



# MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA – SLIVENEC

## ÚŘAD MĚSTSKÉ ČÁSTI

K Lochkovu 6/2, 154 00, Praha–Sliveneč

**Vyjádření MČ Praha – Sliveneč k dokumentaci EIA (dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb.)  
záměru Novostavba trati Praha – Smíchov – Beroun, kód MZP513**

### Úvod

K předložené dokumentaci máme celou řadu připomínek, z nichž některé jsou spíše formální, ale jiné považujeme za velmi zásadní. Hlavní naší připomínkou je to, že **jsou v dokumentaci jen málo a okrajově zmíněny negativní vlivy po dobu výstavby**. Přitom výstavba má dle dokumentace probíhat 10 let (lze důvodně předpokládat, že ve skutečnosti bude ještě výrazně delší). Bude tedy významně negativně ovlivňovat celou jednu generaci obyvatel Slivence a Holyně.

### Připomínky k vypořádání vrácené dokumentace

- 1) Str. 3- u vibrací je zmíněno, že „rubanina bude během ražby transportována dopravníky v podzemí do ZS Tachlovice a ZS Sliveneč a následně odvážena po železnici. Ze ZS bude rubanina odvážena pouze po železnici“ – ve Slivenci ale žádná železnice, která by mohla absorbovat takovou míru dopravy, neexistuje.
- 2) Str. 9 – tunel pod Slivencem je v zóně indukovaných účinků, tedy v zóně s možnými deformacemi povrchu. Upozorňujeme, že ve Slivenci vede tunel pod hustě zastavěnými oblastmi, kde může dojít k vážnému poškození domů vlivem ražby tunelu!!! Sedání o 10-60 mm nemusí být moc pro PUPFL, ale pro domy ano! Proto **požadujeme do dokumentace EIA doplnit příslušné pasporty objektů a analýzy sedání přinejmenším pro kategorie A a B** (viz str. 399 dokumentace)
- 3) Str. 20 – Upozorňujeme, že výstavbu tunelu lze realizovat až PO případném zkapacitnění D0 515, nikoli v souběhu s ním. **Požadujeme tuto podmínku zahrnout do stanoviska příslušného úřadu.**
- 4) Str. 21 – vzhledem k tomu, že inženýrskogeologický průzkum území teprve probíhá a jeho výsledky nejsou dosud známy, resp. nejsou součástí dokumentace EIA, a vzhledem k očekávaným výrazným vlivům na území (viz studie spol. Ochrana podzemních vod), **požadujeme, aby byla dokumentace vrácena a teprve až po vyhodnocení těchto účinků se postupovalo dál**. Bez těchto informací totiž nelze některé významné vlivy stavby na životní prostředí zodpovědně hodnotit.

### Připomínky k Úvodu

- 5) Str. 6, bod 15 – po dobu výstavby má být zařízení staveniště umístěno mj. v trase cyklostezky a pěší cesty vybudované v nedávné době mezi Slivencem (od Austisu na SZ) a Řeporyjemi. Informace, že všechny polní cesty a cyklostezky budou v původních polohách, tedy není pravdivá. **Požadujeme po**

**dobu výstavby přeložku této cesty a po dokončení výstavby její uvedení do původního stavu.**

## **Připomínky k Obsahu**

6) K vyjádření **odboru 660 MŽP** – zavážení lomu Požáry se celkem logicky nabízí a doprava pásovým dopravníkem ze ZS Slivenec je patrně výhodná. Nicméně mělo by se vzít do úvahy, že by tento lom mohl při zavezení menším množstvím odpadu (pouze na dotvoření území) sloužit dlouhodobě pro rekreaci Pražanů. **K zavážení by se daly využít lomy v severních Čechách**, o nichž se uvádí, že jsou „kapacitně neomezeny“. V tomto smyslu odmítáme var. č. 1 na str. 549 dokumentace. K odvozu nevyhovující rubaniny po železnici: železnice v Prokopském údolí nemá kapacitu na odvoz většího množství rubaniny. Naproti tomu velkou kapacitu má trať v Malé Chuchli, kterou by bylo možné s výhodou využít pro odvážení rubaniny po železnici. **Je tedy dosti nepochopitelné, proč má být hlavní ZS ve Slivenci, kde žádné vhodné napojení na železnici není.**

