

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

V Brně dne 28. 3. 2025

K č. j.: MHMP 161686/2025

K sp. zn. S-MHMP 657536/2023/STR

**Věc: Námitky účastníka proti záměru „Modernizace trati Praha-Veleslavín (vč.) - Praha-Ruzyně (vč.)“**

#### **Podatel námitek**

Jako Spolek pro rozvoj Liboce z.s., IČO 213 94 741, sídlem Naardenská 668/13,15,17,19, 16200 Praha 6, zapsaný ve veřejném rejstříku u Městského soudu v Praze, sp. zn. L 78926 (dále jen „Spolek“) se v souladu s § 9c odst. 3 písm. b) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (dále také „zákon EIA“), **přihlašujeme do územního řízení, jehož předmětem je umístění záměru „Modernizace trati Praha-Veleslavín (vč.) – Praha-Ruzyně (vč.)“.** Řízení je vedeno pod sp. zn. S-MHMP 657536/2023/STR a je navazujícím řízením podle zákona EIA. K přihlášce do řízení přikládáme podporující listinu. Žádáme, aby nás Magistrát považoval od okamžiku doručení přihlášky za účastníka územního řízení. **Současně podáváme námitky proti umístění záměru „Modernizace trati Praha-Veleslavín (vč.) – Praha-Ruzyně (vč.)“.**

#### **Účel námitek**

1. Námitky směřujeme proti záměru, který je definován dokumentací pro územní rozhodnutí ve spise Magistrátu města Prahy sp.zn. S-MHMP 657536/2023/STR (dále jen „**Záměr 2025**“). Jedním z podkladů pro vydání územního rozhodnutí je také závazné stanovisko EIA, které však bylo vydáno již v roce 2009 k zásadně odlišnému záměru (dále jen „**Záměr 2009**“). Podrobnou argumentaci ohledně EIA uvedeme níže.
2. Nejsme principiálně proti modernizaci trati. Žádáme však, aby byla posouzena a povolena v souladu s platným právem. Rovněž žádáme, aby výsledné řešení využívalo nejlepší dostupné

technologie a prvky, respektovalo strategické dokumenty města Prahy a aby zohledňovalo související otázky. Těmi jsou zejména skutečné dopravní zatížení nové trati, její dopad na kvalitu prostředí pro obyvatele a prostupnost území pro pěší, cyklisty a automobilovou dopravu.

### Zásahy do práva na příznivé životní prostředí

3. Realizací stavby v navrhované podobě vznikne na území Liboce a částečně na území Ruzyně „železniční dálnice“ či spíše odkryté „povrchové metro“, které nemá v Praze obdoby. Vlaky zde ve špičce budou jezdit v intervalu 2,5 – 3 minuty. Tento úsek bude nejvytíženějším úsekem trati Praha – Letiště Václava Havla MÝP– Kladno. Má jít o jediný delší úsek, vedený přímo na povrchu hustě obydleného území, na které bude mít výlučně negativní vliv.
4. Přístup investora je tak diametrálně odlišný od řešení předchozího úseku Praha-Dejvice – Praha Veleslavín. V tomto úseku bude trať vedena v ražených tunelech. Důvody pro toto řešení vysvětluje Správa železnic tak, že při prověřování povrchové varianty ve stávajícím koridoru „zjistila, že povrchové vedení ve stávající stopě by mělo drastické dopady na okolní zástavbu. Vzhledem k tomu, že podstatou modernizace je proměna neelektrifikované jednokolejné trati na elektrifikovanou dvoukolejnou, výstavba by se neobešla bez demolice domů a provoz by vyžadoval **vysoké protihlukové stěny**. V území by vznikla **významná územní bariéra, která by trvale rozdělila Dejvice na dvě části.**“ (citace z <https://www.spravazeleznic.cz/zeleznice-na-letiste/myty-a-fakta/jizni-varianta>)
5. Všechna tato negativa však Správa železnic zamýšlí realizovat v úseku Veleslavín – Liboc.
6. V uplynulých letech uskutečnili členové Spolku několik jednání a diskusí jak s investorem, tedy Správou železnic, tak hlavním projektantem, společností METROPROJEKT Praha a.s., dalším zapojeným projektantem společností SUDOP Praha, a.s., a také s městskou částí Praha 6. Bohužel bez jakékoliv známky, že dojde ke změně projektu. Od začátku zdůvodňujeme, že současný projekt dramaticky zhoršuje životní podmínky v lokalitě. Proto požadujeme zahroubení trati i v tomto úseku. Návrh úprav představených Správou železnic na projednání Záměru 2025 s veřejností dne 12. 3. 2025, který spočívá ve změně vzhledu protihlukových stěn a přidání dalšího podjezdu pod trať v ulici Naardenská, negativa povrchové varianty neřeší. Efekt výrazné územní bariéry zhoršující prostupnost území nadále zůstává. Představený návrh navíc není zpracován v dokumentaci pro územní řízení.
7. Přesto investor trvá na povrchovém řešení v podobě Záměru 2025, které má, jeho vlastními slovy, drastické dopady na okolní zástavbu.

*Výřez z projektové dokumentace pro územní řízení – vizualizace trati v úseku současného úrovnového přejezdu U Kolejí*



8. Je to řešení, při kterém dojde k nárůstu dopravy na trati na 192 % oproti původnímu Záměru 2009. V přechodném období, jehož délku předložený projekt neuvádí a které může dle odborného odhadu společnosti PRO CEDOP s. r. o. trvat 10 - 15 let, budeme zcela mimo parametry původního Záměru 2009 vystaveni nárůstu provozu motorových vlaků o 295 % ve dne a dokonce o 405 % v noci. Toto navýšení vyplývá z Akustického posouzení 4/2022, které je součástí dokumentace pro územní řízení, dále z podkladů Správy železnic předložených Ministerstvo životního prostředí v rámci žádosti o prodloužení platnosti závazného stanoviska EIA (příloha INTENZITY DOPRAVY) a ze Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice. ROPID, IPR Praha, 08/2018 - <https://iprpraha.cz/assets/files/files/81a59a7872b0b0fca34e558dfc2703a2.pdf>.
9. Je to řešení, které je z hlediska urbanistického zcela bezohledné vůči obyvatelům Liboce. Čtvrt' bude rozdělena bariérou protihlukových stěn. Dojde ke zhoršení dopravní obslužnosti lokality jižně od dráhy. Dojde k redukci příčných pěších vazeb v území a prodloužení docházkových vzdáleností, přestože návrh počítá se třemi podchody mimo zastávku, jedním podjezdem s chodníkem (Libocká), a jedním podchodem pod zastávkou. Taková koncentrace podchodů pod železniční tratí nemá v Praze obdoby. Podchody jsou přitom z urbanistického hlediska nevhodným, nepřívětivým řešením.
10. Navrhované řešení bude mít nezanedbatelné dopady i na oblast Libockého rybníka, který je významným krajinným prvkem podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, a zásadní měrou se podílí na krajinném rázu lokality. Oblast Libockého rybníka prošla v posledních patnácti letech výraznými úpravami a revitalizací, které výrazně posílily její rekreační a relaxační charakter. Slunný severní břeh rybníka s pohledem na vodní plochu s panoramatem petřinského svahu, staré Liboce, obory Hvězda a kostelíkem sv. Fabiána a



Šebestiána utváří charakteristický obraz krajiny Liboce s vysokou estetickou hodnotou. Vysoce ceněnou hodnotou lokality Libockého rybníka je dnes rovněž ticho, u rybníka je dnes možné poslouchat zvuky vodního ptactva.

