



MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 16  
ÚŘAD MĚSTSKÉ ČÁSTI  
ODBOR VÝSTAVBY,  
DOPRAVY A ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ  
ÚSEK VÝSTAVBY

Dle rozdělovníku

Váš dopis zn./ze dne Sp. zn.: **023860/17/OVDŽP/Čr** Vyřizuje Praha  
Č. j.: **011150/19/OVDŽP** Čerovská **08.11.2019**

## ROZHODNUTÍ ÚZEMNÍ ROZHODNUTÍ

### Výroková část:

Úřad městské části Praha 16, Odbor výstavby, dopravy a životního prostředí, jako stavební úřad příslušný podle § 13 odst. 1 písm. c/ zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen "stavební zákon") a vyhlášky č. 55/2000 Sb. hl. m. Prahy, kterou se vydává Statut hl. m. Prahy, ve znění pozdějších předpisů v územním řízení posoudil podle § 84 až 91 stavebního zákona žádost o vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo zařízení (dále jen "rozhodnutí o umístění stavby"), kterou dne 30.11.2017 podala

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa západ, IČO 70994234,  
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha-Nové Město,  
kterou zastupuje SUDOP PRAHA a.s., IČO 25793349, Olšanská 2643/1a, 130 00 Praha-Žižkov**

(dále jen "žadatel"), a na základě tohoto posouzení:

- I. 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**

pro záměr nazvaný:

**„Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo), varianta nadjezd“  
Praha 5 - Velká Chuchle**

(dále jen "stavba"), na pozemcích:

Katastrální území Hlubočepy: parc. č. 571/1 (ostatní plocha), parc. č. 580 (ostatní plocha), parc. č. 581/3 (ostatní plocha), parc. č. 1615/2 (ostatní plocha), parc. č. 1752/2 (ostatní plocha).

Katastrálním území Malá Chuchle: parc. č. 226/1 (ostatní plocha), parc. č. 226/4 (ostatní plocha).

Katastrálním území Velká Chuchle: parc. č. 52 (ostatní plocha), parc. č. 99 (zahrada), parc. č. 103/2 (zahrada), parc. č. 105 (zahrada), parc. č. 106/1 (zahrada), parc. č. 600 (zastavěná plocha a nádvoří), parc. č. 608 (ostatní plocha), parc. č. 610/1 (orná půda), parc. č. 610/2 (orná půda), parc. č. 1132/3 (ostatní

plocha), parc. č. 1136 (ostatní plocha), parc. č. 1149 (ostatní plocha), parc. č. 1150 (ostatní plocha), parc. č. 1152 (ostatní plocha), parc. č. 1155 (ostatní plocha), parc. č. 1156 (ostatní plocha), parc. č. 1157 (ostatní plocha), parc. č. 1158/3 (ostatní plocha), parc. č. 1159/1 (ostatní plocha), parc. č. 1168/1 (ostatní plocha), parc. č. 1169 (ostatní plocha), parc. č. 1173/1 (ostatní plocha), parc. č. 1203 (ostatní plocha), parc. č. 1204 (ostatní plocha), parc. č. 1205/1 (ostatní plocha), parc. č. 1207/3 (vodní plocha), parc. č. 1208 (vodní plocha), parc. č. 1209/7 (vodní plocha), parc. č. 1211/11 (ostatní plocha), parc. č. 1211/16 (ostatní plocha), parc. č. 1211/17 (ostatní plocha), parc. č. 1214 (ostatní plocha),

#### Druh a účel umisťované stavby:

- Nové komunikační propojení mezi ulicí Starochuchelskou a Mezichuchelskou silničním nadjezdem přes železniční trať Praha Smíchov - Řevnice - Beroun.
  - Ke zmírnění dopadů stavby a výluk na drážní dopravu bude po dobu stavby zřízena provizorní odbočka Barrandov, která zasahuje katastrální území Hlubočepy, Malá Chuchle a Velká Chuchle.
  - Komunikační propojení je veřejně prospěšnou stavbou VPS 37/DJK/54 - Velká Chuchle – komunikační propojení přes ČD ve Velké Chuchli.
  - Komunikační propojení začíná v prostoru křižovatky ulic Starochuchelská/Nad Drahou, levým obloukem se bude odpojovat ze stávající komunikace Starochuchelská, kde překračuje vodoteč Vrutici, stoupá územím rozšířené komunikací Nad Drahou a železniční tratí, kterou překonává v prodloužení ulice Na Mrázovce. Nadjezd pokračuje pravým obloukem na mostní objekt, zároveň kříží i ulici Mezichuchelskou, na kterou se po klesání napojuje již stavebně připravenou křižovatku.
  - Stávající železniční přejezd přes železniční trať bude zrušen a nahrazen podchodem pro pěší, který podchází přilehlý železniční koridor a ulici Radotínskou. Z podchodu odbočuje šikmý chodník do ulice Radotínské směrem k přesunované vlakové zastávce Velká Chuchle.
  - Stavbou jsou vyvolány přeložky a úpravy stávajících inženýrských sítí (kVN, kNN, veřejné osvětlení, sítě elektronických komunikací, vodovody, kanalizace, plynovody).
  - Účelem stavby je náhrada úrovnového železničního přejezdu čtyřkolejně železniční tratě Praha Smíchov – Beroun s ulicí Starochuchelská novým silničním nadjezdem propojujícím ulici Starochuchelské v západní části tratě s ulicí Mezichuchelská ve východní části. Nová komunikace je trasována v prostoru dnešní ulice Nad Drahou, po překřížení železniční tratě je napojena na ulici Mezichuchelská v již připravené křižovatce.
- Silniční nadjezd převádějící silnici přes stávající trať je stavbou komunikace v kategorii MS2/10/8/40 v délce 425 m, která je vedena po terénu a po dvou mostních objektech o délkách 6 m (přes potok Vrutice) a 181 m (přes čtyřkolejnou železniční trať a ulici Mezichuchelskou).
- Součástí stavby nadjezdu je navržena opěrná zeď sloužící k zajištění dostatečného prostoru pro rozšiřovanou ulici Nad Drahou. Opěrná zeď zajišťuje stabilitu svahu a překlenuje výškový rozdíl mezi výjezdem z mostu a napojení na ulici Starochuchelskou. Délka zdi 111,6 m s proměnlivou výškou od 1,45 do 5,95 m.
  - Druhou náhradou rušeného železničního přejezdu je nový podchod pro pěší v místě přejezdu. Podchod podchází nejen železniční trať, ale i souběžnou ulici Radotínská, výstup je u přechodu přes ulici Dostihová. Podchod má i boční výstup směrem do ulice Radotínská k přesunuté železniční zastávce Praha Velká Chuchle. Součástí výstupů je zastřešení a výtah.

#### Členění stavby na stavební objekty:

##### **Nové stavby:**

PS 61-22-07 Odbočka Barrandov, místní kabelizace

PS 61-24-01 Praha Velká Chuchle, výtahy

SO 61-31-05 Odbočka Barrandov, železniční svršek

SO 61-34-11 Praha Velká Chuchle, ulice Nad Drahou, silniční nadjezd

SO 61-34-12 Praha Velká Chuchle, ulice Nad Drahou, most přes Vrutici

SO 61-34-21 Praha Velká Chuchle, železniční most – km 6,301 (podchod pro pěší)

SO 61-34-51 Praha Velká Chuchle, ulice Nad Drahou, opěrná zeď

SO 61-35-11 Praha Velká Chuchle, veřejné osvětlení

SO 61-35-61 Praha Velká Chuchle, přípojka pro výtah  
SO 61-35-63 Praha Velká Chuchle, přípojka pro čerpadlo podchodu pro pěší  
SO 61-36-31 Praha Velká Chuchle, ulice Nad Drahou, dešťová kanalizace  
SO 61-36-32 Praha Velká Chuchle, přípojky odvodnění silničního nadjezdu  
SO 61-36-33 Praha Velká Chuchle, ulice Starochuchelská, přípojky odvodnění  
SO 61-38-01 Praha Velká Chuchle, silniční nadjezd, komunikace a chodníky  
SO 61-38-02 Praha Velká Chuchle, úprava komunikací u podchodu pro pěší  
SO 61-38-91 Praha Velká Chuchle, dopravní značení  
SO 61-39-10 Praha Velká Chuchle, kabelovod  
SO 61-40-02 Protihluková stěna Velká Chuchle, ulice Starochuchelská  
SO 61-52-03 Praha Velká Chuchle, zastřešení výstupu z podchodu pro pěší do ulice Starochuchelská  
SO 61-52-04 Praha Velká Chuchle, zastřešení výstupu z podchodu pro pěší k zastávce  
SO 61-52-05 Praha Velká Chuchle, zastřešení výstupu z podchodu pro pěší do ulice Dostihová  
SO 61-68-51 Praha Velká Chuchle, ochranná opatření proti vlivu bludných proudů

**Změny dokončených staveb:**

PS 61-21-01 Praha Velká Chuchle, silniční nadjezd, úprava SSZ  
PS 61-22-02 Praha Velká Chuchle, silniční nadjezd, úprava místní kabelizace  
PS 61-22-03 Praha Velká Chuchle, silniční nadjezd, úprava stávajících DK  
PS 61-22-04 Praha Velká Chuchle, silniční nadjezd, úprava DOK ČD Telematika a.s.  
PS 61-22-05 Praha Velká Chuchle, silniční nadjezd, úprava stávajících DOK a TK  
PS 61-22-06 Odbočka Barrandov, výpich z DOK a TK  
SO 61-31-03 Odbočka Velká Chuchle, železniční svršek, lichá skupina  
SO 61-31-04 Odbočka Velká Chuchle, železniční svršek, sudá skupina  
SO 61-31-13 Odbočka Velká Chuchle, železniční spodek, lichá skupina  
SO 61-31-14 Odbočka Velká Chuchle, železniční spodek, sudá skupina  
SO 61-34-73 Praha Smíchov – Praha Radotín, úprava návěstní lávky v km 6,330  
SO 61-35-01 Praha Velká Chuchle, úprava rozvodů NN 0,4 kV PREDi  
SO 61-35-02 Praha Velká Chuchle, úprava rozvodů VN 22 kV PREDi  
SO 61-35-21 Praha Velká Chuchle, úpravy a ochrana metalických rozvodů CETIN  
SO 61-35-22 Praha Velká Chuchle, úpravy a ochrana optických rozvodů CETIN  
SO 61-35-23 Praha Velká Chuchle, úpravy a ochrana sdělovacích rozvodů TV Net  
SO 61-35-51 Praha Velká Chuchle, úprava potoka Vrutice  
SO 61-36-11 Praha Velká Chuchle, ulice Starochuchelská, úprava vodovodů 225 PE, 160 PE  
SO 61-36-12 Praha Velká Chuchle, ulice Nad Drahou, úprava vodovodů 225 PE, 110 PE  
SO 61-36-13 Praha Velká Chuchle, ulice Nad Drahou, úprava vodovodů DN 300, 225 PE a 90 PE  
SO 61-36-14 Praha Velká Chuchle, podchod, úprava vodovodů DN 400  
SO 61-36-15 Praha Velká Chuchle, podchod, úprava vodovodů DN 100, 110 PE  
SO 61-36-16 Praha Velká Chuchle, ulice Nad Drahou, úprava přípojky DN 80  
SO 61-36-41 Praha Velká Chuchle, úprava šachet stávající kanalizace  
SO 61-36-42 Praha Velká Chuchle, podchod, úprava výtlaku kanalizace 90 PE  
SO 61-36-71 Praha Velká Chuchle, ulice Nad Drahou, úprava STL plynovodu  
SO 61-36-72 Praha Velká Chuchle, podchod, úprava STL plynovodů PE 50  
SO 61-40-01 Praha Velká Chuchle, ulice Mezichuchelská, protihluková stěna  
SO 61-40-03 Praha Velká Chuchle, ulice Nad Drahou, protihluková stěna  
SO 61-51-54 Velká Chuchle, oplocení  
SO 61-61-01 Praha Velká Chuchle, silniční nadjezd, ukolejnění  
SO 61-71-02 Praha Velká Chuchle, náhradní výstavba u silničního nadjezdu

**Vliv stavby na okolní stavby a pozemky:**

Stavba bude převážně jak ve stávající komunikační síti, tak i na rozšířeném záboru.

Zvýšený prostorový nárok zasahuje nezastavěné pozemky – svah u železniční trati (pozemek parc. č. 1136) a rovinaté nevyužitě území východně od železniční trati (pozemky parc. č. 608, 1168/1, 610/2 a 610/1 k.ú. Velká Chuchle).

Stavba se dotkne i soukromého pozemku podél ulice Nad Drahou zábořem zahrady parc. č. 99 k.ú. Velká Chuchle potřebným pro novou trasu komunikace.

Stavba vyžaduje demolice stávajícího úzkého mostu přes potok Vrutice, vybourání stávajících komunikací konstrukcí vozovky a chodníků zejména v ulici Nad Drahou, bourání zdi podél trati a bourání provizorní části protihlukové stěny v napojení na Mezichuchelskou rozšířené o prostor pro zbudování ochranného ostrůvku na přechodu.

Pro podchod dojde ke zrušení části parkoviště před domem č.p. 78 na pozemku parc. č. 722 k.ú. Velká Chuchle u křižovatky Dostihová/Radotínská. V tomto prostoru bude výstup z podchodu. V ulici Radotínská bude zrušen ostrůvek na přechodu pro chodce – zúžení komunikace je nutné pro realizace výstupového šikmého chodníků z podchodu směrem k závoďišti a k přesunutě zastávce Praha – Velká Chuchle. Dojde k posunu zálivu pro zastávku MHD v ulici Radotínská, opět z důvodů situování výstupu z podchodu.

Podrobnější seznam je zpracován v části dokumentace I Geodetická dokumentace.

**Požadavky na zábory ZPF (zemědělský půdní fond):**

V důsledku realizace stavby dojde k trvalému záboru zemědělského půdního fondu o výměře 0,07 ha na parcele č. 99. Dále dojde k trvalému záboru pozemků na východní straně železniční tratě č. 610/1 a 610/2 o ploše 0,37 ha.

Pro realizaci stavby je nutný i dočasný zábor pozemků ZPF na dobu delší než rok (plocha 0,30) ha. Jde o pozemky parc. č. 610/1 a 610/2 k.ú. Velká Chuchle.

**Zařízení staveniště:**

Součástí záměru je umístění dočasných zařízení staveniště pro účely stavby. Zařízení staveniště (ZS) se umístí na těchto pozemcích:

ZS 21 – plocha o rozloze cca 530 m<sup>2</sup> v km 6,300; na pozemku parc. č. 99 (zahradu) a parc. č. 1155 (ostatní plocha) v k.ú. Velká Chuchle. Předpokládané využití pro práce na části příjezdové komunikace a mimoúrovňového křížení vpravo trati.

ZS 22 – plocha o rozloze cca 800 m<sup>2</sup> v km 6,000; na pozemku parc. č. 610/1 (orná půda) v k.ú. Velká Chuchle. Předpokládané využití pro práce na části příjezdové komunikace a mimoúrovňového křížení vlevo trati.

ZS 23 – plocha o rozloze cca 120 m<sup>2</sup> v km 6,300; na pozemku parc. č. 1203 (ostatní plocha) využití silnice v k.ú. Velká Chuchle. Předpokládané využití pro práce na mostu přes Vrutici a sudé části podchodu v km 6,301.

ZS 24 – plocha o rozloze cca 210 m<sup>2</sup> v km 6,300; na pozemcích 1208 (vodní plocha) využití koryto vodního toku přirozené nebo upravené, parc. č. 1211/17 (ostatní plocha) využití ostatní komunikace, parc. č. 1214 (ostatní plocha) jiná plocha. Předpokládané využití pro práci na liché části podchodu v km 6,301.

**II. Stanoví podmínky pro změny dokončených staveb a umístění nových staveb:**

1. Stavba nazvaná „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)“, varianta nadjezd bude umístěna na výše uvedených pozemcích v katastrálních územích obce Praha: Hlubočepy, Malá Chuchle, Velká Chuchle, jak je uvedeno v dokumentaci pro územní řízení, hlavní inženýr projektu Ing. Miroslav Krsek – ČKAIT 0601655, která obsahuje:

A Průvodní zpráva – 09/2017

B Souhrnná část

B.1 Souhrnná technická zpráva

B.3 Vliv stavby na životní prostředí

- B.3.1 Odvody za odnětí ZPF, plán biologických rekultivací
- B.4 Odolnost a zabezpečení stavby
  - B.4.1 Řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů
  - B.4.2 Hluková studie
- B.5 Odpadové hospodářství
- B.6 Zásady zajištění požární ochrany stavby
- B.12 Zásady organizace výstavby
- C Situace stavby
  - C.1 Situační výkres širších vztahů, měřítko 1:50 000
  - C.2 Celkový situační výkres, měřítko 1:10 000
    - C.3.1 Situace (TÚ 521B) Praha Smíchov – Beroun, km 1,4 – km 3,0 měřítko 1:500
    - C.3.2 Situace Provizorní výhybna Barrandov, km 3,0 – 3,8 měřítko 1:500
    - C.3.3 Situace (TÚ 521B) Praha Smíchov – Beroun, km 3,8 – km 4,9 měřítko 1:500
    - C.3.4 Situace (TÚ 521B) Praha Smíchov – Beroun, km 5,9 – km 6,6 měřítko 1:500
    - C.3.5 Situace, ulice Na Mrázovce měřítko 1:500
  - C.4 Výkresy architektonického řešení stavby nebo význačných objektů  
Autorizovaný výtisk Dodatek č. 1, 12/2018 zpracoval Ing. Miroslav Krsek – ČKAIT 0601655
- A Průvodní zpráva – 09/2019, dodatek č. 1
  - C.3.4 Situace (TÚ 521B) Praha Smíchov – Beroun, km 5,9 – km 6,6 měřítko 1:500
- D Výkresová dokumentace
  - D.1 Železniční zabezpečovací zařízení
  - D.2 Železniční sdělovací zařízení
  - D.4 Ostatní technologická zařízení
    - D.4.1 Osobní výtahy
  - D.5 Inženýrské objekty
    - D.5.1 Železniční svršek a spodek
    - D.5.4 Mosty, propustky, zdi
    - D.5.5 Ostatní inženýrské objekty
      - D.5.5.1 Elektrorozvodné sítě
      - D.5.5.2 Sdělovací sítě
      - D.5.5.3 Hydrotechnické objekty
    - D.5.6 Potrubní vedení
    - D.5.8 Pozemní komunikace
    - D.5.9. Kabelovody, kolektory
    - D.5.10 Protihlukové objekty
  - D.6 Pozemní stavební objekty
    - D.6.1 Pozemní objekty budov
    - D.6.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích
  - D.7. Trakční a energetická zařízení
    - D.7.1 Trakční vedení
    - D.7.6 Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů
    - D.7.7 Ukolejnění kovových konstrukcí
    - D.7.8 Vnější uzemnění
  - D.8 Ostatní stavební objekty
- E Doklady
  - E.2.1 Stanoviska vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury
  - E.5.2 Doklady o projednání během zpracování přípravné dokumentace
  - E.5.3 Doklady o projednání se zadavatelem a odbornými útvary zadavatele

## E.6.1 Geotechnický průzkum

I Geodetická dokumentace, zpracovala Ing. Drahoslava Naučová – ČÚZK 781/1995

## I.1 Technická zpráva 09/2017

## I.2.1 Dotčené nemovitosti – k.ú. Velká Chuchle

## I.2.2 Předběžný výkres výkupu a pronájmu pozemků, měřítko 1:500

Dokumentaci pro územní řízení obdržel žadatel po nabytí právní moci rozhodnutí v souladu s ustanovením § 92 odst. 4 stavebního zákona.

2. Stavba nazvaná „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)“, varianta nadjezd bude koordinována se stavbou Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo) na kterou vydal ÚMČ Praha 16 územní rozhodnutí dne 15.07.2013 pod č.j. 017674/12/OVDŽP/Mk (nabytí právní moci 22.8.2013) na pozemcích v katastrálních územích obce Praha: Hlubočepy, Malá Chuchle, Velká Chuchle, Radotín s prodlouženou platností do 26.05.2020.
3. V centrální části intravilánu Velká Chuchle bude vybudována místní komunikace II. třídy v kategorii MO9/40 v délce 425 m, která bude zajišťovat komunikační propojení přes čtyřkolejnou trať železničního koridoru Praha Smíchov – Beroun. V rámci výše vyjmenovaného souboru staveb se umísťuje:
  - Pozemní komunikace
  - Dva mostní objekty
  - Opěrné a zárubní zdi
  - Protihlukové stěny
  - Podchod pro pěší
  - Související stavby přípojek, přeložek, pokládek a úprav inženýrských sítí
  - Plochy zařízení stavenišť
4. Nová pozemní komunikace se bude levým obloukem o R 50 m odpojovat ze stávající komunikace Starochuchelská na pozemku parc. č. 1203 k.ú. Velká Chuchle, bude pokračovat ve stopě rozšířené stávající komunikace Nad Drahou, novým mostem (SO 61-40-02) překoná koryto potoka Vrutice, dále stoupá s využitím konfigurace terénu komunikace Nad Drahou ke křižovatce s ulicí Na Mrázovce, kde odbočí pravým obloukem na nový mostní objekt silničního nadjezdu (SO 61-34-11) nad stávající železniční trať nad pozemek parc. č. 601/1 k.ú. Velká Chuchle, kde se napojí na stávající komunikaci Mezichuchelskou vybudovanou v rámci stavby „Připojení Velké a Malé Chuchle, 2. stavba“, 2. větev Mezichuchelská ulice, která je realizována v kategorii MO 9/50. Na toto šířkové uspořádání bude navazovat nová komunikace. Místo křižovatkového napojení bude doplněno o přípojovací oblouk, komunikace bude rozšířena a doplněna o dělicí středový ostrůvek. Křižovatkové napojení nové komunikace do ulice Na Mrázovce a pokračování stávající ulice Nad Drahou bude vybaveno směrovým dělicím ostrůvkem.
5. Komunikace bude dvoupruhová, obousměrná se šířkou průběžných jízdních pruhů 3,8 m, ve směrových obloucích budou jízdní pruhy rozšířeny. Komunikace je navržena v kategorii MS2/10/8/10/40. Podél komunikace bude proveden jednostranný zvýšený chodník šířky 2,5 m. Chodník bude navazovat na stávající chodník v ulici Starochuchelská, Na Mrázovce a Mezichuchelská.
6. Most přes Vrutici SO 61-34-12 o šířce 17,8 m s délkou přemostění 3,1 m bude železobetonový deskový o jednom poli a převádí pozemní komunikaci přes regulovaný potok Vrutice pozemek parc. č. 1207/3 k.ú. Velká Chuchle. Osa mostu kříží osu potoka Vrutice na niveletě 199,763 m.n.m. Bpv. Pozemní komunikace mostu překonává potok Vrutici od staničení komunikace km 0,071 617 do km 0,076 821. Horní plocha nosné konstrukce v jednostranném spádu 4%. Most bude založen na stávajících zdech zregulovaného potoka, součástí bude prohloubení stávající koryta pod mostem. Úprava koryta (SO 61-35-51) začíná v místě rozšíření Vrutice před železničním mostem, je dlouhá 35 m. Ve vzdálenosti 10 m před silničním mostem budou zřízeny dva spádové stupně. Potok je navrhován jako lichoběžníkové koryto vytvořené opěrnými zídkami se klonem 10:1. Stěny i dno budou vydlážděny lomovým kamenem.
7. Most SO 61-34-11 přes železniční trať o celkové šířce 12,2 m bude železobetonový, šikmý, zakřivený o 7 polích v celkové délce 181,5 m. Osa mostu kříží železniční trať (kolej č. 4 Praha Vršovice seř. n – Praha Radotín) pod úhlem cca 50° v km 11,750 staničení trati. Nejvyšší část mostu pilíř P2 (km 0,227 020) bude na niveletě 207,562 m.n.m. Bpv, pak niveleta klesá ve sklonu 6,96%

- směrem k napojení na komunikaci Mezichuchelskou v místě staničení komunikace (km 0,392 367) na niveletu 196,442 m.n m. Bpv.
8. Opěrná a zárubní zdi SO 61-34-51 - opěrná zeď bude vyrovnávat výškový rozdíl mezi rozšiřovanou komunikací Nad Drahou a tratí ve staničení dle komunikace km 0,090 – 0,201 600. Délka zdi je 111,6 m, výška proměnlivá od 0,45 do 5,95 m. Navržená opěrná zeď bude sloužit k zajištění dostatečného prostoru pro rozšiřovanou ulici Nad Drahou, zajišťovat stabilitu svahu s překlenutím výškového rozdílu mezi výjezdem z mostu (SO 61-34-11) u opěry silničního nadjezdu a napojením na ulici Starochuchelskou. V místě napojení na most nadjezdu ve staničení komunikace 0,200 je niveleta horní hrany zdi na kotě 206,926 m.n.m. Bpv. Na římse bude osazeno zábradelní svodidlo. V severní části je zeď založena na velkopřůměrových železobetonových pilotách za rubem stávající zárubní zdi, která bude sanována jako součást objektu SO 61-34-52 akce Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo) – 1. etapa. Na jižní straně směrem ke komunikaci Starochuchelská, kde se svah snižuje bude opěrná zeď založena na vlastním základu. Pro snížení hlukové zátěže okolí bude opatřena prefabrikáty tloušťky 0,25 m vrstvou pohlcujícím hluk.
  9. Protihluková stěna (PhS) SO 61-40-01 při komunikaci Mezichuchelská (vlevo od trati ve směru Beroun) má rozvinutou délku 60 m a výšku 4,8 m, staničení komunikace začátek 0+398,754, konec 0+460,583 km a navazuje na stávající hotovou protihlukovou stěnu. Bude provedena ve stejné výšce, typu i materiálu, aby vzhledově i funkčně navázala na stávající PhS. Bude tvořena z panelů recyklovaných plastů s jednostrannou absorpcí hluku. Část stávající stěny o rozvinuté délce 45 m bude demolována. Nová PhS bude prodloužena o 26 m vedena až k první opěře mostu nadjezdu, aby akusticky zakryla vybouranou část napojení komunikace Mezichuchelské a nadjezd.
  10. Protihluková stěna SO 61-40-02 ulice Starochuchelská bude vpravo od trati o délce 26 m, výšce 3 m staničení trati 6,280 – 6,308 km. PhS navazuje na úsek opěrné zdi tělesa nadjezdu (SO 61-34-51) opatřený pohltivými panely. V km 6,236-6,254 budou pohltivé hliníkové panely vloženy do konstrukce zábradlí na římse opěrné zdi SO 61-34-51. PhS SO 61-40-02 je prodloužením přes prostor železničního přejezdu.
  11. Protihluková stěna SO 61-40-03 v ulici Nad Drahou vlevo ve směru staničení komunikace od 0+161,800 do 0+193,900 km bude zároveň plnit funkci oplocení. Rozvinutá délka bude 32 m o výšce 2,8 od nivelety komunikace. PhS bude umístěna na obecním pozemku parc. č. 1132/3 a 1155 k.ú. Velká Chuchle. PhS navazuje na garáž na pozemku parc. č. 106/2 dále je trasována k zalomení stávajícího oplocení pozemku parc. č. 105 k.ú. Velká Chuchle. V PhS budou zachována stávající vjezdová vrata šířky 2,4m, výšky 2,2 m na pozemek parc. č. 106/1 a vstupní branka š. 1,0 m, v. 2,2 m na pozemek parc. č. 105 k.ú. Velká Chuchle. Horní hrana PhS při stávající garáži je ve výšce 206,710 m.n.m která dále stoupá s konfigurací terénu na kótu 209,300 n.m.m. Stěna bude provedena z vápenopískového režného zdiva s transparentními panely z hliníkových rámců a skleněných tabulí.
  12. Podchod pro pěší SO 61-34-21 bude ve staničení trati 6,301 km jako náhrada pro pěší za zrušený železniční přejezd staničení 6,290 km v ulici Starochuchelská. Podchod bude mít tři výstupy. Z ulice Starochuchelská je přístup do podchodu navržen výtahem a schodištěm. Mezi kolejí č. 3 stávající tratě a komunikací Radotínská je navržený šikmý přístupový chodník s možností vstupu na zastávku MHD BUS a vstupu na nástupiště přesunutě zastávky Praha – Velká Chuchle, která je součástí akce Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo) – 1. etapa. Z ulice Dostihová je navržen přístup schodištěm pod místní komunikací Radotínská u č.p. 78/27. Všechny tři výstupy budou zastřešeny. Konstrukce podchodu je navržena jako tubus o světlé průchozí šířce 3 m a výšce 2,8 m. Celková délka včetně schodišť Starochuchelská a Dostihová je max 65,4 m. Výšková úroveň při vstupu z komunikace Starochuchelská je na kótě 199,060 m.n m, dno tubusu pod schodištěm klesne na kótu 194,595 m.n m., dále prochází pod stávající čtyřkolejnou tratí a komunikací Radotínská, kde vystoupá schodištěm na úroveň komunikace Dostihová na kótu 198,831 m.n m. Mezi kolejí č. 3 a komunikací Radotínská odbočuje z tubusu směrem na jih šikmý chodník (rampa) o délce cca 39 m jako výstup k zastávce MHD a budoucí vlakové zastávce Praha – Velká Chuchle. Šikmý chodník, bude zastřešen a opatřen madlem, výstup na terén bude na kótě 197,770 m.n m. Podchod bude osvětlen. Výtah o nosnosti 1125 kg (15 osob/1výtah), bude umístěn jako součást výstupu do ulice Starochuchelská. Výtahová šachta je součástí podchodu. Výtah bude nad vstupem zastřešen.
  13. Součástí stavby jsou úpravy stávajících staveb na železnici:
    - SO 61-31-03 Odbočka Velká Chuchle, železniční svršek, lichá skupina
    - SO 61-31-04 Odbočka Velká Chuchle, železniční svršek, sudá skupina

V rámci železničního přejezdu v km 6,287 a budování podchodu budou vyměněna kolejová pole, upevňovadla a upravena směrová a výšková úprava kolejí.

