zohlednit předpokládaný vývoj a neomezovat řešení infrastruktury dle současných možností vozidel.

Osobní vlaky vzhledem k blízkosti zastávky Nelahozeves zámek dosahují v předmětném úseku (cca v km 439,700-439,800) rychlost cca 90-100 km/h. Maximální rychlost nákladních vlaků vč. Nex je 100 km/h. Reálně dosažitelná rychlost je nižší (dle grafu rychlosti). Die Studie proveditelnosti VRT Praha-Drážďany

sice dojde v dlouhodobém horizontu po dokončení VRT k převedení veškeré dálkové dopravy na novou trať (v současné době se hovoří o optimistickém termínu 2035), do té doby však bude zmíněný rychlostní profil V130 v rozsahu uvedeném výše využit a traťový úsek nebude „zakonzervován" na současné možnosti vozidel.

Pokud by nebyl daný rychlostní profil navržen v celé délce řešeného úseku, nebyl by pro vozidla využitelný. Požadavek podatele, jakým způsobem se podílí směrový posun koleje v místě objektu na pozemku pare. č. 39/3 v k.ú. Nelahozeves na celkové úspoře jízdní doby je tedy neopodstatněný. Toto je patrné z rozjezdových a brzdných křivek jednotlivých typů vozidel zobrazených v části dokumentace B.4.2 Graf dynamického průběhu rychlosti. Nelze se tedy domnívat, že *„posun kolejí v uvedeném místě může přinést úsporu max. v řádech sekund"*.

K námitkám opírajícím se o vyjádření doc. Ing. Martina Lesa. Ph. P. se žadatel vyjádřil následovně.

Správa železnic k tomu vydala své vyjádření v e-maiiové odpovědi tiskového mluvčího ze dne 3.7.2020. Na dotaz redaktora Nelahozeveského zpravodaje Miloše Mojžíše, týkajícího se nesouhlasu SŽ s argumentací Ing. Leso uvedeného v záznamu z jednání dne 27. 5. 2020:

„Dopravní koncepce počítá s výstavbou nových vysokorychlostních tratí (VRT), včetně tratě RS4 Drážďany - Praha. Tato trať se nenachází ve stavu realizace, jak uvádí pan docent. V současnosti není schválen ani Záměr projektu. Samotné uvedení nové VRT do provozu lze očekávat nejdříve po roce 2035. Do té doby budou po současné trati vedeny linky rychlíkového i expresního segmentu. Není vyloučeno, že i po zprovoznění RS4 bude na stávající trati stále provozován rychlíkový segment pro obsluhu významných nácestných měst, jako jsou Kralupy n/V, Vraňany, Roudnice n/L. Není tedy pravda, že trať využijí pouze zastavující vlaky osobního segmentu a nákladní vlaky. Z tohoto pohledu se tedy zvýšení rychlosti z původních 80 - 90 km/h na 130 -150 km/h jeví jako velmi významné."

K dalším výrokům Ing. Leso uvedeným v záznamu z jednání ze dne 27.5.2020 :

Ing. Leso se dopouští nepřípustného dogmatu, hraničícího až s demagogií, kdy se nepodloženě opírá o domněnku, že rychlost do 120 km/h je pro daný úsek plně postačující. V dnešní době rychlostí 130 -150 km/h jezdí i jiné vlaky než ty s naklápěcí skříní. V daném případě se jedná o zkvalitnění úseku trati Kralupy n/V. ~ Lovosice, kde je ve většině případech povolená rychlost až 160 km/h, jen v úseku nelahozeveských tunelů je rychlost omezena na 80 - 90 km/h.

K námitce, že posun kolejí nemůže vést ke zvýšení rychlosti, žadatel uvedl, že předmětný úsek trati se nachází, hlavně při průchodu obcí Nelahozeves, ve stísněných poměrech. V řešeném úseku je směrová poloha kolejí limitována hned několika body. Jedná se o kostel sv. Ondřeje, včetně historického objektu dřevěné zvonice, objekt na pozemku pare. č. 39/3 v k.ú. Nelahozeves, stávající kamenná zárubní zeď pod zámkem přímo naproti objektu pare. č. 39/3 (v prostoru za zdí se nacházejí sklepení pod zámkem), stávající objekt k bydlení na pozemku pare. č. 47/1 v k.ú. Nelahozeves a dále prostor Marina Vltava.

Již ve stávajícím stavu Jsou uplatněny výjimky šířkového uspořádání trati od platných předpisů správce železniční Infrastruktury. Co se týče trasování, tak směrové řešení stávající trati v předmětném úseku trati umožňuje maximální rychlost V = 80-90 km/h (poloměr směrového oblouku Rmin = 475 m). Pro návrh V = 120 km/h je, pro splnění všech parametrů GPK dle ČSN 73 6360-1, nutný návrh směrového oblouku o poloměru Rmm = 680 m. Jedná se tedy o výrazné zvýšení minimálního poloměru a lze tedy předpokládat,

že také návrh rychlostního profilu V130 = 120 km/h by znamenal výraznější posun stávajících os kolejí směrem k řece, a tedy se zásahem do výše uvedených objektů. Obecně lze předpokládat, že jakékoliv zvýšení rychlosti v uvedeném úseku tratě nad dnešních V = 80-90 km/h znamená směrový posun kolejí směrem k řece v předmětném místě s ohledem na výše uvedené limitní body návrhu směrového řešení kolejí.

Navrhované směrové řešení kolejí v uvedeném úseku tratě je tvořeno soustavou protisměrných oblouků, které se stýkají v inflexním bodě bez mezipřímých úseků (4 protisměrné směrové oblouky). Toto řešení je nestandardní a aplikuje se pouze ve výjimečných případech. Tyto směrové oblouky jsou spolu velmi úzce provázány. Z důvodu návrhu inflexních bodů mezi jednotlivými oblouky jakákoliv drobná změna směrové polohy v jednom místě vyvolává dopady do směrové polohy koleje v dalším navazujícím úseku.

V nejužším místě řešeného úseku podél stávající zárubní zdi pod zámkem (km 440,025) je kolej vzdálena od této zdi cca 2,5 m. Požadavek dle platných předpisů bez úlevových řešení je min. 3,0 m. Toto místo a dřevěná zvonice u kostela sv. Ondřeje byly pří návrhu směrového řešení výchozími body a od toho se odvíjí směrové posuny kolejí od stávajícího stavu v ostatních místech řešeného úseku, např. v místě objektu pare. č. 39/3 v k.ú. Nelahozeves. Při návrhu směrového řešení koleje na rychlostní profil, který vychází ze schváleného Záměru projektu (viz výše), bylo postupováno tak, aby byl zásah do všech výše uvedených objektů minimalizován. Směrové řešení kolejí představuje komplexní úlohu v delším řešeném úseku a obecně vyžaduje návrh oblouků s velkými poloměry. Jak již bylo uvedeno výše, i drobná změna směrové polohy v jednom místě vyvolává dopady do směrové polohy koleje v jiných místech navazujících úseků.