11. Zároveň byl rybník zpřístupněn v rámci výstavby areálu Nové Liboce. K rybníku vede areálem nová pěší cesta a lávka přes Litovický potok, tato cesta tvoří oblíbenou lokální promenádu – paralelní cestu podél železniční trati vedenou souběžně s Naardenskou ulicí a ulicí U Kolejů. Tímto byl Libocký rybník zpřístupněn pro každodenní vycházky i pro starší zástavbu Liboce a Vokovic. Došlo tedy k podstatné změně poměrů v lokalitě, navržené řešení ale rekreační funkci rybníka ignoruje, neřeší úpravy v okolí rybníka ani krajinářsky, ani z pohledu znečištění emisemi a obtěžování hlukem z dopravy. Do těsné blízkosti rybníka umísťuje prostorově výrazné energetické stavby v podobě Trakční napájecí stanice Liboc, transformoven 110/22kV a stožáru VVN, včetně ploch vnějšího uzemnění, na nichž zřejmě nebude možná výsadba zeleně. Na severní straně rybníka počítá Záměr 2025 s umístěním staveniště, tato lokalita tedy nebude po dobu výstavby přístupná.

*Libocký rybník, str. 196 Oznámení záměru pro účely EIA z 2007, zanedbaný stav před revitalizací, foto před realizací Nové Liboce*



Celkový pohled na hráz rybníka pod tarasem, biokoridor L3/236



Severní břeh rybníka, vpravo upravený tok Litovicko-Šareckého potoka



Charakter toku v místě křížení s dnešní trati



Jižní břeh rybníka - nedotčeno záměrem

„MODERNIZACE TRATI PRAHA – KLADNO S PŘIPOJENÍM NA LETIŠTĚ RUŽYNE - I. ETAPA“  
Oznámení o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění

*Libocký rybník po r. 2020*



**Závazné stanovisko EIA z roku 2009 není použitelné**

12. Záměr Modernizace trati Praha-Veleslavín (vč.) – Praha-Ruzyně (vč.) s ohledem na svůj rozsah vyžadoval posouzení vlivů na životní prostředí podle zákona EIA. **Stanovisko EIA je nezbytným podkladem pro zahájené územní řízení.**



13. Původní stanovisko EIA vydalo Ministerstvo životního prostředí dne 26. 1. 2009 pod č. j.: 6015/ENV/09 s dobou platnosti na 2 roky, tj. do 26. 1. 2011, a to k záměru Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně - I. etapa (dále také „**Stanovisko EIA 2009**“).
14. Platnost stanoviska byla již dvakrát prodloužena:
  - a. vyjádřením ze dne **9. června 2011, č. j.: 43572/ENV/11** Ministerstvo životního prostředí prodloužilo platnost stanoviska do 26. 1. 2016
  - b. vyjádřením ze dne **31. 5. 2016, č. j. 24403/ENV/16** ministerstvo prodloužilo platnost stanoviska do 26. 1. 2021
15. Dne 20. 1. 2021, a tedy ještě v době prodloužené platnosti Stanoviska EIA 2009, požádala Správa železnic o opětovné prodloužení platnosti stanoviska. O prodloužení platnosti ministerstvo dosud nerozhodlo.
16. V roce 2016 bylo ke Stanovisku EIA 2009 vydáno ověřovací stanovisko, kterým byly aktualizovány podmínky pro navazující řízení.
17. Současně je pro Záměr 2025 nezbytné i verifikační stanovisko podle § 9a odst. 7 zákona EIA. Ani verifikační stanovisko doposud nebylo vydáno.
18. **Záměr 2025 je předkládán do územního řízení, aniž by bylo rozhodnuto o prodloužení platnosti Stanoviska EIA 2009, a aniž by bylo vydáno verifikační stanovisko k záměru.**
19. V posledním vyjádření o prodloužení platnosti Stanoviska EIA 2009 ze dne 31. května 2016 uvádí Ministerstvo životního prostředí, že *„technické řešení ani rozsah záměru nedoznaly dle předloženého dokumentu oproti dokumentaci EIA žádných změn. Z doložených podkladů vyplývá, že od doby vydání stanoviska EIA nevznikl podél modernizované trati žádný nový hygienicky významný objekt, který by nebyl řešen v hlukové studii zpracované pro etapu výstavby v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Zároveň nedochází ke změně intenzit dopravy.“* **Namítáme, že výše uvedené dnes není pravdou.** Právě na území Liboce došlo ke změnám, které Stanovisko EIA 2009, ani jeho prodloužení z roku 2011 a 2016 nemohlo vzít v potaz.
20. Sám investor v podkladech předložených Ministerstvu životního prostředí v rámci žádosti o prodloužení stanoviska („Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. etapa“, doplňující podklad pro prodloužení platnosti stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí dle § 9a odst. 4 zákona č.100/2001 Sb. v platném znění z října 2023) na straně 6–7 uvádí, že v řešeném území došlo k nárůstu počtu obyvatel. **Nárůst obyvatel je zaznamenán především v katastrálních územích Liboc, Holešovice a Veleslavín.** V Liboci byl nárůst o cca 12 % způsoben primárně vzniklou výstavbou nové rezidenční čtvrti „Nová Liboc“ v ulici Naardenská, přičemž nejbližší bytové domy jsou umístěny 35 m od osy trati. Tento přírůstek obyvatel představuje nárůst obyvatel vystavených vlivům záměru (především hluku, ale i dalším emisím), a to v bezprostřední blízkosti trati.