- SO 61-31-05 Odbočka Barrandov, železniční svršek, bude vybudována provizorní výhybna po dobu stavby pro zabezpečení plynulosti dopravy během výlukových prací. Stavební objekt začíná v km 3,224700 a končí 3,376 765. Bude upravena osová vzdálenost mezi kolejemi 1 a 2.
  - SO 61-31-03 Odbočka Velká Chuchle, železniční spodek, lichá skupina
  - SO 61-31-04 Odbočka Velká Chuchle, železniční spodek, sudá skupina
- V rámci těchto objektů bude demolován trativod DN 150 v celkové délce 24,2 m a zřízeno provizorní nástupiště mezi kolejemi 1 a 2.
- V rámci objektu SO 61-34-73 Praha Smíchov – Praha Radotín proběhne úprava návěsní lávky v km 6,300 nad podchodem.
  - Kabelovod o délce 45,6 m, SO 61-39-10 s napojením na stávající úsek.
  - Úpravy trakčního vedení SO 61-61-01 a SO 61-01-02 v traťovém úseku Praha Smíchov – Velká Chuchle.
  - Úpravy zabezpečovacího zařízení v úseku Praha Smíchov – Závodiště.

14. Součástí stavby jsou úpravy inženýrských sítí, přeložky a přípojky:

- Elektrorozvodné sítě
  - SO 61-35-01 Úprava rozvodů a přeložky kabelů NN vyvolané změnou tvaru komunikace nad Drahou a výstavbou podchodu pro chodce v oblasti ulic Starochuchelská, Radotínská. Součástí přeložek kabelů NN bude i nové přípojné místo pro veřejné osvětlení.
  - SO 61-35-02 Úprava rozvodů a přeložky kabelů VN vyvolané změnou tvaru komunikace v ulici Nad Drahou mezi ulicemi na Hvězdárně, Starochuchelská Radotínská a Dostihová.
  - SO 61-35-11 Přeložky stávajícího veřejného osvětlení v oblasti ulic Starochuchelská, Nad Drahou, Radotínská a Dostihová. V souvislosti s úpravou křižovatky ulice Na Mrázovce bude nahrazen a posunut o 3 m východním směrem stožár VO č. 515886. S úpravou křižovatky ulic Radotínská, Dostihová bude nahrazen a posunut o 4 m východním směrem stožár č. 523802. Se stavebními pracemi na pilíři č. 4 silničního nadjezdu bude provizorně přeložen kabel VO mezi sloupy č. 524030 a č. 524031. Veřejné osvětlení komunikace silničního nadjezdu bude v ulici Nad Drahou soustavou stožárů o výšce 8m. Na křižovatce ulic Nad Drahou – Starochuchelská budou stožáry vetknuté o výšce 10 m. Rozteč sloupů cca 30 m. Osvětlení přechodů pro chodce bude stožáry o výšce 8m. Podchod pro pěší bude osvětlen zářivkovými svítidly s vysokou mechanickou odolností proti poškození. Svítidla budou umístěna na bočních stěnách podchodů, pod stropem a na konstrukcích zastřešení ramp a schodišť.
- Sdělovací sítě
  - SO 61-35-21 Přeložky a úpravy metalických kabelů CETIN v oblasti ul Starochuchelské a Nad Drahou a křižovatky ulic Dostihová, Radotínská a Mezichuchelská. Délka Provizorních přeložek bude 261 m, celková délka definitivních přeložek bude 502 m.
  - SO 61-35-22 Úprava a ochrana optických rozvodů CETIN. Kabelové trasy budou přeloženy do nových kabelových chrániček. Celková délka provizorních přeložek bude 252 m, délka definitivních přeložek bude 284 m.
  - SO 61-35-23 Úpravy a ochrana sdělovacích rozvodů TV net. Kabelové trasy budou přeloženy do nových chrániček. Celková délka provizorních přeložek bude 252 m, délka definitivních přeložek bude 379 m.

Mrtvé neprovozní optické a sdělovací kabely budou v kolizních místech vytěženy a ekologicky zlikvidovány.
- Vodovody
  - SO 61-36-11 Přeložka vodovodu v ulici Starochuchelská v místě regulační šachty je navržen nový vodovod 225 PE v délce 10 m. Regulační šachta bude zrušena.
  - SO 61-36-12 Přeložka stávajících vodovodů v ulici Nad Drahou 225PE v délce 16 m a 110PE v délce 95 m, součástí bude přepojení stávající vodovodní přípojky domu č.p. 449.



- SO 61-36-13 Přeložka stávajících vodovodů v ulici Nad Drahou DN 300 navazujícím potrubím 225PE v délce 55 m, výšková úprava šachet.
  - SO 61-36-14 V místě nového podchodu v křižovatce Radotínská a Mezichuchelská bude přeložen vodovod DN 400 v délce 42 m v místě křížení vodovodu s korytem potoka Vrutice bude bezvýkopovou technologií realizována chránička DN 700 v délce 23 m do které bude potrubí zataženo a na obou koncích napojeno na stávající vodovod.
  - SO 61-36-15 V místě nového podchodu v křižovatce Radotínská a Mezichuchelská dojde k úpravě a přeložení vodovodu DN 100 v délce 54 m, v místě křížení se stávajícím zatrubněním koryta potoka Vrutice bude realizována chránička DN 300. Součástí přeložky bude přepojení stávající vodovodní přípojky domu č.p. 78.
  - SO 61-36-16 V prostoru ulice Nad Drahou bude přeloženo potrubí vodovodní přípojky pro hřbitov DN 80 v délce 135 m. Veřejná část vodovodní přípojky bude ukončena typovou vodoměrnou sestavou ve vodoměrné šachtě.
  - Kanalizace
    - SO 61-36-31 Dešťová kanalizace pro odvodnění rozšířené ulice Na Drahou DN 300 zaústěná do potoka Vrutice o délce 130 m, součástí budou přípojky DN 200 od nových uličních vpustí a odvodňovacích žlábků.
    - SO 61-36-32 Kanalizační přípojka DN 300 o délce 21 m pro odvodnění nadjezdu, která bude napojena do koncové šachty stávající dešťové stoky.
    - SO 61-36-33 Stávající odvodnění ulice Starochuchelská soustavou propojených horských vpustí bude zrušen, napojení na dešťovou kanalizaci DN 600 se zaústěním do potoka Vrutice bude využito pro vedení nové dešťové kanalizační přípojky kterou bude odvodněna část mezi Starochuchelskou a železniční tratí. V ulici Starochuchelská budou osazeny nové uliční vpusti a přípojky do stávající dešťové kanalizace.
    - SO 61-36-41 U stávajících stok v ulicích Starochuchelská a Nad Drahou budou upraveny poklapy stávajících šachet dle Městských standardů, celkem 8 šachet.
    - SO 61-36-42 V místě nového podchodu v křižovatce Radotínská a Mezichuchelská bude přeložena kanalizace s výtlakem 90PE v celkové délce 62 m. Část přeložky v křížení s korytem potoka bude uložena do chráničky DN 200 v délce 23 m.
  - Plynovody
    - SO 61-36-71 Přeložky stávajícího STL plynovodu DN 63 v délce 63 m a DN 160 v délce 17 m v ulici Nad Drahou, součástí přeložky bude přepojení plynovodní přípojky domu č.p. 449.
    - SO 61-36-72 Přeložka stávajícího STL plynovodu DN 50 v délce 25 m v místě nově budovaného podchodu v prostoru křižovatky Radotínská a Mezichuchelská. Součástí přeložky bude i přepojení stávajících přípojek domů č.p. 78 a č.p. 62 DN 50 v délce 34 m.
    - Všechny části rušených přípojek budou odstraněny.
15. Úpravy potoka Vrutice, přeložky vodovodních řadů a kanalizačních stok jsou vodními díly. Příslušným vodoprávním úřadem k vydání stavebního povolení je ÚMČ Praha 16 vodoprávní úřad.
16. Budou dodrženy podmínky závazného stanoviska odboru dopravy ÚMČ Praha 16 ze dne 20.11.2017 sp. zn. 020353/17/OVDŽP/Mj, č.j. 022955/17/OD:
- Po celou dobu realizace stavby, která se nachází na pozemcích k.ú. Velká Chuchle
- bude zachován přístup k přilehlým objektům
  - nebude omezen vjezd pohotovostním vozidlům a vozidlům svozu domácího odpadu
  - budou minimalizovány zábory komunikace pro účely stavby
  - bude umožněn přístup k ovládacím armaturám inženýrských sítí
  - budou vozovky a chodníky přiléhající ke stavbě udržovány v čistotě
- Projektová dokumentace pro vydání stavebního povolení bude obsahovat návrh dopravních opatření po dobu realizace stavby. V případě záboru místní komunikace pro účely stavby (skládka materiálu, zařízení staveniště aj.) budou využívány pouze plochy povolené rozhodnutím příslušného silničního správního úřadu o zvláštním užívání pozemní komunikace ve smyslu § 25 zákona o pozemních komunikacích. Případné omezení provozu na pozemní komunikaci částečnou nebo úplnou uzavírkou musí být povoleno rozhodnutím příslušného silničního správního úřadu o omezení obecného užívání pozemní komunikace ve smyslu § 24 zákona o pozemních komunikacích a odsouhlaseno Policií ČR.

17. Pro záměr bylo vydáno podle § 10 odst. 1 a 4 písm. a) vydáno rozhodnutí o připojení pozemní komunikace mimoúrovňové křížení varianta nadjezd sp zn 023389/17/OVDŽP/MI č.j. 009059/18/OD ze dne 30.04.2018 s podmínkami:
- Připojení bude provedeno v souladu s projektovou dokumentací, potvrzenou Policií ČR, která je součástí rozhodnutí.
  - V rozhledových polích připojení nesmí být ani v budoucnu umístěny žádné překážky vyšší než 0,75 m nad úroveň jízdního pruhu, pásu i sjezdu. Příпустné jsou ojedinělé překážky o šířce do 0,15 m a ve vzájemné vzdálenosti větší než 10 m (VO, dopravní značení, strom apod.).
  - Připojení bude provedeno v koordinaci s osazením dopravního značení dle schválené dokumentace.
  - Budou splněny podmínky správců inženýrských sítí z hlediska ochrany těchto sítí a správce komunikace z hlediska ochrany této komunikace.
  - Připojení bude zřízeno se zpevněním, které bude vyhovovat předpokládanému zatížení dopravou a bude udržováno v čistotě.
18. Budou dodrženy podmínky závazného stanoviska Magistrátu hl. m. Prahy odboru ochrany prostředí sp. zn. S-MHMP 1629577/2017 OCP č.j. MHMP 1932073/2017 ze dne 11.12.2017 z hlediska lesů dle § 48 odst. 2 písm. c) zákona č. 289/1995 Sb., o lesích týkající se pozemků parc. č. 1134, 1135, 570/1, 570/12 k.ú. Velká Chuchle,
- minimální vzdálenosti stavby od okrajů nejbližších lesních pozemků budou činit:
- úprava rozvodů vysokého napětí 22 kV – 3 m od parcely č. 570/1 k.ú. Velká Chuchle
  - provizorní nástupiště – 14 m od parc. č. 570/17 k.ú. Velká Chuchle
  - všechny ostatní stavební objekty – 20 m od parcely č. 570/1 a 1135 k.ú. Velká Chuchle
  - předmětné lesní pozemky nebudou stavbou nikterak dotčeny, a to ani dočasně v průběhu stavebních prací, na tyto pozemky nebude ukládán stavební ani jiný materiál.
19. Budou dodrženy upozornění a body závazného stanoviska ÚMČ Praha 16 odbor životního prostředí sp. zn. 020352/17/OVDŽP/Sm č.j. 021190/17/OVDŽP ze dne 26.10.2017:
- z hlediska odpadového hospodářství dle § 79 odst. 4 písm. b) zákona č. 185/2001 Sb.:
- dodržovat legislativně stanovenou hierarchii způsobů nakládání s odpady,
  - o všech vzniklých odpadech a způsobech nakládání s nimi je třeba vést průběžnou evidenci podle § 39 odst. 1 zákona a § 21 vyhlášky č. 383/2001 Sb.,
  - s využitím neznečištěné výkopové zeminy je třeba prioritně uvažovat opětovně v místě stavby k původnímu účelu (zpětný zásyp, úpravy terénu) – v takovém případě se nestává odpadem ve smyslu § 3 zákona,
  - s nebezpečnými odpady (kategorie N) může původce odpadů nakládat pouze na základě souhlasu věcně a místně příslušného orgánu státní správy, pokud na tuto činnost již nemá souhlas k provozování zařízení podle § 14 zákona, shromažďování a přeprava nebezpečných odpadů nepodléhají souhlasu (příčemž shromažďováním se rozumí krátkodobé soustředování odpadů do shromažďovacích prostředků v místě jejich vzniku před dalším nakládáním s nimi).
- z hlediska ochrany ovzduší dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší:
- při manipulaci se stavebním, sypkým či jiným materiálem, mezideponiích zeminy budou aplikována účinná opatření k minimalizaci zatěžování okolí prachem (plachtování, kropení za suchého a větrného počasí),
  - při znečištění veřejných komunikací v souvislosti se stavbou budou tyto nečistoty na náklady investora neprodleně očištěny,
  - při odvozu prašného materiálu bude používáno plachtování nákladu na ložné ploše automobilů,
  - používat výhradně vozidla a stavební mechanismy, které splňují příslušné emisní limity podle platné legislativy pro mobilní zdroje,
  - před výjezdem nákladních aut z prostoru staveniště na veřejné komunikace bude v případě potřeby zajištěno odstraňování bláta z pneumatik a podběhů,
  - jakékoli materiály nebudou volně shazovány z výšky, ale pouze uzavřenými shozy.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny:

- při provádění stavebních prací je třeba postupovat podle § 5 odst. 3 zákona tak, aby nedocházelo k nadměrnému úhynu rostlin a zraňování nebo úhynu živočichů nebo ničení jejich biotopů, kterému lze zabránit technicky i ekonomicky dostupnými prostředky a musí být zajištěny podmínky ochrany volně žijících ptáků ve smyslu § 5a zákona (zakázáno je mj. úmyslné poškozování nebo ničení jejich hnízd a vajec nebo odstraňování hnízd),
  - nesmí docházet k ohrožování stávajících dřevin v blízkosti stavby, bude respektována norma ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích,
  - po provedení stavebních prací je třeba plochy s rostlou zelení narušené stavební činností uvést do optimálního stavu vzhledem k nárokům na využití pozemku,
  - jelikož je uvedený záměr v kolizi s dřevinami rostoucími mimo les, je nutné k jejich odstranění povolení (pro dřeviny o obvodu kmene větším jak 80 cm měřený ve výšce 130 cm nad zemí a pro zapojené porosty dřevin, pokud celková plocha přesahuje 40 m<sup>2</sup>); povolení ke kácení bude řešeno s ÚMČ Praha-Velká Chuchle podle zákona.
  - Žádost o povolení kácení je nutné podat až po nabytí právní moci územního rozhodnutí. Kácení dřevin je možné provádět až po nabytí právní moci stavebního povolení.
20. K záměru byl vydán souhlas k trvalému a dočasnému odnětí zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu o celkové výměře 3 691 m<sup>2</sup> trvale a 3 656 m<sup>2</sup> dočasně odňaté zemědělské půdy. Budou dodrženy podmínky které stanovil ÚMČ Praha 16 odbor životního prostředí sp. zn. 025729/17/OVDŽP/Sm č.j. 000978/18/OVDŽP ze dne 12.12.2018:
- Odnímaná plocha bude řádně vyměřena, nedojde k jakémukoli posunu hranic trvalého a dočasného záboru v terénu, okolní pozemky nebudou narušovány plánovanou činností.
  - Na pozemky přilehlé k odnímané ploše bude zabezpečen provozně vyhovující přístup.
  - Budou učiněna opatření k zabránění úniku pevných, kapalných a plyných látek poškozujících zemědělský půdní fond a jeho vegetační kryt.
  - Skrývka kulturních vrstev půdy (ornice) o celkovém objemu 2 204 m<sup>3</sup> (při průměrné mocnosti 0,3 m humózního horizontu) bude provedena před zahájením stavebních prací z celé plochy přímo dotčené stavbou „Optimalizace trati Praha Smíchov – Černošice, varianta nadjezd“ a souvisejícími zpevněnými plochami o celkové výměře 7 347 m<sup>2</sup>, skrývané kulturní vrstvy půdy budou po dobu výstavby uloženy na mezideponii na vhodném místě pozemku v blízkosti stavby odděleně od podorničních vrstev a v návaznosti na ukončení stavebních prací budou po provedení hrubých terénních úprav v plném objemu v rámci finálních terénních úprav rozprostřeny na upravených plochách rostlého terénu na předemném pozemku pro účely vylepšení půdních vlastností a následného ozelenění těchto ploch stanovištěně odpovídající vegetací a dále v návaznosti po skončení dočasného záboru budou rozprostřeny v celém objemu zpět v rámci rekultivace dotčené plochy manipulačními pruhy.
  - Skrývané kulturní vrstvy půdy ukládané na složišti (deponii) do doby jejich použití pro přípravu ploch k ozelenění budou zajištěny před znehodnocením a ztrátami a rovněž bude zajištěno řádné ošetřování těchto vrstev.
  - O všech činnostech souvisejících se skrývkou, přemístěním, rozprostřením či jiným využitím, uložením, ochranou a ošetřováním skrývaných kulturních vrstev půdy bude veden, ve smyslu § 10 odst. 2 vyhlášky MŽP č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany ZPF, přehledný protokol (pracovní deník), v němž se uvádějí všechny skutečnosti rozhodné pro posouzení správnosti, úplnosti a účelnosti využívání těchto zemin. Tento protokol bude u investora k dispozici pro kontrolní orgány ochrany ZPF.
  - Po celou dobu provádění rekultivace bude veden protokol (provozní deník), v němž bude zaznamenáno, jak rekultivační práce probíhají, jaké postupy byly přitom použity, jak jsou dodržovány termíny stanovené v plánu rekultivace a další podrobnosti rozhodné pro posouzení jakosti, rozsahu a úplnosti prováděné rekultivace.
  - Po ukončení poslední etapy biologické rekultivace bude oznámeno OVDŽP ÚMČ Praha 16, že rekultivace byla ukončena, aby mohlo být provedeno převzetí rekultivovaných pozemků vlastníky nebo nájemci a aby mohla být ukončena povinnost platit odvody za odnětí této půdy.

21. K záměru byl vydán souhlas vodoprávního úřadu sp. zn. 021969/18/OVDŽP/Jj č.j. 023356/18/OVDŽP ze dne 03.12.2018, který stanovil tyto podmínky:
- V záplavovém území nebude dlouhodobě skladován materiál a látky, které mohou negativně ovlivnit kvalitu povrchových a podzemních vod, výkopový materiál bude zajištěn, přebytečný materiál bude ze záplavového území odvezen.
  - Mechanizační prostředky budou zabezpečeny před úkapy ropných látek a olejů.
  - Veškerá případná manipulace se závadnými látkami musí být prováděna tak, aby bylo zabráněno nežádoucímu úniku závadných látek do půdy nebo jejich nežádoucímu smísení s odpadními nebo srážkovými vodami.
  - Odvodnění staveniště bude zajištěno tak, aby nedocházelo ke znečištění a podmáčení okolních pozemků a znečištění povrchových a podzemních vod.
  - Veškeré přeložky stávajících sítí budou projednány s jejich správci a provozovateli (voda, splašková a dešťová kanalizace, kabely...).
  - Množství a kvalita vypouštěných dešťových vod do Vrutice z nové dešťové kanalizace (ul. Nad Drahou) budou projednány s jejím provozovatelem a správcem.
  - Do projektové dokumentace, do situačních výkresů, bude vyznačena hladina velké vody Q100 a aktivní zóny záplavového území vodního toku Vrutice.
22. Bude dodrženo technické stanovisko TSK a.s. č.j. TSK/37945/17/5110/Ve ze dne 31.07.2018. Další stupeň projektové dokumentace bude předložen k vyjádření TSK a.s. Projekt pro stavební řízení bude obsahovat:
- Detailní řešení komunikací včetně odvodnění a dopravního značení.
  - Detailní technická řešení všech mostních objektů.
  - Do dokumentace pro stavební řízení bude doplněna o bezpečná a plynulá řešení vedení cyklistické dopravy dle mapy vedení cyklotras v souladu s aktualizovanými Technickými podmínkami TP 179.
  - Budou závaznou formou jasně specifikovaní budoucí správci nové budovaných komunikací, včetně přehledné barevné situace s vyznačením rozdělení budoucí správy.
  - Při provádění stavebních prací v komunikacích a při zpětných úpravách povrchů komunikací budou dodrženy „Zásady a technické podmínky pro zásahy do povrchů komunikací a provádění výkopů a zásypů rýh pro inženýrské sítě“ schválené usnesením RHMP č. 95 ze dne 31.01.2012.
  - Budou dodrženy technické požadavky na kanalizační stavby.
23. Plochy pro zařízení staveniště budou provedeny podle dokumentace pro územní řízení, část I. Geodetická dokumentace a B 12 Zásady organizace výstavby. Zařízení staveniště budou nejdříve umístěna po nabytí právní moci stavebního povolení a umístí se jako dočasná. Plochy zařízení staveniště budou řádně označeny a oploceny. Po ukončení stavby budou všechny plochy upraveny do původního nebo projektovaného stavu.
24. Budou dodrženy podmínky a požadavky správců a provozovatelů inženýrských sítí: ČD Telematika a.s., T-mobile Czech Republic a.s., Ministerstvo obrany ČR, UPC Česká republika s.r.o., PPD a.s., PVK a.s., PVS a.s., CETIN a.s., Technologie hl.m. Prahy, PRE a.s., ČEZ Distribuce a.s., Telco Pro Services a.s., ČEPS a.s., Dial Telecom a.s., FIT OUT s.r.o., ICT Support s.r.o., TV Net s.r.o.

### **Stanovení dalších podmínek pro projektovou přípravu:**

25. Do projektu pro stavební řízení budou zapracovány připomínky souhrnného stanoviska Svodné komise Dopravního podniku hl. m. Prahy č.j. 100130/40Z2207/2235 ze dne 20.11.2017.
26. Do projektu pro stavební řízení budou zapracovány veškeré připomínky technického stanoviska NIPI Bezbariérové prostředí, o.p.s. zn. 110170460 ze dne 19.10.2017.
27. Do projektu pro stavební řízení budou zapracovány podmínky vyjádření povodí Vltavy s.p. č.j. 58400/2017-263 ze dne 13.12.2017:
- Projektová dokumentace pro stavební řízení vodních děl bude v souladu s vyhláškou č. 432/2001 Sb. A předložena státnímu podniku povodí Vltavy k vydání stanoviska správce povodí.

- Odvodnění staveniště bude navrženo tak, aby nedocházelo k pomáčení okolních pozemků a znečištění povrchových a podzemních vod. V dané lokalitě.
- V záplavovém území nebude dlouhodobě skladován odplavitelný materiál a látky, které mohou negativně ovlivnit kvalitu povrchových a podzemních vod, stavební materiál bude zajištěn a přebytečný materiál ze záplavového území odvezen.
- Bude vypracován povodňový plán pro realizaci stavby a havarijní plán v případě, že bude při realizaci záměru užíváno závadných látek ve větším rozsahu, popřípadě se předpokládá zvýšené nebezpečí ohrožení povrchových nebo podzemních vod. Havarijní plán bude předložen v vyjádření Povodí Vltavy s.p.

28. Dražní úřad Praha č.j. MP-SOP2094/17-2/Vv, DUCR-59532/17/Vv ze dne 17.10.2017:

- Projektová dokumentace pro jednotlivé části stavebního povolení bude zpracována podle příslušných vyhlášek povolujících stavebních úřadů (obecných, speciálních), tj. pro část stavby dráhy bude zpracována podle § 2 odst. 1 písm. e) vyhl. č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb (příloha č. 5).

29. V projektu pro stavební řízení bude dořešeno, kdo bude vlastníkem a správcem nově budovaného úseku komunikace nadjezdu a nově vybudovaného podchodu pod tratí včetně schodišť a výtahu. Nadjezd bude přeložkou současné komunikace Mezichuchelská v úseku Dostihová, Starochuchelská – nová křižovatka Mezichuchelská a bude zařazen do kategorie místních komunikací II. třídy. Nově vybudovaný podchod pro pěší, který propojuje komunikace Starochuchelská, Dostihová a Radotínská bude zařazen do kategorie místních komunikací IV. třídy, jak vyplývá ze souhlasného stanoviska zatřídění komunikací, které vydal Magistrát hl. m. Prahy Odbor rozvoje a financování dopravy, oddělení organizace dopravy pod sp. zn. S-MHMP 1155336/2018, č.j. MHMP 1159299/2018 ze dne 06.09.2018.

30. Dle vyjádření příspěvkové organizace IPR hlavního města Prahy č.j. IPR 13216/17 ze dne 03.01.2018 bude další fáze projektové přípravy předložena k opětovnému vyjádření.

31. Součástí rozhodnutí není kácení dřevin. Rozsah kácení a podmínky náhradní výsadby budou projednány a odsouhlaseny příslušným orgánem ochrany prostředí v projektu pro stavební řízení.

Účastníci řízení, na něž se vztahuje rozhodnutí správního orgánu:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa západ, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha-Nové Město

### **Odůvodnění:**

Dne 30.11.2017 podal žadatel žádost o vydání rozhodnutí o umístění stavby. Uvedeným dnem bylo zahájeno územní řízení.

#### Popis stavby:

Nové komunikační propojení mezi ulicemi Starochuchelskou a Mezichuchelskou silničním nadjezdem přes železniční trať Praha Smíchov - Řevnice - Beroun. Komunikační propojení je veřejně prospěšnou stavbou VPS 37/DJK/54 - Velká Chuchle – komunikační propojení přes ČD ve Velké Chuchli.

Součástí stavby jsou přeložky a úpravy stávajících inženýrských sítí, podchod pro pěší v místě současného železničního přejezdu, opěrné zdi a protihluková opatření.

Souhlas k trvalému a dočasnému odnětí ze ZPF o celkové výměře 3691 m<sup>2</sup> trvale pro pozemky parc. č. 99, 610/1, 610/2 a 3656 m<sup>2</sup> dočasně pro pozemky parc. č. 610/1, 610/2 k.ú. Velká Chuchle byl vydán 12.12.2018 pod sp. zn. 025729/17/OVDŽP/Sm, č.j. 000978/18/OVDŽP.