Stavební úřad k tomu doplňuje, že posun kolejí, spolu s umístěním protihlukových stěn, způsobuje nutnost úpravy vedení stávající pozemní komunikace. Minimální šířka pozemní komunikace při pohybu vozidel a chodců v jednom dopravním prostoru je dle normy ČSN 73 6110 navrhování Pozemních komunikací 3,5 m + 0,5 m bezpečnostní odstupy (v projednávaném případě tedy 4,5 m: 3,5 m + 0,5 m na obě strany). Pozemní komunikace v novém stavu je tedy v kolizi s Objektem a Oplocením, ty jsou tak navrženy k demolici.

K námitkám pod bodem 3 stavební úřad uvádí, že povolení odstranění staveb není a ani nemůže být předmětem územního řízení. Odstranění staveb, které jsou v kolizi s navrhovaným záměrem, bude předmětem samostatného správního řízení.

K námitce se rovněž vyjádřil Městský úřad Kralupy nad Vltavou, odbor výstavby a územního plánování (památková péče) a uvedl, že stavba na pozemku parc.č. 39/3 k.ú. Nelahozeves není evidována jako kulturní památka. Orgán státní památkové péče se v rámci závazného stanoviska zabývá podmínkami, za kterých navrhované odstranění části stavby nezasáhne do hodnot Ochranného pásma kulturní památky zámku Nelahozeves. Rozhodnutí, kterým bylo zřízeno památkové ochranné pásmo zámku Nelahozeves dne 01.07.1983 pod č.j. 68/83/kult./No/Š, stanovuje podmínky ochrany, kde při úpravách jednotlivých objektů a jejich okolí, jakož i veřejných prostorů a komunikací, je třeba brát na estetický vzhled obce. Odstraňovaná část objektu je pohledově exponovaná a proto pro objekt č.p. 16 bude zpracován návrh úpravy fasády po odbourání, aby nevznikl rušivý element v ochranném pásmu.

K námitkám pod bodem 4 a 5 se vyjádřila Krajská hygienická stanice Středočeského kraje a uvedla, že objekt čp. 16 (dle katastru nemovitostí objekt občanské vybavenosti s 1 bytem) leží na pozemku – zastavěná plocha a nádvoří, který lze považovat za chráněný venkovní prostor. V hlukové studii je ozn. jako výpočtový bod 15. Vzhledem k tomu, že se bytová jednotka nachází v objektu stavby občanského vybavení, není zde definován chráněný venkovní prostor stavby, pouze chráněný vnitřní prostor stavby (případná protihluková ochrana může spočívat ve výměně oken za okna s dostatečnou vzduchovou neprůzvučností). Hlukové zatížení v chráněném venkovním prostoru se měří dle ČSN ISO 1996-2 ve výšce 1,5 m nad terénem. Hygienický limit pro chráněný venkovní prostor je dle výše citovaného nařízení vlády č. 272/2011 Sb. 60/60 dB pro den/noc – tyto limity nejsou dle hlukové studie překročeny.

Měření vibrací bylo provedeno na objektu, který se nachází v těsné blízkosti tratě (čp. 53), kde byly naměřeny prokazatelně podlimitní hodnoty. Z důvodu plánovaného zvýšení rychlosti bylo doporučeno pro tento objekt zabudovat antivibrační rohože do tělesa trati. Objekt bude ve výhledovém stavu vzdálen cca 13 m od osy krajní koleje, je tedy předpoklad, že v důsledku útlumu vibrací vzdáleností, nebudou hygienické limity pro vibrace překročeny. Nicméně úroveň vibrací v objektu lze objektivně posoudit v navazujícím stupni PD a na základě výsledků přijmout opatření pro výhledový stav.

Přiblížení kolejí k obytné zástavbě: Vzájemná poloha kolejí a obytných objektů je v hlukové studii zohledněna. Podkladem pro vytvoření výpočtového modelu ve 3D prostředí jsou osy kolejí a těleso železničního spodku ve 3D zpracovaného projektantem stavebního objektu.

K námitkám pod bodem 6 se vyjádřilo Ministerstvo životního prostředí a uvedlo, že účastnící namítají, že dle technické zprávy měly být zvažovány 4 varianty, ale předmětem procesu EIA byla pouze jedna varianta. Dle účastníku 8 tak nedošlo k řádnému posouzení a výběru varianty, která by měla nejnižší dopady na životní prostředí a veřejné zdraví. Ministerstvo životního prostředí k tomu uvádí, že konkrétní podoba záměru je na uvážení oznamovatele. Orgán EIA vychází výhradně z těch podkladů, které mu byly předloženy, přičemž předložení variantního řešení záměru není povinné a nelze jej na oznamovateli vymáhat.

Ve věci námitky týkající se navýšení maximální rychlosti vlaků odkazuje stavební úřad na vypořádání obdobné námitky účastníka obce Nelahozeves, ve věci námitky snížení výšky protihlukových stěn na vypořádání obdobné námitky účastníka manželů Hájkových

K námitkám pod bodem 7 se vyjádřil Městský úřad Kralupy nad Vltavou, odbor výstavby a územního plánování a uvedl, že rekonstrukce nelahozeveských tunelů je v souladu s platným územním plánem obce Nelahozeves. Územní plán vymezuje veřejně prospěšné stavby - D70 – koridor pro rekonstrukci dráhy a - D100 – úprava a prodloužení „Dvořákovy stezky“ v šířce 3 m. Veřejná prospěšnost vyplývá z potřeby zajištění prostorových nároků rekonstrukce dráhy, záměru „Rekonstrukce Nelahozeveských tunelů“ a z potřeby zajištění rozvoje páteřní pěší trasy v území s vazbou na směry Kralupy n. V. a Sazená, včetně napojení na pěší cestní síť v krajině.

Podkladem pro vymezení koridoru pro VPS dopravní nebo technické infrastruktury v územním plánu je zpravidla územní studie nebo oborová dokumentace ve stupni vyhledávací nebo technické studie či studie proveditelnosti. V takové dokumentaci nelze specifikovat veškeré vedlejší stavby, které budou s hlavní stavbou tvořit komplexní funkční celek. Koridor vymezený v územním plánu pro umístění stavby

dopravní či technické infrastruktury slouží k umístění stavby hlavní a staveb vedlejších, které lze již v úrovni územního plánu předpokládat. Koridor pro VPS dopravní či technické infrastruktury však nemůže být v územním plánu vymezen tak, aby zahrnoval všechny vedlejší stavby jako např. přeložky účelových komunikací a inženýrských sítí vyvolané hlavní stavbou. Vedlejší stavby nebo jejich části, jež přesáhnou přes hranice koridoru („obalové plochy“), nepřestávají být součástí VPS a není důvod, aby byly vyčleněny ze souboru staveb, který dohromady tvoří určitý funkční celek. Jako tento celek je třeba stavbu dopravní nebo technické infrastruktury posuzovat, neboť jako celek byla zařazena v územním plánu do VPS (bez nutnosti vyjmenovat všechny její dílčí objekty). Grafické vymezení hranic koridoru pro veřejně prospěšnou stavbu v územním plánu neurčuje, co je, nebo není součástí VPS.
K upřesnění celkového technického řešení stavby dochází až při zpracování a projednávání dokumentace pro územní rozhodnutí. Přitom je přirozené, že zatímco stavba hlavní bude umístěna v daném koridoru, některé z vedlejších staveb (včetně vyvolaných staveb) budou umisťovány mimo koridor dopravní nebo technické infrastruktury (zobrazený v hlavním výkresu) a mimo koridor pro VPS (zobrazený ve výkresu VPS, opatření a asanací).
Při posuzování souladu záměru s vydanou územně plánovací dokumentací, resp. územním plánem, podle § 90 nebo § 96b stavebního zákona je třeba vycházet i ze skutečnosti, že některé z vedlejších staveb pro svou podrobnost nemohly být v územním plánu vymezeny. Skutečnost, že některé vedlejší stavby vymezené územním rozhodnutím jsou umisťovány mimo koridor vymezený v územním plánu pro příslušnou dopravní nebo technickou infrastrukturu automaticky neznamená, že se jedná o nesoulad s ÚP. Je třeba dbát na to, aby stavby vedlejší, které by mohly „vyběhnout“ mimo koridor vymezený v územním plánu pro příslušnou dopravní nebo technickou infrastrukturu, nebyly v navazujících plochách s rozdílným způsobem využití podmínkami nepřípustného využití těchto ploch vyloučeny.
K námitce týkající se elektronické verze dokumentace odkazuje stavební úřad na vypořádání obdobné námitky účastníka řízení Marina Vltava.