21. **V bezprostřední blízkosti trati**, v území mezi areálem Fakulty tělesné výchovy a sportu University Karlovy, areálem vozovny Vokovice a železniční tratí Praha – Kladno je dále územním rozhodnutím Odboru výstavby Úřadu městské části Praha 6, č. j. MCP6 094662/2018 ze dne 25. 4. 2018 **umístěn objekt vysokoškolských kolejí** „Vysokoškolské koleje Veleslavín“ s kapacitou 282 lůžek. Ke stavbě již bylo vydáno stavební povolení. Ani tento záměr není zohledněn v posouzení EIA. Kromě vyššího počtu osob vystavených hluku bude stavba vysokoškolských kolejí příčinou odrazu hluku z železniční dopravy od tohoto objektu. Odraz může mít významný vliv na nárůst hluku ve vyšších patrech bytových domů zejména na ulici Naardenská č.p. 668 a 669, možná i č. p. 667. Ve všech těchto domech je předpokládaná hladina hluku již nyní těsně pod hranicí zákonných limitů.
22. Rovněž v bezprostřední blízkosti trati a současně v těsném sousedství nově navrhované obousměrné ulice Libocká byla realizována **přístavba Mateřské školy Libocká**. Ta bude vystavena kumulaci hluku z železniční a automobilové dopravy u nové křižovatky ulic Libocká a U Prioru.
23. Ještě významnější změnu v území představuje **plánovaná výstavba nového obytného komplexu Westpoint Ruzyně**. Úprava funkčního využití území pro tento záměr je obsahem pořizované změny č. 3329 územního plánu Hlavního města Prahy (informace o změně lze ověřit na webu <https://www.zmenaplanu.cz/> ). Záměr Westpoint Ruzyně prošel zjišťovacím řízením dle zákona EIA s výsledkem, že pro něj není třeba zpracovat dokumentaci a stanovisko EIA (oznámení záměru je dostupné zde [https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA\\_PHA1195?lang=cs](https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_PHA1195?lang=cs)). Z oznámení záměru plyne, že celkový počet bytových jednotek je zde plánován na 2332, **počet obyvatel v záměru je odhadován na cca 5051 osob**. V podzemních garážích jednotlivých domů a na povrchových parkovištích jsou navržena parkovací stání pro potřeby vlastního areálu. Celkový počet navržených stání činí 3007 parkovacích stání v garážích a 139 nových stání na povrchu.
24. Jaký vliv bude mít výstavba a provoz trati na již existující i předpokládaný nárůst obyvatel po výstavbě v bezprostřední blízkosti trati, nebylo nikdy posouzeno podle zákona EIA.

### Změnil se samotný záměr, jeho kapacita i technické řešení

25. Dokumentace pro původní záměr byla zpracována v roce 2007, stanovisko EIA bylo vydáno v roce 2009. Od té doby se **výrazně změnila podoba záměru v úseku Praha Veleslavín – Praha Ruzyně**. Tyto změny nebyly posouzeny v procesu EIA a veřejnost k nim nemohla uplatnit připomínky.
26. Záměr 2025 v první řadě obsahuje **novou koncepci železniční stanice Veleslavín**. Stanovisko EIA 2009 je vydáno pro položahloubenou stanici s dvojicí průjezdných kolejí. V návaznosti na výsledky mezinárodní architektonické soutěže vypsané v roce 2019 však došlo ke změně

řešení spočívající v přidání nové dvojice kusých kolejí, blíže stávající zástavbě. Zatímco v délce zástavby v ulici Nad Stanicí byla ve Stanovisku EIA 2009 trať v hloubeném tunelu (polozahloubená překrytá stanice) se dvěma kolejemi a oddálená od stávající zástavby, v Záměru 2025 jsou další dvě nové kusé koleje, a to na povrchu, které se přibližují stávající obytné zástavbě více, než je nejbližší současná kolej ve stanici. Ochrana proti hluku byla ve Stanovisku EIA 2009 zajištěna tunelem zastávky, nyní je v bezprostřední blízkosti domů navržena 4,5m vysoká protihluková stěna. Na kusých kolejích mají být krátkodobě odstavovány soupravy, které nebudou moci pokračovat dále do tunelu do Dejvic.

27. Veřejnost přitom neměla možnost vyjádřit se k návrhu řešení s krátkodobými odstavy vlaků v bezprostřední blízkosti zástavby v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí.
28. Ostrovní nástupiště s dvojicí kusých kolejí na povrchu je navrhováno z důvodů nedostatečné kapacity úseku Praha Masarykovo nádraží – Praha-Bubny, kdy část vlaků – a to i v cílovém stavu – bude z kapacitních důvodů končit na Veleslavíně. **Toto řešení ve stanovisku EIA 2009 uvažováno nebylo.**
29. **Úsek Veleslavín – Ruzyně bude vložením nových kusých kolejí nově nejzatíženějším úsekem z celé trati Praha – Letiště Václava Havla – Kladno. Vlaky zde budou jezdit s frekvencí metra.**
30. V úseku **od Libockého rybníka po ulici Rakovnická měla být trať zakryta tubusem** s otvorem 2 metry nad kolejištěm. **Nyní jde o otevřený úsek trati** s vysokými betonovými protihlukovými stěnami.
31. **Stanice Praha-Liboc** měla být umístěna na traťovém kilometru 9,236000 - 9,417000, tedy podél ulic Naardenská a U Kolejí. Ze současných prezentací i ze Záměru 2025 plyne, že stanice je posunuta mezi ulici Brodeckou a U Prioru. Zastávka byla přesunuta s ohledem na plánovanou výstavbu rezidenčního areálu Westpoint. Místo stanice skryté v tubusu je tedy plánována otevřená zastávka na jiném místě, které je však v bezprostřední blízkosti bytových domů v ulici Pavlovská a Ruzyňská, a to se všemi souvisejícími negativními aspekty provozu, jako je obtěžování světelným smogem ze zastávky i nově navrženého veřejného osvětlení nových přístupových komunikací, hlukem z provozu zastávky (brždění vlaků, hlášení) a ztráta soukromí. Zastávka je navíc vzhledem ke konfiguraci terénu vyvýšena nad úroveň přístřešků parkovacích stání, přímo proti oknům bytových domů. Z klidné lokality s charakterem vnitrobloku má být nově exponovaný tranzitní koridor s přednádražním prostorem. V podchodu zastávky má být zřízena obchodní vybavenost. Vzhledem k absenci parkovacích ploch v návrhu a umístění vstupu do zastávky v oblasti soukromého krytého parkoviště se důvodně obáváme, že soukromé parkovací plochy budou neoprávněně využívány cestujícími nebo pro zásobování.
32. Je paradoxem, že budoucí rezidenční areál Westpoint Ruzyně bude mít díky přesunu zastávky zajištěn komfortní úroňový přístup na nástupiště, zatímco vůči obyvatelům stávající zástavby je zvolené řešení značně nepřívětivé. Ani zastávka v nové poloze neřeší špatnou propustnost