#### Dokumentace záměru:

Dokumentace ve dvou vyhotoveních, hlavní inženýr projektu Ing. Miroslav Krsek (Autorizovaný inženýr pro dopravní stavby ČKAIT 0601655).

- A Průvodní zpráva Ing. Miroslav Krsek, ČKAIT 0601655
- B. Souhrnná část
  - B.1 Souhrnná technická zpráva Ing. Miroslav Krsek, ČKAIT 0601655
  - B.3 Vliv stavby na životní prostředí Ing. Jitka Tobolová, ČKAIT 0009345
  - B.4 Odolnost a zabezpečení stavby
    - B.4.1 Základní korozní průzkum Ing. Bohumil Kučera
    - B.4.2 Akustická studie Ing. Josef Martinovský č. 857/2007
  - B.5 Odpadové hospodářství Ing. Jitka Tobolová, ČKAIT 0009345
  - B.6 Zásady zajištění požární ochrany stavby Jan Rampas, ČKAIT 0001340
  - B.12 Zásady organizace výstavby Ing. Ivan Grisa
- C. Situace stavby
  - C.1 Situační výkres širších vztahů Ing. Miroslav Krsek, ČKAIT 0601655
  - C.2 Celkový situační výkres Ing. Miroslav Krsek, ČKAIT 0601655
  - C.3.1 Situace (TÚ521B) km 1,4 – km 3,0 Ing. Miroslav Krsek, ČKAIT 0601655
  - C.3.2 Situace, Provizorní výhybna Barrandov km 3,0 – 3,8 Ing. Miroslav Krsek, ČKAIT 0601655
  - C.3.3 Situace (TÚ 521B) km 3,8 – km 4,9 Ing. Miroslav Krsek, ČKAIT 0601655
  - C.3.4 Situace (TÚ 521B) km 5,9 – km 6,6 Ing. Miroslav Krsek, ČKAIT 0601655
  - C.3.5 Situace, ulice Na Mrázovce Ing. Miroslav Krsek, ČKAIT 0601655
  - C.4 Výkresy architektonického řešení Ing. Ondřej Kafka, ČKAIT 0010022
  - Mapové podklady v oblasti životního prostředí Ing. Jitka Tobolová, ČKAIT 0009345
- D. Výkresová dokumentace
  - D.1 Železniční zabezpečovací zařízení Ing. Martin Rajbr, ČKAIT 0009389
  - D.2 Železniční sdělovací zařízení Ing. Petr Poupa, ČKAIT 0001407
  - D.4 Ostatní technologická zařízení
  - D.4.1 Osobní výtahy Ing. Ondřej Kafka, ČKAIT 0010022
  - D.5 Inženýrské objekty
    - D.5.1 Železniční svršek a spodek Ing. Jan Janoušek, ČKAIT 0602156
    - D.5.4 Mosty, propustky, zdi Ing. Jan Pešata, ČKAIT 008416
    - D.5.5 Ostatní inženýrské objekty
      - Elektrozvodné sítě Ing. Josef Kuňák, ČKAIT 0010172
      - Sdělovací sítě Ing. Ondřej Nesměrák, ČKAIT 0010771
      - Hydrotechnické objekty Ing. Martin Kučera, ČKAIT 0009920
    - D.5.6 Potrubní vedení Ing. Václav Misárek, ČKAIT 0008616
    - D.5.8 Pozemní komunikace Jaroslav Patočka, ČKAIT 0004847
    - D.5.9 Kabelovod, Ing. Lucie Burdová, ČKAIT 0012873
    - D.5.10 Protihlukové objekty Ing. Lucie Burdová, ČKAIT 0012873
    - D.6.1 Pozemní objekty budov Ing. Jaroslav Vala, ČKAIT 0006682
    - D.6.2 Zastřešení nástupišť, přístřešky na nástupištích Ing. Jaroslava Šudová, ČKAIT 0009771
    - D.7.1 Trakční vedení Ing. Jaroslava Šudová, ČKAIT 0009771
    - D.7.6 Rozvody NN, VN osvětlení a dálkové Ing. Pavel Haušild, ČKAIT 0008764
    - ovládání odpojovačů Aleš Budský, ČKAIT 0009456
    - D.7.7 Ukolejnění kovových konstrukcí Ing. Martin Rajbr, ČKAIT 0009389
    - D.7.8 Vnější uzemnění Ing. Václav Misárek, ČKAIT 0008616
    - D.8 Ostatní stavební objekty Ing. Jitka Tobolová, ČKAIT 0009345
- E Doklady
  - Stanoviska vlastníků dopravní a technické infrastruktury
  - Doklady o projednání během zpracování přípravné dokumentace

- Doklady o projednání se zadavatelem a odbornými útvary zadavatele
- Geotechnický průzkum
- I Geodetická dokumentace

Ing. Drahoslava Naučová ČÚZK

Návrh byl doložen následujícími doklady:

Plná moc k zastupování ze dne 25.06.2012 pro společnost SUDOP Praha a.s., Olšanská 1a, Praha 3.

Majetkoprávní podklady:

Souhlasy vlastníků dotčených pozemků a staveb na nich nebyly doloženy. Jedná o veřejně prospěšnou stavbu dopravní infrastruktury pod č. 37/DK/54 Velká Chuchle – komunikační propojení přes ČD ve Velké Chuchli. Podle platné územní dokumentace, lze vlastnická práva k pozemkům nebo ke stavbám ve veřejném zájmu vyvlastnit nebo vlastnická práva omezit (zákon o vyvlastnění č. 184/2006 Sb.).

Stanoviska dotčených orgánů:

- Magistrát hl. m. Prahy – OSŘ sp. zn. S-MHMP 1350304/2018/STR ze dne 12.09.2018
- Magistrát hl. m. Prahy – OOP sp. zn. S-MHMP 1629577/2017/OCP ze dne 11.12.2017
- Magistrát hl. m. Prahy – OOP sp. zn. S-MHMP 1848867/2018 OCP ze dne 12.12.2018
- Magistrát hl. m. Prahy – ÚZR sp. zn. S-MHMP 1626820/2017 ze dne 23.10.2017
- Magistrát hl. m. Prahy – OPP sp. zn. S-MHMP 1628455/2017 ze dne 24.11.2017
- Magistrát hl. m. Prahy – OSI sp. zn. OSI/03/911/17 ze dne 30.11.2017
- Magistrát hl. m. Prahy – EVM sp. zn. S-MHMP 1623816/2017 ze dne 01.11.2018
- Magistrát hl. m. Prahy – ODA sp. zn. S-MHMP 1625017/2017/ODA ze dne 10.11.2017
- Magistrát hl. m. Prahy – RED sp. zn. S-MHMP 1621925/2017 ze dne 14.11.2017
- Magistrát hl. m. Prahy – RFD sp. zn. S-MHMP 1155336/2018 ze dne 06.09.2018
- ÚMČ Praha 16 – Oddělení dopravy sp. zn. 020353/17/OVDŽP/Mj ze dne 20.11.2017 + vyjádření sp. zn. 007462/17/OVDŽP/Mj ze dne 12.05.2017
- ÚMČ Praha 16 – Oddělení dopravy, rozhodnutí o připojení sp. zn. 023389/17/OVDŽP/MI ze dne 30.04.2018
- ÚMČ Praha 16 – Oddělení životního prostředí sp. zn. 020352/17/OVDŽP/Sm ze dne 16.10.2017
- ÚMČ Praha 16 – Vodoprávní úřad sp. zn. 021969/18/OVDŽP/Jj ze dne 03.12.2018
- ÚMČ Praha 16 – Oddělení životního prostředí ZPF sp. zn. 025729/17/OVDŽP/Sm ze dne 12.12.2018
- TSK hl. m. Prahy zn. TSK/37945/17/5110/Ve ze dne 31.07.2018 + koordinační vyjádření zn. TSK/147/18/5130/Ko ze dne 18.01.2018 + souhlas s připojením na komunikaci e-mail ze dne 10.04.2018
- Dopravní podnik hl. m. Prahy zn. 100130/40Z2207/2335 ze dne 20.11.2017
- Policie ČR č.j. KRPA-136267-9/ČJ-2016-0000DŽ ze dne 16.11.2017 + KRPA-439333-2/ČJ-2017-0000DŽ ze dne 16.02.2018
- Obvodní báňský úřad pro území Hl. M: Prahy a kraje Středočeského zn. SBS 34753/2017/OBÚ-02/1 ze dne 18.10.2017
- Drážní úřad – sekce stavební zn. MP-SOP2094/17-2/Vv ze dne 17.10.2017
- České dráhy Národní dopravce č.j. 1335/2017-O3 ze dne 29.11.2017
- Archeologický ústav AV ČR, Praha, v.v.i. č.j. ARUP-112372017 ze dne 18.10.2017
- NIPI Bezbariérové prostředí, o.p.s., zn. 110170460 ze dne 19.10.2017
- HS hl. m. Prahy sp. zn. HSHMP 53320/2017 ze dne 30.10.2017
- Státní plavební správa – pobočka Praha zn 9420/PH/17 ze dne 27.10.2017

- Povodí Vltavy, s.p. zn. 58400/2017-263 ze dne 13.12.2017
- Státní úřad inspekce práce, Oblastní inspektorát práce pro hl. m. Prahu zn. V3-2017-123 ze dne 31.10.2017
- Státní energetická inspekce, Územní inspektorát pro hl. m. Prahu a Středočeský kraj zn. SEI/6558/17/10.101 ze dne 25.10.2017
- ROPID Regionální organizátor Pražské integrované dopravy zn. 974/17/OMDM/N ze dne 16.11.2017
- SŽDC, s.o. Hasičská záchranná služba zn. 13275/2017-SŽDC-HZS-ÚP ze dne 24.10.2017
- HS hl. m. Prahy zn. HSAA-13488-2/2017 ze dne 02.11.2017
- IPR hl. m. Prahy č.j. 13216/17 ze dne 03.01.2018
- LESY hl. m. Prahy č.j. 1523/2018/Vt-0845/18 ze dne 25.09.2018 + 1634/18/VT-0862/2018 ze dne 30.10.2018

#### Inženýrské sítě a vlastníci veřejné a dopravní infrastruktury:

- ČD Telematika a.s. č.j. 1201716483 ze dne 26.10.2017
- SŽDC s.o., Technická ústředna dopravní cesty č.j. 4856/2016-SŽDC-TÚDC-ÚATT ze dne 10.06.2016
- T-Mobile Czech Republic a.s., č.j. E35398/18 ze dne 26.09.2018
- Ministerstvo obrany ČR, Sekce ekonomická a majetková sp. zn. 103464/2018-1150-OÚZ-PHA ze dne 17.09.2018
- MO-SEM Praha razítka na situaci č. 103464/2018-1150-OÚZ PHA ze dne 17.09.2018
- UPC Česká republika, s.r.o. zn. 1971/2017 ze dne 30.10.2017
- PPD a.s. zn. 2018/OSDS/01217 ze dne 21.02.2018
- PVK a.s. zn. PVK29733/OTPČ/18 ze dne 20.06.2018
- PVS a.s. zn. 4975/18/2/02 ze dne 01.11.2018
- Kolektory Praha a.s. zn. 2186/004/10/17 ze dne 18.10.2017
- CETIN a.s. č.j. 741236/17 ze dne 13.10.2017
- Technologie hl. m. Prahy zn. 1560/18 ze dne 09.10.2017
- TCP Praha a.s. razítka na situaci č.j. TCP VO 2959/17 ze dne 17.10.2017
- PREdistribuce a.s. č. 300047808 ze dne 26.10.2017 + vyjádření k přeložkám č. 25125921-004-19 ze dne 09.01.2019
- Ministerstvo vnitra ČR razítka na situaci ze dne 05.10.2018
- SITEL s.r.o. zn. 1111804504 ze dne 08.10.2018
- České Radiokomunikace a.s., zn. UPT/OS/203664/2018 ze dne 09.10.2018
- Grid Servises, s.r.o. zn. 5001844035 ze dne 03.01.2019
- ČEZ Distribuce a.s. zn. 1101963815 ze dne 15.01.2019
- ČEPS a.s. zn. 1196/17/KOC/Ro/1 ze dne 01.11.2017
- TSK hl. m. Prahy vyjádření k sítím č. 1560 ze dne 01.11.2017
- Český Aeroholding, a.s. č.j. razítka na situaci č. 629/18 ze dne 15.10.2018
- Air Telecom a.s., zast. UNI Promotion s.r.o. č.j. 111407899 ze dne 12.07.2017
- INETCO CZ a.s., zast. UNI Promotion s.r.o. č.j.
- COPROSYS a.s., ze dne 15.06.2016
- Pražská teplárenská a.s., razítka na situaci č.j. 3032/2017 ze dne 27.10.2017

#### Vyjádření města a městských částí:

- ÚMČ Praha 16 – Starosta č.j. 20350/2017 ze dne 26.10.2017
- ÚMČ Praha 16 – OMH č.j. 20351/17/OMH/Šp ze dne 24.10.2017



- MČ Praha – Velká Chuchle č.j. 1766/332/2017 ze dne 22.11.2017
- MČ Praha – Velká Chuchle č.j. 358-332/17/Sch ze dne 19.03.2018
- ÚMČ Praha 5 odbor územního rozvoje č.j. MC05 60948/2017 ze dne 23.10.2017

### **Účastníci územního řízení:**

Účastníci územního řízení byli vymezeni podle § 85 stavebního zákona.

Podle § 85 odst. 1 písm. a), b) stavebního zákona jsou účastníky územního řízení:

Žadatel:

- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, kterou zastupuje SUDOP PRAHA a.s.

Obec, na jejímž území má být požadovaný záměr uskutečněn:

- Hlavní město Praha, které zastupuje Útvar rozvoje hl. m. Prahy

Podle § 85 odst. 2 písm. a) stavebního zákona jsou účastníky územního řízení:

Vlastník pozemku nebo stavby, na kterých má být požadovaný záměr uskutečněn, není-li sám žadatelem, nebo ten, kdo má jiné věcné právo k tomuto pozemku nebo stavbě:

- Městská část Praha-Velká Chuchle, Hlavní město Praha, zast. MHMP-EVM, Hana Indrová, Daniela Mlezivová, Jana Kosová, Pavlína Nedvědová, Markéta Melicharová, Jan Holeček, Ing. Michal Valdhans.
- Subjekty dotčené dopravní a technické infrastruktury: PREdistribuce, a.s., Pražská plynárenská Distribuce, a.s., člen koncernu Pražská plynárenská, a.s., Česká telekomunikační infrastruktura a.s., Povodí Vltavy, státní podnik, Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, TVNET s.r.o., Technologie Hlavního města Prahy, a.s., Pražská vodohospodářská společnost a.s., Pražské vodovody a kanalizace, a.s.

Podle § 85 odst. 2 písm. b) stavebního zákona jsou účastníky územního řízení:

Osoby, jejichž vlastnické nebo jiné věcné právo k sousedním stavbám anebo sousedním pozemkům nebo stavbám na nich může být rozhodnutím přímo dotčeno.

Osoby s vlastnickými nebo jinými věcnými právy k sousedním pozemkům:

- parc. č. 17, 19/1, 19/2, 19/3, 20/1, 22, 37, 38, 39, 51/1, 51/2, 53, 54, 56, 95/2, 97/1, 97/2, 98, 102/3, 102/4, 103/1, 104, 106/2, 106/3, 107, 108, 111, 112, 114, 115/1, 115/2, 121, 570/1, 570/19, 586, 588, 589, 592, 593, 594, 595, 596/1, 596/2, 596/7, 597, 598, 599, 602/1, 602/3, 603, 605, 607, 611/1, 613, 615/1, 616/1, 626/1, 628/1, 630, 632, 634, 636, 638/1, 638/2, 638/4, 640, 641/1, 762/1, 766/24, 766/25, 767, 769/1, 769/2, 772, 1135, 1170, 1209/6 v katastrálním území Velká Chuchle,
- parc. č. 6, 77, 78/3, 78/15, 78/16, 78/17, 78/18, 79, 80, 81, 85, 86, 82/1, 87/1, 207/2, 211, 213/1, 213/2, 213/3, 226/15, 227 v katastrálním území Malá Chuchle,
- parc. č. 571/2, 574/3, 574/5, 579, 581/1, 581/2, 593, 613/1, 613/4, 1615/1, 1752/4, 1752/5, 1752/6 v katastrálním území Hlubočepy

Osoby s vlastnickými nebo jinými věcnými právy k sousedním stavbám:

- Praha, Velká Chuchle č.p. 29, č.p. 20, č.p. 96, č.p. 39, č.p. 75, č.p. 74, č.p. 52, č.p. 59, č.p. 16, č.p. 207, č.p. 81, č.p. 14, č.p. 82, č.p. 64, č.p. 62 a č.p. 78,
- Praha, Malá Chuchle č.p. 53, č.p. 25 a č.p. 24.

Podle § 85 odst. 2 písm. c) stavebního zákona jsou účastníky územního řízení:

Osoby, o kterých tak stanoví zvláštní právní předpis:

- Zákon č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů: Městská část Praha Velká Chuchle.

Podle tohoto ustanovení je účastníkem řízení Městská část Velká Chuchle, podle ustanovení § 18 zákona č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů, § 18 odst. 1 písm. h) obsahuje oprávnění městské části vystupovat jako účastník v řízeních, kde se vydává územní rozhodnutí na území této městské části.

- Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů: Účastníci informováni veřejnou vyhláškou.

Občanská sdružení, která byla v předmětné lokalitě přihlášená a kde by mohly být dotčeny jimi chráněné zájmy ochrany přírody a krajiny, byla informována veřejnou vyhláškou. Do osmi dnů ode dne sdělení této písemné informace neoznámila svou účast a postavení účastníka v územním řízení (ve smyslu § 70 odst. 3) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů) nezískala

Dne 11.04.2019 byla stavebnímu úřadu doručena žádost o informování o zahajovaných řízeních podle § 70 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a oznámení účasti Spolku ochránců životního prostředí Velká Chuchle, z.s., se sídlem Národní 58/32, Praha 1 v řízení. Jelikož nebyla dodržena osmidenní lhůta pro případné oznámení účasti spolku od zveřejnění oznámení o zahájení územního řízení dne 12.03.2019, stavební úřad vydal usnesení č.j. 007421/19/OVDŽP dne 18.04.2019 ve kterém nepřiznal výše uvedenému spolku pozici účastníka. Proti usnesení bylo dne 10.05.2019 podáno odvolání Spolkem ochránců životního prostředí Velká Chuchle, z.s., které bylo přezkoumáno příslušným odvolacím správním orgánem Magistrátem hl. m. Prahy. Rozhodnutím č.j. MHMP 1202933/2019 ze dne 20.06.2019 Magistrát hl. m. Prahy STR neshledal důvod pro zrušení vydaného usnesení, odvolání zamítl a usnesení potvrdil.

Stavební úřad se v řízení podrobně zabýval otázkou postavení účastníků řízení, jednotlivých vlastníků sousedních pozemků a staveb, přičemž vycházel zejména z podkladů o parcelním členění území dotčeného prováděním stavby a práv odpovídající věcnému břemeni a otázkou, do jaké míry budou účastníci řízení přímo dotčeni na svých vlastnických právech.

Podle rozsudku Nejvyššího správního soudu ČR, sp.z.: 5 As 6/2009-94 ze dne 31.08.2009, lze přímým dotčením rozumět především dotčení stíněním, hlukem, prachem, popílkem, kouřem, plyny, parami, prachy, pevnými a tekutými odpady, světlem, vibracemi apod. tj. různými imisemi. Imisemi se obecně rozumí zásah do cizích vlastnických nebo jiných práv nad míru přiměřenou poměrům.

Do okruhu účastníků řízení stavební úřad zahrnul vlastníky sousedních pozemků a staveb na nich viz výše, neboť lze usuzovat, že s ohledem na způsob provádění a rozsah stavby, mohou být na svých vlastnických právech během provádění stavby dotčeni.

### **Průběh řízení:**

Dne 30.11.2017 byla podána žádost o umístění stavby. Uvedeným dnem bylo zahájeno územní řízení.

Stavební úřad Prahy 16 stanovil Magistrát hl. m. Prahy Odbor stavebního řádu dne 12.09.2018 sp. zn. S-MHMP 1350304/2018/STR č.j. MHMP 1432049/2018.

Jelikož žádost neobsahovala předepsané náležitosti, stavební úřad usnesením č.j. 003197/18/OVDŽP ze dne 15.02.2018 řízení přerušil a současně vyzval žadatele k odstranění nedostatků žádosti s určenou lhůtou do 31.08.2018. Na základě žádosti žadatele byla lhůta pro doplnění podkladů 2x prodloužena do 28.06.2019. Žadatel v určené lhůtě průběžně žádost doplňoval. Kompletně byl žádost doplněna dne 29.01.2019. Po doplnění žádosti o vydání územního rozhodnutí stavební úřad v řízení pokračoval.

Dne 01.01.2018 nabyt účinnosti zákon 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. Podle č. II bod 10 zákona č. 225/2017 Sb., *správní řízení, která nebyla pravomocně ukončena přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, dokončí stavební úřad podle dosavadních právních předpisů.* Žádost o vydání územního rozhodnutí byla podána dne 30.11.2017, tudíž se v řízení postupuje podle stavebního zákona účinného do 31.12.2017 („dále jen stavební zákon“).

Okruh účastníků územního řízení byl stanoven podle § 85 odst. 1 a 2.

Jelikož je v tomto řízení více než 30 účastníků, jedná se ve smyslu ustanovení § 144 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, o řízení s velkým počtem účastníků.

Podle ustanovení § 87 odst. 1 stavebního zákona v řízení s velkým počtem účastníků se oznámení o zahájení řízení a další úkony v řízení doručují účastníkům řízení uvedeným v § 85 odst. 1 a v § 85 odst. 2 písm. a) a dotčeným orgánům jednotlivě. Ostatním účastníkům územního řízení se oznámení o zahájení řízení a další úkony v řízení doručují veřejnou vyhláškou.

Stavební úřad oznámil zahájení územního řízení dne 11.03.2019 pod č.j. 004814/19/OVDŽP známým účastníkům řízení 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 15 dnů od doručení tohoto oznámení mohou účastníci řízení uplatnit své námítky a dotčené orgány svá závazná stanoviska. Vzhledem ke koncentrační zásadě územního řízení, stavební úřad současně upozornil, že k později uplatněným závazným stanoviskům a námítkám účastníků nebude přihlédnuto.

Oznámení zahájení řízení bylo účastníkům řízení uvedeným v § 85 odst. 1 a § 85 odst. 2 písm. a) stavebního zákona a dotčeným orgánům doručeno jednotlivě.

Oznámení o zahájení řízení bylo účastníkům územního řízení uvedeným v § 85 odst. 2 písm. b), c) stavebního zákona doručeno veřejnou vyhláškou zveřejněnou na úřední desce

- Úřadu MČ Praha 16 v době od 12.03.2019 do 27.03.2019
- Úřadu MČ Praha Velká Chuchle v době od 13.03.2019 do 02.04.2019
- Úřadu MČ Praha 5 v době od 18.03.2019 do 03.04.2019
- Oznámení byla rovněž zveřejněna způsobem umožňujícím dálkový přístup.

Ve stanovené lhůtě byly podány námítky účastníků řízení, které jsou součástí spisu.

27.03.2019 Nedvědová Pavlína, Nad Drahou 449/3a Velká Chuchle

Kosová Jana, Mlezivová Daniela, Nad Drahou 75/3 Velká Chuchle

28.03.2019 Městská část Praha Velká Chuchle v zastoupení Plicka & Partners advokátní kancelář s.r.o.,  
Národní 58/32 Praha 1 Nové Město

29.03.2018 Indrová Hana, Nad Drahou 39/1 Velká Chuchle

10.04.2019 Krylová Monika, Starolázeňská 488/19 Velká Chuchle

10.04.2019 Veselý David, Sádek 95, Příbram

10.04.2019 Kolínská Jiřina, Starolázeňská 286 Velká Chuchle

10.04.2019 Melichar Martin, Starolázeňská 277/15 Velká Chuchle

10.04.2019 Vlk Radomil, Nad Drahou 5/65 Velká Chuchle

10.04.2019 Bínová Věra, Starolázeňská 279 Velká Chuchle

10.04.2019 Dubský Milan, Starochuchelská 81/3 Velká Chuchle

10.04.2019 Malý Marek, Starolázeňská 274/9 Velká Chuchle

10.04.2019 Maříková Věra, Nad Drahou 7/66 Velká Chuchle

10.04.2019 Gabal' Roman, Smetanova 1261/32 Prešov SR v zastoupení Mgr. Daniel Jankanič, Lazarská  
11/6 Praha 1

11.04.2019 Robert Plicka, V Cibulkách 49, Praha 5

31.10.2019 Gabal' Roman, Smetanova 1261/32 Prešov SR v zastoupení Mgr. Daniel Jankanič, Lazarská  
11/6 Praha 1 – doplnění

11.04.2019 Spolek ochránců životního prostředí Velká Chuchle, z.s., Národní 58/32, Praha 1

Stavební úřad usnesením ze dne 18.04.2019 č.j. 007421/19/OVDŽP podle ustanovení § 28 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád rozhodl, že Spolek ochránců životního prostředí Velká Chuchle, z.s., není účastníkem územního řízení. Proti usnesení bylo podáno odvolání, které Magistrát hl. m. Prahy dne

20.06.2019 sp. zn. S-MHMP 1053652/2019/STR, č.j. MHMP 1202933/2019 zamítl a napadené usnesení rozhodnutím podle § 90 odst. 5 správního řádu potvrdil. Stavební úřad se námitkami, které podal Spolek ochránců životního prostředí Velká Chuchle, z.s. dále nezabýval.

Na základě všech shromážděných podkladů stavební úřad přistoupil k posouzení záměru.

### **Soulad záměru s veřejnými zájmy:**

Stavební úřad posoudil záměr žadatele v souladu s § 90 stavebního zákona.

- § 90 písm. a) s vydanou územně plánovací dokumentací stavebního zákona:

#### Zásady územního rozvoje:

Rozvoj území kraje je dán Zásadami územního rozvoje hlavního města Prahy, schválenými usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 32/59 ze dne 17.12.2009, které nabyly účinnosti dne 06.01.2010, včetně Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy vydané usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 41/1 dne 11.09.2014 formou Opatření obecné povahy č. 43/2014 as účinností od 01.10.2014 přeložený záměr odpovídá etapě veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury nadmístního významu (dále jen "ZÚR hl. m. Prahy").

- Dle ZÚR hl. m. Prahy se záměr nachází ve vymezených plochách a koridorech dopravní infrastruktury nadmístního významu DZ - stavby koridorů železničních a vysokorychlostních tratí jako křížení s dopravně významnou komunikací S4 .
- Stavba nadjezdu je veřejně prospěšnou stavbou s označením č. 37/DK/54 – Velká Chuchle – komunikační propojení přes ČD ve Velké Chuchli.
- Záměr odpovídá závazné koncepci dopravy územního plánu hl. m. Prahy, která je graficky znázorněna ve výkrese č. 5 – Doprava.
- Záměr navazuje a je koordinován s veřejně prospěšnou stavbou "Z/501 DZ – Praha 16, Velká Chuchle, Praha 4, Praha 5, Praha 2, Praha 10, Praha 15 - Průjezd železničním uzlem Praha v rámci stavby III. tranzitního železničního koridoru Cheb – Bohumín", etapy Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo) na kterou již bylo místním stavebním úřadem vydáno platné územní rozhodnutí.
- Záměr je v souladu se ZÚR hl. m. Prahy. Platnost veřejné prospěšnosti stavby je doložena vyjádřením k záměru Magistrátu hl. m. Prahy Odborem územního rozvoje ze dne 23.10.2017 Sp. zn. S-MHMP 1626820/2017, č.j. MHMP 1640944/2017.

#### Územní plán:

Podmínky využití území stanovuje platný Územní plán sídelního útvaru hlavního města Prahy, schváleným usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 10/05 ze dne 09.09.1999, ve znění pozdějších změn, jehož závazná část byla vyhlášena vyhláškou č. 32/1999 Sb. hl. m. Prahy, o závazné části územního plánu, ve znění pozdějších změn.