Vyhodnocení připomínek veřejnosti:

YACHT CLUB MARINA VLTAVA, z.s., IČO: 27047946, se sídlem Dvořákova stezka 27, 277 51 Nelahozeves zastoupený Mgr. Ing. Petrem Lhotským, ev. č. ČAK 14597, advokátem Rada & Partner advokátní kancelář, s.r.o., IČO: 241 95 855, se sídlem Na příkopě 988/31, 110 00 Praha 1

Podatel je sportovním klubem (členem České unie sportu) v oblasti vodní turistiky, kanoistiky, jachtingu a vodního motorismu, zaměřujícím se mimo jiné také na práci s mládeží a organizaci soutěží, závodů a dalších sportovních a společenských akcí, který dlouhodobě užívá prostory kotviště nacházejícího se v areálu Marina Vltava. Má zde umístěny rovněž prostory své klubovny a sídlo. Areál Marina Vltava má být přitom dle předložené projektové dokumentace ke Stavebnímu záměru a souvisejících dokumentů podstatným způsobem dotčen umístěním, resp. realizací Stavebního záměru.

1. Trvalé a dočasné zábory pozemků

Podle projektové dokumentace ke Stavebnímu záměru má v důsledku povolení umístění a následné realizace Stavebního záměru dojít trvalému záboru části pozemku parc.č. 51/1 v k.ú. Nelahozeves a v

důsledku toho k přesunu nájezdové rampy, která je nezbytná pro příjezd vozidel k přístavišti, tzn. Je nezbytná pro provozování sportovní činnosti podatele. Dále má dle projektové dokumentace dojít k dočasnému záboru části pozemků parc.č. 51/1, 60/1, 60/9 a 331/3, vše v k.ú. Nelahozeves. Podatel namítá, že dočasné zábory pozemků parc.č. 51/1, 60/1, 60/9 a 331/3 v k.ú. Nelahozeves, v rozsahu navrženém v projektové dokumentaci, zcela znemožní přístup do přístaviště a tím zcela znemožní provozování hlavní sportovní činnosti podatele. Podatel požaduje přepracování projektové dokumentace tak, aby dočasné zábory na pozemcích parc.č. 51/1, 60/1, 60/9 a 331/3 v k.ú. Nelahozeves nebránily přístupu a vjezdu vozidel do prostoru přístaviště.

Podatel dále požaduje dopracování projektové dokumentace tak, aby z ní bylo zřejmé konkrétní umístění a stavební řešení nové nájezdové rampy na pozemku parc. č. 51/1 v k.ú. Nelahozeves, aby se k tomuto řešení mohl vyjádřit z hlediska potřeby transportu lodí. Dále podatel požaduje, aby bylo stavebním úřadem uloženo Žadateli zorganizovat výstavbu tak, aby byla nejprve uvedena do provozu nová rampa a teprve poté byla zrušena rampa stávající, aby nedošlo ke znemožnění příjezdu do přístaviště a tím k zastavení činnosti podatele.

2. Hluková zátěž

Podatel uplatňuje připomínky v podstatě totožné s námitkami společnosti Marina Vltava s r.o. se závěrem, že projektová dokumentace nekoresponduje s možnostmi a limity danými územními poměry a zástavbou v úseku železniční tratě v km 439,877 – 440,296 ve směru staničení tratě; podatel navrhuje provedení variantní projektové dokumentace, popř. upravit příslušnou část stávající projektové dokumentace tak, aby tato zohledňovala zákonné požadavky na limity akustické hladiny zvuku z železniční dopravy, zejména aby došlo ke snížení maximální traťové rychlosti na hodnotu, která umožňuje v daném traťovém úseku splnění zákonných limitů akustické hladiny zvuku bez potřeby realizace navrhovaných individuálních protihlukových opatření, a v závislosti na výsledcích této analýzy upravit projektovou dokumentaci ke Stavebnímu záměru tak, aby korespondovala s touto maximální traťovou rychlosti.

Podatel podotýká, že nadměrné působení hluku na prostory v rámci areálu Marina Vltava, užívané podatelem, bude mít nepříznivé účinky nejen na veřejně prospěšnou činnost samotného podatele, ale může mít především významný negativní vliv na zdravotní stav osob, členů podatele, a proto představuje nepřípustný zásah do ústavně garantovaného práva osob na příznivé životní prostředí.

3. Doplnění Hlukové studie

Podatel uplatňuje připomínky totožné s námitkami společnosti Marina Vltava s r.o.

4. Závazné stanovisko dle § 9a odst. 1 zák. č. 100/2001 Sb.

Podatel uplatňuje připomínky totožné s námitkami společnosti Marina Vltava s r.o.

5. Závazné stanovisko Krajské hygienické stanice ze dne 20. 12. 2019

Podatel uplatňuje připomínky totožné s námitkami společnosti Marina Vltava s r.o.

6. Vliv na stávající zeleň

Dle SO 10-83-01 (Kácení a náhradní výsadba) má dojít v důsledku realizace Stavebního záměru k vymýcení až 3.283 ks vzrostlých stromů, z toho 106 ks stromů o průměru kmene 50 – 90 cm. V rámci

plánované náhradní výsadby je kalkulováno pouze s max. 50 ks stromů špičáků, 200 ks keřů a 50 ks alejových stromů. Dle závazného stanoviska Obecního úřadu Nelahozeves ze dne 8. 6. 2020, č.j. OU Nelahozeves/5/2020, kterým byl vysloven souhlas s kácením dřevin rostoucích mimo les, přitom není v kat. obce Nelahozeves požadována žádná náhradní výsadba. Realizací Stavebního záměru, v jehož důsledku má dojít k:

(i) trvalému odlesnění skalního masivu, k němuž trať přiléhá, a dále

(i) vykácení stávajícího vzrostlého stromořadí, lemujícího Dvořákovu stezku, které tvoří přirozený předěl mezi prostorem sportovně-rekreačního areálu Marina Vltava a tělesem dráhy, tak dojde k necitlivému a především nevratnému (trvalému) zásahu do stávajícího krajinného rázu. Podatel tak v rámci své připomínky upozorňuje na nutnost provedení nového podrobného hodnocení vlivu Stavebního záměru na krajinný ráz. Podatel podotýká, že takto masivní a nijak nekompenzované odstranění stromového a keřového porostu bude mít za následek negativní změnu mikroklimatu dané lokality spočívající zejména v nárůstu teplot v letních měsících v důsledku zahřívání obnaženého skalního masivu a množství betonových a kamenných konstrukcí a současné ztráty termoregulační funkce odstraněné zeleně.