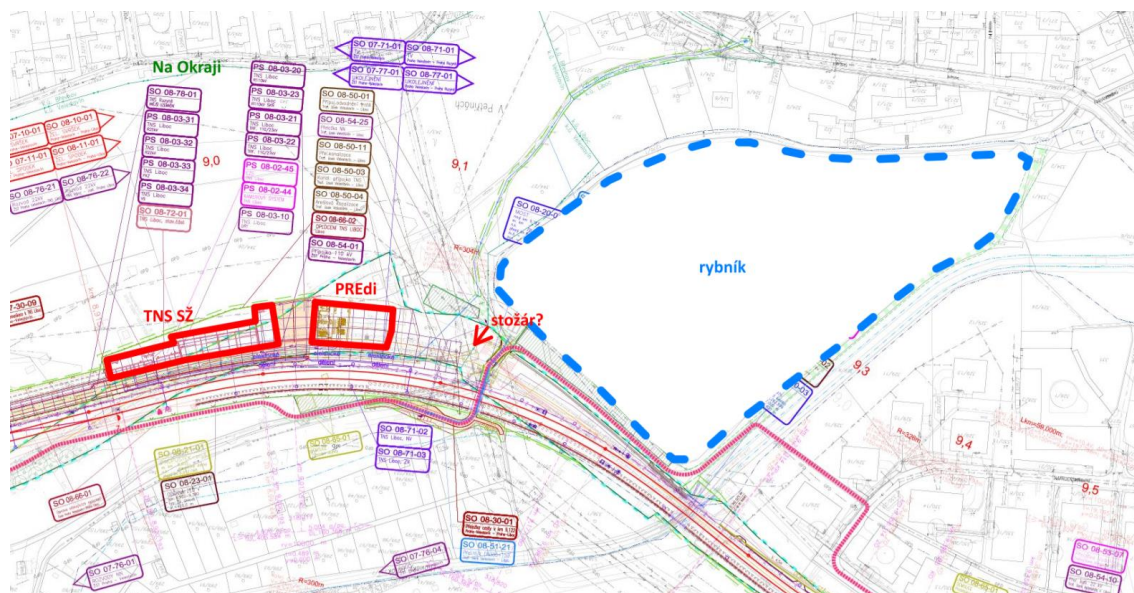


územím. Je přínosem pouze pro cestující ve směru do centra, resp. pro obyvatele budoucího rezidenčního areálu Westpoint Ruzyně, kteří budou mít pohodlný úrovňový přístup jak k železniční stanici, tak i k veřejné dopravě v ulici Vlastině a na ulici Evropské. Na vhodné řešení pro život ve stávající zástavbě v nejbližším okolí zastávky však záměr rezignuje a pro stávající zástavbu je i tento záměr bariérou.

33. **Vliv nového umístění zastávky na obyvatele stávajících přilehlých domů přitom nebyl nikdy posouzen v procesu EIA a tito obyvatelé se tak nemohli k záměru vyjádřit.** Špatná prostupnost územím s negativním vnímáním podchodů byly namítány veřejností již v rámci procesu EIA v roce 2008.

34. Součástí stavby modernizace dráhy je i **trakční napájecí stanice (TNS Liboc; dříve „trakční měnírna Liboc“)** a **transformovna 110/22 kV PREdistribuce**. Trakční napájecí stanice s transformovnou PREdistribuce 110/22kV (2 etapy výstavby transformovny) zabírá dle projektové dokumentace Záměru 2025 dvakrát větší plochu, než bylo uvažováno v Záměru 2009. Součástí této stavby bude i stožár VVN přímo u Libockého rybníka. Stanovisko EIA 2009, ani dokumentace, která byla podkladem pro vydání tohoto stanoviska, jakkoliv blíže nespecifikují podmínky pro TNS Liboc, ani nestanovují podmínky takového řešení, které by nenarušilo krajinný ráz lokality. **Objekt, nebyl v dokumentaci pro Stanovisko EIA 2009 jakkoliv blíže popsán**, je uveden pouze jako položka v seznamu stavebních objektů. TNS Liboc byla zakreslena schematicky v situaci bez popisu. Zároveň nebyla prověřena žádná možnost umístit tyto stavby energetické infrastruktury do jiné vhodnější lokality podél trati.

*Výřez z koordináční situace se zakreslením trakční napájecí stanice, transformovny PREdistribuce a stožáru VVN, fialová čtvercová síť = vnější plošné uzemnění (nemožnost výsadby stromů).*



35. Jde přitom o velké objekty o délce cca 100 m pod patou zalesněného petřinského svahu, poblíž konce stávající zdi dráhy; měnárna SŽ, transformovny PREDistribuce, ani stožár **nejsou v dokumentaci vyobrazeny z úrovně parteru pobytových ploch u Libockého rybníka**, který je významným krajinným prvkem ze zákona o ochraně přírody a krajiny. Součástí stavby má být plošné uzemnění směrem k rybníku, patrně tedy tento prostor nebude možné ozelenit tak, aby objekty byly např. ukryty za zelení v pohledu od rybníka (z důvodu ochranných pásem sítí).
36. Vizualizace, která je součástí předložené dokumentace, zobrazuje pouze první etapu výstavby transformovny, ačkoliv se počítá s jejím rozšířením směrem k Libockému rybníku. Vůbec nezobrazuje stožár VVN, naopak zobrazuje bohatou zeleň na plochách vnějšího uzemnění, kde tato zeleň zřejmě nemůže být. Vyobrazení ve vizualizaci tak není pravdivé a nelze objektivně posoudit dopady souboru staveb energetické infrastruktury do „výrazného přírodního charakteru krajinného rázu enklávy pod Petřinami, Libocí a Ruzyní“, jak tuto lokalitu hodnotí Oznámení záměru podle zákona EIA z prosince 2007.
37. Není také zřejmé, zda nebude trakční napájecí stanice hlukem z provozu zatěžovat blízké okolí, včetně ulice Na Okraji, protože původní Akustická studie z roku 2007, která byla podkladem pro Stanovisko EIA 2009 ani nejnovější Akustické posouzení z roku 2022 tyto stacionární zdroje hluku nezohledňují.
38. Stanovisko EIA 2009 ani stanovisko EIA k ověření souladu z roku 2016 nestanovilo žádné krajinářsko-urbanistické podmínky modernizace trati v oblasti Libockého rybníka, neboť původní oznámení záměru z roku 2007 neobsahovalo bližší informace o výstavbě energetické infrastruktury. Akustická studie z roku 2007 ani Akustické posouzení 4/2022 nárůst hluku u rybníka, ani z TNS Liboc neřeší.
39. Za **zásadní nedostatek stanoviska EIA 2009 považujeme i to, že vedení trati mezi Veleslavínem a Ruzyní bylo vždy dokládáno bez prověření variant záměru v úseku Veleslavín – Ruzyně. Požadujeme proto doložení variant zahloubeného řešení v úseku Veleslavín – Ruzyně.**

#### **Zásadních změn doznala plánovaná kapacita provozu na modernizované trati**

40. Plánovaná **dopravní zátěž se zvýší oproti stavu, který byl obsahem Záměru 2009**, a to navýšením počtu vlaků a současně vyšším počtem dlouhých vozových souprav. Důsledkem je, že zatímco Záměr 2009 počítal s provozem přibližně 1518 vozů denně, pro Záměr 2025 dle Akustického posouzení z roku 2022 už vychází dopravní zátěž úseku na 2280 vozů denně, což **znamená nárůst původní hodnoty o 50 %**.
41. Počet vozů v soupravách je přitom explicitně uveden v tabulkách akustického posouzení jako jeden z důležitých faktorů ovlivňujících expozici hlukem.