V průběhu řízení (žádost o vydání územního rozhodnutí podána 30.11.2017) byla usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 39/85 dne 06.09.2018 formou opatření obecné povahy č. 55/2018 s účinností od 12.10.2018 schválena změna územního plánu Z2832/00.

Jelikož se řízení posuzuje podle právní úpravy stavebního zákona ve znění do 31.12.2017 stavební úřad nevyžadoval po stavebníkovi doplnění závazného stanoviska orgánu územního plánování. K řízení je doloženo souhlasné vyjádření k záměru Magistrátu hl. m. Prahy Odboru územního rozvoje sp. zn. S-MHMP 1626820/2017 č.j. MHMP 1640944/2017 ze dne 23.10.2017, ve kterém je záměr souhlasně posouzen z hlediska Zásad územního rozvoje a důležitosti veřejně prospěšné stavby. Stavební úřad posoudil záměr v souladu s požadavky změny Z2832.

- Záměr stavby nadjezdu je umístěn v centrální části Velké Chuchle (v intravilánu) v prostoru ohraničeném stávajícími ulicemi Nad Drahou, Starochuchelská a Mezichuchelská, které slouží jako místní komunikace. Okolní stávající zástavbu tvoří převážně rodinné domy. Železniční trať Praha Smíchov – Beroun tvořená čtyřmi kolejemi probíhá územím Velké Chuchle ve směru sever – jih. Na

východní straně směrem ke Strakonické ulici a Vltavě je území rovinnaté, podél dráhy vede komunikace Mezichuchelská a za ní jsou rodinné domky. Na západní straně terén prudce stoupá až k ulici Nad Drahou, za kterou jsou opět situovány stávající rodinné domy. Rovnoběžně s ulicí Starochuchelskou protéká územím potok Vrutice ve vydlážděném korytě.

- Podle limitů a informativních prvků uvedených ve výkresech Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy se záměr nachází v ochranném pásmu drah celostátních a regionálních (ve smyslu zákona č. 266/1994 Sb.), v ochranném pásmu lesních pozemků (ve smyslu zákona č. 289/1995 Sb.), v ochranném pásmu zvláště chráněného území přírodní památky nad závodistištěm zřízenou vyhláškou č. 5/1988 Sb. NV hl. m. Prahy, v ochranném pásmu 2. stupně hygienické ochrany odběru vody z Vltavy pro úpravu pitné vody v Praze 4 – Podolí (dle rozhodnutí MHMP 73355/2003/VYS/Sh ze dne 26.08.2009 a dále ochranných pásem stávajících inženýrských sítí kabelů sdělovacího vedení, silnoproudého vedení 1kV a 22 kV, vodovodních, kanalizačních, plynovodních řadů, sdělovacích a zabezpečovacích kabelů dráhy.
- Záměr se nachází v zastavitelném území, v plochách s funkčním využitím S4 – ostatní dopravně významné komunikace, DZ – tratě a zařízení železniční dopravy, vlečky a nákladní terminály, DU – urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství, SV – všeobecně smíšené, a OB – čistě obytné, dále v území nezastavitelném ZMK – zeleň městská a krajinná, IZ – izolační zeleň, VOP – vodní toky a plochy, plavební kanály.
- Část záměru (napojení silničního nadjezdu na stávající komunikaci Mezichuchelskou, kterou zároveň kříží a na kterou se po klesání napojuje na již stavebně připravenou křižovatku) se nachází v záplavovém území kategorie A – určené k ochraně, podkategorie A1 pro Q2002 zajišťované městem (vyhlášeno 21.08.2003 pod č.j. MHMP-118671/2003/Vys/Po/Ku), kde platí, že se mohou umísťovat všechny stavby s využitím ve smyslu legendy schváleného územního plánu. Lokalita se nachází v oblasti se zbytkovým povodňovým ohrožením dle Plánu pro zvládání povodňových rizik.
- Část záměru (křižovatka ve směru Starochuchelská, Dostihová při křížení s železnicí se stávajícím přejezdem) se nachází v záplavovém území drobného vodního toku Vrutice (vyhlášeno 28.01.2010 pod č.j. MHMP 853342/2009/OOP-II/Ku).
- Dle Generelu rozvoje cyklistické dopravy na území hl. m. Prahy schválený usnesením Rady hl. m. Prahy č. 1776 ze dne 26.10.2010 řešené území protínají dvě cyklistické trasy A111 a A112. K záměru bylo vydáno stanovisko zařídění komunikací Magistrátem hl. m. Prahy Odborem rozvoje a financování dopravy, oddělení organizace dopravy pod sp. zn. S-MHMP 1155336/2018 ze dne 06.09.2018 které obsahovalo připomínky ohledně vedení cyklistických tras. Připomínky byly zapracovány do dokumentace pro územní rozhodnutí část 5.8 Pozemní komunikace obsahující technickou zprávu a situaci dopravního značení s vyznačením vedení cyklotras.
- Dle platného územního plánu jsou plochy S4 určené pro provoz automobilové dopravy a PID. Přípustné využití: Sběrné komunikace funkční skupiny B, obslužné komunikace funkční skupiny C. Parkovací a odstavné plochy, zeleň, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, technická infrastruktura. Záměrem je komunikační propojení novým silničním nadjezdem propojujícím komunikaci Starochuchelská v západní části tratě s ulicí Mezichuchelská ve východní části, na již stavebně připravenou křižovatku. Předmětná stavba v místě klesání a připojení na komunikaci Mezichuchelskou navazuje na v minulosti již realizovanou stavbu komunikace „Připojení Velké a Malé Chuchle – 2. stavba. Záměrem nadjezdu vzniká nová pozemní komunikace, která tvoří přeložku současné komunikace a křižovatky přes úroňový železniční přejezd propojením Starochuchelské a Mezichuchelské (v úseku Dostihová – nová křižovatka Mezichuchelská), která bude zařazena do kategorie místních komunikací II. třídy.

K záměru bylo vydáno ÚMČ Praha 16 oddělení dopravy rozhodnutí o připojení nadjezdu na místní komunikaci Mezichuchelská, Starochuchelská, Nad Drahou a Na Mrázovce pod sp. zn. 023389/17/OVDŽP/MI, č.j. 009059/18/OD ze dne 30.04.2018, které je součástí spisu.

Záměrem v tomto území vzniká nová propojovací komunikace, která je v souladu s hlavním využitím.

- Dle platného územního plánu jsou plochy DZ určeny pro provoz železniční dopravy a pro terminály nákladní dopravy ve vazbě na železniční dopravu. Účelem stavby je náhrada současného nevyhovujícího úroňového přejezdu čtyřkolejně železniční tratě Praha Smíchov – Beroun. Další náhradou je nový podchod pod tratí pro pěší v místě přejezdu. Umístěním záměru nadjezdu a

souvisejících staveb není omezeno hlavní ani přípustné využití ve smyslu legendy územního plánu. Stavba je v souladu se současnými prioritami organizace Správy dopravní a železniční cesty zahrnující zvyšování bezpečnosti železničních přejezdů i jejich rušení. Stavba záměru nadjezdu je koordinována se stavbou Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo) zajišťující modernizaci koridoru stávající železniční tratě.

- Dle platného územního plánu jsou plochy DU – urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství, kde hlavním využitím jsou plochy zahrnující vybraná náměstí, shromažďovací prostory, lávky a další plochy plnící funkci veřejných prostranství. V ploše DU jako součást záměru je umístěn podchod pod tratí pro pěší a cyklistickou dopravu, nahrazující nebezpečný úrovněový přejezd, který slouží v současné době automobilové dopravě, cyklistům i chodcům, kteří překonávají vzdálenost umocněnou čtyřmi kolejemi stávající železniční trati. Podchod podchází nejen železniční trať, ale i souběžnou komunikaci Radotínskou. Výstup je u přechodu přes komunikaci Dostihovou. Podchod má i boční výstup směrem do ulice Radotínská k přesunutému železniční zastávce Praha – Velká Chuchle. (Přesun železniční zastávky Praha Velká Chuchle je součástí koordinovaného záměru Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo) na který bylo vydáno platné územní rozhodnutí). Podchod, který propojí železniční trať rozdělenou městskou část Velké Chuchle, zlepšuje přístupnost pěších tras a přispěje tak k vyšší bezpečnosti veřejného prostranství, které tvoří v současné době velmi frekventovaná a nevyhovující křižovatka s úrovněovým železničním přejezdem s navazujícími částmi komunikací Starochuchelská a Dostihová. Ulice Starochuchelská bude před úrovněovým železničním přejezdem zaslepena, což přispěje ke zklidnění části tohoto prostoru v ploše DU. Záměr je v souladu s hlavním i přípustným využitím. Přípustné využití umožňuje umístit obslužné a nemotoristické komunikace, cyklistické stezky, pěší komunikace a lávky.
- Dle platného územního plánu jsou plochy SV – všeobecně smíšené určené s hlavním využitím jako plochy pro umístění polyfunkčních staveb nebo kombinací monofunkčních staveb pro bydlení, obchod, administrativu, kulturu, veřejné vybavení, sport a služby, při zachování polyfunkčnosti území. Záměr na plochu SV zasahuje pouze okrajově při klesání nadjezdu v severovýchodní části při napojení na stavebně připravenou křižovatku komunikace Mezichuchelská. Plocha SV malou část zasahuje na pozemek parc. č. 610/1 k.ú. Velká Chuchle. Navazující smíšené území v této dolní části Velké Chuchle je tvořeno řadou stávajících rodinných domů přístupných z ulice Starolázeňská. Od komunikace Mezichuchelské jsou tyto rodinné domy odděleny stávající protihlukovou stěnou. Záměrem nadjezdu dojde k částečné úpravě stávající protihlukové stěny (část bude demolována) a dojde k prodloužení oproti současnému stavu. Prostor křižovatky bude směrem k rodinným domům kromě prodloužené protihlukové stěny kryt i novým násypovým tělesem nájezdu na most překonávající trať. Stávající rodinné domy zůstanou nadále hlukově odděleny od komunikace nadjezdu. Pozemek parc. č. 610/1 (orná půda) je v rámci tohoto územního řízení součástí trvalého vnyětí ze ZPF. Součástí přípustného využití v ploše SV jsou komunikace vozidlové, plošná zařízení technické infrastruktury v nezbytně nutném rozsahu a liniová vedení technické infrastruktury. Záměr je v souladu s přípustným využitím.
- Dle platného územního plánu jsou plochy OB – čistě obytné určeny hlavním využitím jako plochy pro bydlení. Přípustné využití umožňuje mimo jiné drobné vodní plochy, zeleň, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, komunikace vozidlové, plošná zařízení technické infrastruktury v nezbytně nutném rozsahu a liniová vedení technické infrastruktury. Záměr zasahuje na okraj území OB v místě napojení nadjezdu na stávající místní komunikace Nad Drahou pozemek parc. č. 1155 a komunikace Na Mrázovce pozemek v místě společné hranice pozemků parc. č. 1152 a 1132/3 k.ú. Velká Chuchle. Pro snížení hlučnosti v oblasti, kde jsou stávající rodinné domy je navržena protihluková úprava pomocí protihlukové zdi s funkcí oplocení, která je umístěna pouze na obecním pozemku parc. č. 1132/3 k.ú. Velká Chuchle komunikace Nad Drahou, která opticky i hlukově oddělí navazující lokalitu rodinných domů. Na pozemcích parc. č. 1149, parc. č. 1150 a parc. č. 52 v uličním prostoru komunikace na Mrázovce dochází k úpravě chodníku a veřejného osvětlení. Záměr je v souladu s přípustným využitím.
- Dle platného územního plánu jsou plochy ZMK – zeleň městská krajinná s hlavním využitím městská a krajinná zeleň s rekreačními aktivitami. Záměr zasahuje na část pozemku parc. č. 1156 ostatní plocha využití ostatní komunikace, kde se v současné době nachází stávající zeleň mezi komunikací Starochuchelská a upraveným korytem potoka Vrutice. Tento pruh zeleně zůstává zachován. Záměrem je dotčen pozemek parc. č. 99 k.ú. Velká Chuchle využívaný jako zahrada. Tento pozemek parc. č. 99 (orná půda) je v rámci tohoto územního řízení součástí trvalého vnyětí ze ZPF. Část tohoto

pozemku bude Součástí záměru v této ploše je umístění související technické infrastruktury a dočasného zařízení staveniště ZS 21, po jehož odstranění bude moci území sloužit v souladu s jeho využitím. Podmíněně přípustné využití umožňuje v této ploše umístit technickou infrastrukturu, která je v tomto případě nezbytná pro umístění veřejně prospěšné stavby nadjezdu. Záměr je v souladu s podmíněčně přípustným využitím.

- Dle platného územního plánu jsou plochy I<sub>Z</sub> – izolační zeleň hlavním využitím určena jako zeleň s ochrannou funkcí, oddělující plochy technické a dopravní infrastruktury od jiných ploch. Záměr zasahuje na pozemek parc. č. 610/1 (orná půda) k.ú. Velká Chuchle, který je v rámci tohoto územního řízení součástí trvalého vlnění ze ZPF. Na části tohoto pozemku se nachází komunikace Mezichuchelská ve zbylé části se na pozemku nachází zeleň. Součástí záměru je na pozemku parc. č. 610/1 umístění dočasného zařízení staveniště ZS 22, po jehož odstranění bude plocha sloužit v souladu s hlavním využitím.
- Dle platného územního plánu jsou plochy V<sub>OP</sub> – vodní toky a plochy, plavební kanály jsou hlavním využitím určeny pro vodní toky, plochy a přístaviště. Podmíněně přípustné využití umožňuje umístění dopravní a technické infrastruktury. Záměrem je dotčen pozemek parc. č. 1207/3 k.ú. Velká Chuchle upravené koryto vodního toku Vrutice v místě napojení nadjezdu na komunikaci Starochuchelskou. V místě křížení komunikace nadjezdu s vodním tokem Vrutice bude vybudován nový most převádějící komunikaci přes koryto potoka Vrutice. V rámci záměru bude upraveno dno potoka a vybudovány opěrné zdi tvořící břehy potoka, podrobně zpracováno v části dokumentace SO 61-35-51 D.5.5.3. Záměrem nebude omezeno hlavní ani podmíněně přípustné využití.
- Záměr odpovídá hlavnímu, přípustnému i podmíněně přípustnému využití, splňuje omezení vyplývající ze záplavového území a respektuje ochranná pásma. Záměr je v souladu s platným územním plánem.
- § 90 písm. b) s cíli a úkoly územního plánování, zejména s charakterem území, s požadavky na ochranu architektonických a urbanistických hodnot v území:

Záměr odpovídá závazné koncepci dopravy ÚP hlavního města Prahy, která je graficky znázorněna ve výkrese č. 5 – Doprava. Záměr je umístěn na ploše, která je přímo určena pro umístění veřejně prospěšné stavby technické infrastruktury pod č. 37/DK/54 Komunikační propojení přes ČD Velká Chuchle a zcela odpovídá její grafické části.

Z hlediska sledování cílů a úkolů územního plánování podle stavebního zákona v dané lokalitě naplňuje cíle a úkoly z hlediska územního plánování podle stavebního zákona. Cílem navrhovaného záměru umístění nadjezdu je zvýšení bezpečnosti provozu, zlepšení dopravní prostupnosti v území Velké Chuchle, kde se v současnosti na stávajícím železničním přejezdu tvoří kolony a blokuje se průjezd zejména v oblasti křižovatky Radotínská, Dostihová, Mezichuchelská a Starochuchelská přes stávající železniční přejezd.

Čtyřramenná křižovatka ulic Radotínská – Dostihová – Mezichuchelská – Starochuchelská těsně sousedící s železničním přejezdem byla v minulosti koncipována jako dočasné řešení do zprovoznění mimoúrovňového propojení (v té době bylo vydáno zdejším úřadem pravomocné územní rozhodnutí na umístění nadjezdu č.j. OV-003926/06/Hd ze dne 16.07.2017) přes trať ČD, které se v předpokládaném čase ale nerealizovalo. S narůstající časovou prodlouženou dochází k navyšování intenzity silniční dopravy, městské hromadné dopravy tak i železniční přepravy v tomto uzlu. Potencionálně se zvyšuje riziko bezpečnosti zejména chodců, kteří překonávají čtyřkolejný přejezd a velmi frekventovanou navazující křižovatku.

Stávající uspořádání křižovatky nespĺňuje požadavky kladené normou ČSN 736380 čl. 5.2.1. Železniční přechody a přejezdy a ČSN 736102 čl. 4.4.4.5 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích. Ve špičkových obdobích dne se vytvářejí na křižovatce kolony vozidel, které způsobují v podstatě nemožnost plynulého odbočení vozidel BUS městské hromadné dopravy vpravo z ulice Starochuchelské přes úrovnňový přejezd trati ČD do ulice Radotínské. Právě velmi malá vzdálenost křižovatky od přejezdu trati a stísněné dispoziční a šířkové možnosti ve stávající zástavbě vyvolávají v blízkosti úrovnňového přejezdu i na něm opakovaně velmi dopravně nebezpečné a kolizní situace, které způsobují např. že se řidič s autobusem při odbočování, ve výše uvedeném směru, dostává až do protisměrného jízdního pruhu a je závislý na tom, aby řidiči v protisměru mu dali přednost a on tak nebyl nucen zastavit vozidlo

v nebezpečném a rizikovém pásmu čtyřkolejného železničního přejezdu. Touto situací jsou ohrožena i ostatní vozidla jedoucí za autobusem a již najetá v prostoru kolejiště. Byly zaznamenány i případy, kdy v době výše popsané nastalé situaci světelné přejezdové zabezpečovací zařízení červeným světlem již varovalo uživatele komunikace před blížícím se vlakem a vozidla se díky zablokované křižovatce nemohly dostat z prostoru přejezdu.

Stávající železniční čtyřkolejný přejezd zásadním způsobem snižuje kapacitu celé křižovatky negativně ovlivňuje plynulost dopravy na křižovatce a přilehlých komunikacích, neboť při několika čekajících vozidlech před přejezdem je často znemožněn průjezd křižovatkou i v některých relacích nevyžadujících překonání železniční trati, a proto běžně dochází k objíždění kolon v protisměru i v místě dělicího ostrůvku.

Na takto exponované křižovatce hrozí ve vysoké míře potenciální nebezpečí zejména chodcům v rámci pěších vztahů od zastávky BUS přes předmětnou křižovatkou a zmiňovaný čtyřkolejný přejezd do centra Chuchle atd.

Po dokončení stavby „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)“, která má v současné době platné územní rozhodnutí a projednává se projekt pro stavební řízení, se výše uvedené dopravní problémy zintenzivní a navýší v souvislosti se zvýšením rychlosti projíždějících vlaků územím až 140 km/hod. Účelem této stavby je zvýšení traťové rychlosti, zvýšení kapacity tratě a její provozní spolehlivost, zvýšení bezpečnosti provozu a bezpečnosti cestujících.

Z důvodu zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního a vlakového provozu ve zmiňované křižovatce, která tvoří významný dopravní uzel na území Velké Chuchle je projednáván záměr nadjezdu zkoordinován se zmíněnou stavbou „Optimalizace trati“.

Významné a vybrané tratě procházejí modernizací pro zvýšení úrovně železniční dopravy a zlepšení provozních parametrů v rámci projektů optimalizace tranzitních koridorů České republiky. Podmínky pro optimalizaci železničních tratí byly stanoveny Směrnicí generálního ředitele SŽDC č. 16/2005 „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky“. Mezi hlavní zásady se mimo jiné řadí:

- *zavedení vyšší traťové rychlosti na vybraných úsecích, tak aby bylo možno zvýšenou rychlost efektivně využít;*
- *zajištění požadované kapacity dráhy při současném stanovení optimalizovaného rozsahu železniční infrastruktury;*
- *vybavení tratě technologickým zařízením, které zajišťuje plnou bezpečnost provozu při tratové rychlosti do 160 km/h;*
- *zlepšení stavu úrovněvých křížení tratí s pozemními komunikacemi.*

Již projednaný a schválený záměr Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo) zvýšil v tomto úseku stávající rychlost vlaků ze 100 km/h na 140 km/h. Po dokončení a zprovoznění může do budoucna z hlediska bezpečnosti a nevyhovujícím technickým parametrům navazující křižovatky dojít k úplnému uzavření úrovněvého přejezdu. Dopravních nehod na železničních přejezdech statisticky přibývá. Dopad na prostupnost územím vzhledem i k záplavovému území dolní části Velké Chuchle by způsobil velké komplikace občanům Velké Chuchle.

V Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy jsou definovány železniční koridory evropského významu a vybrané koridory celoměstského významu. Jako vysokorychlostní železniční koridor je vymezen III. koridor SRN/Norimberk-Cheb-Plzeň-Praha. Stavba Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo) je částí tohoto koridoru a dle Zásad územního rozvoje stavbou veřejně prospěšnou nadmístního významu Z/501/DZ – Průjezd železničním uzlem Praha v rámci III. stavby tranzitního železničního koridoru Cheb – Bohumín. Související záměr stavby nadjezdu je stavbou veřejně prospěšnou 37/DK/54 Komunikační spojení přes ČD ve Velké Chuchli.

Obě navazující a zkoordinované stavby jsou v souladu s Politikou územního rozvoje ČR ve znění Aktualizace č. 1 a v souladu se Zásadami územního rozvoje hl. m. Prahy ve znění aktualizace č. 1, č. 2 a č. 4.

Z hlediska sledování cílů a úkolů územního plánování lze konstatovat, že v dané lokalitě nedojde stavebním záměrem k žádnému narušení potřeb a vazeb, které jsou sledovány z hlediska cílů a úkolů územního plánování dle stavebního zákona.



**Charakter území:**

Návrh respektuje stávající konfiguraci terénu. Pohledově bude objekt nadjezdu exponovaný, což vyplývá z jeho podstaty, kdy musí překonat železniční trať. Na západní straně trati je v návrhu využita dnešní konfigurace terénu, kdy ulice Nad Drahou od Starochuchelské směrem k prostoru nadjezdu stoupá. Zde tedy není dotčení celého prostoru tak zásadní, neboť na levé (západní straně komunikace) navazuje na stávající pozemky rodinných domů. Pravá strana komunikace je podchycena opěrnou zdí. Sjezd z nadjezdu na východní straně trati překonává i ulici Mezichuchelskou a v prostoru mezi současnou travnatou plochou vedenou jako izolační zeleň a řadou rodinných domů klesá na úroveň terénu na prostorově již připravenou stávající komunikaci.

Stavba podchodu bude méně pohledově exponovaná než nadjezd, jelikož je pod úrovní terénu. Nejvíce tak bude vidět zastřešení výstupu z podchodu, které je řešeno jako pultové střechy s prosklenými stěnami. V rámci záměru je navržena jedna nová protihluková stěna v ulici nad drahou podél objektů čp. 3 a 3a. Nutnost protihlukové stěny vyplývá z hlukové studie – bez stěny by nebyly dodrženy limitní hodnoty na hluk (podrobnosti v části dokumentace B.4.2 Hluková studie). Pro zlepšení vizuálního kontaktu mezi veřejným prostorem a pozemky byly po dohodě se zpracovatelem hlukové studie a vlastníky vloženy průhledné panely.

Jedná se o významné dopravní propojení na křížení stávajících komunikací s železničním přejezdem. Mimoúrovňovým propojením selepší prostupnost územím v dané části Velké Chuchle, přičemž navržené hmotové a architektonické řešení je i z tohoto pohledu vyhovující. Pohledově stavba nadjezdu nevychází nad stávající horizont. Krajinný ráz místa je charakterizován rodinnými domy, železnicí, komunikacemi, dále skladovými areály a závoďištem v dolní části Velké Chuchle. Zvedající se svahy nad železnicí jsou součástí přírodních prvků, které tvoří zalesněné svahy údolí Vltavy, které jsou chráněné jako zvláště chráněná území – přírodní parky Nad závoďištem, Chuchelský háj a významný krajinný prvek – les, územní systém ekologické stability. Navržená stavba se nedotkne žádných významných krajinných prvků, zvláště chráněných území a významných krajinných prvků hlavního města Prahy. Stavba pouze okrajově zasahuje do vymezeného 50 m ochranného pásma přírodní památky Nad závoďištem. K záměru bylo vydáno kladné závazné stanovisko Magistrátu hlavního města Prahy. Odboru ochrany prostředí ((S-MHMP 1629577/2017/OCP ze dne 11.12.2017), ve kterém věcně příslušný orgán ochrany přírody konstatuje, že kvalita prostředí nemůže být podstatně ovlivněna a krajinný ráz změněn či snižen.

K záměru bylo doloženo souhlasné vyjádření příspěvkové organizace IPR Praha (č.j. IPR13216/17 ze dne 03.01.2018) s následujícími podmínkami a doporučeními:

- 1) *Silniční nadjezd požadujeme řešit jako v maximální možné míře odlehčenou (subtilní) konstrukci masivního vzhledu. Náležitou pozornost je třeba věnovat i architektonickému výrazu veškerých prvků stavby, zejména zábradlí a integrovanému osvětlení. Nadjezd je umístován v bezprostředním kontaktu se stávající zástavbou a bude tak pohledově velmi exponovaných inženýrských dílem.*

Z důvodu maximální snahy o subtilnost konstrukce tvoří nosnou konstrukci železobetonová předpjatá deska. Nutné rozměry byly ověřeny statickým výpočtem. V příčném směru je nosná konstrukce na krajích zkosená, tak aby opticky vytvářela dojem nižší konstrukce. Hlavní nosná část je v příčném řezu mostu ve střední části nad podpěrou. V krajních, pohledově nejvíce exponovaných částech, je výška profilu stlačena na minimum, profil končí římsou. Nad nosnou konstrukcí navazují pilíře tak, aby nenavazovaly na příčný řez nosné konstrukce.

- 2) *Požadujeme prověřit příslušná protihluková opatření, zejména potřebu výstavby protihlukové stěny v navrhovaném rozsahu. Zvláštní důraz musí být kladen na architektonické ztvárnění této doplňkové stavby v kontextu městské zástavby.*

Rozsah navržených protihlukových opatření byl ověřen již zmíněnou Hlukovou studií. Rozsah byl projednán s Hygienickou stanicí Hl. m. Prahy. Investor stavby nechal zpracovat na Hlukovou studii oponentní hlukovou studii, která navržený rozsah potvrdila. Součástí návrhu jsou protihluková opatření na třech místech. Prvním je úprava již dnes realizované protihlukové stěny u napojení nadjezdu na ulici Mezichuchelská, tudíž je navržený vzhled shodný s dnešní stávající stěnou. Dalším místem je prodloužení protihlukové stěny podél železniční tratě v místě rušeného přejezdu, zde se opět předpokládá stejný vzhled jako u prodloužené části. Posledním místem je protihluková stěna v ulici nad drahou, která zároveň plní funkci zděného plotu. Podoba byla projednána s majiteli oplocené nemovitosti, kteří požadovali prosklení.

- 3) *Požadujeme, aby povrchová úprava opěrných a zárubních stěn byla kamenná, akceptovatelné jsou i gabionové koše. Řešení s použitím přírodních materiálů přispěje k citlivému včlenění stavby do předmětného území.*

V řešeném záměru je jedna opěrná zeď podpírající novou komunikaci směřující podél tratě na silniční nadjezd (ulice Nad Drahou). Opěrnou zeď tvoří zabalované zeminy výztužnými geosyntetiky s úpravou líce zdi betonovými panely. Tyto panely jsou velmi obtížně obložitelné přírodním kamenem a obklad by neměl řádnou trvanlivost. Je zde možná změna řešení spočívající v náhradě betonových panelů menšími betonovými tvárnicemi ze štípaného betonu, do kterých také lze ukotvit výztužná geosyntetika.

- 4) *Požadujeme nezastřešovat rampu, ústící do ulice Radotínská směrem k železniční zastávce. U obvodové konstrukce zábradlí požadujeme snížit podezdívku na 45 cm nad úroveň chodníku, zábradlí řešit skleněnými prvky. Požadavek na snížení podezdívky se týká i obvodové konstrukce schodišť. Důvodem požadavku je snaha o redukci bariér, resp. solitérních staveb bariérového charakteru ve veřejném prostoru.*

Nezastřešení rampy by mělo za následek nátok dešťové vody do podchodu a nutnost stálého čerpání, což by musel zajišťovat budoucí majitel (HMP TSK Praha). Cíle požadavku by ale stejně nebylo dosaženo, neboť na zastřešení lávky je umístěn sloup trakčního vedení a návěsní lávka, které by tak byly uloženy na osamocených železobetonových rámech a celek by působil ještě více solitérně.