Dále nepochybně dojde vlivem odstranění stromového a keřového porostu k nárůstu prašnosti. Všechny tyto jevy budou mít nepochybně negativní vliv jak na činnost podatele, tak především na environmentální pohodu a zdraví jeho členů.

7. Stavební záměr negativně ovlivní po dobu realizace ovzduší v okolí areálu Marina Vltava

Podatel uplatňuje připomínky v podstatě totožné s námitkami společnosti Marina Vltava s r.o. se závěrem, že areál Marina Vltava, který ke své činnosti podatel využívá, je v souladu s platným územním plánem sportovně rekreačním areálem zasazeným do přírodního prostředí nábřeží Vltavy. Zvýšení prašnosti bude znamenat podstatné zhoršení podmínek podatele pro nerušený výkon sportovního klubu a realizaci jeho veřejně prospěšné činnosti, nehledě na samotné zdraví členů podatele a účastníků sportovních a společenských akcí pořádaných podatelem.

Připomínky dne 18.1.2021 doplnil:

8. Znemožnění příjezdu ke kotvišti

Podatel již v připomínkách ze dne 28.12.2020 podrobil kritice trvalý zábor části pozemku parc.č. 51/1 v k.ú. Nelahozeves a přesun nájezdové rampy, kterou se sjíždí na pozemek parc.č. 60/9, resp. ke kotvišti na břehu Vltavy, do nové pozice blíže k řece podle projektové dokumentace k SO 10-30-02 Přeložka Dvořákovy stezky km 439,602 – 439,827.

Podatel své připomínky doplňuje a namítá, že trvalým záborem části pozemku parc.č. 51/1 v k.ú. Nelahozeves, na němž se nachází nájezdová rampa, mu bude znemožněno provozování hlavní sportovní činnosti a že Žadatelem navrhované přeložení nájezdové rampy je nerealizovatelné. Podatel především uvádí, že existence nájezdové rampy je zcela nezbytná pro transport lodí k řece, které jsou po této rampě přiváženy ke kotvišti na přívěsech tažených automobily. Vzhledem ke značné délce přívěsů, na kterých jsou lodě přepravovány, nelze pro tento účel použít komunikaci na pozemku parc.č. 51/1 za objektem restaurace, neboť je zde zatáčka v úhlu menším než 90°, která je pro automobily s dlouhým přívěsem neprůjezdná.

Podatel dále namítá, že Žadatelem navržené nové umístění nájezdové rampy, mj. z důvodu značného převýšení mezi pozemky parc.č. 51/1 a 60/9 a nedostatečné velikosti pozemku parc.č. 60/9 v jeho dotčené části, neumožňuje sjet ke kotvišti s automobilem s dlouhým přívěsem, jaké jsou používány pro přepravu lodí. Dále podatel žádá, aby bylo Žadateli uloženo dopracovat projektovou dokumentaci o řezy, z nichž budou patrné výškové parametry nové nájezdové rampy, a o zakreslení komunikace na pozemcích parc.č. 51/1 a 60/9 v .k.ú. Nelahozeves, jimiž bude průkazně doloženo, že po nově umístěné nájezdové rampě a po navazující komunikaci na pozemku parc.č. 60/9 v k.ú. Nelahozeves bude moci projet automobil s dlouhým přívěsem, jaké jsou používány pro přepravu lodí.

Dále podatel požaduje, aby bylo stavebním úřadem uloženo Žadateli zorganizovat výstavbu tak, aby byla nejprve uvedena do provozu nová rampa a teprve poté byla zrušena rampa stávající, aby nedošlo ke znemožnění příjezdu do přístaviště a tím k znemožnění činnosti podatele.

Ve věci vypořádání připomínek odkazuje stavební úřad na vypořádání námitek účastníka Marina Vltava s r. o.

Petr Kožený s.r.o., IČO: 25631039, se sídlem Brandýsek, Švermovská 32, okres Kladno, PSČ 27341 zastoupený Mgr. Ing. Petrem Lhotským, ev. č. ČAK 14597, advokátem Rada & Partner, advokátní kancelář, s.r.o., IČO: 241 95 855, se sídlem Na příkopě 988/31, 110 00 Praha 1 uplatnil dne 18.1.2021 následující připomínky.

Podatel je nájemcem správní budovy na pozemku parc.č. 51/1 v k.ú. Nelahozeves a přístaviště na pozemcích parc.č. 51/1 a 60/9 v k.ú. Nelahozeves v areálu Marina Vltava. V pronajatých prostorách provozuje podatel svoji podnikatelskou činnost - činnost přístavu, kotvení lodí, pronájem místa pro kotvení lodí a další. Areál Marina Vltava má být přitom dle předložené projektové dokumentace ke Stavebnímu záměru a souvisejících dokumentů podstatným způsobem dotčen umístěním, resp. realizací Stavebního záměru.

S ohledem na uvedené skutečnosti je tak i sám podatel osobou z řad veřejnosti, která by byla jakožto nájemce a provozovatel části sportovně-rekreačního areálu rozhodnutím o povolení umístění Stavebního záměru (ne)přímo dotčena na svých právech.

<u>Odstranění objektu správní budovy</u>

Podle projektové dokumentace ke Stavebnímu záměru, konkr. v rámci SO 10-25-01 (demolice objektů) má být odstraněna stavba stojící na pozemku parc. č. 51/1, kat. území Nelahozeves, obec Nelahozeves - Objekt v maríně v km 439,800 vpravo (Demolice č. 1). Podatel namítá, že v uvedené stavbě má umístěno sociální zařízení pro přístaviště, administrativní zázemí pro provozování přístaviště a zázemí pro správce přístaviště, který musí být v přístavišti trvale přítomen. Odstraněním stavby se zcela znemožní provozování podnikatelské činnosti podatele spočívající v provozování přístaviště, což představuje nepřípustný zásah do ústavně garantovaného práva podatele na podnikání.

Z uvedených důvodů podatel požaduje úpravu projektové dokumentace tak, aby byla zachována správní budova na pozemku parc. č. 51/1, kat. území Nelahozeves, v projektové dokumentaci k SO 10-25-01 (demolice objektů) – „Objekt v maríně v km 439,800 vpravo (Demolice č. 1)“.

<u>Dočasné zábory pozemků</u>

Podle projektové dokumentace dojít k dočasnému záboru části pozemků parc.č. 51/1, 60/1, 60/9 a 331/3, vše v k.ú. Nelahozeves. Podatel namítá, že dočasné zábory pozemků parc.č. 51/1, 60/1, 60/9 a 331/3 v k.ú. Nelahozeves, v rozsahu navrženém v projektové dokumentaci, zcela znemožní přístup do přístaviště a tím zcela znemožní provozování podnikatelské činnosti podatele, což představuje nepřípustný zásah do ústavně garantovaného práva podatele na podnikání.