42. Tento **přiznaný, navýšený stav však navíc neodpovídá Strategii rozvoje pražské metropolitní železnice**. ROPID, IPR Praha (dále také „Strategie 2018“). Dostupné online: <https://iprpraha.cz/assets/files/files/81a59a7872b0b0fca34e558dfc2703a2.pdf> Dle Strategie 2018, která mimo jiné představuje plán objednávky drážní dopravy v závazku veřejné služby hlavním městem Prahou, vychází předpokládaná dopravní zátěž úseku na 454 vlaků denně, což už znamená **navýšení počtu vlaků oproti hodnotě uvedené ve Stanovisku EIA 2009 o 37 %**. Jde o významné navýšení rozsahu dopravy, a tedy i zátěže na životní prostředí.
43. Po přepočtu vyššího počtu vlaků na nově plánované délky vlaků **vychází dopravní zátěž úseku v úrovni přibližně 2912 vozů za den, což je oproti hodnotě posuzované procesem EIA v roce 2009 nárůst o 92 % a jde tedy o velmi významnou změnu důležitého vstupního parametru**. Bližší údaje a způsob přepočtu je uveden v odborném posouzení zpracovaném společností PRO CEDOP s.r.o. v příloze těchto námitek.

#### **Nebyl posouzen „přechodný stav“ zahrnující provoz motorových vlaků**

44. Dokumentace předložená investorem v žádosti o prodloužení platnosti Stanoviska EIA 2009 obsahuje údaje o „přechodném stavu“, který definuje jako „*po zprovoznění modernizace trati Praha-Veleslavín – Praha-Ruzyně a před zprovozněním modernizace navazujícího úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín*“. Jako „výhledový stav“ je pak označována modernizace i s navazujícím úsekem. Vybudování úseku *Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín* je přitom ovlivněno změnou technického řešení trati z povrchového na zahloubený, podzemní úsek. Změna řešení ještě není posouzena a náročnost řešení významně prodlouží délku trvání výstavby.
45. **Důsledkem je, že v rámci „přechodného stavu“, jehož délku lze odhadnout na 10 – 15 let, stoupne na úseku Veleslavín - Ruzyně zátěž z provozu motorových vlaků, a to o 295 % oproti dnešku v denních hodinách a o 405% oproti dnešku v nočních hodinách** (bližší údaje o způsobu výpočtu obsahuje odborné posouzení PRO CEDOP). Záměr EIA 2009 žádný přechodný stav neobsahoval a jeho vliv na lokalitu nebyl nikdy posouzen.

#### **Nákladní vlaky budou jezdit dál**

46. Záměr EIA 2009 neobsahoval provoz nákladních vlaků na trati. S provozem nákladních vlaků nepočítá ani Akustické posouzení z roku 2022.
47. **Dokumentace EIA k navazujícímu úseku „Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)“ z roku 2022, přepracovaná v roce 2024 (str. 97 – 99), však počítá s odvozem rubaniny pouze přes úsek Veleslavín – Ruzyně, a navíc počítá s odvozem nákladními vlaky za běžného provozu trati**. Dle dokumentace jde nově o 7 párů vlaků denně, protože nové řešení raženými tunely bude znamenat větší objem rubaniny.



48. Úsek Veleslavín – Ruzyně tak bude po blíže neurčený „přechodný stav“ zatížen provozem osobních vlaků (jak elektrických souprav, tak motorových souprav), i provozem nákladních (motorových) vlaků.
49. V rámci záměru má být zvýšena traťová třída zatížení z dnešní úrovně C2 na D4. Tuto hodnotu, která pro investora znamená zvýšení investičních nákladů, si není možné vysvětlit jinak než jako zájem na umožnění provozu těžších nákladních vlaků. Jejich provoz je však v přímém rozporu se záměrem EIA 2009 i s akustickým posouzením z roku 2022.

### **Nebyl posouzen hluk ze silniční dopravy u nového dopravního řešení v uzlu ulice Libocká a přeložky U Prioru**

50. Řešení zastávky Praha-Liboc v nové poloze je také spojeno s novým řešením silniční dopravy v oblasti Liboce. Navržené řešení křížení trati se silniční dopravou od počátku ponechává pouze podjezd ulice Libocká, ostatní křížení bez náhrady ruší. Tímto bude dopravní proud na ulici Libocká v oblasti podjezdu navýšen o objem dopravy, která dosud směřovala na Evropskou ulici přes železniční přejezdy, které mají být zrušeny. Modernizace trati Praha-Veleslavín – Praha-Ruzyně je také spojena s novým řešením silniční dopravy v oblasti Libocké ulice. V místě křížení železniční tratě s Libockou ulicí má být dnes jednosměrná komunikace zobousměrněna a má zde být zaústěna přeložka ulice U Prioru, tedy **umísťuje se nová signalizovaná křižovatka. Hluková zátěž z nově obousměrné ulice Libocké a křižovatky s přeložkou ulice U Prioru na chráněný venkovní prostor přilehlých objektů nebyla nikdy posouzena, včetně posouzení kumulace s hlukem ze železniční dopravy.** Je zjevné, že v místě podjezdu dochází ke koncentraci zdrojů hluku, a to ve stísněných podmínkách stávající zástavby. Zároveň má být toto problematické místo jedinou náhradou přístupových cest pro pěší z ulic U Stanice a Ruzyňská – Pavlovská směrem k Evropské ulici a ke službám v lokalitě severně od dráhy.
51. Již v roce 2023 dosahovala dle odborného posouzení zpracovaného společností PRO CEDOP s.r.o. (v příloze) intenzita dopravy mezi křižovatkami Libocká/Ruzyňská a Libocká/U Hvězdy intenzity cca 14 000 vozidel denně. **Přímou realizací záměru (převedením automobilové dopravy zrušením přejezdů i indukci dopravy vyvolané zrychlením provozu na Libocké díky odstranění přejezdu) lze předpokládat navýšení dopravy nad úroveň 15 000 vozidel za den, přičemž není zohledněna doprava vyvolaná výstavbou nového obytného komplexu Westpoint Ruzyně, který dopravně přímo navazuje na záměrem plánovanou změnu organizace dopravy v lokalitě. Tento odhad potvrzuje i prognóza městské společnosti hlavního města Prahy, Technické správy komunikací (TSK), která pro křižovatku Libocká x U Prioru pro rok 2030 předvídá 18 300 vozidel denně, z toho pro osu Vypich – Evropská je to 17 200 vozidel.** Na okraj ponecháváme poznámku, že na silniční síti v České republice byly postaveny nebo se budují úseky dálnic, které prošly detailním ekologickým posouzením, a to v místech,

kde je provoz hluboko pod 10 tisíc vozidel denně (jedná se o úseky např. na D3, D6, D7, D11 ad.)

52. Považujeme za takřka jisté, že jen vlastní realizací záměru dojde k dosažení prahové hodnoty dopravní intenzity 15 000 vozidel denně, z čehož podle § 11 odst. 9 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, plyne povinnost zpracovat pro umístění stavby pozemních komunikací rozptylovou studii. Taková studie nebyla zpracována a není součástí posouzení EIA. Stejně tak **nebylo zpracováno posouzení příspěvku hlukové zátěže ze silniční dopravy vyvolané přímo záměrem**, přičemž vliv na hlukovou situaci je obligatorní součástí dokumentace EIA podle zákona 100/2001 Sb.
53. Vliv plánované rezidenční zástavby Westpoint Ruzyně je přitom zásadní, neboť zcela mění charakter přeložky ulice U Prioru. V době vydání stanoviska EIA 2009 sloužila ulice U Prioru především nákladní dopravě pro zásobování skladového a logistického areálu. Zásobování areálu probíhalo převážně od ulice Drnovské, do centra směřovala pouze lehká užitková vozidla zásobování. Četnost a směr této dopravy se tak diametrálně liší od dopravy, kterou vyvolá vznik rezidenčního areálu, jehož obyvatelé budou směřovat především do centra a zpět.