- 5) *Požadujeme doplnit cyklo-integrační opatření v hlavním dopravním prostoru. Akceptovatelným řešením je např. ochranný jízdní pruh pro cyklisty. Jeho zřízení navržená šířka vozovky umožňuje.*

Ochranný pruh je možné v dalším stupni projektové dokumentace zřídit v souladu s TR 179 pouze v úsecích, kde je šířka jízdního pruhu min. 3,75 m. Nelze ho tak vzhledem k šířkovým poměrům (pozemkové limity, zastavěné území) zřídit v celém úseku nové navrhované komunikace (minimální šířka jízdního pruhu je 3,50 m). Vzhledem k šířkovému uspořádání komunikace a výškovému vedení nivelety považujeme za vhodnější vyznačení cyklistické trasy v ulici Mezichuchelská v návaznosti na nový podchod pod dráhou.

- 6) *Doporučujeme prověřit možnost rozšíření podchodu pod železniční tratí i v navazujících ramenech, konkrétně hlavní rameno na šířku 390 cm a rameno směřující k nádraží na šířku 290 cm.*

Požadovanému rozšíření brání stísněné prostorové podmínky, Hlavní tubus je rozměrově omezen rohovým domem č.p. 78 a nutností zachovat přístup ke korytu potoka Vrutice (odstraňování splavů při povodních, které ucpávají mostní otvor pod železničním mostem). Rameno odbočující k zastávce je omezeno na jedné straně železniční tratí a kabelovodem, na straně druhé pak komunikací Radotínská.

- 7) *Zastropení podchodu doporučujeme řešit zaklenutím (průřez kružnicového segmentu) s indirektním nasvícením. Tento princip, spolu s vhodným materiálovým řešením povrchů, výraznou měrou přispěje k optickému rozšíření profilu podchodu.*

Kružnicový tvar stropu by znamenal nutnost snížení podchodu o cca 1,5 m. To znamená prodloužení přístupových schodišť, a především prodloužením bočního výstupu k zastávce, a to o 1,5 x 12 (sklon 1:12), tedy o 18 metrů, což již není možné s ohledem na omezení prostoru přechodem pro chodce a zastávkou MHD. Navíc by pěší při každém průchodu překovávali navíc ztracený spád 1,5 m, což zhoršuje bariéru tvořenou železniční tratí.

- 8) *Vzhledem k preferenci varianty nadjezd doporučujeme prověření možnosti posunutí nástupiště železniční zastávky Praha – Velká Chuchle severním směrem, blíže k vyústění nově zřizovaného podchodu. Jsme si vědomi faktu, že zmíněná zastávka není součástí dokumentace, předložené k našemu vyjádření.*

Zmíněná zastávka je součástí stavby Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo) pro kterou se v současné době projednává stavební řízení. Změna polohy by znamenala změnu územního rozhodnutí. Při projekční přípravě zastávky byla zastávka umístěna co nejseverněji je to možné. Limit pro umístění nástupiště směr Praha – Smíchov tvoří zastávka MHD, přechod pro chodce a boční výstup z podchodu pro pěší. Umístění nástupiště směr Beroun limituje vysoká zárubní zeď podpírající svah přírodní památky Nad závoďištěm.

Další fáze projektové přípravy bude přeložena a projednána s příspěvkovou organizací IPR Praha, podmínka byla zapracována do podmínek pro projektovou přípravu.

- § 90 písm. c) s požadavky tohoto zákona a jeho prováděcích právních předpisů, zejména s požadavky na využívání území:

K žádosti byla připojena dokumentace pro vydání územního rozhodnutí, zpracovaná v souladu s požadavky vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, ve znění ke dni vydání dokumentace. Dokumentace byla zpracována v září 2017.

Stavební úřad posoudil soulad záměru s nařízením č. 10/2016 Sb. hl. m. Prahy, kterým se stanovují obecné požadavky na využívání území a technické požadavky na stavby v hlavním městě Praze – Pražské stavební předpisy (PSP):

#### § 11- § 14, § 16 - § 19 Veřejná prostranství

Navrhovaná dopravní stavba se umísťuje v komunikační síti, tak i na rozšířeném záboru. Stavbou dojde ke změně hranic u trvalých záborů pozemků. Ty jsou navrženy v nezbytném rozsahu. Zvýšený prostorový nárok zasahuje na nezastavěné pozemky – svah u železniční trati (pozemek parc. č. 1136) a rovinaté nevyužitě území východně od železniční trati (pozemky parc. č. 608, 1168/1, 610/2 a 610/1 vše k.ú. Velká Chuchle). Stavba se dotkne i soukromého pozemku podél ulice Nad Drahou záborem zahrady parc. č. 99 potřebným pro novou trasu komunikace. Změna se dotkne i části pozemku parc. č. 722 kde bude výstup z podchodu pro pěší.

Nové hranice dotčených zmenšených pozemků nebrání jejich účelnému využití. Část pozemku parc. č. 610/1 k.ú. Velká Chuchle je zatravněna na části se nachází komunikace Mezichuchelská. Dle územního plánu je na pozemku vymezena plocha komunikace, izolační zeleň a navazujícího smíšeného území. K trvalému záboru je navržen pruh pod nadjezdem, další část pozemku zůstane stejného využití. Pozemek parc. č. 610/2 je zatravněný prostor mezi komunikací Mezichuchelská a tratí a slouží jako izolační zeleň, na části plochy se nachází stávající komunikace. Pozemek parc. č. 99 je celý navržen k vykoupení. Skrz tento pozemek je územním plánem vymezen koridor budoucí komunikace nadjezdu, jižní rohová část pozemku mezi tratí a upraveným korytem potoka Vrutice je vymezena jako zeleň městská a krajinná, zbylá část pozemku zasahuje do smíšeného navazujícího území s komunikací Na Drahou. Dnes je pozemek využíván jako zahrada, po realizaci stavby by k využití zahrady zůstala malá část v těsném sousedství rozšířené komunikace, byl pozemek navržen celý k vykoupení. Pro pozemky parc. č. 99, 610/1 a 610/2 k.ú. Velká Chuchle byl vydán souhlas k trvalému a dočasnému odnětí ze ZPF (sp. zn. 025729/17/OVDŽPSm, č.j. 000978/18/OVDŽP ze dne 12.12.2018). Částečné zábory pozemků budou po dobu stavby využity k zařízení staveniště. Po dokončení stavby budou plochy zrekultivovány.

Propojitelnost a obsluha území je dotčena zrušením dnešního železničního přejezdu v ulici Starochuchelská. Jako náhrada tohoto přejezdu budou tato opatření:

- Vybudování nového nadjezdu nad železniční tratí, který propojí městskou část rozdělenou železniční tratí. Toto propojení bude bez omezení, které je dnes způsobeno častým a dlouhým uzavíráním železničního přejezdu a nevyhovující konfigurací navazující křižovatky Starochuchelská, Radotínská, Dostihová, Mezichuchelská v těsné blízkosti železničního přejezdu.
- Vybudování nového podchodu pro pěší v místě rušeného přejezdu. Pro zlepšení přístupnosti a zkrácení pěších tras je z podchodu zbudován i přímý přístup k přemístěné zastávce Praha – Velká Chuchle. Vlastní přemístění zastávky je součástí první etapy stavby Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo).

Stavbou se mění uliční prostranství. Zejména jde o přeložené napojení upravené ulice Nad Drahou na ulici Starochuchelskou, které tak rozšíří dnešní uliční prostor komunikace Nad Drahou, respektive může být považován za nový uliční prostor s tím, že plocha mezi dnešní a novou ulicí by tvořila nestavební blok či by mohla být využívána v souladu s § 11 odst. 4 jako nábreží Vrutice či parková plocha. Podobně tvoří nový uliční prostor i vlastní nadjezd s napojením na ulici Mezichuchelská. Navržené řešení již předpokládá platný územní plán.

Šířka nového uličního prostranství je dána stísněnými poměry mezi dnešní zástavbou v ulici Nad Drahou a železniční tratí. Nelze tedy dosáhnout dle § 14 šířku 18 metrů, která je možná jen prostoru pozemku parc. č. 99 k.ú. Velká Chuchle.

Přeložená komunikace je vybavena v souladu s § 16 chodníkem s navrženou šířkou 2 až 2,5 m, lokálně zúženou v místě nejstísněnějšího místa u č.p. 3a na cca 1,7 metru. Komunikace bude vybavena veřejným osvětlením.

Podchod pro pěší má světlou šířku 3 metry, větší šířka je navržena s cílem psychologického působení na pěší. Odbočná větev k zastávce má vzhledem ke stísněným poměrům mezi železniční tratí a budovou č.p. 78 šířku 2 metry. Navazující chodník mezi výstupem a ulicí Radotínská má v jednom místě (roh podchodu) 1,4 metru.

Výstavba podchodu pro pěší je součástí opatření, který je definován přepisem Směrnice GR SŽDC s.o. č. 16/2005 Zásady a modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky, 17.01.2006. A souladu s vyhláškami č. 177/1995 Sb., a 398/2009 Sb. V platném znění a podmínkami interoperability pro konvenční tratě evropské vybrané železniční sítě.

Křížení pěších tras s komunikací je navrženo úrovně s výjimkou křížení s ulicí Radotínskou. Zde jde ale o přímé pokračování podchodu pod souběžnou železniční tratí. Tento podchod je navíc doplněn úrovně s křížením u výstupu z podchodu směrem k zastávce.

Nejsou navrhována úrovně s křížení s pěšími trasami vedených mimo vozovku.

Provoz cyklistů se předpokládá v hlavním dopravním prostoru, na mostu nadjezdu je pak možný smíšený provoz chodců a cyklistů na pravém chodníku.

Napájení osvětlení přechodů pro chodce jsou navržena samostatnými přípojkami z distribuční sítě (§ 17 odst. 4).

Nové inženýrské sítě jsou umísťovány do uličních prostorů a umísťují se pod terén. Součástí stavby nejsou mimo chráněná území stavby transformačních, spínacích a výměňkových stanic, regulačních stanic plynu, přístupových bodů sítí elektronických komunikací a telefonních ústředěn.

§ 19 Prostorové uspořádání sítí technické infrastruktury splňují normy uvedené v § 84 PSP. Nedotýkají se stávajících stromořadí, která nejsou navržena k odstranění, vzdálenost NN kabelů je vyšší než požadovaný 1 metr od paty stromu. Koryto potoka Vrutice je v místě stavby zpevněno (břehové zdi).

Svodidla nejsou v rámci stavby samostatně navržena, pouze jako zábradelní svodidla na silničním mostu nadjezdu a na opěrné zdi v ulici Nad Drahou v souladu s vyhláškou 104/1997 Sb. vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích.

Protihluková stěna je samostatně navržena podél železnice v místě přejezdu.

Podél komunikace je nově navržena jedna protihluková stěna v ulici Nad Drahou u objektů č.p. 3 a 3a. Potřebnost této stěny vyplývá ze zpracované protihlukové studie. Zároveň tato stěna plní funkci plotu.

## § 20 Obecné požadavky na umísťování staveb

Navržená dopravní stavba nadjezdu se umísťuje v prostoru vymezeném územním plánem pro veřejně prospěšnou stavbu dopravního propojení přes železniční trať a napojuje se na již stavebně připravenou křižovatku. Stavba nadjezdu je komunikací, která navazuje na stávající komunikace v území a zlepšuje dopravní prostupnost a propojitelnost horní a dolní části Velké Chuchle s přímou dopravní návazností na vybudovanou komunikaci v rámci stavby „Připojení Velké a Malé Chuchle 2. stavba“ s napojením na komunikaci Strakonickou. Zaměření skutečného provedení této již realizované stavby bylo jedním podkladů pro vypracování dokumentace. Stavba nadjezdu nevyvolá žádné zásadní změny ve směrovém ani výškovém řešení stávajících komunikací. Stavba je zkoordinována s optimalizací trati, jež se týká samotné rekonstrukce železniční trati, další související a podmiňující investice jsou podrobně uvedeny v průvodní zprávě bod 3.9.

Ve veřejném prostranství jsou veškeré přechody realizovány v bezbariérové úpravě s maximálním nášlapem 20 mm a varovnými a signálními pásy v chodníku z hmatové dlažby.

Umístění dočasných staveb – zařízení stavenišť nevyvolá kácení stromů ve veřejném prostranství. Stavby zařízení stavenišť, které slouží pro účely provádění staveb, se umísťují jako dočasné.

§ 12, § 21 - § 27 Umísťování staveb v souladu s uliční čarou, výšková regulace – stavba nenavrhuje žádné nové budovy.

§ 28, § 29 Odstupy od okolních budov, Odstupy staveb a pravidla pro výstavbu při hranici pozemku – u nejbližších stávajících domů v ulici Starolázeňská se umísťuje protihluková (SO 61-40-01) stěna navazující na již stávající stěnu podél komunikace Mezichuchelská. Stěna byla navržena z důvodů částečného odstranění stávající protihlukové stěny v prostoru nájezdu na navrhovaný nadjezd tato. Pro zlepšení rozhledových poměrů dojde k odstranění části stávající stěny podél ul. Mezichuchelská, která bude

nahrazena novou stěnou. Vzdálenost stěny od stávajících domů je vždy větší než rozdíl výšek stěny a spodního okraje oken v prvním podlaží. Tím je podmínka dodržena.

V ulici Nad Drahou je navržena protihluková stěna plnící funkci plotu (SO 61-40-02) u domů č. 3 a 3a. Stěna bude prodloužena přes prostor přejezdu a skončí u výtahové šachty, na kterou bude navazovat zastřešení schodiště podchodu. I zde je vzdálenost domů od stěny vždy větší než rozdíl výšek horní hrany a dolního okraje okna v prvním podlaží. Protihluková stěna je navržena na hranici s veřejným prostranstvím, § 29 se tak neuplatní. Potřebnost protihlukových opatření je popsána a zdůvodněna v hlukové studii části dokumentace B.4.2.

### § 30 Požadavky na oplocení

Funkci oplocení plní protihluková stěna v ul. Na Drahou. Podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., byla zpracována hluková studie řešící ochranu přilehlých domů před hlukem ze silniční dopravy. Z hlukové studie vyplynula nutnost návrhu protihlukové stěny výšky 2,8 m nad chodníkem. Při nižší výšce by byly překročeny limitní hodnoty hluku dle nařízení. Pro zlepšení vizuálního kontaktu mezi veřejným prostorem a pozemkem byly po dohodě se zpracovatelem hlukové studie a vlastníky pozemků vloženy průhledné panely.

Připojení staveb na technickou a dopravní infrastrukturu veřejnou infrastrukturu, § 31 napojení na komunikace. Navrhovaná stavba je sama o sobě komunikací. Na tuto komunikaci jsou napojeny okolní stavby. Toto napojení zůstane i v navrhovaném stavu. Pro záměr bylo vydáno oborem dopravy ÚMČ Prahy 16 povolení připojení pozemní komunikace mimoúrovňového křížení na již stavebně připravenou křižovatku Mezichuchelská, na místní komunikaci II. třídy Starochuchelská, na místní komunikaci III. třídy Nad Drahou a na místní komunikaci III. třídy Na Mrázovce. Zároveň bylo zrušeno oboustranné připojení komunikace Starochuchelská na železniční přejezd, tzn křížení dráhy s komunikací Starochuchelská v úrovni kolejí. Úrovňový přejezd byl nahrazen podchodem pro pěší.

### § 32 - § 34 Parkování, odkládání jízdních kol

Součástí navrhované stavby nejsou stavby vyžadující vázaná nebo návštěvnická stání ani plochy pro odkládání jízdních kol.

§ 35 Obecné požadavky (připojení staveb na technickou infrastrukturu) – Součástí stavby nejsou objekty vyžadující připojení na zdroje vody, splaškovou kanalizace a žumpu (§ 36 - § 37).

Pro zařízení staveniště bude dočasně využito připojení vody a kanalizace ze stávajících zdrojů v majetkové správě ČD/SŽDC, kde to nebude možné předpokládá se využití mobilními zdroji el. energie, mobilní WC, mobilní telefony, dovoz a odvoz vody.

Stavba má nároky na elektrickou energii: osvětlení nadjezdu, osvětlení podchodu, napájení výtahu a napájení čerpadla.

Napájení veřejného osvětlení bude provedeno na stávající sloupy veřejného osvětlení. Na mostě bude osvětlení ve dvojité izolaci a napájeno přes oddělovací (izolační) transformátor. Pro osvětlení přechodů pro chodce, osvětlení podchodu, výtah a čerpadlo budou zřízeny samostatné přípojky ze sítě PRE.

§ 38 Hospodaření se srážkovými vodami – Odvod dešťové vody zajišťují tři objekty:

Odvodnění komunikací a chodníků bude zajištěno příčnými a podélnými spády do nově navržených uličních vpustí napojených na dešťovou kanalizaci.

SO 61-36-31 v ulici Nad Drahou odvodňuje dešťová kanalizace přeloženou ulici Nad Drahou kanalizací DN 300 zaústěnou do potoka Vrutice.

SO 61-36-32 odvodnění vlastního silničního nadjezdu sbírá dešťovou vodu ze silničního mostu přes železniční trať a ulici Mezichuchelská. Zaústěna je do stávající kanalizace DN 300 na konci nadjezdu, vybudované ve 2. stavbě Připojení Velké a Malé Chuchle v ulici Mezichuchelská.

Přes ulici Mezichuchelská a přilehlý bezodtokový prostor mezi Mezichuchelskou, kurty a zástavbou rodinných domů přechází nová komunikace v celé délce na mostě, odtokové poměry z území tak nejsou dotčeny.

SO 61-36-33 v ulici Starochuchelská je odvodněna část přeložky od napojení na ulici Starochuchelská k silničnímu mostu přes Vrutici. Jde o krátké úseky DN 200. Zaústěny jsou buď do stávající kanalizace DN 800 nebo přímo do koryta Vrutice. V rámci tohoto objektu je do Vrutice zaústěno i potrubí od čerpadla podchodu pro pěší (jde o mimořádně odváděné vody, neboť jsou všechny vstupy do podchodu zastřešeny, za běžného provozu nebude vnikat do podchodu voda. Pro mytí podchodu je navržen žulový žlábek gravitačně zaústěný do šachty umístěné u výtahové šachty, z té se bude přečerpávat trvalým čerpadlem do kanalizace).

Obecné technické požadavky zabezpečující užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, stanovené vyhláškou č. 398/2009 Sb., o technických požadavcích zabezpečujících bariérové užívání staveb, jsou splněny.

Veškeré přechody pro pěší budou realizovány v bezbariérové úpravě s maximálním nášlapem 20 mm a s varovnými a signálními pásy v chodníku z hmatové dlažby.

Silniční nadjezd je koncipován jako bezbariérový. Provoz však bude probíhat po nejkratším směru, tedy podchodem pro pěší. Bezbariérovost na východní straně je zajištěna šikmým chodníkem do ulice Radotínské. Na západní straně je vzhledem ke stísněným podmínkám navržen bezbariérový přístup pomocí výtahu. Vzhledem k interoperabilitě splňuje vybavení výtahu vyhlášku č. 398/2009 Sb. K záměru bylo doloženo souhlasné stanovisko NIPI Bezbariérové prostředí, o.p.s., které obsahovalo připomínky. Stavební úřad zapracoval tento požadavek do podmínky rozhodnutí č. 26 k podmínkám pro projektovou přípravu.

- § 90 písm. d) s požadavky na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu:

Stavba nadjezdu řeší náhradu za nebezpečný a provozně nevyhovující úroňový železniční přejezd. Nadjezd je sám o sobě komunikací, která je napojena na místní komunikační síť. Pěší provoz je řešen podchodem pod železniční tratí s vazbami na stávající chodníky, navazující přechody pro chodce a logické trasy pěších na budoucí nově přemístěnou železniční stanici Praha – Velká Chuchle a zastávky MHD. Nově jsou navrženy přípojky a přeložky inženýrských sítí.

Nové přípojky elektrické energie pro:

- Výtah, osvětlení přechodů pro chodce, osvětlení podchodu pro pěší, napájení čerpadla
- Veřejné osvětlení nadjezdu

Přeložky:

Elektrorozvodné sítě

- SO 61-35-01 Praha Velká Chuchle, úprava rozvodů NN 0,4 kV PREDi
- SO 61-35-02 Praha Velká Chuchle, úprava rozvodů VN 22 kV PREDi
- SO 61-35-11 Praha Velká Chuchle, veřejné osvětlení

Sdělovací sítě

- SO 61-35-21 Praha Velká Chuchle, úpravy a ochrana metalických rozvodů CETIN
- SO 61-35-22 Praha Velká Chuchle, úpravy a ochrana optických rozvodů CETIN
- SO 61-35-23 Praha Velká Chuchle, úpravy a ochrana sdělovacích rozvodů TV Net

Vodovody

- SO 61-36-11 Praha Velká Chuchle, ulice Starochuchelská, úprava vodovodů 225 PE, 160 PE
- SO 61-36-12 Praha Velká Chuchle, ulice Nad Drahou, úprava vodovodů 225 PE, 110 PE
- SO 61-36-13 Praha Velká Chuchle, ulice Nad Drahou, úprava vodovodů DN 300, 225 PE a 90 PE
- SO 61-36-14 Praha Velká Chuchle, podchod, úprava vodovodů DN 400
- SO 61-36-15 Praha Velká Chuchle, podchod, úprava vodovodů DN 100, 110 PE
- SO 61-36-16 Praha Velká Chuchle, ulice Nad Drahou, úprava přípojky DN 80

Kanalizace

- SO 61-36-41 Praha Velká Chuchle, úprava šachet stávající kanalizace
- SO 61-36-42 Praha Velká Chuchle, podchod, úprava výtlaku kanalizace 90 PE

Plynovody

- SO 61-36-71 Praha Velká Chuchle, ulice Nad Drahou, úprava STL plynovodu
- SO 61-36-72 Praha Velká Chuchle, podchod, úprava STL plynovodů PE 50

K záměru, zejména k možnosti a způsobu napojení a k podmínkám dotčených ochranných pásem, vydali kladná stanoviska a vyjádření dotčení vlastníci a správci dopravní a technické infrastruktury – jejich soupis je uveden v tomto rozhodnutí.

Podmínky, uvedené v těchto vyjádřeních stavební úřad zpracoval do výrokové části tohoto rozhodnutí ve formě stanovení podmínek pro umístění stavby a projektovou přípravu.

Stavební úřad na základě posouzení dospěl k závěru, že záměr je v souladu s požadavky na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu k možnosti a způsobu napojení nebo k podmínkám dotčených ochranných a bezpečnostních pásem.

- § 90 písm. e) s požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů nebo tohoto zákona, popřípadě s výsledkem řešení rozporů:

Stavební úřad se v rámci projednání žádosti zabýval obsahem a formou závazných stanovisek a došel k závěru, že předložená stanoviska dotčených orgánů splňují co do obsahu a formy zákonné požadavky.

K záměru vydali kladná stanoviska dotčené orgány, chránící veřejné zájmy podle zvláštních právních předpisů nebo stavebního zákona – jejich soupis je uveden v tomto rozhodnutí. Podmínky uvedené v těchto stanoviscích stavební úřad zpracoval do výrokové části tohoto rozhodnutí ve formě stanovení podmínek pro umístění stavby a projektovou přípravu.

Stavební úřad na základě posouzení dospěl k závěru, že záměr je v souladu s požadavky zvláštních právních předpisů a se závaznými stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů nebo stavebního zákona.

### **Vypořádání námitek:**

K podaným námitkám účastníků řízení (fyzických a právnických osob) se vyjádřil žadatel – společnost SŽDC (Správa dopravní železniční cesty, státní organizace) písemným vyjádřením ze dne 30.10.2019 č.j. 020240/19, které je součástí spisu. Vypořádání námitek týkající se vysvětlení a faktů k variantě podjezd je uvedeno na základě tohoto vyjádření. Stavebnímu úřadu nebyla varianta podjezdu předložena k posouzení. Stavební úřad posuzuje konkrétní žádost v rozsahu, jak byla podána, Řízení o umístění stavby je řízením o konkrétním návrhu, nikoli o posuzování návrhových variant.

- **1) MČ Praha-Velká Chuchle (v zastoupení Mgr. Robert Plicka)**

zkráceně text uveden kurzívou:

*[5] Městská část uvádí, že dne 24.03.2019 podala ve výše nadepsané věci žádost o prodloužení lhůty k podání námitek, na kterou tímto znovu odkazuje a opětovně žádá o prodloužení lhůty k podání námitek alespoň do 31.05.2019, a to zejména z důvodu obsáhlosti spisového materiálu a obsáhlosti projektové dokumentace, která musí být analyzována, což nebylo možné realizovat v dané 15-denní lhůtě.*

*[7] Fakt, že žádosti o prodloužení lhůty k uplatnění námitek nebylo doposud vyhověno a že byla dána účastníkům pouze nejkratší možná zákonná lhůta bez ohledu na rozsah podkladů ve spise, považuje Městská část již nyní za porušování zásady nestrannosti a rovného postavení účastníků řízení dle § 7 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, uváží-li se, že žádost o územní rozhodnutí byla podána před více než rokem a během celé této doby před Oznámením stavební úřad opakovaně vyzýval žadatele o doplnění podkladů žádosti a k tomu určené lhůty mu prodlužoval.*

### **k odst. [5] a [7]**

Dne 30.11.2017 byla podána žádost o umístění stavby. Jelikož žádost neobsahovala předepsané náležitosti, stavební úřad řízení přerušil a vyzval žadatele k doplnění. Kompletně byla žádost doplněna dne 29.01.2019. Po doplnění žádosti o vydání územního rozhodnutí stavební úřad v řízení pokračoval a dne 11.03.2019 oznámil zahájení územního řízení. Zahájení územního řízení bylo oznámeno podle § 87 odst. 1, kdy stavební úřad upustil od ústního jednání, jelikož jsou mu dobře známy poměry v území a žádost poskytuje dostatečný podklad pro posouzení záměru. Upustí-li stavební úřad od ústního jednání, stanoví lhůtu, do kdy mohou účastníci řízení uplatnit námítky a dotčené orgány závazná stanoviska. Tato lhůta nesmí být kratší než 15 dnů. V oznámení územního řízení stavební úřad poučil účastníky podle § 89

odst. 1, že závazná stanoviska, námitky a připomínky mohou být uplatněny ve stanovené lhůtě, jinak se k nim nepřihlíží. Vzhledem k tomu, že stavební zákon v ust. § 89 odst. 1 spojuje s neuplatněním námitek ve stanovené lhůtě sankci, tedy fakt, že k později stanoveným námitkám se nepřihlíží, jedná se o lhůtu propadnou. Tuto lhůtu nelze na žádost usnesením prodloužit. O neprodloužení lhůty byla MČ Velká Chuchle informována dopisem pod sp. zn. 005709/19/OVDŽP/Čr ze dne 28.03.2019, který je součástí spisu.

#### *Rozpor s charakterem území*

[8] *Přejezd se nachází v původním jádru Městské části, v jejím intravilánu, a v jeho bezprostřední blízkosti se nacházejí stavby stávajících obyvatel Městské části, zejména se jedná o rodinné domy a jejich zahrady. Městská část od Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa západ, IČO 70994234, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha-Nové Město (dále jen „SŽDC“), až po doručení Oznámení získala dokumentaci k variantě podjezd a nadjezd. Přestože to bylo ze strany SŽDC přislíbeno, nebyly předem s Městskou částí obě varianty projednány a bylo rovnou požádáno o vydání územního rozhodnutí pro variantu nadjezdu. Městská část tedy neměla dostatečný časový prostor záměr nastudovat a nebyl s ní projednán, jak bylo přislíbeno.*

#### **k odst. [8]**

Proti uvedeným tvrzením existují následující fakta, která jsou jednoznačně doložitelná:- Obě varianty mimoúrovňového křížení (nadjezd i podjezd) byly již v konceptu projednávány s MČ 26.8.2016. Závěrem jednání bylo: „Závěrem se přítomní shodli na preferování NADJEZDU, jehož schvalovací řízení a následná realizace mají mnohem lepší předpoklady pro zdárné dokončení díla.“ Viz záznam z jednání.