7) K vyjádření **HMP**: str. 13 – upozorňujeme, že se v jílovém podloží skoro nic nevsakuje. **Důrazně doporučujeme výrazně zvětšit objem vsakovací jímky z technologického objektu. Zároveň požadujeme udělat tento objekt přírodě blízký, tj. povrchový, zakomponovaný do krajiny.**

8) Str. 16 – požadujeme, aby vegetační prvky (pásky zeleně) vybudované na protihlukovém valu zůstaly v krajině i po skončení výstavby. Proto **požadujeme, aby skladba dřevin odpovídala přirozené skladbě v naší krajině** (nikoli tedy např. borovice černá) **a aby stromy byly vysázeny v dostatečném předstihu, aby do doby zahájení výstavby stihly vyrůst.** Množství stromů a keřů kladně kvitujeme (ovšem dále v textu se píše o sotva pětinovém množství stromů, což by se mělo vysvětlit).

9) Str. 24 – Vítáme provedení hydrogeologické pasportizace studní a pramenů v zóně do 300 m od osy příslušné tunelové trouby, jakož i pasportizaci hloubkových vrtů tepelných čerpadel. Podle našeho názoru by i tato pasportizace měla být do vzdálenosti 300 m, nikoli pouze 200 m, jak je navrhováno. Hlavně ale **požadujeme specifikovat návrh opatření, která budou provedena, aby nedošlo k negativnímu ovlivnění studní, pramenů ani vrtů pro tepelná čerpadla.** Viz připomínky dále u příslušné kapitoly.

10) Připomínky **MČ Praha – Slivenec** - (str. 26 a dále) — **zpracovatel se nedostatečně vypořádal s požadavkem na kumulativní vyhodnocení zdrojů hluku a znečištění ovzduší ve Slivenci a v Holyni. Zásadně nesouhlasíme s tím, že se zařízení staveniště posunulo z polohy přimknuté k Pražskému okruhu (v Oznámení) do polohy přimknuté k Austisu, krůt'árně a současné tramvajové smyčce.** Nesouhlasíme s odvozem prázdných vozů po křižovatce K Barrandovu – K Austisu, která je již nyní enormně zatížená, ani s využitím polní cesty v rámci Volnočasového areálu Za okruhem k návozu tybinků z okruhu. Požadujeme nový sjezd ze ZS a nájezd na něj přímo z Pražského okruhu (na hranici katastrů Slivence a Řeporyjí, tedy co nejdále od obytné zástavby), nikoli s využitím cest ve správě MČ Praha – Slivenec. Zvláštní je, že **v samotné dokumentaci EIA není doprava podrobně vůbec řešena!** Vzhledem k tomu, že bude mít velký vliv na život obyvatel Slivence a Holyně, **požadujeme dopravu na a ze staveniště podrobně specifikovat. Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.**

11) Připomínky k Vyjádření **Povodí Vltavy** (str. 44 a další) — Povodí Vltavy správně požaduje, aby se zachycené podzemní vody z tunelu opět zasakovaly. Zpracovatel dokumentace ale navrhuje řešení pouze na odčerpávání důlních vod do různých vodních toků, event. na jejich využití při ražbě. Přitom

na str. 46 se píše, že ve Slivenci by „přítok podzemích vod z ražby mohl být až 39 l/s“ - to je velký přítok a znamená oddrenážování rozsáhlé části území. Jaká opatření budou učiněna, aby voda z podzemí neúžitečně neodtekla??? Voda je v dnešní době extrémně cenný zdroj a musíme si ji pečlivě chránit. Veřejný zájem na ochraně vodních zdrojů je (nebo by aspoň měl být) nadřazen nad veřejným zájmem nad trochu rychlejší možností dopravy. **Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.**