Z uvedeného důvodu podatel požaduje přepracování projektové dokumentace tak, aby dočasné zábory na pozemcích parc.č. 51/1, 60/1, 60/9 a 331/3 v k.ú. Nelahozeves nebránily přístupu a vjezdu vozidel do prostoru přístaviště.

Přesun nájezdové rampy

Podle projektové dokumentace k SO 10-30-02 Přeložka Dvořákovy stezky km 439,602 – 439,827 má dojít trvalému záboru části pozemku parc.č. 51/1 v k.ú. Nelahozeves a v důsledku toho k přesunu nájezdové rampy, kterou se sjíždí na pozemek parc.č. 60/9, resp. k přístavišti na břehu Vltavy, do nové pozice blíže k řece.

Podatel namítá, že trvalým záborem části pozemku parc.č. 51/1 v k.ú. Nelahozeves, na němž se nachází nájezdová rampa, mu bude znemožněn výkon podnikatelské činnosti a že Žadatelem navrhované přeložení nájezdové rampy je nerealizovatelné.

Podatel především uvádí, že existence nájezdové rampy je zcela nezbytná pro transport lodí k řece, které jsou po této rampě přiváženy k přístavišti na přívěsech tažených automobily. Vzhledem ke značné délce přívěsů, na kterých jsou lodě přepravovány, nelze pro tento účel použít komunikaci na pozemku parc.č. 51/1 za objektem restaurace, neboť je zde zatáčka v úhlu menším než 90°, která je pro automobily s dlouhým přívěsem neprůjezdná.

Podatel dále namítá, že Žadatelem navržené nové umístění nájezdové rampy, mj. z důvodu značného převýšení mezi pozemky parc.č. 51/1 a 60/9 a nedostatečné velikosti pozemku parc.č. 60/9 v jeho dotčené části, neumožňuje sjet k přístavišti s automobilem s dlouhým přívěsem, jaké jsou používány pro přepravu lodí.

Dále podatel žádá, aby bylo Žadateli uloženo dopracovat projektovou dokumentaci o řezy, z nichž budou patrné výškové parametry nové nájezdové rampy, a o zakreslení komunikace na pozemcích parc.č. 51/1 a 60/9 v k.ú. Nelahozeves, jimiž bude průkazně doloženo, že po nově umístěné nájezdové rampě a po navazující komunikaci na pozemku parc.č. 60/9 v k.ú. Nelahozeves bude moci projet automobil s dlouhým přívěsem, jaké jsou používány pro přepravu lodí.

Dále podatel požaduje, aby bylo stavebním úřadem uloženo Žadateli zorganizovat výstavbu tak, aby byla nejprve uvedena do provozu nová rampa a teprve poté byla zrušena rampa stávající, aby nedošlo ke znemožnění příjezdu do přístaviště a tím k znemožnění podnikatelské činnosti podatele.

Hluková zátěž

Hlavními cíli umístění a následné realizace Stavebního záměru jsou dle Průvodní zprávy a Souhrnné technické zprávy ke Stavebnímu záměru z prosince 2019 ve stupni k DUR kromě jiného:

- zvýšení traťové rychlosti podle možností, daných územními poměry a zástavbou, tím i zkrácení cestovních dob a
- zvýšení spolehlivosti a bezpečnosti provozu […],

na stávající železniční trati Praha – Bubeneč – Děčín hl. n. v úseku v km 438,000 – 440,505 (traťový úsek Kralupy nad Vltavou – Nelahozeves), pročež se navrhuje především (i) celková rekonstrukce traťových kolejí a úprava jejich geometrické polohy, (ii) výstavba nového jednokolejného tunelu a zjednokolejnění (rekonstrukce) tří stávajících tunelů.

Jak vyplývá z projektové dokumentace ke Stavebnímu záměru, požadavek na navýšení traťové rychlosti až na 160 km/hod. a s tímto související navýšení hladiny hluku jakož i vibrací s sebou přináší nutnost umístění a realizace kompenzačních opatření v podobě protihlukových objektů.

Dle části projektové dokumentace označené jako D.2.1.10 (Protihlukové objekty) má být v rámci Stavebního záměru umístěno celkem pět stavebních objektů tohoto typu, konkr. SO 10-27-01 až SO 10-27-05. Vedle těchto mají být navíc umístěna a realizována individuální protihluková opatření v podobě SO 10-63-01.

Protihlukovým objektem – protihlukovou stěnou (PHS) nejblíže umístěným u areálu Marina Vltava cca. ve staničení km 439,700 – 439,900 ve směru staničení tratě, je PHS v km 439,877 – 440,296 (vpravo) = SO 10-27-04. Oblast u Mariny Vltava tak není dle stávající projektové dokumentace ke Stavebnímu záměru pojata do prostor kolem trati, které by měly být chráněny (alespoň částečně) proti hluku (a vibracím) z provozu na trati nově vybudovanými PHS.

Ze závěrů měření (probíhalo v různých výškách nad terénem) a navazující Hlukové studie a hodnocení vibrací vypracované panem Ing. Petrem Čichovským v průběhu roku 2019 je zřejmé, že:

(i) se ve výhledovém stavu (v návaznosti na realizaci Stavebního záměru) předpokládá navýšení počtu vlaků v daném úseku, zejména pak o vlaky osobní dopravy (oproti stavu v roce 2018 celkem o 26 vlakových souprav denně), (ii) hladina akustického tlaku ve 25 m od osy kolejí bude v traťovém úseku Kralupy nad Vltavou – Nelahozeves činit min. 66,3 (den), resp. 66,6 (noc) dB (bez PHS), (iii) modelace výhledového akustického tlaku vychází kromě jiného též z předpokladu, že vlaky osobní dopravy budou vybaveny kotoučovými brzdami a vlaky nákladní dopravy budou disponovat nekovovými brzdovými špalíky (z kompozitu), a díku tomuto bude těmito produkován menší hluk (vč. odstranění nepříznivého skřípání při brždění), (iv) nelze uvažovat s korekcemi staré hlukové zátěže, a je tedy nutné respektovat základní hygienické limity pro hluk z dopravy na drahách – 60/55 dB v ochranném pásmu dráhy a 55/50 dB za ochranným pásmem dráhy,

(v) možnosti při snižování nepříznivých hladin akustického tlaku jsou v daném traťovém úseku velmi omezené (požadavek na max. výšku PHS 1,2 m),

(vi) dle provedených měření a výhledového stavu hladiny akustického tlaku bylo zjištěno, že tyto hlukové limity jsou překročeny (platí pro limity pro tzv. chráněně venkovní prostory ve smyslu nařízení vlády č. 272/2011 Sb.), jsou tak navrhovány PHS,

(vii)instalace PHS o cit. max. výšce 1,2 m nad temenem kolejnice nepředstavuje dostatečně účinné protihlukové opatření – k nadlimitní expozici hlukem došlo až na jednu výjimku u všech sledovaných objektů v obci Nelahozeves,

(viii) instalace kolejnicových absorbérů v případě realizace (s ohledem na územní plán obce Nelahozeves jediné možné) varianty s PHS o výšce max. 1,2 m by nepřinesla žádné podstatné zlepšení v absorpci akustického hluku.

Výše uvedené jednoznačně demonstruje, že prostory a objekty nacházející se v blízkosti trati, jak je tomu i v případě pozemků a budov tvořících areál Marina Vltava, resp. osoby na/v nich, jsou vystavovány nadlimitní (a z dlouhodobého pohledu zdraví škodlivé) expozici akustického tlaku, jehož nárůst je přímo úměrný nárůstu traťové rychlosti.