- Další jednání s MČ proběhlo 14. 3. 2017. Řešení obou variant včetně vizualizací bylo MČ zasláno v předstihu před jednáním 1. 3. 2017 a obě varianty byly se zástupci MČ projednány. Viz záznam z jednání.

- Na základě požadavku MČ byly znovu obě varianty projednány i s veřejností, a to na veřejném jednání s obyvateli dne 5. 4. 2017. V předstihu před tímto jednáním byly podklady k oběma variantám včetně vizualizací zaslány 17. 3. 2017 na MČ k jejich uveřejnění na webových stránkách MČ.

- Dne 7. 4. 2017 byla elektronickou poštou MČ požádána o své vyjádření k oběma variantám (nadjezd, podjezd) mimoúrovňového křížení. Po urgenci byla žádost znovu zaslána 7. 6. 2017. Přílohou žádosti byly k oběma variantám Průvodní zpráva, Souhrnná technická zpráva, Koordinační situace a vizualizace. Viz příložená žádost.

- Dne 22. 11. 2017 Zaslala MČ prostřednictvím starosty MČ vyjádření 1766/332/2017, kde k předložené projektové dokumentaci silničního nadjezdu nemá MČ Velká Chuchle námitek.

- Z uvedeného vyplývá, že obě varianty mimoúrovňového křížení byly s MČ řádně a dlouhodobě (cca 2,5 roku) projednávány a že MČ měla dlouhodobě k dispozici podobu obou návrhů včetně vizualizací. Stejně tak byly uvedené návrhy k dispozici občanům MČ, a to včetně veřejné prezentace obou návrhů.

- Po obdržení ostatních stanovisek, subjektů oprávněných k vyjádření, ze kterých vyloučena jako jediná projednatelná varianta „nadjezd“, bylo rozhodnuto pokračovat touto variantou a po dokončení DÚR pro nadjezd byla podána žádost o ÚR.

[9] *Již nyní se však ukazuje, že v mnoha parametrech je varianta podjezdu pro Městskou část příznivější a ukazuje se, že mimoúrovňové křížení je možné řešit i tímto způsobem. Oproti variantě nadjezd jde o řešení, které nerozbíjí intravilán Velké Chuchle a na něj navazující plochy nevhodnou masivní a pohledově exponovanou inženýrskou stavbou zamýšleného nadjezdu, která zejména s okolní obytnou zástavbou nijak nekoresponduje. I z hlediska hlukové zátěže se ukazuje varianta podjezdu jako šetrnější řešení. A stejně tak nepochybně také z pohledu imisní zátěže z automobilové dopravy. Městská část proto žádá, aby si stavební úřad vyžádal jako podklad kompletní projektovou dokumentaci, kterou má SŽDC zpracovanou pro variantu podjezd. Vydání územního rozhodnutí vzhledem k negativním dopadům, která stavba přinese, by považovala Městská část za nepřiměřený zásah do svého práva na samosprávu zahrnující možnost ovlivňovat kvalitu (životního) prostředí a rozvoj území v Městské části a tím také naplňovat zájmy a práva jejích obyvatel. Je-li jako možné funkční řešení zpracována varianta podjezdu, kterou lze navíc uskutečnit i za stávající podoby územního plánu, je tím doloženo, že legitimní cíl v podobě mimoúrovňového řešení přejezdu železniční trati, na kterém může být veřejný zájem, lze řešit šetrněji vůči ostatním právům a zájmům a že navrhovaný nadjezd by byl v tomto případě nepřiměřeným zásahem do práv Městské části a jejích obyvatel.*



**k odst. [9]**

- Po celou dobu projekční přípravy 2016 – 2017 nezaujala MČ k výběru varianty žádné stanovisko, viz reakce na bod [8], a to i přes to, že byly doloženy vizualizace obou variant řešení, ze kterých lze usuzovat na míru „rozbití“ intravilánu a „nevhodnost masivní“ konstrukce nadjezdu.

- U varianty nadjezdu jsou dodrženy hlukové limity dle Nařízení vlády č. 272/2011 o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

- Tvrzení, že „z pohledu imisní zátěže z automobilové dopravy se ukazuje varianta podjezdu šetrnější“ je nepodložené. Imisní zátěž z automobilové dopravy je dána počty vozidel, které budou v obou variantách stejné. Naopak u varianty nadjezdu budou lepší rozptylové podmínky – varianta podjezdu s tunelovou částí a se zastřešením bude exhalace soustřeďovat do míst vjezdů, které jsou navíc blíže obytné zástavbě.

- Je věcí stavebníka, jaký záměr předkládá do územního řízení. Územní řízení nemůže být vedeno na různé varianty řešení jedné stavby ve stejném prostoru. Varianta podjezdu byla sice zpracována, ale negativně se k ní vyjádřil silniční správní úřad, Policie ČR a Technická správa komunikací.

- MČ měla dostatečný časový prostor (viz bod [8]), aby se vyjádřila k předloženým variantám mimoúrovňového křížení. MČ tak mohla řádně uplatnit své právo na samosprávu a naplnit zájmy a práva obyvatel (obě varianty byly i veřejně prezentovány široké veřejnosti, opět viz bod [8]).

*[10] Městská část souhlasí, že stávající železniční přejezd je nutné přestavět na mimoúrovňový, jelikož stávající přejezd již nevyhovuje dopravní zátěži a vznikají zde dopravní zácpy a taktéž nebezpečné situace, na které již opakovaně Městská část a taktéž Policie ČR upozorňovaly. Navrhovaná varianta nadjezdu však svým provedením a svou mohutností nenávratně poškodí celý charakter území. Městská část v tomto preferuje variantu podjezdu provedeného s co nejmenšími zásahy do životního prostředí a dosavadní urbanistické struktury, tak, aby nebyly trvale negativně změněny vzhled a kvalita území Městské části v takové míře, jako by se to stalo v případě realizace nadjezdu.*

*[11] Městská část s variantou nadjezdu nesouhlasí, neboť se jedná o mohutnou dopravní stavbu, který bude představovat značný zásah do dotčeného území a změní celý charakter jádra Městské části. Stavba představuje vyvedení pozemní komunikace do mohutného nadjezdu, který převyšuje okolní zástavbu rodinných domů. Jedná se o značný zásah do kvality bydlení v celém jádru Městské části. Taková výstavba se zcela vymyká dosavadní urbanistické struktuře okolní zástavby a zcela jí znehodnocuje.*

*[12] V tomto Městská část dokládá průvodní zprávu a technickou zprávu k variantě podjezdu, čím je doloženo, že se v každém případě jedná o realizovatelnou a šetrnější variantou (byť ne nutně v přesném provedení dle aktuálně vypracované projektové dokumentace). Současně v tomto Městská část nechá vypracovat odborné vyjádření k vhodnosti zvolené varianty pro stavbu mimoúrovňového křížení.*

**k odst. [10] [11] [12]**

Stavební úřad posuzuje žádost o konkrétním návrhu v rozsahu, jak byla podána. Navržený záměr nadjezdu je v souladu s vymezenou plochou veřejně prospěšné stavby č. 37/DK/54 Velká Chuchle – komunikační propojení přes ČD ve Velké Chuchli, která je zanesena v platném územním plánu. Stávající stav úrovňového přejezdu je nevyhovující s ohledem na bezpečnost vozidel i chodců. V rámci optimalizace trati dojde k nárůstu počtu vlakových spojení, do budoucna lze předpokládat uzavření přejezdu cca 50 minut ve špičkové hodině, což vyvolá značné komplikace pro plynulost dopravy. Propojení Velké a malé Chuchle je historicky připraveno na nadjezd. Nesouhlas Městské části Velká Chuchle měl být uplatněn již v procesu pořizování a schvalování územně plánovací dokumentace. Preference varianty tunelu není v souladu s platným územním plánem. Nevýhodou podjezdu jsou technické aspekty (hladina spodní vody, zaplavení v případě povodně s následným čerpáním vody, větší podélné sklony náročnější na prostor, rozhledové poměry...)

Stavba nadjezdu využívá stávající terén. Z hlediska posouzení krajinného rázu a zásahu do území vydaly závazná stanoviska a vyjádření příslušné správní orgány na úseku ochrany veřejných zájmů (doloženo kladné stanovisko odboru ochrany prostředí magistrátu hl. m. Prahy).

*[13] Zastupitelstvo Městské části dlouhodobě usiluje o realizaci varianty podjezdu (dříve nazývané varianty E TUNEL), jak je patrné z příloženého zápisu z jednání zastupitelstva Městské části ze dne 24.02.2014, kdy bylo přijato toto usnesení:*

„ZMČ, na základě doporučení výboru dopravy bezpečnosti ze dne 3.2.2014, doporučení výboru stavebního a územního plánu ze dne 19.2.2014, průběhu jednání s majiteli dotčených nemovitostí ve dnech 22.1 a 28.1.2014, průběhu jednání s přítomnými členy ZMČ dne 10.2.2014, průběhu veřejné schůze dne 12.2.2014 a výsledku ankety, schvaluje k další projektové přípravě a k realizaci mimoúrovňového křížení ulice Starochuchelská s tratí ČD „variantu E TUNEL“ za předpokladu dodržení v příloze uvedených podmínek. Maximálně do 60 dnů bude ZMČ vyhlášeno místní referendum na téma podpory varianty E.“

[14] Toto usnesení Městské části pak bylo aktualizováno při zasedání zastupitelstva dne 25.03.2019. Původní varianta „E TUNEL“ je přitom stejného významu jako současná varianta podjezd a Městská část na této variantě doposud trvá. Zápis ze zasedání zastupitelstva Městská část Praha-Velká Chuchle ze dne 25.03.2019 ke dni tohoto podání není ještě k dispozici, avšak bude dodán. Případné nerespektování tohoto stanoviska Městské části by muselo být považováno za neakceptovatelný zásah do práva na samosprávu Městské části, jak je již popsáno výše.

#### **k odst. [14]**

- Dne 22. 11. 2017 Zaslala MČ prostřednictvím starosty MČ vyjádření 1766/332/2017, kde k předložené projektové dokumentaci silničního nadjezdu nemá MČ Velká Chuchle námitek.

[15] Umístění stavby by bylo za těchto okolností současně ve zjevném rozporu s § 20 odst. 1 nařízení č. 10/2016 Sb. hl. m. Prahy, pražskými stavebními předpisy (dále jen „PSP“), podle kterého platí, že při umísťování staveb musí být přihlédnuto k charakteru území, zejména ke vztahu zástavby k veřejným prostranstvím, půdorysným rozměrům okolních staveb a jejich výšce. Předložená dokumentace se otázky souladu s tímto ustanovením věnuje jen povšechně, bez skutečného zhodnocení vazeb na charakter území.

#### **k odst. [15]**

- Tvrzení účastníka, že „umístění stavby by bylo za těchto okolností současně ve zjevném rozporu s § 20 odst. 1 nařízení č. 10/2016 Sb. hl. m. Prahy, pražskými stavebními předpisy“ je nepodložené a jde o subjektivní hodnocení.

- K charakteru území bylo přihlédnuto. Nová komunikace maximálně využila pro své stoupání z centra MČ podél trati stávající stoupající konfiguraci terénu. Komunikace byla maximálně přimknuta k trati, aby se maximalizovala vzdálenost od obytných budov. Pro konstrukci nadjezdu byla zvolena konstrukce z předpjatého betonu, která umožňuje co nejsušší návrh. Problematické bude vždy klesání komunikace na východní straně trati, které je však dané potřebnou výškou nadjezdu nad tratí a stávající stavební připraveností ulice Mezichuchelská na napojení komunikace z nadjezdu – Stávající podoba ulice Mezichuchelská již předpokládá řešení silničním nadjezdem.

- Tvrzení účastníka, že „Předložená dokumentace se otázky souladu s tímto ustanovením věnuje jen povšechně, bez skutečného zhodnocení vazeb na charakter území“ je nepodložené. Vazby na charakter území jsou popsány dostatečně.

[16] Pro vlastníky okolních nemovitostí se jedná taktéž o zásah do jejich vlastnických a dalších práv, když takto mohutná dopravní stavba se má nacházet v bezprostřední blízkosti jejich nemovitostí, což bude velice pravděpodobně představovat snížení kvality bydlení a ruku v ruce s tím také snížení hodnoty jejich nemovitostí. Celý záměr nevratně změní krajinný ráz a dosavadní charakter celého okolí. Další zásah pak představuje nutná výstavba protihlukových stěn, která rovněž představuje významný zásah do dosavadní urbanistické struktury, kterou trvalé zcela naruší a změní, zejména z estetického hlediska. Dle judikatury Nejvyššího správního soudu (např. dle rozsudku Nejvyššího správního soudu čj. 8 As 27/2012–113) náleží mezi jednotlivé činitele ovlivňující pohodu bydlení (kvalitu prostředí) také podstatné snížení odstupové vzdálenosti mezi budovami, úbytek oblohové složky, omezení výhledu, a tedy i míra oslunění a osvětlení bytu a narušení soukromí, protože i tyto složky se na pohodě bydlení podílejí. Městská část má za to, že stavba nadjezdu by bezprostředně ovlivnila pohodu bydlení jejích obyvatel, kdy daná stavba dopravní infrastruktury s mizivými architektonickými hodnotami by představovala určující, a přitom cizorodý prvek v intravilánu Městské části, který by převyšoval svou výškou stávající obytné rodinné domy.

#### **k odst. [16]**

- Každá stavba představuje zásah do svého okolí, a to již ze své podstaty, stejně jako tomu bylo již například při výstavbě komunikace Mezichuchelská, která počítá se zapojením nadjezdu. Varianta

podjezdu je příznivější pro vlastníky nemovitostí v ulici Starolázeňská č. 9 až 17, od kterých se stavba oddaluje. Naopak se ale stavba podjezdu přibližuje k jiným nemovitostem v ulici U Skály.

- Pokud jde o protihlukové stěny, tak s navrhovaným nadjezdem souvisí jen stěna v ulici Nad Drahou, která má však charakter zděného plotu s transparentními výplněmi. Tato stěna tedy chrání obyvatele sousedních nemovitostí, ale přitom zásadním způsobem nenarušuje výhled, oslunění či osvětlení bytu. Druhá protihluková stěna související s nadjezdem je ve skutečnosti pouze úprava stávající stěny v ulici Mezichuchelská v místě napojení nadjezdu do připravené křižovatky. Vzhledem k dnešní masivní a dlouhé protihlukové stěně v ulici Mezichuchelská výšky cca 4,5 metru a délky cca 380 metrů lze konstatovat, že protihlukové stěny charakter území zásadním způsobem nemění.

*[17] Stavba nadjezdu se kromě toho nachází v ochranném pásmu přírodní památky Nad Závodištěm a dále v blízkosti přírodní rezervace Chuchelský háj (evropsky významná lokalita). Městská část nepovažuje za adekvátní, aby v blízkosti pouhých desítek metrů od těchto chráněných oblastí byla vystavěna nadúrovňová dopravní stavba navrhovaného rozsahu.*

#### **k odst. [17]**

- Navrhovaný nadjezd nezasahuje do přírodní památky Nad Závodištěm ani do přírodní rezervace Chuchelský háj. Dále záměr nezasahuje ani do ochranného pásma přírodní rezervace Chuchelský háj. Do ochranného pásma přírodní památky Nad Závodištěm zasahuje pouze napojení nové komunikace na Starochuchelskou a podchod pod železniční trať, tyto části stavby však do ochranného území zasahují stejným způsobem i ve variantě podjezd.

- Obě varianty jsou tak z hlediska zásahu do přírodní památky Nad Závodištěm a do přírodní rezervace Chuchelský háj, včetně jejich ochranných pásem, stejné.

- Varianta podjezd v ochranném pásmu přírodní památky Nad Závodištěm vyvolává zábor cca 1600 m<sup>2</sup>, varianta nadjezd je v tomto ohledu „šetrnější“, se zábohem 950 m<sup>2</sup>. Z pohledu vlivu na ochranné pásmo této přírodní památky je tedy jednoznačně vhodnější výstavba nadjezdu.

*[18] Dle ust. § 12 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (dále jen „zákon o ochraně přírody“) je stanoveno, že: „Krajinný ráz, kterým je zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti, je chráněn před činnostmi snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umísťování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině.“ Výstavbou navrhovaného nadjezdu by byl estetická hodnota jeho okolí nenávratně narušena. Výstavbou nadjezdu by byly taktéž znehodnoceny výhledy z řady míst Městské části na přírodní památku Chuchelský háj, tvořenou malebnými zalesněnými svahy s kostelem sv. Jana Nepomuckého a taktéž na přírodní památku Nad Závodištěm, které budou překryty výhledem na nadúrovňovou vozovku.*

#### **k odst. [18]**

- K předloženému záměru byl vydán souhlas k povolení stavby, a to Odborem ochrany prostředí MHMP jako věcně příslušného orgánu ochrany přírody podle ustanovení § 77 odst. 1 písmene j) zákona č. 114/1992 Sb.

- Uvedený odbor návrh z hlediska vlivu na krajinný ráz posoudil a konstatoval, že „kvalita prostředí nemůže být záměrem podstatně ovlivněna a krajinný ráz změněn či snížen, jelikož uvažovaný záměr bude běžnou součástí stávající krajinné matrice, harmonické měřítko a vztahy v krajině zůstanou zachovány.“

- Morfologie terénu je výrazně ovlivněna nivou řeky Berounky, železniční trať je lokalizována na patě úbočí terénu, jež se nad nivou zdvihá přes sto výškových metrů. Část Velké Chuchle leží v údolí Vrutice. Budoucí nadjezd či podjezd jsou navrženy na kontaktu nivy Berounky s tímto údolím. Okolí je rozmanité, střídá se vilová zástavba chráněná nepřilíhově vzhlednou a vysokou protihlukovou stěnou na ochranu před hlukem ze silniční komunikace v ul. Mezichuchelská, plochy zahradnictví, rozvojové plochy a na opačnou stranu k Berounu pak dostihové závodiště. Estetická hodnota území je tak již v současnosti poměrně významným způsobem narušena. Existencí nadjezdu bude částečně znehodnocen vizuální pohled od dnešního železničního přejezdu ke kostelu sv. Jana Nepomuckého. Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem však negativní vliv silničního nadjezdu nebude příliš veliký.

[19] Výstavba nadjezdu by znamenala výrazný úbytek zeleně, kdy dle dodané projektové dokumentace má být pokáceno celkem 159 ks stromů a dále plocha 1865 m<sup>2</sup> keřových porostů. Náhradní výsadba přitom není údajně realizovatelná. Dle Městské části se jedná o neadekvátní zásah, který bude mít negativní ekologický a estetický vliv na území Městské části. Městská část nepovažuje za adekvátní provádět kácení dřevin v takovém rozsahu, když lze požadovanou mimoúrovňovou křižovatku provést i v jiné variantě, která bude pro další rozvoj území Městské části přínosnější, nezasáhne tak hluboce do okolní zeleně, případně bude možné realizovat náhradní výsadbu, což ve variantě nadjezdu není možné. Předložená dokumentace také potvrzuje, že uvedená likvidace zeleně bude mít zásadně negativní dopad na místní faunu. I takový zásah Městská část nepovažuje za adekvátní, pokud lze daný záměr provést i ve variantě podjezd, která nezatíží tak silně místní faunu a flóru a nebude mít i jinak tak zásadní dopady na území obce.

#### **k odst. [19]**

- Záměr nadjezdu vyžaduje odstranění zeleně. K tomu je však třeba dodat, že většina odstraňované zeleně je na západní straně trati a je nutné její odstranění i pro variantu podjezdu.

- Náhradní výsadba je možná na vhodných lokalitách na základě dohody s MČ, a to jako součást a na náklady předkládané stavby.

- Z hlediska kácení mimolesní zeleně je varianta podjezd skutečně z části šetrnější než varianta nadjezd. (Nadjezd: 1865 m<sup>2</sup> keřů, stromy: 159 ks, pouze 19 ks stromů má obvod větší než 80 cm a je zde nutno řešit povolení ke kácení. Podjezd: 1110 m<sup>2</sup> keřů, stromy: 105 ks, pouze 14 ks stromů má obvod větší než 80 cm a je zde rovněž nutno řešit povolení ke kácení). Náhradní výsadba pro variantu podjezd i nadjezd je však principiálně totožná. V řešené lokalitě není nová výsadba navrhována, a to z důvodu existence sítí, zachování rozhledových poměrů, ale i ochrany trakčního vedení železniční trati. Je však možné vysazení adekvátní množství zeleně na vhodných místech v katastru obce, čímž by došlo k odpovídající kompenzaci ekologické újmy. Navíc vliv na floru i faunu bude v měřítku obce jak pro variantu podjezd, tak i pro nadjezd prakticky totožný a bude se reálně blížit nule – jedná se o lokalitu v intravilánu města, kde provedené průzkumy zjistily jen velmi malý počet rostlinných a živočišných druhů.

[20] Kromě zřejmého rozporu s § 20 PSP, neodpovídá záměr ani cílům a úkolům územního plánování dle §§ 18 a 19 StavZ. Povolením umístění záměru by nešlo zejména o odpovídající koordinaci veřejných i soukromých záměrů změn v území, výstavby a jiných činností ovlivňujících rozvoj území, ani o ochranu, rozvoj přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území, včetně urbanistického a architektonického dědictví (došlo-li snad závazné stanovisko podle § 96b StavZ k jinému závěru, jde o závazné stanovisko nezákonné). Záměr není v souladu s kritérii uvedenými v § 90 odst. 1 písm. a) StavZ. Nejsou proto splněny podmínky pro vydání územního rozhodnutí.

#### **k odst. [20]**

- Tvrzení účastníka, že „Povolením umístění záměru by nešlo zejména o odpovídající koordinaci veřejných i soukromých záměrů změn v území, výstavby a jiných činností ovlivňujících rozvoj území, ani o ochranu, rozvoj přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území, včetně urbanistického a architektonického dědictví.“ je nepodložené a subjektivní. Byly koordinovány veřejné zájmy (zájem odstranění nevyhovujícího železničního přejezdu) i soukromé (návrh v prostoru bez zástavby bez demolic a s minimálními dopady na okolní nemovitosti, ochrana obyvatel před hlukem a vibracemi). Byly brány v úvahu i přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, viz část dokumentace B.3.1 Vliv stavby na životní prostředí.

- Dle sdělení Úřadu městské části Praha 16, odboru výstavby, dopravy a životního prostředí (č.j. 021489/OVDŽP ze dne 31.10.2017), je předložený záměr v souladu se záměry územního plánování v dotčeném území.

- Tvrzení účastníka, že záměr není v souladu s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů, je nepodložené.

Žádost o vydání územního rozhodnutí byla podána 30.11.2017. V průběhu řízení došlo formou opatření obecné povahy č. 55/2018 s účinností od 12.10.2018 ke změně územního plánu schválenou změnou Z2832.

Jelikož se řízení posuzuje podle právní úpravy stavebního zákona ve znění do 31.12.2017 stavební úřad nevyžadoval po stavebníkovi doplnění závazného stanoviska orgánu územního plánování a sám posoudil

záměr v souladu s požadavky změny Z2832. K řízení je doloženo souhlasné vyjádření Magistrátu hl. m. Prahy Odboru územního rozvoje sp. zn. S-MHMP 1626820/2017 č.j. MHMP 1640944/2017 ze dne 23.10.2017, ve kterém je záměr souhlasně posouzen z hlediska Zásad územního rozvoje a důležitosti veřejně prospěšné stavby.

*[21] Záměr není ani v souladu s § 16 odst. 6 PSP, podle kterého platí, že vedení a parametry dopravní a technické infrastruktury musí být v souladu se standardem veřejných prostranství a podmínkami uspořádání a využití území, jehož jsou součástí. Z uvedeného ustanovení vyplývá, že se má technická infrastruktura zásadně přizpůsobovat charakteru veřejných prostranství, kterou jsou klíčovým prvkem pro vytváření městské struktury. Jak vyplývá již z výše uvedeného, záměr, pro který má být územní rozhodnutí vydáno, by však negativně charakter veřejných prostranství v původním jádru Velké Chuchle naopak nepřiměřeně narušoval (a to zejména svou mohutností, pramalou architektonickou hodnotou, a blízkým umístěním u obytné zástavby). Zatímco by Městská část Velká Chuchle by podobně jako jiné městské části hl. m. Prahy, potřebovala spíše dále postupně rehabilitovat svá veřejná prostranství, předložený záměr stávající kvality veřejných prostranství bude naopak rozbíjet. V souvislosti s aplikací § 16 odst. 6 PSP upozorňujeme také na to, že požadovaná stavba nerespektuje ani doporučení obsažená v Manuálu tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy, Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, Kancelář veřejného prostoru, Praha 2014. Tento dokument současně Městská část navrhuje zařadit mezi podklady pro vydání rozhodnutí. K tomu Městská část upozorňuje zejm. na str. 179 uvedeného manuálu, kde se mimo jiné uvádí: „Funkční a technické požadavky a nároky na proveditelnost sítí technické a dopravní infrastruktury z hlediska funkčních a normových požadavků je nutné koordinovat se základní rolí veřejného prostoru jako pobytového místa (...) Technická a dopravní infrastruktura by se ve vizuálním a dalším smyslovém vnímání prostoru měla uplatňovat co nejméně, neměla by být dominantní a zejména by neměla negativně determinovat celkové prostorové řešení místa. Každý nadzemní prvek infrastruktury je třeba vnímat jako element spoluvytvářející celkovou architektonickou kvalitu místa, jeho umístění a designu je nutné věnovat odpovídající odbornou péči. Design prvků infrastruktury by měl korespondovat s celkovým charakterem veřejného prostranství. V případě nadzemních prvků infrastruktury vždy platí z hlediska kvantity, velikosti a výraznosti pravidlo „čím méně, tím lépe“. Nahodilé a nekoncepční řešení bez kontextu je ve veřejném prostoru města nepřijatelné.“ Předložený záměr dle názoru Městské části těmto požadavkům se shora uvedených důvodů neodpovídá.*

#### **k odst. [21]**

- Tvrzení účastníka, že záměr není v souladu s §16 odst. 6 PSP je nepodložené, stejně jako zmínka o „pramale architektonické dohodě“, kdy jde o subjektivní hodnocení účastníka.
- Záměr se přizpůsobuje veřejnému prostranství v tom, že v první části západně od železniční trati využívá prostor komunikace Nad Drahou. Výjimkou je prostor pozemku č. 99, kudy je však komunikace trasována na základě požadavku MČ, a to v obou variantách). Na východní straně železniční trati je respektována již dokončená křižovatka v ulici Mezichuchelská, která s napojením nadjezdu počítala.
- Rehabilitován bude veřejný prostor dnešního železničního přejezdu, který je jak pro silniční vozidla, tak pro chodce dnes nekomfortní (časté uzavření železničního přejezdu, těsná návaznost křižovatky na přejezd s potencionálními nebezpečnými kolizemi, přecházení chodců šikmo přes přejezd apod.). Bude zřízena bezpečná možnost překonávání železniční trati, a to mimoúrovňovým křížením, které připouští i PSP. Bude zjednodušena navazující křižovatka, celý prostor bude bezpečnější a přehledněji použitelný.
- Navržené řešení bylo koordinováno se základní rolí veřejného prostoru. Dnes prostor ulice Nad Drahou tvoří komunikace a chodník plus přístupy k nemovitostem. Toto předkládaný záměr zachovává. Posun veřejného prostoru do pozemku č. 99 (zahrada) je navržen na základě požadavku MČ a je shodný v obou variantách. Na východní straně trati je veřejný prostor využíván ke sportu (hřiště – není záměrem dotčeno) a dále jde o nezastavěnou plochu, která ale se záměrem napojení nadjezdu na připravenou křižovatku na ulici Mezichuchelská počítá. Záměr nadjezdu je zakreslen i v platné územně plánovací dokumentaci.
- Nadzemnímu prvku byla věnována náležitá péče. Byl navržen jako maximálně subtilní a v nejnižší možné výšce nad železniční tratí, danou bezpečnostními odstupy o živého trakčního vedení. Pro záměr byly zpracovány vizualizace z obou stran Mezichuchelské, aby bylo možno vnímání stavby posoudit.
- Záměr není nekoncepční a nahodilý, naopak je jeho podoba dána platným územním plánem, koordinací se stavbou optimalizace trati i již realizovanou stavební připraveností v podobě křižovatky v ulici Mezichuchelská.