#### **Záměr je v rozporu s cíli a úkoly územního plánování i s pražskými stavebními předpisy**

54. Podáváme rovněž **námítku proti závaznému stanovisku Magistrátu hlavního města Prahy, odboru územního rozvoje, č. j. MHMP 343323/2023 ze dne 27. 3. 2023**, vydanému dle § 96b odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon (dále také jen „stavební zákon“). Magistrát jako úřad územního plánování zcela pominul posoudit soulad záměru s cíli a úkoly územního plánování. Celé odůvodnění souladu záměru s těmito cíli a úkoly zní: *„Z hlediska sledování cílů a úkolů územního plánování konstatujeme, že předložený stavební záměr v tomto rozsahu je možno z hlediska uplatňování cílů a úkolů územního plánování, tj. dle ust. § 18 a 19 stavebního zákona, akceptovat.“*
55. Takové **odůvodnění je naprosto nepřezkoumatelné pro nedostatek důvodů**. Záměr je přitom v evidentním rozporu právě s cíli a úkoly územního plánování. Dle § 18 stavebního zákona je cílem územního plánování vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích. Územní plánování má zajišťovat předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Územní plánování ve veřejném zájmu chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického,

architektonického a archeologického dědictví. Přitom chrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti.

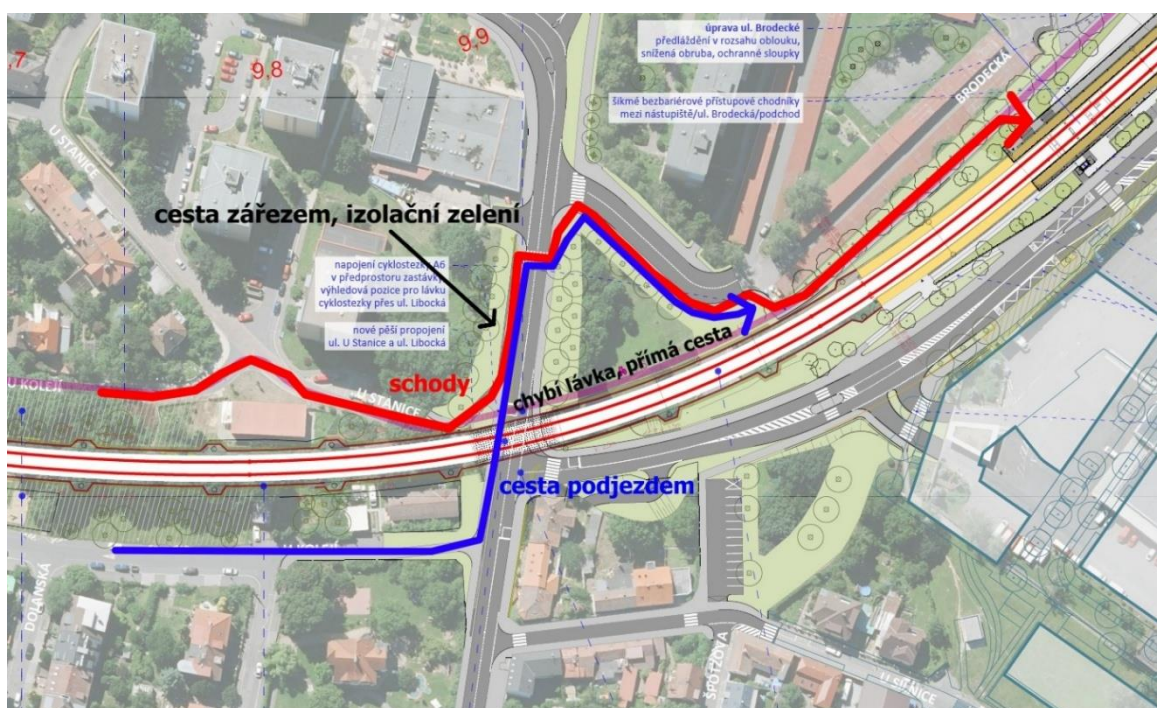
56. Úkolem úřadů územního plánování je koordinovat veřejné i soukromé záměry změn v území, výstavbu a jiné činnosti ovlivňující rozvoj území a konkretizovat ochranu veřejných zájmů vyplývajících z tohoto zákona a zvláštních právních předpisů.
57. Tato **koordinace zcela chybí** v souvislosti s podobou předchozího úseku Praha (Dejvice) – Praha (Veselavín). **Z hlediska udržitelného rozvoje není možné v jednom úseku eliminovat negativa stavby jako nepřijatelné, označit povrchové vedení trati jako výraznou územní bariéru a zdroj značných emisí (především hluku) a v navazující části, která se navíc vyznačuje vyšší hustotou obyvatel v bezprostřední blízkosti trati, stavbu se stejně výraznými negativními efekty stavby prosazovat.**
58. Analýzou dat Českého statistického úřadu ze sčítání lidu z roku 2021 lze zjistit, že mezi Dejvicemi a Veselavínem má bydliště ve vzdálenosti do 80 m od trati cca 30 obyvatel na 100 m trati. Proti tomu v úseku Veselavín – Ruzyně je tento počet dvojnásobný, tj. 60 obyvatel na 100 m trati, a to ještě před výstavbou rezidenčního areálu Westpoint. Přímou v Liboci je počet obyvatel s bydlištěm do 80 m od trati cca 150 obyvatel na 100 m trati.
59. Předložený Záměr 2025 představuje **bezohledné urbanistické řešení**, které je v rozporu se strategickými dokumenty městského plánování hlavního města Prahy, jako jsou Manuál tvorby veřejných prostranství či Strategie aktivní mobility. Přitom právě tyto koncepční dokumenty definují, jakým způsobem mají být cíle a úkoly územního plánování na území hlavního města Prahy naplňovány.
60. Záměr 2025 neodpovídá změnám v přístupu k plánování rozvoje hlavního města Prahy, který je popsán ve strategických dokumentech jako je např. Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy, zpracovaný Institutem plánování a rozvoje hlavního města Prahy, dále také jen „Manuál“ (dostupné zde <https://iprpraha.cz/assets/files/files/b956942f2d4563de94d21c8c97679009.pdf> ).
61. Dle tohoto Manuálu (str. 54) jsou „*mimoúrovňové křižovatky a estakády rychlostních komunikací, násypy železnic apod. typickými příklady neprostupných či obtížně prostupných bariér.*“ Dále Manuál (str. 257) uvádí: „*Pokud jde o překonávání dopravních bariér, je nejprve vždy nutné přistoupit k řešení organizace dopravy tak, aby umožnila úrovňové překonání.*“ Ve vztahu k projektování dopravní infrastruktury zdůrazňuje Manuál urbanistická hlediska (rovněž str. 54): „*Nelze vycházet pouze z technických požadavků, i nadřazená dopravní infrastruktura musí být podřízena urbanistické kompozici města. Současně je třeba ji lokálně ukotvit, řešit využitelnost a detail míst v jejím bezprostředním okolí. V případě stávající infrastruktury je žádoucí hledat možnosti, jak ji do města dodatečně integrovat.*“