12) Nádrže na vodu budou opatřeny bezpečnostním přepadem. Kam bude tato voda čerpána? Do Dalejského potoka? Bude na to mít dostatečnou kapacitu? **Požadujeme doplnit.**

13) Str. 46 - „Primárním zdrojem vody pro ražbu je vodovodní řad ze Slivence“, z vodojemu Ovčín. Bude mít vodojem dostatečnou kapacitu i pro zásobení celého tunelu, i pro rozvíjející se oblasti Barrandova a Slivence? Jak a kudy se povede vodovod do Tachlovic? **Požadujeme doplnit.**

## **Novostavba trati Praha – Smíchov – Beroun**

### **Připomínky k vlastnímu obsahu dokumentace**

#### **B. Údaje o záměru**

14) Str. 15 – **S umístěním nové trakční napájecí stanice v blízkosti nově vybudované tramvajové točny zásadně nesouhlasíme.** Území MČ je již zcela neúnosně „zadrátováno“ vzhledem k tomu, že v katastru Slivence leží největší pražská rozvodna, rozvodna Řeporyje. Tato rozvodna je blízko záměru, požadujeme proto přičlenit novou napájecí stanici k rozvodně nebo přímo do jejího areálu, který je velmi rozlehlý a jistě se tam toto zařízení vejde. A odtud napájet tunel kabely umístěnými pod zemí. Dále požadujeme přesunutí technologické šachty dále od Slivence směrem k Pražskému okruhu tak, aby se minimalizovaly nepříznivé vlivy na obyvatele Slivence a Holyně. **Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.**

15) Str. 17 – Tunelový rozplet pod Slivencem není zanesen v územním plánu HMP. Je nutné změnit územní plán. Celkově **je třeba záměr sladit s platným územním plánem.**

16) Str. 29 – **Požadujeme přesun technologického objektu** (předpokládáme, že je tím míněna trakční napájecí stanice zmíněná na předchozích stranách) **do objektu rozvodny Řeporyje nebo do její těsné blízkosti.** Vsakovací jímka by ale neměla být z plastových boxů, nýbrž co nejvíce blízká přírodě, vhodně začleněná do krajiny jako krajínovotvorný prvek (zvláště pokud nebude přímo v areálu rozvodny Řeporyje, ale mimo ni).

17) Str. 36 – **Požadujeme, aby po rekultivaci nebyly dotčené pozemky nadále využívány jako pole, ale jako území s vyšší ekologickou a rekreační hodnotou (sady, louky, lesopark).** **Požadujeme dále, aby ochranné valy zůstaly zachovány i s dřevinami na nich vysázenými.** **Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.**

18) Str. 37 – Šířku zeleného pásu 30 m vítáme. Zároveň ale upozorňujeme, že se dost výrazně liší údaje v dokumentaci a ve vypořádání připomínek HMP z Oznámení. Zatímco ve vypořádání připomínek se uvádí (na st. 16 -17), že bude ve Slivenci vysazeno 5190 stromů a 6415 keřů, tak v Dokumentaci se na str. 37-38 píše jen o 990 stromech a 3415 keřích. Uvádí se tam i jiná druhová skladba. Co tedy platí???? **MČ Praha – Sliveneček celkem logicky požaduje, aby údaje byly sjednoceny, a to na vyšší**

## úrovni, uvedené na str. 17 dokumentace.

19) Str. 56 – V tabulce 10 není uveden časový údaj, k němuž se objemy staveništní dopravy vztahují. Za hodinu? Za den? Za celé období výstavby? Požadujeme vyjasnit a doplnit.