[22] Rozpor s těmito požadavky vynikne ještě více, když se uváží, že pro mimourovňové řešení přejezdů tratě existuje z hlediska zájmu na ochraně a rozvoji veřejných prostranství citlivější varianta podjezdu.

**k odst. [22]**

- S variantou podjezdu nesouhlasí silniční správní úřad, Policie ČR a Technická správa komunikací. Zároveň varianta podjezdu obtížně zajistí spojení obou částí Velké Chuchle v případě zatopení podjezdu (porucha čerpání, povodně), neboť mimourovňové křížení bude v každé variantě jediným možným spojením obou částí tratě.

[23] Dále Městská část namítá, že i kvůli chybějícím podkladům nelze požadované územní rozhodnutí vydat. Předložený záměr, pro který je žádáno vydání územního rozhodnutí, je nedílnou součástí záměru „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)“ (dále jen „Záměr“). Tento záměr podléhal a stále podléhá minimálně zjišťovacímu řízení ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „ZPV“). Pro Záměr byl jako pro záměr s kódem MZP383 dle informačního portálu Cenia vydán závěr zjišťovacího řízení Ministerstva životního prostředí ze dne 10. 7. 2012 č.j. 44429/ENV/12, jelikož se jednalo o záměr naplňující dikci bodu 9.2 kategorie II přílohy č. 1 („Novostavby (záměry neuvedené v kategorii I), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních drah; novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť“), a to jako změna záměru ve smyslu § 4 odst. 1 písm. c) ZPV. I po novelách ZPV by takový záměr měl podléhat přinejmenším zjišťovacímu řízení jako záměr podle bodu 45 kategorie II přílohy č. 1 ZPV, a to rovněž jako změna záměru ve smyslu aktuálního § 4 odst. 1 písm. c) ZPV. Eventuálně též dle § 4 odst. 1 písm. b) ZPV jako změna záměru dle bodu 44 kategorie I přílohy č. 1 ZPV. Z uvedeného tedy vyplývá, že by pro Záměr i za současného právního stavu měl existovat alespoň procesně relevantní závěr zjišťovacího řízení.

**k odst. [23]**

- Stavby „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo), varianta nadjezd“ a „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)“ jsou dvě samostatné stavby, které budou realizovány samostatně.

[24] Takovým závěrem zjišťovacího řízení nemůže být závěr zjišťovacího řízení Ministerstva životního prostředí ze dne 10. 7. 2012 č.j. 44429/ENV/12. K němu nelze při aktuální procesní úpravě přihlížet. Tento procesní úkon neodpovídá již jen svou formou požadavkům ZPV ve znění účinném od 1. 4. 2015 po novele provedené zákonem č. 39/2015 Sb., který vyžaduje u závěrů zjišťovacího řízení, podle kterých záměr nepodléhá posuzování vlivů na životní prostředí, oproti dřívější úpravě kvalitativně vyšší formu správního rozhodnutí. Závěr zjišťovacího řízení je procesním úkonem. Měla by se na něj proto aplikovat procesní úprava účinná v době rozhodování správního orgánu. Přiměřeně zde lze odkázat např. na závěry rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 10 As 250/2015 – 92 ze dne 6. 6. 2016. V posuzovaném případě Nejvyšší správní soud vyslovil názor, že pokud novelizované znění procesního předpisu mění předpis, z něhož vycházel stavební úřad, neobsahuje intertemporální pravidla, pak odvolací správní orgán rozhoduje podle nové procesní úpravy, účinné v době jeho rozhodování. Není důvod se nedomnívat, že tím spíše by podle nové procesní úpravy měl postupovat i prvostupňový správní orgán. Minimálně bez závěru zjišťovacího řízení, které by odpovídalo aktuální právní úpravě, nemůže být požadované územní rozhodnutí vydáno.

[25] Nejde přitom o formalistický a samoučelný požadavek. Zavedení formy rozhodnutí u závěrů zjišťovacího řízení podle § 7 odst. 3 ZPV, mělo za cíl zajistit lepší procesní záruky dotčeným osobám v případech, kdy zjišťovací řízení uzavírá cestu plnému posouzení vlivů záměrů na životní prostředí. Městská část je přitom přesvědčena, že v daném případě mělo proběhnout posouzení vlivů Záměru na životní prostředí podle ZPV včetně řádného a komplexního posouzení kumulativních vlivů s dalšími záměry v území, neboť jde o rozsáhlý záměr, který přispívá další zátěží do již velmi zatíženého obydlého území.

[26] Sedm let starý závěr zjišťovacího řízení Ministerstva životního prostředí ze dne 10. 7. 2012 č.j. 44429/ENV/12 a oznámení Záměru navíc nemohly ani řádně zohlednit změny, ke kterým v území mezitím došlo (rozsáhlá zástavba nejen ve Velké Chuchli, nárůst dopravy a s tím související zátěž apod.). Závěr zjišťovacího řízení Ministerstva životního prostředí ze dne 10. 7. 2012 č.j. 44429/ENV/12 je proto považovat i věcně za zastaralý.

**k odst. [23 - 26]****ABSENCE PROCESNĚ RELEVANTNÍHO ZÁVĚRU ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ PRODANÝ ZÁMĚR, RESP. NEPROVEDENÍ POSOUZENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

- Z pohledu procesu EIA je nutno brát záměry „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo), varianta nadjezd“ a „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)“ jako dva zcela samostatné a nesouvisející záměry.

- Příprava obou záměrů probíhá zcela nezávisle a žádný z nich není podmíněn tím druhým. Případná realizace nadjezdu ani podjezdu nezasahují do technického řešení záměru „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)“, pro který byl vydán závěr zjišťovacího řízení Ministerstva životního prostředí ze dne 10. 7. 2012 č.j. 44429/ENV/12. Proto ani nelze považovat záměr „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo), varianta nadjezd“ za změnu záměru „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)“, která by musela být posouzena z hlediska vlivů na životní prostředí.

- V této souvislosti dále uvádíme, že v aktuálním znění zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na ŽP účinném od 1. 11. 2017 (zákon č. 326/2017 Sb., kterým se mění zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů) záměr „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo), varianta nadjezd“ jako takový nepodléhá tomuto zákonu. Navržená silniční komunikace nenaplnuje podmínky uvedené v bodě 49 přílohy č. 1 zákona - Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdních pružích od stanovené délky (a = 2 km); ostatní pozemní komunikace od stanovené délky (a) a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby (b = 1 000 voz/24 hod). Pokud by měl záměr podléhat zákonu č. 100/2001 Sb., musely by být obě limitní hodnoty splněny současně.

- Záměr nepodléhá procesu EIA ani z titulu podlimitního záměru, který dosáhne alespoň 25% příslušné limitní hodnoty a současně je situován ve zvláště chráněném území nebo jeho ochranném pásmu. Ačkoli se jižní okraj záměru nachází v ochranném pásmu přírodní památky Nad závodíštěm, jeho délka nedosahuje 25 % limitní hodnoty.

Pozn.: Výše uvedené skutečnosti byly konzultovány příslušným úřadem z pohledu procesu EIA - Magistrátem hlavního města Prahy během jednání dne 26. 10. 2017.

- V této souvislosti lze uvést, že oznámení záměru dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb. „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)“ z roku 2012 již s výstavbou nadjezdu počítalo a již tehdy byla řešena koordinace obou staveb.

- Nelze souhlasit rovněž se zpochybňováním platnosti výše uvedeného závěru zjišťovacího řízení. Naposledy jeho platnost potvrdil Magistrát hlavního města Prahy ve vyjádření vydaném 12. 12. 2018 pod č. j. MHMP 1984313/2018 (doloženo ve spise). V závěru dokumentu je uvedeno: Závěr zjišťovacího řízení vydaný Ministerstvem životního prostředí č. j. 44429/ENV/12 ze dne 10. 7. 2012 k záměru „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo) je pro aktuální podobu záměru dle projektové dokumentace stále platný a využitelný.

Ve znění zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP platném do 31.10.2017 daný záměr spadal dle přílohy č. 1 do kategorie II. (záměry vyžadující zjišťovací řízení), konkrétně pod bod 9.1 Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. Třídy (záměry neuvedené v kategorii I). Ve smyslu § 22 písm. a) zajišťoval posuzování orgán kraje, v daném případě Magistrát hl. m. Prahy.

V novelizovaném znění zákona č. 100/2001 Sb. Účinném od 1.11.2017 (zákon č. 326/2017 Sb., kterým se mění zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů) již záměr obdobného rozsahu nepodléhá zákonu č. 100/2001 Sb. v platném znění.

Pozn. Záměr by podléhal zákonu č. 100/2001 Sb., pokud by bylo splněno následující – „Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. Třídy o méně než čtyřech jízdních pružích od stanovené délky (2 km); ostatní pozemní komunikace od stanovené délky (2 km) a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby (1000 voz/24 hod)“. Záměr optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo), varianta nadjezd toto nespĺňuje. Záměr by rovněž podléhal zákonu č. 100/2001 Sb., pokud by se jednalo o podlimitní záměr, který dosáhne alespoň 25 % příslušné limitní hodnoty a současně se nacházel ve zvláště chráněném území nebo jeho ochranném pásmu – ani toto není v daném případě splněno.

[27] Městská část se dále vyjadřuje k použití softwaru MEFA při hodnocení vlivů na kvalitu ovzduší. Oproti skutečnému stavu model MEFA totiž nezohledňuje skutečnost, že zejména diesellová vozidla mají v reálném provozu znatelně větší příspěvek ke znečištění, než jejich výrobci deklarují (problematika tzv. víceemisí NOx). Model doposud vychází z toho, že vozidla s diesellovým motorem v zásadě plní normy Euro, ačkoliv tomu tak zjevně není. Např. i další aktuální měření reálných emisí NOx z osobním diesellových vozidel prováděného respektovanou organizací Deutsche Umwelthilfe v období září 2017 - březen 2018 ukázalo, že diesellová osobní vozidla homologovaná pro nejnovější normy EURO 5 a EURO 6 v provozu hodnoty emisí NOx stanovené pro tyto normy výrazně překračují, v některých případech až 18x (souhrn výsledků měření je dostupný např. na adrese [https://www.duh.de/fileadmin/user\\_upload/download/Projektinformation/Verkehr/dieselgate/EKI/180411\\_Balkendiagramm\\_Wintermessungen\\_2017-2018.pdf](https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Verkehr/dieselgate/EKI/180411_Balkendiagramm_Wintermessungen_2017-2018.pdf)).

[28] I s ohledem na to, že dle odhadů převážná část jízd motorovými vozidly je u nás vykonána vozidly s diesellovými motory, nemůže mít model MEFA, který nereflektuje reálnou úroveň znečišťování a presumuje, že vozidla plní emisní limity, žádnou vypovídací hodnotu pro zjištění skutečného stavu znečištění ovzduší z dopravy. Pokud však nejsou v řízení žádné důvěryhodné podklady o reálných budoucích dopadech na životní prostředí vyvolaných dopravou, nelze mj. s ohledem na zásadu materiální pravdy (§ 3 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu) a na zásadu nezatěžovat životní prostředí nad míru únosného zatížení (§ 11 zákona č. 17/1992 Sb.), zásadu předběžné opatrnosti (§ 13 zákona č. 17/1992 Sb.) a ochranu lidského zdraví v tomto řízení vydat pozitivní správní akt. Přitom příslušným k posouzení zátěže z vyvolané dopravy je v takovýchto případech především stavební úřad v rámci územního řízení.

[29] Vliv na kvalitu ovzduší by měl být tedy přehodnocen a zpřesněn tak, aby odpovídal skutečnosti.

**k odst. [27] [28][29]**

#### **Zhoršení kvality ovzduší**

- Ve věci zpracování rozptylové studie nebyla pro stavbu nadjezdu ani podjezdu rozptylová studie zpracovávána. Vycházeno bylo přitom ze skutečnosti, že k posuzování vlivu stavby pozemní komunikace na ovzduší prostřednictvím rozptylové studie (jako podkladu pro stavební řízení) se přistupuje až v případě, že se stavba nachází v zastavěném území obce a intenzita dopravního proudu činí 15 tis. vozidel/24 hod a více, a to v návrhovém období nejméně 10 let. K umístění takovéto stavby pak vydává podle § 11 odst. (1) bod b) zák. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší závazné stanovisko MŽP ČR. V daném případě ani jedna z variant předmětné stavby nespĺňuje kritérium pro posuzování podle tohoto zákona. Rozptylová studie byla proto zpracovávána pouze pro provoz recyklační základny umístěné v ŽST Beroun. Ta bude navíc součástí sousední stavby „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)“ a nikoli nadjezdu ani podjezdu.

- K obecné námitce týkající se použití softwaru MEFA při hodnocení vlivů na kvalitu ovzduší ŠŽDC uvádí, že v době zpracování dokumentace pro stavební povolení stavby „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)“ v roce 2016, resp. rozptylové studie, která je její součástí, byla použita metodika výpočtu MEFA-13. Tato metodika byla a zůstává platnou jako podklad pro výpočet emisí z automobilové dopravy.

- Vzhledem k tomu, že rozptylová studie řešila pouze vlivy recyklační základny, byl v tomto případě model MEFA-13 použit pouze pro výpočty emisí z nákladních vozidel, spojených s provozem základny. Emise z osobních automobilů nebyly v rozptylové studii řešeny. Jelikož námitka se týká rozporů zjištěných u osobních automobilů s diesellovými motory, není pro danou rozptylovou studii nijak relevantní.

#### **• 2) Mgr. Robert Plicka, V Cibulkách 49, Praha 5**

Účastník řízení má ve vlastnictví pozemek parc. č. 991/603 k.ú. Velká Chuchle.

Text námítky uveden kurzívou zkráceně v bodech:

II. K postavení účastníka řízení

III. Rozpor s charakterem území

IV. Nesoulad s pražskými stavebními předpisy a plánem udržitelné mobility prahy a okolí

V. Absence procesně relevantního závěru zjišťovacího řízení pro daný záměr, resp. neprovedení po souzení vlivů na životní prostředí

VI. Zhoršení kvality ovzduší



- Pozemek účastníka se nachází v lokalitě obytného souboru Na Hvězdárně vzdáleného od místa záměru vzdušnou čarou 900 metrů. Z pozemku není záměr viditelný. Nemovitosti účastníka nebudou záměrem dotčeny.

- Záměr zachová dopravní obslužnost pozemku od centra města, a naopak ji zlepšší, neboť příjezd přes nadjezd bude bezpochyby rychlejší, plynulejší a bezpečnější než přes stávající železniční přejezd (dlouhé čekání).

### **Rozpor s charakterem území**

- V námitce je tvrzeno, že varianta podjezdu je šetrnější řešení z pohledu imisní zátěže z automobilové dopravy. Toto tvrzení není ničím doloženo, naopak plynulejší dopravu a tím i nižší produkci emisí umožní řešení formou nadjezdu.

- Zasedání zastupitelstva MČ, které se konalo 24. 2. 2014, jednalo pouze na základě zpracované technické studie. Tato byla zpracována bez potřebného geologického a hydrogeologického průzkumu, což je u preferované varianty studie podjezdu (varianta E Tunel) s hloubkou pod hladinou podzemní vody chybějící klíčová informace. K tunelové variantě ve studii vyjádřila nesouhlas OS TSK Praha – Jihozápad, což by byl budoucí správce podjezdu.

- Ve studii preferovaná varianta podjezdu (varianta E Tunel) byla dále navržena s gravitačním odvodněním do vodoteče Vrutice. Toto řešení ale není realizovatelné, neboť do Vrutice lze gravitačně odvodnit pouze místa vjezdů do tunelu (v úrovni terénu), a to zřejmě ve studii uvažovanými příčnými odvodňovacími prahy, k nimž ale vyjádřilo nesouhlas už ve studii oddělení dopravy Odboru výstavby, dopravy a životního prostředí ÚMČ Praha 16. Studie uvažovala se zastřešením vjezdů do tunelů a na základě toho uvažovala pouze s jímkou pro mobilní čerpadlo pro vodu z dopravního provozu (např. ve formě sněhu). Takový návrh neřeší vůbec povodňové stavy a přívalové deště. Jde o jednu z největších nevýhod tunelových variant, které však uvedená studie neřešila. Provoz v preferované variantě E Tunel by byl ohrožen většími dešti, kdy by provoz v podjezdu ohrožoval bezpečnost a způsobil by nutné přerušení provozu do doby dovozu mobilního čerpadla a vyčerpání vody. Provoz v podjezdu by byl ohrožen i při povodňových stavech, kdy by pak fakticky došlo k přerušení jediné spojnice mezi západní a východní částí Velké Chuchle.

- Z výše uvedených důvodů přistoupil stavebník Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, v další přípravě ke zpracování technického řešení obou variant (nadjezd i podjezd), a to na úrovni dokumentace pro územní řízení, včetně potřebných geotechnických a hydrogeologických průzkumů. Obě varianty tak byly zpracovány s relevantnějšími podklady a ve větší podrobnosti než studie, na základě které se rozhodovalo Zastupitelstvo městské části 24. 2. 2014.

- Obě varianty mimoúrovňového křížení (nadjezd i podjezd) byly již v konceptu projednávány s Městskou částí Praha Velká Chuchle (MČ) 26. 8. 2016. Závěrem jednání bylo: „*Závěrem se přítomní shodli na preferování NADJEZDU, jehož schvalovací řízení a následná realizace mají mnohem lepší předpoklady pro zdárné dokončení díla.*“. Viz záznam z jednání.

- Další jednání s MČ proběhlo 14. 3. 2017. Řešení obou variant včetně vizualizací bylo MČ zasláno v předstihu před jednáním 1. 3. 2017 a obě varianty byly se zástupci MČ projednány. Viz záznam z jednání.

- Na základě požadavku MČ byly znovu obě varianty projednány i s veřejností, a to na veřejném jednání s obyvateli dne 5. 4. 2017. V předstihu před tímto jednáním byly podklady k oběma variantám včetně vizualizací zaslány 17. 3. 2017 na MČ k jejich uveřejnění na webových stránkách MČ.

- Dne 7. 4. 2017 byla elektronickou poštou MČ požádána o své vyjádření k oběma variantám mimoúrovňového křížení. Po urgenci byla žádost znovu zaslána 7. 6. 2017. Přílohou žádosti byly k oběma variantám Průvodní zpráva, Souhrnná technická zpráva, Koordinační situace a vizualizace.

- Dne 22. 11. 2017 Zaslala MČ prostřednictvím starosty MČ vyjádření 1766/332/2017, kde k předložené projektové dokumentaci silničního nadjezdu nemá MČ Velká Chuchle námitek.

- Z uvedeného vyplývá, že obě varianty mimoúrovňového křížení byly s MČ řádně a dlouhodobě (cca 2,5 roku) projednávány a že MČ měla dlouhodobě k dispozici podobu obou návrhů včetně vizualizací. Stejně tak byly uvedené návrhy k dispozici občanům MČ, a to včetně veřejné prezentace obou návrhů.

- Tvrzení, že navržené řešení je ve zjevném rozporu s pražskými stavebními předpisy je nepodložené.

- Tvrzení, že kostel Svatého Jana Nepomuckého bude ve výhledu překryt, je nepodložené. Naopak část dokumentace C.4 prokazuje opak:



- I varianta podjezdu vyžaduje kácení zeleně, a to 105 ks stromů a 1110 m<sup>2</sup> keřů. Problematika náhradní výsadby je obdobná jako pro variantu nadjezd, tak i variantu podjezd. Náhradní výsadba je možná až do rozsahu kácených stromů, ale obecně se přímo v lokalitě stavby provést v takovém rozsahu nedá, u varianty podjezd je situace ještě horší. Náhradní výsadba se tak zpravidla provádí dle požadavků samosprávy na jejich pozemcích. V tomto ohledu tedy není mezi oběma variantami rozdíl.

#### **Nesoulad s Pražskými stavebními předpisy**

- Nejcennějším veřejným prostorem v centru MČ ovlivněným stavbou je dnes plocha mezi ulicemi Starochuchelská a potokem Vrutice (zeleň, lavičky, vodoteč) a dále pozemek č. 99. Původní řešení nového vedení komunikace na nadjezd maximálně tyto plochy respektovalo a snažilo se jejich dotčení minimalizovat. V další přípravě ale Městská část vznesla požadavek na posun trasy komunikace blíže k dnešnímu železničnímu přejezdu, čímž byl tento veřejný prostor zasažen. Zásah do tohoto veřejného prostoru je ale identický pro obě varianty řešení.

- Naopak dojde ke zklidnění veřejného prostoru u křižovatky Mezichuchelská / Dostihová, neboť zde dojde k poklesu dopravy, zmizí zde dlouhé stání před uzavřeným železničním přejezdem i problematické přecházení ulice Radotínské. Toto je opět identické pro obě varianty řešení.

- Varianta nadjezd dále zabírá prostor pozemku 610/1, a to skutečně jen ve variantě nadjezd. Jde o prostor v soukromém vlastnictví, zarostlý zelení:



- Tato plocha nenaplnuje definici veřejného prostoru (Veřejný prostor nebo veřejné prostranství jsou prostory, které jsou přístupné veřejnosti, typicky vlastněné veřejností, tj. státem nebo obcí.).

Přes část pozemku parc. č. 610/1 k.ú. Velká Chuchle je územním plánem vymezen prostor veřejně prospěšné stavby nadjezdu, na části se nachází stávající komunikace Mezichuchelská, část je vymezena jako izolační zeleň a navazující smíšené území.

- V námitce je podtrhnutím zdůrazněna pasáž z Manuálu veřejných prostranství, že nahodilé a nekoncepční řešení bez kontextu je ve veřejném prostoru města nepřijatelné. K tomuto je nutné připomenout, že zamýšlený záměr nadjezdu je obsažen v platném územním plánu města, což je klíčový koncepční dokument. Záměr tedy nelze označit za nekoncepční. Navíc sám účastník uvádí, že jde o doporučení.

- Snížení prostorových nároků dopravy má být dosaženo upřednostňováním využívání dopravních prostředků s nízkým záborem veřejného prostoru na přepravovanou osobu. Zde se hovoří o volbě dopravního prostředku, kdy typicky železniční doprava má menší potřebu prostoru na osobu než doprava silniční. Tento bod tedy nehovoří o tom, jestli je výhodnější nadjezd či podjezd.

Další body viz uvedeno výše v námitce č. 1.

- **3) Gabal' Roman, Smetanova 1261/32 Prešov SR** (v zastoupení Mgr. Daniel Jankanič,) Účastník řízení je vlastníkem pozemků parc. č. 627 a 628/1 v k.ú. Velká Chuchle.

Text námítky uveden kurzívou zkráceně v bodech:

- 1) *Nepříslušnost úřadu Městské části Praha 16*
- 2) *Neschválení stavby městskou částí Praha Velká Chuchle*
- 3) *Posouzení vlivu na životní prostředí (EIA oznámení záměru § 6 odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb.)*
- 4) *Překročení hranice hluku*

#### **k bodu 1)**

Jedná se o záměr stavby silničního nadjezdu u křižovatky ulic Starochuchelská, Mezichuchelská, Radotínská a Dostihová. Součástí záměru je objekt SO 61-31-05 – provizorní odbočka Barrandov. Záměr je navržen na správním území městské části Praha 16, provizorní odbočka zasahuje malou částí na správní území městské části Praha 5.

Vzhledem k tomu, že se větší část záměru nachází na území spravovaném stavebním úřadem Praha 16, na území na území ve správě stavebního úřadu městské části Praha 5 je navržena pouze menší část, Magistrát hl. m. Prahy odbor stavebního řádu podle § 13 odst. 6 zákona č. 183/2006 Sb. stavební zákon, stanovil, že územní rozhodnutí vydá Úřad městské části Praha 16. Stanovení stavebního úřadu sp. zn. S-MHMP 1350304/2018/STR, č.j. MHMP 1432049/2018 ze dne 12.09.2018 je součástí spisu.

#### **k bodu 2)**

Souhlas Městské části Velká Chuchle - Zastupitelstvo MČ 24. 2. 2014 jednalo na základě zpracované technické studie. Tato byla zpracována bez potřebného geologického a hydrogeologického průzkumu, což je u preferované varianty studie podjezdu (varianta E Tunel) s hloubkou pod hladinou podzemní vody chybějící klíčová informace. K tunelové variantě ve studii vyjádřila nesouhlas OS TSK Praha – Jihozápad, což by byl budoucí správce podjezdu.

Ve studii preferovaná varianta podjezdu (varianta E Tunel) byla navržena s gravitačním odvodněním do vodoteče Vrutice. Toto řešení, ale není realizovatelné, neboť do Vrutice lze gravitačně odvodnit pouze místa vjezdů do tunelu (v úrovni terénu), a to zřejmě ve studii uvažovanými příčnými odvodňovacími prahy, k nimž ale vyjádřilo nesouhlas už ve studii oddělení dopravy Odboru výstavby, dopravy a životního prostředí ÚMČ Praha 16. Studie uvažovala se zastřešením vjezdů do tunelů a na základě toho uvažovala pouze s jímkou pro mobilní čerpadlo pro vodu z dopravního provozu (např. ve formě sněhu). Takový návrh neřeší vůbec povodňové stavy a přívalové deště. Jde o jednu z největších nevýhod tunelových variant, které však uvedená studie neřešila. Provoz v preferované variantě E Tunel by byl ohrožen většími dešti, kdy by provoz v podjezdu ohrožoval bezpečnost a způsobil by nutné přerušování provozu do doby dovozu mobilního čerpadla a vyčerpání vody. Provoz v podjezdu by byl ohrožen i při povodňových stavech, kdy by pak fakticky došlo k přerušování jediné spojnice mezi západní a východní částí Velké Chuchle.

Z výše uvedených důvodů přistoupil stavebník Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, v další přípravě ke zpracování technického řešení obou variant (nadjezdu i podjezdu), a to na úrovni dokumentace pro územní řízení a včetně potřebných geotechnických a hydrogeologických průzkumů. Obě varianty tak byly zpracovány s relevantnějšími podklady a ve větší podrobnosti, že studie na základě, které se rozhodovalo Zastupitelstvo městské části 24. 2. 2014.

Obě varianty mimoúrovňového křížení (nadjezd i podjezd) byly již v konceptu projednávány s Městskou částí Praha Velká Chuchle (MČ) 26. 8. 2016. Závěrem jednání bylo: „Závěrem se přítomní shodli na preferování NADJEZDU, jehož schvalovací řízení a následná realizace mají mnohem lepší předpoklady pro zdárné dokončení díla.“. Viz záznam z jednání.

Další jednání s MČ proběhlo 14. 3. 2017. Řešení obou variant včetně vizualizací bylo MČ zasláno v předstihu před jednáním 1. 3. 2017 a obě varianty byly se zástupci MČ projednány. Viz záznam z jednání.

Na základě požadavku MČ byly znovu obě varianty projednány i s veřejností, a to na veřejném jednání s obyvateli dne 5. 4. 2017. V předstihu před tímto jednáním byly podklady k oběma variantám včetně vizualizací zaslány 17. 3. 2017 na MČ k jejich uveřejnění na webových stránkách MČ.

Dne 7. 4. 2017 byla elektronickou poštou MČ požádána o své vyjádření k oběma variantám mimoúrovňového křížení. Po urgenci byla žádost znovu zaslána 7. 6. 2017. Přílohou žádosti byly k oběma variantám Průvodní zpráva, Souhrnná technická zpráva, Koordinační situace a vizualizace.

Dne 22. 11. 2017 Zaslala MČ prostřednictvím starosty MČ vyjádření 1766/332/2017, kde k předložené projektové dokumentaci silničního nadjezdu nemá MČ Velká Chuchle námitek.

Z uvedeného vyplývá, že obě varianty mimoúrovňového křížení byly s MČ řádně a dlouhodobě (cca 2,5 roku) projednávány a že MČ měla dlouhodobě k dispozici podobu obou návrhů včetně vizualizací. Stejně tak byly uvedené návrhy k dispozici občanům MČ, a to včetně veřejné prezentace obou návrhů.

K doplnění námitek, které podal dne 31.10.2019 Roman Gabal' v zastoupení Mgr. Danielem Jankaničem stavební úřad uvádí, že Městská část Praha velká Chuchle je účastníkem řízení a vydání územního rozhodnutí není podmíněno jejím souhlasem.