S ohledem na shora uvedené podatel vznáší tuto připomínku a požadavek:

Projektová dokumentace nekoresponduje s možnostmi a limity danými územními poměry a zástavbou v úseku železniční tratě v km 439,877 – 440,296 ve směru staničení tratě; podatel navrhuje provedení variantní projektové dokumentace, popř. upravit příslušnou část stávající projektové dokumentace tak, aby tato zohledňovala zákonné požadavky na limity akustické hladiny zvuku z železniční dopravy, zejména aby došlo ke snížení maximální traťové rychlosti na hodnotu, která umožňuje v daném traťovém úseku splnění zákonných limitů akustické hladiny zvuku bez potřeby realizace navrhovaných individuálních protihlukových opatření, a v závislosti na výsledcích této analýzy upravit projektovou dokumentaci ke Stavebnímu záměru tak, aby korespondovala s touto maximální traťovou rychlosti.

Podatel podotýká, že nadměrné působení hluku na prostory v rámci areálu Marina Vltava, užívané podatelem, bude mít nepříznivé účinky nejen na podnikání samotného podatele, ale může mít především významný negativní vliv na zdravotní stav osob, pracovníků a zákazníků podatele, a proto představuje nepřípustný zásah do ústavně garantovaného práva osob na příznivé životní prostředí.

Doplnění Hlukové studie

Podatel uplatňuje připomínky v podstatě totožné s námitkami společnosti Marina Vltava s r.o.

Závazné stanovisko dle § 9a odst. 1 zák. č. 100/2001 Sb.

Podatel uplatňuje připomínky v podstatě totožné s námitkami společnosti Marina Vltava s r.o.

Závazné stanovisko Krajské hygienické stanice ze dne 20. 12. 2019

Podatel uplatňuje připomínky v podstatě totožné s námitkami společnosti Marina Vltava s r.o.

Vliv na stávající zeleň

Dle SO 10-83-01 (Kácení a náhradní výsadba) má dojít v důsledku realizace Stavebního záměru k vymýcení až 3.283 ks vzrostlých stromů, z toho 106 ks stromů o průměru kmene 50 – 90 cm. V rámci plánované náhradní výsadby je kalkulováno pouze s max. 50 ks stromů špičáků, 200 ks keřů a 50 ks alejových stromů. Dle závazného stanoviska Obecního úřadu Nelahozeves ze dne 8. 6. 2020, č.j. OU Nelahozeves/5/2020, kterým byl vysloven souhlas s kácením dřevin rostoucích mimo les, přitom není v kat. obce Nelahozeves požadována žádná náhradní výsadba.

Realizací Stavebního záměru, v jehož důsledku má dojít k:

(i) trvalému odlesnění skalního masivu, k němuž trať přiléhá, a dále

(i) vykácení stávajícího vzrostlého stromořadí, lemujícího Dvořákovu stezku, které tvoří přirozený předěl mezi prostorem sportovně-rekreačního areálu Marina Vltava a tělesem dráhy, tak dojde k necitlivému a především nevratnému (trvalému) zásahu do stávajícího krajinného rázu. Podatel tak v rámci své připomínky upozorňuje na nutnost provedení nového podrobného hodnocení vlivu Stavebního záměru na krajinný ráz.

Podatel podotýká, že takto masivní a nijak nekompenzované odstranění stromového a keřového porostu bude mít za následek negativní změnu mikroklimatu dané lokality spočívající zejména v nárůstu teplot v letních měsících v důsledku zahřívání obnaženého skalního masivu a množství betonových a kamenných konstrukcí a současné ztráty termoregulační funkce odstraněné zeleně. Dále nepochybně dojde vlivem odstranění stromového a keřového porostu k nárůstu prašnosti. Všechny tyto jevy budou mít nepochybně negativní vliv jak na podnikatelskou činnost podatele, tak především na environmentální pohodu a zdraví jeho pracovníků a zákazníků.

Stavební záměr negativně ovlivní po dobu realizace ovzduší v okolí areálu Marina Vltava - podatel uplatňuje připomínky totožné s námitkami společnosti Marina Vltava s r.o.

Vypořádání připomínek

Ve věci vypořádání připomínek odkazuje stavební úřad na vypořádání námitek účastníka Marina Vltava s r.o., ve věci připomínek týkajících se nerespektování podmínek závazného stanoviska EIA k problematice hluku zároveň také na vypořádání námitek obec Nelahozeves, připomínek týkajících se snížení výšky protihlukových stěn na vypořádání námitek manželů Hájkových.

Stavební úřad k požadavku na řešení rampy k přístavišti doplňuje, že konkrétní technické řešení není a nemůže být předmětem územního řízení, ale až řízení stavebního.

Květoslava Kožená, Dvořákova stezka 27, 277 51 Nelahozeves

zastoupená Mgr. Ing. Petrem Lhotským, ev. č. ČAK 14597, advokátem Rada & Partner, advokátní kancelář, s.r.o., IČO: 241 95 855, se sídlem Na příkopě 988/31, 110 00 Praha 1 uplatnila dne 24.12.2021 následující připomínky.

Podatelka dlouhodobě užívá byt nacházející se v budově č.p. 27, na pozemku parc. č. st. 365, kat. území Nelahozeves, ve které má rovněž trvalé bydliště. Okna bytu podatele směřují přímo k železniční trati. Budova se nachází v areálu Marina Vltava, který má být dle předložené projektové dokumentace ke Stavebnímu záměru a souvisejících dokumentů podstatným způsobem umístěním, resp. realizací Stavebního záměru dotčen.

<u>Hluková zátěž</u>

Hlavními cíli umístění a následné realizace Stavebního záměru jsou dle Průvodní zprávy a Souhrnné technické zprávy ke Stavebnímu záměru z prosince 2019 ve stupni k DUR kromě jiného:

- zvýšení traťové rychlosti podle možností, daných územními poměry a zástavbou, tím i zkrácení cestovních dob a
- zvýšení spolehlivosti a bezpečnosti provozu […],

na stávající železniční trati Praha – Bubeneč – Děčín hl. n. v úseku v km 438,000 – 440,505 (traťový úsek Kralupy nad Vltavou – Nelahozeves), pročež se navrhuje především (i) celková rekonstrukce traťových kolejí a úprava jejich geometrické polohy, (ii) výstavba nového jednokolejného tunelu a zjednokolejnění (rekonstrukce) tří stávajících tunelů.

Jak vyplývá z projektové dokumentace ke Stavebnímu záměru, požadavek na navýšení traťové rychlosti až na 160 km/hod. a s tímto související navýšení hladiny hluku jakož i vibrací s sebou přináší nutnost umístění a realizace kompenzačních opatření v podobě protihlukových objektů.

Dle části projektové dokumentace označené jako D.2.1.10 (Protihlukové objekty) má být v rámci Stavebního záměru umístěno celkem pět stavebních objektů tohoto typu, konkr. SO 10-27-01 až SO 10-27-05. Vedle těchto mají být navíc umístěna a realizována individuální protihluková opatření v podobě SO 10-63-01.