20) Str. 66 – vzhledem k tomu, že se na staveništi ve Slivenci předpokládá velký pohyb staveništní techniky, **požadujeme přemístění ZS do prostor blíže k okruhu D0 tak, jak to bylo uvedeno v Oznámení.** Přesun těsně ke Slivenci a k Holyni považujeme za naprosto nehorázný a necitlivý vůči obyvatelům. „Dovoz vyrobených tybinků bude řešen po železnici a tahači s návěsem po dálnici D5“ – ale dálnice D5 nevede do Slivence, dálnice D0 je v úseku 515 notoricky přetížena a s dovozem po železnici se nepočítá, jak je uvedeno v odpovědi na připomínky MČ Praha – Slivenec na str. 30. Opět další rozpor. Množství emisí vyprodukovaných za den je skutečně alarmující vzhledem k tomu, že je zařízení staveniště přesunuto do těsné blízkosti zástavby Slivence a Holyně. Představa, že velkou část z více než 370 kg denní porce prachu občané vdechnou, je poměrně děsivá. Tím hůř, že to budou dýchat po dobu 10 let! Vysoké jsou i hodnoty dalších znečišťujících látek, tedy oxidů dusíku, benzenu i benzo(a)pyrenu. Ze ZS Slivenec B pak půjde o dalších 120 kg prachu denně. **Tuto připomínku považuje Městská část za zásadní.**

21) Str. 67 – ZS Slivenec B Požáry má být umístěno v chráněném Dalejském údolí. Nebyl tu ale proveden žádný **průzkum flóry ani fauny. Požadujeme doplnit. Nejsou ani uvedena žádná kompenzační opatření** na ochranu běžných i chráněných rostlin a živočichů, kterých lze v této unikátní lokalitě očekávat opravdu hodně. **Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.**

22) Opět se tu píše, že „dovoz tybinků bude řešen po železnici a tahači s návěsem po dálnici D5“. Ale dálnice D5 nevede do Slivence, dálnice D0 je v úseku 515 notoricky přetížena a s dovozem po železnici se nepočítá, jak je uvedeno v odpovědi na připomínky MČ Praha – Slivenec na str. 30. Tyto rozpory je potřeba vysvětlit. Pokud se počítá s dovozem tybinků po železnici v Dalejském údolí, tak je nutné vysvětlit, jak se dostanou na náhorní plošinu. Nebo to bude jezdit stejným podzemním tunelem jako rubanina? Jen v opačném směru? Požadujeme vyjasnit a doplnit.

23) Str. 74 – Vsakovací jímka pro dešťové srážky – **požadujeme přírodě blízké, nikoliv technicistní řešení.**

24) Str. 80 – ukládání do lomu Požáry pomocí podzemního pásového dopravníku je na jednu stranu celkem ekologické řešení, ale na druhé straně to zničí možnost využívat přírodní kvality lomu, který by se dal využívat rekreačně. Z tohoto hlediska by bylo vhodnější ukládání do severočeských lomů, ale k této variantě je třeba doplnit popis dopravního řešení a posoudit jeho vlivy na životní prostředí).

## C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území

25) Str. 102 a další – Je dobře, že byl proveden biologický průzkum i v lokalitě Slivenec. Nedostatkem je, že není nikde uvedeno, kdy se prováděl. **Požadujeme tento údaj do dokumentace doplnit.** Nově je oproti Oznámení zavedeno nové zařízení staveniště, které se sice jmenuje Slivenec B, ale jde vlastně o Městskou část Řeporyje a o součást Dalejského údolí. Požadujeme proto uvádět korektní **název ZS Dalejské údolí, nebo ZS Řeporyje.** Závažným nedostatkem dokumentace EIA je fakt, že pro toto území **nebyl proveden žádný biologický průzkum,** ač jde o jedno z nejcennějších území v Praze a ač

je z dokumentace zjevné, že bude záměrem velmi negativně ovlivněno (prach a další emise, hluk). . Upozorňujeme, že řádný biologický průzkum nelze udělat za den, ale dělá se min. celou sezónu. **Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.**