### **k bodu 3)**

Dle novelizovaného znění zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí, záměr optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo), varianta nadjezd nepodléhá posouzení dle tohoto zákona. Viz odůvodnění výše.

### **k bodu 4)**

#### **Hluková zátěž**

Pro zamýšlenou stavbu bylo posouzeno zatížení obyvatel hlukem, a to v souladu s Nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Hluková studie byla odsouhlasena Hygienickou stanicí HMP. Hluková studie stanovila nutná opatření proti hluku, která byla do stavby „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)“ zapracována. Navržená protihluková opatření zabrání překračování hygienických limitů, a to i při uvažování výhledové zvýšené dopravy.

- **4) Nedvěďová Pavlína, Nad Drahou 449/3a Velká Chuchle** (parc. č. 106/1 k.ú. Velká Chuchle)  
**Kosová Jana, Mlezivová Daniela, Nad Drahou 75/3 Velká Chuchle** (parc. č. 104, 105, 106/1, 106/2 k.ú. Velká Chuchle)

Text námítky uveden kurzívou zkráceně v bodech:

- *dlouhodobé omezení přístupu na pozemky a do garáží*
- *po dobu stavby nemožné používat stávající zahrady a bazén*
- *statické narušení nemovitosti, vzhledem k blízkosti stavby*
- *zhoršená kvalita ovzduší, prašnost, hlučnost*
- *ztráta duševního zdraví*
- *zásadní tržní znehodnocení nemovitostí*
- *zvýšené nebezpečí při výjezdu z garáží*

**Dlouhodobé omezení přístupu do garáží**

- V prostoru nemovitostí majitelů je nejnáročnějším objektem z hlediska délky výstavby nová opěrná zeď komunikace. Tak však bude realizována v pažené stavební jámě, aby neznemožnila přístup k nemovitostem. Přístup tak bude ovlivněn jen krátkodobě, např. v době realizace přeložek inženýrských sítí či realizace vlastní komunikace a chodníku.

**Využívání zahrady a bazénu**

- Stavba hlavních objektů nezasahuje do zahrad.

- Z důvodu ochrany obyvatel před hlukem je nutné na základě Hlukové studie realizovat protihlukovou stěnu podél nemovitostí. Ta nahradí stávající zděné oplocení. Po dobu výstavby stěny je nutný dočasný zábor úzkého pruhu pozemku podél stěny, neboť stěna leží na hranici pozemků majitelů. Pod dobu výstavby stěny bude zřízeno provizorní staveništní oplocení zahrad, a to ve vzdálenosti 1,5 metru od hranice pozemku, u bazénu méně, aby oplocení šlo mimo tento bazén.

**Statické narušení**

- Vzhledem k vzdálenosti hlavních objektů od budov majitelů a vzhledem k výstavbě opěrné zdi v pažené stavební jámě není statické narušení pravděpodobné. K posouzení stavu před realizací a po realizaci stavby je možné provést zdokumentování stávajícího stavu nemovitostí a podle stejného zdokumentování po stavbě ověřit, zda vlivem stavby mohlo dojít k poškození. Pokud by vlivem stavby k poškození došlo, budou škody odstraněny na náklady investora stavby.

**Zvýšení nebezpečí při výjezdu z garáží**

- Stávající výjezdy zůstanou zachovány ve stejné podobě. Jsou na nich dodrženy normové rozhledové poměry. Výjezdy tak nejsou nebezpečné.

K záměru bylo vydáno souhlasné závazné stanovisko odboru dopravy ÚMČ Prahy 16 sp. zn. 020353/17/OVDŽP/Mj ze dne 20.11.2017 s podmínkami zachování přístupu k přilehlým objektům, minimalizování záborů přilehlých komunikací a další. Projektová dokumentace bude obsahovat návrh dopravních opatření po dobu realizace stavby. Požadavky dotčeného orgánu byly zapracovány do podmínek rozhodnutí. Podmínky pro samotné provádění stavby v blízkosti soukromých pozemků budou stanoveny podmínkami ve stavebním řízení.

**Duševní zdraví** – stavebnímu úřadu nepřísluší posuzovat zdravotní stav. Námitka je nepřezkoumatelná.

**Tržní znehodnocení nemovitosti** - dle rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 6 As 72/2014 ze dne 4.3.2015, nelze pouhé konstatování, že záměr dle účastníků řízení, sníží pohodu bydlení a hodnou nemovitostí, považovat za dostatečné konkretizování přímého dotčení práv účastníka - ve smyslu § 89 odst. 4 stavebního zákona. Záměr může zasáhnout do pohody bydlení sousedů, pokud se tak nestane způsobem vybočujícím v podstatné míře z obecných oprávněně požadovaných standardů se zohledněním místních zvláštností dané lokality.

Ohledně námítky na možné snížení ceny nemovitostí Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 1 As 56/2001 již judikoval, že „má-li vlastník nemovitostí za to, že by nový záměr mohl způsobit snížení hodnoty jeho nemovitostí, musí si svá práva střežit včas, tj. již v procesu pořizování a schvalování územně plánovací dokumentace“.

Dle rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 7 As 13/2010-145 ze dne 12.3.2010 ohledně snížení pohody bydlení, resp. kvality prostředí, je třeba hodnotit dle „standardů obvyklých v místě a vzhledem k charakteru zástavby“. Rovněž „urbanistickou vhodnost“ navrhované stavby je nutno posuzovat v kontextu s územním plánem. Ohledně snížení hodnoty nemovitosti se jedná o námitku, která měla být uplatněna v procesu pořizování územního plánu.

Dle rozsudku Nejvyššího správního soudu č. j. 2 As 91/2014 ze dne 13.8.2014 nemůže být snížení pohody bydlení důvodem pro zamítnutí žádosti o umístění stavby, protože v zásadě každá nová stavba s sebou nese možné negativní vlivy a je právě účelem územního řízení posoudit přípustnou míru těchto negativních vlivů a stanovit, zda je umístění navrhované stavby možné či nikoli.

Stavební úřad v daném případě posuzoval zásah do pohody bydlení zejména z hlediska:

- dodržení funkčního využití plochy záměru dle územního plánu,
- splnění všech obecných požadavků na využívání území a příslušných právních předpisů,

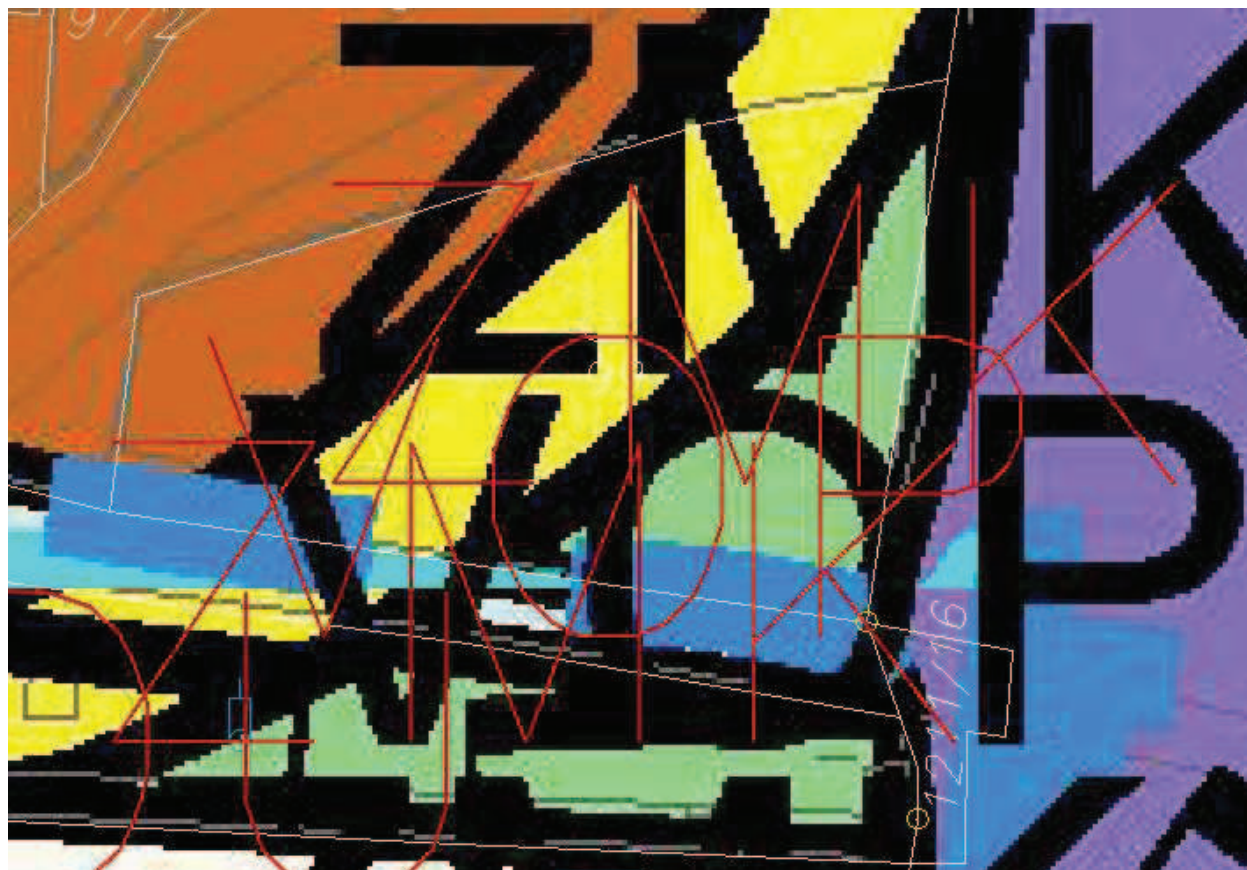
a to na podkladu všech závazných stanovisek dotčených orgánů, z nichž mimo jiné vyplývá, že uvedeným záměrem nedojde ke změně krajinného rázu ani k ohrožení životního prostředí, nenalezl žádný rozpor s platnými právními předpisy, nebo skutečnost, která by bránila vydání územního rozhodnutí, a vyhodnotil, že nedojde ke snížení pohody bydlení pod přípustnou míru s odkazem na výše uvedené judikáty.

- **5) Indrová Hana, Nad Drahou 39/1 Velká Chuchle 5**

Účastník řízení je vlastníkem pozemků parc. č. 95/2, 97/2, 99, 102/3, 102/4, 103/2 k.ú. Velká Chuchle.

- *zábor pozemku parc. č. 99 k.ú. Velká Chuchle*

K záboru pozemku parc. č. 99 – Na pozemku je již vymezena veřejně prospěšná stavba nadjezdu, námitka měla být uplatněna v procesu pořízení a schválení územního plánu.



- **6) Krylová Monika, Starolázeňská 488/19 Velká Chuchle**

Účastník je vlastníkem pozemků parc. č. 638/4, 638/5, 638/7 k.ú. Velká Chuchle

- *odstupová vzdálenost*

Navržená stavba nemá vliv na odstupovou vzdálenost, úbytek oblohové složky, omezení výhledu, míru oslunění a osvětlení bytu v nemovitosti účastnice řízení. V místě nemovitosti účastníka tyto faktory ovlivňuje stávající protihluková stěna v ulici Mezichuchelská.

- **7) RNDr. Kolínská Jiřina, Starolázeňská 286 Velká Chuchle**

Účastník je vlastníkem pozemků parc. č. 637, 638/1, 638/6 k.ú. Velká Chuchle.

- **8) RNDr. Melichar Martin, Starolázeňská 277/15 Velká Chuchle**

Účastník je vlastníkem pozemků parc. č. 635, 636 k.ú. Velká Chuchle.

- **9) Vlk Radomil, Nad Drahou 5/65 Velká Chuchle**

Účastník je vlastníkem pozemků parc. č. 113, 114, 115/1, 115/2 k.ú. Velká Chuchle.

- *odstupová vzdálenost*

- *přístup do objektu, výjezd z garáže*

**Odstupová vzdálenost**

Navržená stavba nemá vliv na odstupovou vzdálenost, úbytek oblohové složky, omezení výhledu, míru oslunění a osvětlení bytu v nemovitosti účastníka řízení. Nemovitost je situována nad úrovní silničního nadjezdu a uvedené faktory tak ovlivňuje především vzrostlá zeleň na pozemku účastníka řízení.

**Komunikace**

Uvedené místní komunikace Pod Akáty a Na Mrázovce a Nad Drahou (v částí severně od ulice Na Mrázovce) nejsou stavbou přímo dotčeny, pouze se na nich upravuje režim dopravy (jednosměrnost provozu). Tyto komunikace budou nadále sloužit dnešnímu účelu – obsluze zde umístěných nemovitostí.

Část ulice Nad Drahou jižně od ulice Na Mrázovce, kde dojde k nárůstu dopravy, bude vystavěna zcela nově v potřebných parametrech odpovídajících očekávanému provozu.

**Přístup a výjezd**

Na přístupu a výjezdu nedochází navrhovanou stavbou k žádné změně, pouze k vyrovnání chodníku. Změna spočívá jen v úpravě dopravního režimu v ulici Na Mrázovce (obrácení jednosměrnosti) a v nové křižovatce (jednosměrnost pro odbočení z nového nadjezdu do ulice Na Mrázovce).

- **10) Bínová Věra, Starolázeňská 279/11 Velká Chuchle**

Účastník je vlastníkem pozemků parc. č. 631, 632 k.ú. Velká Chuchle.

- **11) Veselý David, Sádek 95, Příbram**

Spoluvlastník č.p. 291/5 na pozemku parc. č. 625 a parc. č. 626/1 k.ú. Velká Chuchle.

- **12) Dubský Milan, Starochuchelská 81/3 Velká Chuchle**

- **13) Malý Marek, Starolázeňská 274/9 Velká Chuchle**

Účastník je vlastníkem pozemků parc. č. 629, 630 k.ú. Velká Chuchle.

- **14) Maříková Věra, Nad Drahou 7/66 Velká Chuchle**

Účastník je vlastníkem pozemků parc. č. 120, 121 k.ú. Velká Chuchle.

**Odstupová vzdálenost**

Navržená stavba nemá vliv na odstupovou vzdálenost, úbytek oblohové složky, omezení výhledu, míru oslunění a osvětlení bytu v nemovitosti účastníka řízení. Nemovitost je situována nad úrovní silničního nadjezdu a uvedené faktory tak ovlivňuje především vzrostlá zeleň na pozemku účastníka řízení.

**Komunikace**

Uvedené místní komunikace Pod Akáty a Na Mrázovce a Nad Drahou (v částí severně od ulice Na Mrázovce) nejsou stavbou přímo dotčeny, pouze se na nich upravuje režim dopravy (jednosměrnost provozu). Tyto komunikace budou nadále sloužit dnešnímu účelu – obsluze zde umístěných nemovitostí.

Část ulice Nad Drahou jižně od ulice Na Mrázovce, kde dojde k nárůstu dopravy, bude vystavěna zcela nově v potřebných parametrech odpovídajících očekávanému provozu.

Námítky ostatních účastníků řízení, byly ve shodném znění, zkráceně v bodech:

- *nesouhlas MČ Praha Velká Chuchle*

- *posouzení vlivu na životní prostředí (EIA oznámení záměru § 6 odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb.)*

- *hluková zátěž*

- *preferenze podjezdu*

- MČ Velká Chuchle (resp. její samosprávné orgány) jsou oprávněny se jako každý jiný účastník řízení vyjádřit k podané žádosti o ÚR. Má postavení účastníka řízení, není však dotčeným orgánem, který vydává závazné stanovisko.

Investor se zástupci MČ při přípravě stavby po celou dobu jednal.

Stavba byla pro obyvatele Velké Chuchle i veřejně prezentována v dubnu 2017.

Dne 22. 11. 2017 zaslala MČ prostřednictvím starosty MČ vyjádření 1766/332/2017, kde k předložené projektové dokumentaci silničního nadjezdu nemá MČ Velká Chuchle námitek.

Naopak všechny dotčené orgány z předložených tří variant řešení (nadjezd, podjezd, zachování stávajícího úrovnového přejezdu) svým vyjádřením jednoznačně podpořily pokračování další projektové přípravy ve variantě „Nadjezd“.

Pokračovat ve variantě „Nadjezd“ dále schválila i Centrální komise MD ČR.

- Posouzení vlivu na životní prostředí viz odůvodněno výše.

- Podjezd není předmětem tohoto řízení.

- Hluková zátěž

Stavba „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo), varianta nadjezd“ neřeší rekonstrukci železniční tratě, ale výstavbu silničního nadjezdu a podchodu pro pěší. Z tohoto důvodu bylo posouzeno zatížení obyvatel hlukem v důsledku navrhované silniční stavby, a to v souladu s Nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Hluková studie byla odsouhlasena Hygienickou stanicí HMP. Hluková studie stanovila nutná opatření proti hluku, která byla do stavby „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)“ zapracována.

- Hluk z železniční trati byl posuzován v rámci jiné stavby, a to „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)“. Tato stavba není předmětem tohoto územního řízení.

Pro zamýšlenou stavbu bylo posouzeno zatížení obyvatel hlukem, a to v souladu s Nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Hluková studie byla odsouhlasena Hygienickou stanicí HMP. Hluková studie stanovila nutná opatření proti hluku, která byla do stavby „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)“ zapracována. Navržená protihluková opatření zabrání překračování hygienických limitů, a to i při uvažování výhledové zvýšené dopravy. Budou tak dodrženy limity pro hluk požadované uvedeným Nařízením vlády.

Ostatní námítky, které nejsou podloženy reálnými a racionálními argumenty jsou nepřezkoumatelné a stavební úřad se k nim nevyjadřoval.

Stavební úřad při posuzování žádosti rovněž přihlédl k tomu, že záměr je v souladu s právními předpisy a s obecnými požadavky na využívání území, s požadavky na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu a s požadavky zvláštních právních předpisů, když k záměru byla vydána kladná závazná stanoviska dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů, přičemž požadavky na ochranu dotčených veřejných zájmů nejsou v rozporu. K návrhu byly vzneseny námítky, které se převážně opakovaly. Na závěr je třeba uvést, že stavba mimoúrovňového křížení dráhy „Nadjezd“ je stavbou ve veřejném zájmu řešící nevyhovující a nebezpečné kolizní místo křížení dopravy a železnice. S přihlédnutím k podaným námítkám s ohledem na počet dotčených účastníků, stavební úřad uvážil, že se veřejný zájem na počet dotčených nachází na straně bezpečnosti, propustnosti území a plynulosti silničního provozu.

#### **Závěr:**

Stavební úřad v provedeném územním řízení přezkoumal předloženou žádost, projednal ji s účastníky řízení, veřejností a dotčenými orgány a zjistil, že jejím uskutečněním nejsou ohroženy zájmy chráněné stavebním zákonem, předpisy vydanými k jeho provedení a zvláštními právními předpisy.

Umístění stavby je v souladu se schválenou územně plánovací dokumentací a vyhovuje obecným požadavkům na výstavbu. Zajistil vzájemný soulad se závaznými stanovisky dotčených orgánů vyžadovaných zvláštními předpisy a zahrnul je do podmínek rozhodnutí. Stavební úřad rozhodl, jak je uvedeno ve výroku rozhodnutí, za použití ustanovení právních předpisů ve výroku uvedených.

Stavební úřad rozhodl, jak je uvedeno ve výroku rozhodnutí, za použití ustanovení právních předpisů ve výroku uvedených.

#### **Upozornění:**

Dešťová kanalizace sloužící k odvodnění komunikací není vodním dílem a bude povolena jako součást komunikace, protože odvádí povrchové vody výlučně z komunikací.

Každé nakládání s povrchovými nebo podzemními vodami, např. odběr, čerpání podzemní vody za účelem snižování její hladiny, vypouštění dešťových vod do vod povrchových – jiné nakládání



s povrchovými vodami, podléhá vodoprávnímu povolení. Příslušným vodoprávním úřadem k vydání stavebního povolení je UMČ Praha 16, OVDŽP, vodoprávní úřad.

Předmětný záměr se nachází v území s archeologickými nálezy. Stavebník má ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči oznamovací povinnost. Zahájení zemních a výkopových prací musí být oznámeno písemně Archeologickému ústavu AV ČR, Praha v předstihu nejméně 14 dnů.

#### **Poučení účastníků:**

Proti tomuto rozhodnutí se lze odvolat do 15 dnů ode dne jeho oznámení k Magistrátu hlavního města Prahy podáním u zdejšího správního orgánu.

Odvolání se podává 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.

Stavební úřad po dni nabytí právní moci územního rozhodnutí doručí žadateli stejnopis písemného vyhotovení územního rozhodnutí opatřený doložkou právní moci spolu s ověřenou grafickou přílohou, stejnopis písemného vyhotovení územního rozhodnutí opatřený doložkou právní moci doručí také místně příslušnému obecnímu úřadu, pokud není stavebním úřadem, a jde-li o stavby podle § 15 nebo 16 stavebního zákona, také stavebnímu úřadu příslušnému k povolení stavby.

Rozhodnutí má podle § 93 odst. 1 stavebního zákona platnost 2 roky. Podmínky rozhodnutí o umístění stavby platí po dobu trvání stavby či zařízení, nedošlo-li z povahy věci k jejich konzumaci.

Ing. Lenka Böhmová  
vedoucí odboru

Toto rozhodnutí musí být vyvěšeno po dobu 15 dnů.

Vyvěšeno dne: .....

Sejmuto dne: .....

#### **Poplatek:**

Správní poplatek podle zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích se nevyměřuje.

**Obdrží:*****I. účastníci řízení podle § 85 odst. 1, § 85 odst. 2 písm. a) stavebního zákona - doručení jednotlivě***

SUDOP PRAHA a.s., IDDS: nd9sqfy  
sídlo: Olšanská č.p. 2643/1a, 130 00 Praha 3-Žižkov

IPR Praha, IDDS: c2zmahu  
sídlo: Vyšehradská č.p. 2077/57, Praha 2-Nové Město, 128 00 Praha 28

Městská část Praha-Velká Chuchle, IDDS: nqdbuw2  
sídlo: U skály č.p. 262/2, Praha 5-Velká Chuchle, 159 00 Praha 59

Hana Indrová, Nad drahou č.p. 39/1, Praha 5-Velká Chuchle, 159 00 Praha 59

Daniela Mlezivová, Nad drahou č.p. 75/3, Praha 5-Velká Chuchle, 159 00 Praha 59

Jana Kosová, Nad drahou č.p. 75/3, Praha 5-Velká Chuchle, 159 00 Praha 59

Pavλίna Nedvěďová, Nad drahou č.p. 449/3a, Praha 5-Velká Chuchle, 159 00 Praha 59

Markéta Melicharová, Smolotely č.p. 114, 262 63 Kamýk nad Vltavou

Jan Holeček, Mokrsko č.p. 37, Chotilsko, 262 03 Nový Knín

Ing. Michal Valdhans, IDDS: pwrzak2  
trvalý pobyt: náměstí Chuchelských bojovníků č.p. 4/4, Praha 5-Velká Chuchle, 159 00 Praha 59

Hlavní město Praha, zast. MHMP-EVM, IDDS: 48ia97h  
sídlo: Mariánské náměstí č.p. 2/2, 110 00 Praha 1-Staré Město

PREdistribuce, a.s., IDDS: vgsfsr3  
sídlo: Svornosti č.p. 3199/19a, 150 00 Praha 5-Smíchov

PPD, a.s., IDDS: w9qfskt  
sídlo: U plynárny č.p. 500/44, 140 00 Praha 4-Michle

Česká telekomunikační infrastruktura a.s., IDDS: qa7425t  
sídlo: Olšanská č.p. 2681/6, 130 00 Praha 3-Žižkov

Povodí Vltavy, s.p., IDDS: gg4t8hf  
místo podnikání: Holečkova č.p. 3178/8, 150 00 Praha 5-Smíchov

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, IDDS: fhidr6  
sídlo: Sokolovská č.p. 42/217, 190 00 Praha 9-Vysočany

TVNET s.r.o., IDDS: t2h8th5  
sídlo: Rezlerova č.p. 304, Praha 10-Petrovice, 109 00 Praha 111

Technologie Hlavního města Prahy, a.s., IDDS: u5hgkji  
sídlo: Dělnická č.p. 213/12, 170 00 Praha 7-Holešovice

PVS a.s., IDDS: a75fsn2  
sídlo: Žatecká č.p. 110/2, 110 00 Praha 1-Staré Město

PVK, a.s., IDDS: ec9fspf  
sídlo: Ke Kablu č.p. 971/1, Praha 15-Hostivař, 102 00 Praha 102

***II. účastníci řízení podle § 85 odst. 2 písm. b) a c) stavebního zákona - doručení veřejnou vyhláškou***

vyvěšením písemnosti na úřední desce Úřadu Městské části Praha 16 po dobu 15 dnů, do grafických příloh rozhodnutí lze nahlédnout na Odboru výstavby, dopravy a životního prostředí ÚMČ Praha 16, Václava Balého 23, Praha-Radotín, kancelář č. 7.

Pro informaci - vyvěšení na úřední desce Úřadu městské části Praha-Velká Chuchle a Úřadu městské části Praha 5 po dobu 15 dnů – bez účinků doručení.

**III. dotčené orgány:**

Drážní úřad, IDDS: 5mjaatd  
sídlo: Wilsonova č.p. 300/8, 121 06 Praha 2-Vinohrady

HZS hl. m. Prahy, IDDS: jm9aa6j  
sídlo: Sokolská č.p. 1595/62, 120 00 Praha 2-Nové Město

HS HMP, IDDS: zpqai2i  
sídlo: Rytířská č.p. 404/12, 110 00 Praha 1-Staré Město

Magistrát HMP - OCP, IDDS: 48ia97h  
sídlo: Jungmannova č.p. 35/29, 110 00 Praha 1-Nové Město

Magistrát HMP - ODA, IDDS: 48ia97h  
sídlo: Jungmannova č.p. 35/29, 110 00 Praha 1-Nové Město

Magistrát HMP - OPP, IDDS: 48ia97h  
sídlo: Mariánské náměstí č.p. 2/2, 110 01 Praha 1

Magistrát HMP - UZR, IDDS: 48ia97h  
sídlo: Jungmannova č.p. 35/29, 110 00 Praha 1-Nové Město

Magistrát hl. m. Prahy- RED, Odbor Kancelář ředitele Magistrátu, IDDS: 48ia97h  
sídlo: Mariánské náměstí č.p. 2/2, 110 01 Praha 1

ÚMČ Praha 16 - OVDŽP, odd. dopravy, Václava Balého č.p. 23/3, Praha 16-Radotín, 153 00

ÚMČ Praha 16 - OVDŽP, odd. životního prostředí, Václava Balého č.p. 23/3, Praha 16-Radotín, 153 00

ÚMČ Praha 16 - OVDŽP, vodoprávní úřad, Václava Balého č.p. 23/3, Praha 16-Radotín, 153 00

ÚMČ Praha 5 - OD, IDDS: yctbyzq  
sídlo: náměstí 14. října č.p. 1381/4, 150 00 Praha 5-Smíchov

ÚMČ Praha 5 - OŽP, IDDS: yctbyzq  
sídlo: náměstí 14. října č.p. 1381/4, 150 00 Praha 5-Smíchov

Policie ČR, KŘP hlavního města Prahy, Odbor služby dopravní policie, IDDS: rkiai5y  
sídlo: Kongresová č.p. 1666/2, 140 00 Praha 4-Nusle

**IV. na vědomí:**

Městská část Praha 5, IDDS: yctbyzq  
sídlo: náměstí 14. října č.p. 1381/4, 150 00 Praha 5-Smíchov (úřední deska)

Městská část Praha-Velká Chuchle, IDDS: nqdbuw2  
sídlo: U skály č.p. 262/2, Praha 5-Velká Chuchle, 159 00 Praha 59 (úřední deska)

Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s., IDDS: mivq4t3  
sídlo: Řásnovka č.p. 770/8, 110 00 Praha 1-Staré Město

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, IDDS: ucchjm  
sídlo: Dlážděná č.p. 1003/7, 110 00 Praha 1-Nové Město

Lesy hl. m. Prahy, IDDS: 4n8xbv7  
sídlo: Práčská č.p. 1885/12, Praha 10-Záběhlice, 106 00 Praha 106