Protihlukovým objektem – protihlukovou stěnou (PHS) nejblíže umístěným u bytu podatele, který se nachází v areálu Marina Vltava cca. ve staničení km 439,700 – 439,900 ve směru staničení tratě, je PHS v km 439,877 – 440,296 (vpravo) = SO 10-27-04. Oblast u bytu podatele tak není dle stávající projektové dokumentace ke Stavebnímu záměru pojata do prostor kolem trati, které by měly být chráněny (alespoň částečně) proti hluku (a vibracím) z provozu na trati nově vybudovanými PHS.

Ze závěrů měření (probíhalo v různých výškách nad terénem) a navazující Hlukové studie a hodnocení vibrací vypracované panem Ing. Petrem Čichovským v průběhu roku 2019 je zřejmé, že:

(i) se ve výhledovém stavu (v návaznosti na realizaci Stavebního záměru) předpokládá navýšení počtu vlaků v daném úseku, zejména pak o vlaky osobní dopravy (oproti stavu v roce 2018 celkem o 26 vlakových souprav denně),

(ii) hladina akustického tlaku ve 25 m od osy kolejí bude v traťovém úseku Kralupy nad Vltavou – Nelahozeves činit min. 66,3 (den), resp. 66,6 (noc) dB (bez PHS),

(iii) modelace výhledového akustického tlaku vychází kromě jiného též z předpokladu, že vlaky osobní dopravy budou vybaveny kotoučovými brzdami a vlaky nákladní dopravy budou disponovat nekovovými brzdovými špalíky (z kompozitu), a díku tomuto bude těmito produkován menší hluk (vč. odstranění nepříznivého skřípání při brždění),

(iv) nelze uvažovat s korekcemi staré hlukové zátěže, a je tedy nutné respektovat základní hygienické limity pro hluk z dopravy na drahách – 60/55 dB v ochranném pásmu dráhy a 55/50 dB za ochranným pásmem dráhy,

(v) možnosti při snižování nepříznivých hladin akustického tlaku jsou v daném traťovém úseku velmi omezené (požadavek na max. výšku PHS 1,2 m),

(vi) dle provedených měření a výhledového stavu hladiny akustického tlaku bylo zjištěno, že tyto hlukové limity jsou překročeny (platí pro limity pro tzv. chráněně venkovní prostory ve smyslu nařízení vlády č. 272/2011 Sb.), jsou tak navrhovány PHS, (vii)instalace PHS o cit. max. výšce 1,2 m nad temenem kolejnice nepředstavuje dostatečně účinné protihlukové opatření – k nadlimitní expozici hlukem došlo až na jednu výjimku u všech sledovaných objektů v obci Nelahozeves,

(viii) instalace kolejnicových absorbérů v případě realizace (s ohledem na územní plán obce Nelahozeves jediné možné) varianty s PHS o výšce max. 1,2 m by nepřinesla žádné podstatné zlepšení v absorpci akustického hluku.

Výše uvedené jednoznačně demonstruje, že objekty nacházející se v blízkosti trati, jak je tomu i v případě budovy, kterou podatel trvale obývá, resp. osoby u/v nich, jsou vystavovány nadlimitní (a z

dlouhodobého pohledu zdraví škodlivé) expozici akustického tlaku, jehož nárůst je přímo úměrný nárůstu traťové rychlosti.

S ohledem na shora uvedené podatel vznáší tuto připomínku a požadavek:

Projektová dokumentace nekoresponduje s možnostmi a limity danými územními poměry a zástavbou v úseku železniční tratě v km 439,877 – 440,296 ve směru staničení tratě; podatel navrhuje provedení variantní projektové dokumentace, popř. upravit příslušnou část stávající projektové dokumentace tak, aby tato zohledňovala zákonné požadavky na limity akustické hladiny zvuku z železniční dopravy, zejména aby došlo ke snížení maximální traťové rychlosti na hodnotu, která umožňuje v daném traťovém úseku splnění zákonných limitů akustické hladiny zvuku bez potřeby realizace navrhovaných individuálních protihlukových opatření, a v závislosti na výsledcích této analýzy upravit projektovou dokumentaci ke Stavebnímu záměru tak, aby korespondovala s touto traťovou rychlosti.

Podatel podotýká, že nadměrné působení hluku na rodinný dům č.p. 27 na pozemku parc. č. st. 365, kat. území Nelahozeves, bude mít nepříznivé účinky na zdravotní stav podatele, a proto představuje nepřípustný zásah do ústavně garantovaného práva podatele na příznivé životní prostředí.

Doplnění Hlukové studie

Podatel uplatňuje připomínky totožné s námitkami společnosti Marina Vltava s r.o.

Závazné stanovisko dle § 9a odst. 1 zák. č. 100/2001 Sb.

Podatel uplatňuje připomínky obdobné s námitkami společnosti Marina Vltava s r.o.

Závazné stanovisko Krajské hygienické stanice ze dne 20. 12. 2019

Podatel uplatňuje připomínky totožné s námitkami společnosti Marina Vltava s r.o.

Vliv na stávající zeleň

Dle SO 10-83-01 (Kácení a náhradní výsadba) má dojít v důsledku realizace Stavebního záměru k vymýcení až 3.283 ks vzrostlých stromů, z toho 106 ks stromů o průměru kmene 50 – 90 cm. V rámci plánované náhradní výsadby je kalkulováno pouze s max. 50 ks stromů špičáků, 200 ks keřů a 50 ks alejových stromů. Dle závazného stanoviska Obecního úřadu Nelahozeves ze dne 8. 6. 2020, č.j. OU Nelahozeves/5/2020, kterým byl vysloven souhlas s kácením dřevin rostoucích mimo les, přitom není v kat. obce Nelahozeves požadována žádná náhradní výsadba.

Realizací Stavebního záměru, v jehož důsledku tak má dojít k trvalému odlesnění skalního masivu, k němuž trať přiléhá, tak dojde k necitlivému a především nevratnému (trvalému) zásahu do stávajícího krajinného rázu. Podatel tak v rámci své připomínky upozorňuje na nutnost provedení nového podrobného hodnocení vlivu Stavebního záměru na krajinný ráz.

Podatel podotýká, že takto masivní a nijak nekompenzované odstranění stromového a keřového porostu bude mít za následek negativní změnu mikroklimatu dané lokality spočívající zejména v nárůstu teplot v letních měsících v důsledku zahřívání obnaženého skalního masivu a množství betonových a kamenných konstrukcí a současné ztráty termoregulační funkce odstraněné zeleně. Dále nepochybně dojde vlivem odstranění stromového a keřového porostu k nárůstu prašnosti. Všechny tyto jevy budou mít nepochybně negativní vliv na pohodu bydlení podatele.

Stavební záměr negativně ovlivní po dobu realizace ovzduší v okolí areálu Marina Vltava

Podatel uplatňuje připomínky obdobné s námitkami společnosti Marina Vltava s r.o.

Ve věci vypořádání připomínek odkazuje stavební úřad na vypořádání námitek účastníka Marina Vltava s r.o., ve věci připomínek týkajících se nerespektování podmínek závazného stanoviska EIA k problematice hluku zároveň také na vypořádání námitek obec Nelahozeves, připomínek týkajících se snížení výšky protihlukových stěn na vypořádání námitek manželů Hájkových.