26) Str. 171 – v tabulce 88 je vidět, že ovzduší Slivence je už v současné době velmi zatíženo jak z dálnice D0, tak i z provozu Cementárny Radotín, což je jeden z nejdůležitějších zdrojů znečištění v Praze. Požadujeme proto **kumulativní hodnocení vlivů na ovzduší** ve Slivenci i v Holyni, neboť tuto situaci, už nyní špatnou, dále zhorší jak pojezdy těžké nákladní dopravy, tak i manipulace se sypkými materiály se stacionární drticí a třídící linky kameniva, z kolových nakladačů, z těžkého kolového manipulátoru i z mobilní betonárny. Hlavně u benzo(a)pyrenu a částic PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> lze očekávat, že kumulativní působení výše uvedených vlivů s novým přitížením může vést k překročení imisních limitů. Přitom dlouhodobé koncentrace prachu mohou vést s vysokou jistotou ke zvýšení úmrtnosti na nemoci oběhové soustavy a rakoviny plic i k dalším zdravotním problémům (viz dokumentace na st. 213). Požadujeme proto **přemístit ZS co nejdále od Slivence, včetně šachty, otevřít nový sjezd z dálnice v prostoru rozhraní MČ Sliveneč a Řeporyje (tedy dále od zástavby) a kontinuální monitoring kvality ovzduší** s tím, že při nadlimitních hodnotách budou práce zastaveny. Hodnoty ze Stodůlek a z Řeporyjí nejsou pro nás relevantní. Na str. 213- 218 je uvedeno, jaká rizika má vystavení lidí dlouhodobým účinkům znečišťujících látek – proč je tedy těmto rizikům zbytečně vystavovat???? **Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.**

#### **D. Komplexní charakteristika a hodnocení možných významných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví**

27) Str. 213 a dále: Vyhodnocení účinků na zdraví je provedeno sice poměrně důkladně, ale zpracovatel se nedostatečně vypořádal s požadavkem na **kumulativní vyhodnocení zdrojů** znečištění ovzduší ve Slivenci a v Holyni. Ovzduší ve Slivenci je již dnes značně zatíženo jak z provozu dálnice D0, tak rušné ulice K Barrandovu, z provozu Cementárny Radotín i z lokálních topenišť. Další přitížení v podobě jízd nákladních automobilů před křižovatkou K Barrandovu – K Austisu, z provozu mobilní betonárny i z dalších provozů v blízkosti zástavby proto považujeme za vysoce nežádoucí. Požadujeme proto otevření nového nájezdu na D0-515 na rozhraní MČ Sliveneč a Řeporyjí, tedy co nejdále od zástavby. A dále umístění technologické šachty a zařízení staveniště dále od Slivence, nikoli v blízkosti zástavby (a nově postavené točny tramvaje) tak, aby obyvatelé MČ Praha - Sliveneč byli po dobu výstavby co nejvíce chráněni před prachem i dalšími zplodinami. **Tuto připomínku považuje Městská část za zásadní.**

28) Str. 242 a dále – výše uvedené platí i pro hluk, byť zde se stát „vypořádává“ s nadměrným hlukem stálým zmírňováním hygienických limitů hluku.

29) Str. 283 – „Během provozu zařízení staveniště imisní příspěvky dosahují mírně vyšších hodnot“ – to ovšem pro PM<sub>10</sub> znamená dosažení až 98 % denního limitu a pro jemný prach frakce PM<sub>2,5</sub> 48 % denního limitu. To jsou velmi vysoké hodnoty, zvláště při dlouhodobém působení, jaké zde lze očekávat (doba výstavby bude činit 10 let!). V pěti referenčních bodech přitom dojde k překročení ročního limitu PM<sub>10</sub>, a v dokonce devíti bodech k překročení ročního limitu a PM<sub>2,5</sub>. Maximální denní koncentrace přitom mohou dosáhnout až 176 % imisního limitu pro PM<sub>10</sub> a až 358,5 % pro PM<sub>2,5</sub>. **Právě toto je důvod, proč požadujeme přesunout ZS i šachtu dále od Slivence a otevřít nový nájezd na D0.**

30) Str. 305 a dále – O hluku příliš nemá cenu se zmiňovat, hygienické limity hluku prakticky přestaly po 1. červenci 2023 existovat a EIA byla podána úmyslně až po tomto datu, aby se přísnějšími limitům vyhnula. Nepovažujeme to za korektní.