62. Přímo k protihlukovým stěnám pak Manuál říká (str. 244): „Vzhledem k charakteru dopravy uvnitř města, jeho obslužnosti a obyvatelnosti, podpoře vazeb, průchodnosti a průhledům je umístování protihlukových stěn ve městě nežádoucí. Snižování dopravního hluku je třeba dosáhnout zejména opatřeními pro zklidňování dopravy. Protihlukové stěny mohou být užívány pouze pro rychlostní silnice, dálniční stavby a železniční koridory, které jsou principiálně budovány pro rychlý průjezd mimo zastavitelné území a základní uliční prostor. Vždy by mělo jít o konstrukce, které měřítkem a charakterem odpovídají prostředí, do kterého jsou umístovány.“
63. Řešení trati mezi ulicemi Naardenská a U Kolejí, umístěné na valu s výraznými protihlukovými stěnami tvořícími fyzickou i optickou bariéru v území, výše uvedeným cílům neodpovídá. **Betonový koridor protihlukových zdí s výrazným bariérovým efektem je řešením degradujícím krajinné kvality malebné lokality Liboce.** Betonový koridor v ulici U Kolejí je mimo měřítko navazující zástavby a mimo měřítko navazujícího veřejného prostranství, funkční veřejné prostranství s relaxační zónou hřišť degraduje na pouhý dopravní koridor, projekt nenabízí vhodnou adekvátní kompenzaci.
64. Povrchové vedení trati při průchodu čtvrtí Liboc bude mít **zásadní a negativní vliv i na pěší a cyklistickou dopravu.**
65. Ačkoliv **Stanovisko EIA 2009 požadovalo přednostně nadchody nad dráhou** před podchody, v projektu pro územní řízení je navržena pouze celá řada nových podchodů. Takové řešení je v husté zástavbě i v širším centru Prahy bezprecedentní. Obdobné podchody pod železniční spojující urbanizované oblasti mimo stanice a zastávky jsou v rámci hlavního města Prahy ojedinělé (např. Ostrčilovo náměstí – Lumírova; Mezitraťová – U Elektry; Lnářská – K Dálnici). Ačkoliv obdobných případů podchodů v Praze jsou jednotky (neboť dráha jen výjimečně rozděluje urbanizovanou oblast, převážně jsou tratě vedeny na okraji urbanizovaných oblastí), v úseku Veleslavin – Ruzyně, přesněji v urbanizované části Naardenská – Ruzyně (mimo), mají vzniknout 3 podchody mimo zastávku, 1 podjezd s chodníky (Libocká), a 1 podchod pod železniční zastávkou.
66. **I přes nově navrhované podchody dochází k redukci stávajících vazeb v území.** Mají zaniknout pěšími využívané cesty, které existovaly již před stavbou koňky v 1. pol. 19. století. Bez náhrady se zruší cesta U Stanice – Libocká (P11), která je úrovnovou a krátkou cestou z bytových domů U Stanice směrem k Evropské (školka, MHD, služby). Zaniknout má rovněž pěší cesta Litovická – Špotzova (P12), krátká a přímá cesta k MHD na Evropské z oblasti Pavlovské a Ruzyňské. Návrh zcela nevhodně nahrazuje zrušené P11 a P12 frekventovaným podjezdem Libocká. Na západní straně Libocké je přitom nově navržen chodník se sklonem 10% a navazuje na stávající velmi úzký chodník (cca 1 m) v části Libocké, pro pěší z Pavlovské se jedná o zásadní zhoršení dostupnosti MHD na Evropské. I pro pěší z bytových domů a domu s pečovatelskou službou v ulici U Stanice je navržena cesta pouze po schodech přístupným

podjezdem Libocká bezohlednou technicistní náhradou zrušeného P11. Navíc výraznou potřebu prostupnosti územím reflektují i nelegální cesty přes trať, tzv. „vytoužené linie“ dle Strategie aktivní mobility v Praze: cesty U Stanice – Dolanská a Rakovnická 15 – U Prioru, přitom obě jsou běžně využívané, náhradou jsou nové podchody jinde a dál, než jsou tyto dnešní spojnice. **Společným jmenovatelem všech nově navržených podchodů a cesty v podjezdu je výrazné prodloužení docházkové vzdálenosti, ztráta vizuální vazby s okolím a ztracený spád.**

67. **Přístupnost nové zastávky Praha – Liboc ze stávající zástavby východně od ulice Libocké je nedořešená, komplikovaná a není bezbariérová.** Chybí přímé propojení z ulice U Stanice podél trati k zastávce, chybí přímé propojení z ulice U Kolejí k zastávce. Nabízí se pouze krkolomná, zdoluhavá cesta se ztraceným spádem, z ulice U Stanice jen po schodišti (není plně bezbariérová), ze severní části ulice U Kolejí jen neatraktivní cesta přetíženým podjezdem.



68. Takový přístup je rovněž v rozporu s pražskými stavebními předpisy ve znění rozhodném pro posouzení záměru (Nařízení 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), ve znění nařízení č. 14/2018 Sb. HMP, Č. 8/2022 Sb. HMP a č. 15/2022 Sb. HMP).
69. Podle § 16 odst. 1 pražských stavebních předpisů v rozhodném znění: „*Při navrhování a zřizování veřejných prostranství musí být přihlédnuto k jejich obytné kvalitě, významu místa a potřebám pěšího pohybu.*“ Odůvodnění daného ustanovení doplňuje, že: „*Dále jde o řešení*

*parteru prioritně v lidském měřítku s městským tvaroslovím namísto tvarosloví pouze technicistně dopravního, vyloučení a minimalizaci bariér, řešení odpovídajícího množství ploch pro pobyt a aktivity na veřejných prostranstvích (zastavení, posezení, komunikace apod.)“*