Stavební úřad zajistil vzájemný soulad předložených závazných stanovisek dotčených orgánů vyžadovaných zvláštními předpisy a stanovisek (vyjádření) vlastníků/správců veřejné technické infrastruktury, se kterými v zájmovém území dojde ke kolizi nebo k dotčení jejich ochranných a bezpečnostních pásem, a **rozhodl**, jak je uvedeno ve výroku rozhodnutí, za použití ustanovení právních předpisů ve výroku uvedených.

V provedeném územním řízení stavební úřad přezkoumal předloženou žádost a zjistil, že jejím uskutečněním nejsou ohroženy zájmy chráněné stavebním zákonem, předpisy vydanými k jeho provedení a zvláštními předpisy.

Protože se jedná o řízení s velkým počtem účastníků řízení, je v souladu s ustanovením § 2 odst. 5 liniového zákona toto rozhodnutí doručováno jednotlivě pouze žadateli, obci, na jejímž území má být záměr uskutečněn, a dotčeným orgánům. Všem ostatním účastníkům řízení je toto rozhodnutí doručováno veřejnou vyhláškou.

Poučení účastníků:

Proti tomuto rozhodnutí se lze odvolat do 15 dnů ode dne jeho oznámení. Odvolání se podává u zdejšího správního orgánu s potřebným počtem stejnopisů tak, aby jeden stejnopis zůstal správnímu orgánu a aby každý účastník dostal jeden stejnopis. Nepodá-li účastník potřebný počet stejnopisů, vyhotoví je správní orgán na náklady účastníka. Odvoláním lze napadnout výrokovou část rozhodnutí, jednotlivý výrok nebo jeho vedlejší ustanovení. Odvolání jen proti odůvodnění rozhodnutí je nepřípustné. Odvolání bude postoupeno Ministerstvu dopravy ČR k rozhodnutí.

Ing. Vladimíra Helebrantová
odborný referent
otisk úředního razítka

Příloha: situační výkres širších vztahů
situační výkres stavby na podkladě ortofotomapy
situační výkres na podkladě katastrální mapy

Poplatek:

Správní poplatek podle zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích – žadatel je osvobozen.

Toto rozhodnutí musí být vyvěšeno po dobu 15 dnů na úředních deskách následujících úřadů s žádostí o sdělení data vyvěšení a sejmutí:

- Krajský úřad Středočeského kraje,
- Městský úřad Kralupy nad Vltavou, Palackého nám. č.p. 1, 278 01 Kralupy n.Vlt.
- Obecní úřad Nelahozeves, Školní č.p. 3, 277 51 Nelahozeves

Právní účinky má výhradně doručení veřejnou vyhláškou prostřednictvím úřední desky Krajského úřadu Středočeského kraje.

Vyvěšeno dne: ..... Sejmuto dne: .....

Razítko, podpis orgánu, který potvrzuje vyvěšení a sejmutí rozhodnutí.

Obdrží:

účastníci řízení, jímž se doručuje toto rozhodnutí jednotlivě**:**

SUDOP PRAHA a.s., IDDS: nd9sqfy sídlo: Olšanská č.p. 2643/1a, 130 00 Praha 3-Žižkov

zastoupení pro: Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha

Město Kralupy nad Vltavou, IDDS: 8zzbfvq

sídlo: Palackého nám. č.p. 1, 278 01 Kralupy nad Vltavou 1

Obec Nelahozeves, IDDS: t42bciq

sídlo: Školní č.p. 3, 277 51 Nelahozeves

Ve smyslu ustanovení § 25 odst. 1 a 2 správního řádu se dalším účastníkům řízení doručuje toto rozhodnutí veřejnou vyhláškou, vyvěšenou na úřední desce níže uvedeného úřadu:

účastníci řízení **veřejnou vyhláškou:**

· úřední deska Krajského úřadu Středočeského kraje, Zborovská 11, 150 21 Praha 5 - Smíchov

Ve smyslu ustanovení § 25 odst. 3 správního řádu se veřejná vyhláška zasílá též následujícímu příslušnému obecnímu úřadu:

- úřední deska Městského úřadu Kralupy nad Vltavou, Palackého nám. č.p. 1, 278 01 Kralupy n.Vlt. (žádost o **vyvěšení** formou veřejné vyhlášky na úřední desce po dobu 15 dnů s žádostí o zveřejnění způsobem umožňujícím dálkový přístup a dále o **zaslání dokladu** o vyvěšení a sejmutí KÚSK ÚSŘ, Zborovská 11, 150 21Praha 5)
- úřední deska Obecního úřadu Nelahozeves, Školní č.p. 3, 277 51 Nelahozeves (žádost o **vyvěšení** formou veřejné vyhlášky na úřední desce po dobu 15 dnů s žádostí o zveřejnění způsobem umožňujícím dálkový přístup a dále o **zaslání dokladu** o vyvěšení a sejmutí KÚSK ÚSŘ, Zborovská 11, 150 21Praha 5)

Dotčené správní úřady

Městský úřad Kralupy nad Vltavou, IDDS: 8zzbfvq,
sídlo: Palackého nám. č.p. 1, 278 01 Kralupy nad Vltavou 1

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství,
Zborovská č.p. 11, Praha 5-Smíchov, 150 21 Praha 521

Státní plavební správa, IDDS: pwzaih7
sídlo: Jankovcova č.p. 1534/4, 170 00 Praha 7-Holešovice

Ministerstvo obrany, IDDS: hjyaavk
sídlo: Tychonova č.p. 221/1, 160 00 Praha 6-Hradčany

Ministerstvo vnitra, IDDS: 6bnaawp
sídlo: Nad štolou č.p. 936/3, 170 00 Praha 7-Holešovice

Obecní úřad Nelahozeves, IDDS: t42bciq,
sídlo: Školní č.p. 3, 277 51 Nelahozeves

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor dopravy,
Zborovská č.p. 11, Praha 5-Smíchov, 150 21 Praha 521

Krajská hygienická stanice Středočeského kraje se sídlem v Praze, IDDS: hhcai8e
sídlo: Dittrichova č.p. 329/17, 120 00 Praha 2-Nové Město

Ministerstvo životního prostředí, IDDS: 9gsaax4
sídlo: Vršovická č.p. 1442/65, 100 00 Praha 10-Vršovice

Drážní úřad, IDDS: 5mjaatd
sídlo: Wilsonova č.p. 300/8, Praha 2-Vinohrady, 110 00 Praha 1

Úřad pro civilní letectví, IDDS: v8gaaz5
sídlo: Ruzyně, 161 00 Praha 614

Český báňský úřad, IDDS: rn6aas6
sídlo: Kozí č.p. 748/4, 110 00 Praha 1-Staré Město

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor kultury a památkové péče, IDDS: keebyyf
sídlo: Zborovská 11, 150 21 Praha 5-Smíchov

Hasičský záchranný sbor Středočeského kraje,, územní odbor Příbram, IDDS: dz4aa73
sídlo: Školní č.p. 70, 261 01 Příbram 1

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor dopravy - dotčený orgán, IDDS: keebyyf
sídlo: Zborovská č.p. 81/11, 150 00 Praha 5-Smíchov

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství - dotčený orgán, IDDS: keebyyf
sídlo: Zborovská č.p. 81/11, 150 00 Praha 5-Smíchov