70. Pro dopravní infrastrukturu podle odst. 6 téhož ustanovení pražských stavebních předpisů 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.“* I zde odůvodnění blíže vysvětluje, co je smyslem tohoto ustanovení: *„Smyslem ustanovení je jednoznačně deklarovat vztah infrastruktury k celkovému charakteru veřejných prostranství. Uspořádání a provedení dopravní a technické infrastruktury musí respektovat jak prostorové parametry veřejných prostranství, tak jejich charakter, polohu v rámci městské struktury a standard provedení a adekvátně se těmto požadavkům přizpůsobit. Ač je nezpochybnitelné, že dopravní řešení charakter většiny veřejných prostranství spoluvytváří, nemůže tak činit bez ohledu na ostatní aspekty, které jeho význam a standard definují (pobyťová a reprezentativní funkce, vztah k parteru okolních budov, krajinná kompozice atd.)“*
71. S ohledem na koncepci navazujících úseků, tedy že trať od Stromovky po Veleslavín je vedena v tunelu, a že i navazující úsek Ruzyně – Letiště Václava Havla je zahloubený, navrhované zaokrouhování pod letištěm je rovněž plánováno v tunelu, vede množství potřeby mimoúrovňových křížení se všemi jejich negativními aspekty v úseku od Libockého rybníka po stanici Ruzyně k logickému požadavku na zahloubení trati i v tomto úseku. Zahloubení trati by rovněž umožnilo zlepšení podélné prostupnosti Libocí a Ruzyní v ose trati, neboť tato vazba zde chybí a zahloubením by bylo možné získat v území velice cennou plochu pro bezmotorovou dopravu, která zde chybí.
72. Takové řešení by umožnilo realizovat komplexní a přímou páteřní cykloradiálu A6 ve stopě stávající trati a podpořilo by aktivní mobilitu pro širší region městských částí Prahy 7, Prahy 6 i Středočeského kraje. Rovněž severojižní cyklotrasa A33 z Petřin do Divoké Šárky by zůstala povrchová, tak jak je využívána již dnes v ulici Krajní – Za Vokovickou vozovnou.
73. Právě začlenění cyklostezky, která bude jako součást „tzv. Zelené radiály“ spojovat, ve vazbě na železnici bývalé Buštěhradské dráhy, zelený masiv Stromovky (Královské obory) se zelenými plochami území na hranicích Prahy, požadovala po investorovi Městská část Praha 6 v rámci vyjádření k územnímu řízení „Modernizace trati Praha-Veleslavín (včetně) – Praha-Ruzyně (včetně)“.
74. Z výše uvedeného vyplývá, že **železniční doprava je předloženým Záměrem 2025 výrazně nadřazena prostupnosti územím**. Pěší jako nejslabší účastníci provozu, ale i cyklisté, budou nuceni překonávat trať výhradně podchody, řešení nenavrhuje jediný nadchod nebo úrovněvé překonání trati. Pěším se nabízí pouze cesty se ztraceným spádem, nepřehlednými a nebezpečnými podchody nebo podjezdem. Takové řešení je v rozporu se Standardy aktivní



mobility v Praze, které mají vést k vytváření kvalitních podmínek pro pěší a cyklisty v Praze - <https://iprpraha.cz/assets/files/files/87b4ebf26cb977aef979b38a55f7502b.pdf>).

75. Akcent na bezbariérovou pěší a cyklistickou dopravu je opět projevem změny přístupu hlavního města Prahy k plánování rozvoje města. Důraz je kladen na město krátkých vzdáleností a potlačení výrazných bariér v území, které představují i liniové dopravní stavby. Rušení stávajících úrovnových přechodů či přejezdů a svedení pěší i cyklistické dopravy do podchodů je dle výše zmíněného Manuálu (str. 257) nevhodnou možností, neboť podchody znesnadňují vstup územím a jsou problematickými místy i z hlediska bezpečnosti. Pokud jde o překonávání dopravních bariér, je nejprve vždy nutné přistoupit k řešení organizace dopravy tak, aby umožnila úrovnové překonání. Původní Stanovisko EIA 2009 přitom odráží jiné, již zastaralé, principy územního plánování a strategického rozvoje města. **V tomto směru došlo zejména v Praze k výrazným posunům v metodách hodnocení vlivu projektů na městský organismus.**
76. **Nepříznivě vyznívá záměr i pro automobilovou dopravu.** Dojde k redukci stávajících příjezdových komunikací pro automobily, zásobování, integrovaný záchranný systém, i pro průjezd vozidel stavby. Zrušením stávajících přejezdů Za Vokovickou vozovnou – Krajní (P10), U Stanice – U Kolejí (P11) dojde ke zhoršení dopravní obslužnosti lokality zejména jižně od dráhy (ulice Naardenská, U Stanice, Krajní, Rybničná). Jedná se o lokalitu s tisíci obyvateli a službami v Libockém dvoře, s domem s pečovatelskou službou, s ordinací lékaře, tedy lokalitu s parametry malé obce. Jediná příjezdová komunikace z ulice Libocké je v záplavové zóně Litovického potoka. Křižovatka U Stanice – Libocká je bez plnohodnotných dvou pruhů na mostě přes Litovický potok. Jakákoliv komplikace v této křižovatce, ať dopravní nehoda, nebo stavební činnost či havárie některé ze sítí technické infrastruktury může zcela odříznout tuto oblast, dojde-li ke zneprůjezdnění oblasti od severu kvůli výstavbě dráhy. Požadujeme tedy zachovat příčnou severní vazbu přes trať pro silniční dopravu jako druhý vjezd do oblasti.
77. V souvislosti s novým dopravním řešením v uzlu ulice Libocká a přeložky U Prioru, lze předpokládat enormní navýšení tranzitní automobilové dopravy v ulici Brodecká, přes kterou si budou řidiči zkracovat příjezdk k železničnímu podjezdu v ulici Libocká, aby se vyhnuli přetížené a ucpané ulici Ruzyňské. K tomu dochází již v současnosti.
78. Záměr předložený do územního řízení je záměrem s výrazným negativním dopadem na lokalitu Liboc a navazující lokalitu Ruzyně. Bude mít výrazný negativní dopad na kvalitu života současných, ale i budoucích obyvatel.
79. **Uzavíráme, že jde o záměr, který není možné povolit, protože je v rozporu s právními předpisy.**
80. Záměr nemá použitelné stanovisko EIA, ministerstvo neprodloužilo jeho platnost a nevydalo dosud verifikační stanovisko. Nemůže tak učinit, neboť se výrazně změnila jak podoba záměru, tak lokalita, do které je umísťován. Změnily se rovněž způsoby posuzování záměru.

Pokud by snad bylo vydáno prodloužení platnosti stanoviska EIA a jeho verifikace, namítáme nezákonnost takového prodloužení a verifikace.

81. Záměr je v hrubém rozporu s cíli a úkoly územního plánování, jak je pro území města Prahy definují koncepční a strategické dokumenty. Soulad záměru s cíli a úkoly územního plánování příslušný úřad neposoudil, jeho odůvodnění je v tomto směru zcela nedostačující, a proto nepřezkoumatelné. Záměr je rovněž v rozporu s pražskými stavebními předpisy.
82. **Nedostatky záměru lze řešit jeho úpravou z povrchové varianty na variantu zahloubenou. Požadujeme, aby tato varianta byla posouzena podle zákona EIA. Zahloubenou variantu preferujeme i v případě, že by si vyžádala větší zábor pozemků pro stavbu.**
83. **S ohledem na výše uvedené žádáme, aby stavební úřad řízení přerušil a vyzval investora k doplnění podkladů, které budou v souladu se zákonem. V opačném případě nezbude než žádost zamítnout.**

Spolek pro rozvoj Liboce, z.s.

v. z. Radek Motzke, advokát

Přílohy:

*Plná moc*

*Podporující listina dle ust. § 3 písm. i) bod 2 a písm. j) a ust. § 9e zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí*

*Odborné posouzení stanoviska EIA a změn záměru od společnosti PRO CEDOP s.r.o., září 2024*