31) Str. 334 – Rozvodnu, trakční napájecí stanici a transformovnu Slivenec požadujeme přesunout do areálu Rozvodny Řeporyje nebo těsně k němu. Ve Slivenci již leží zmíněná Rozvodna Řeporyje, největší v Praze, a při jižním okraji MČ leží nově vybudovaná Rozvodna Slivenec. **Třetí samostatnou rozvodnu v území již rozhodně nechceme.** Navíc v navrženém umístění by byla nutná změna územního plánu, zatímco u Rozvodny Řeporyje změna není nutná, resp. v současné době probíhá změna na rozšíření areálu rozvodny při jejím západním okraji. Vedení elektrických kabelů požadujeme vést pod zemí, MČ je již zatížena stožáry vysokého napětí vysoko nad únosnou míru. **Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.**

32) Str. 341 – Hluk z kolových manipulátorů, portálových i automobilových jeřábů, autodomíchávačů i nakladačů přesahuje 100 dB, což už je hodnota pro lidské zdraví vyloženě škodlivá. Hluk z trafostanice je 99 dB, přitom tento hluk bude stálý, (nejméně 10 let 24 hodin denně. **Proto požadujeme přesunout ZS i šachtu dále od Slivence a otevřít nový nájezd na D0.** Navíc se zde počítá s nepřetržitým provozem. V dokumentaci se uvádí, že v noci se budou práce provádět pouze pod zemí – ale jak se to bude dělat? To se nebude rubanina odvážet a bude se tam někde hromadit?

33) Str. 345 – Celková hladina akustického výkonu v prostoru ZS bude činit **114,9 dB**, což je ohromující hluk! Směrem na Holyni bude hluk redukovat zemní val, ale směrem do Slivence žádná podobná ochrana navržena není. Pokud tam bude umístěna ubytovna, tak budou nadměrnému hluku vystaveni pracovníci ubytovny. Stejně tak u Slivence a Holyně se počítá pouze nový hluk ze ZS. je ale nutno počítat i s tím, že je zde již nyní hluk z Pražského okruhu, z ulice K Barrandovu a z ulice K Austisu. **Tuto synergii nebere model vůbec do úvahy. Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.**

34) Hluk ze ZS Slivenec B (fakticky ani nejde o Slivenec, ale o Řeporyje) **nepříznivě ovlivní celou oblast Dalejského údolí**, což jen nejen oblíbená rekreační oblast Pražanů (celopražského významu), ale také velmi hodnotná oblast z hlediska výskytu rostlin a živočichů. Pro mnohé z nich bude stálý hluk k nepřežití (např. sovy, dravci). **To, že nebyl proveden řádný průzkum flóry a fauny na lokalitě ZS Slivenec B v Řeporyjích, považujeme za zcela zásadní nedostatek** dokumentace EIA, protože oblast Dalejského údolí, která patří mezi nejhodnotnější lokality v Praze, bude provozem ZS Slivenec 2 nenávratně poškozena. **Tak obrovský hluk (přes 50 dB) v přírodním parku (to je vlastně bývalá zóna ticha!) je absolutně nepřijatelný.** Stejně tak u Slivence a Holyně se počítá pouze nový hluk ze ZS. Je ale nutno počítat i s tím, že je zde již nyní hluk z Pražského okruhu, z ulice K Barrandovu a z ulice K Austisu. **Tuto synergii nebere model vůbec do úvahy. Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.**

35) Str. 395 - Ve Slivenci probíhá tunel přímo pod zástavbou, proto je absolutně **nezbytné doplnit, jak budou působit vibrace při stavbě i při samotném provozu vlaků.** Vzhledem k tomu, že se předpokládá využití trhacích prací i pneumatických kladiv, tak by se vibrace mohly při stavbě projevit a vzhledem k velmi dlouhé době výstavby (10 let – předpokládá se odvoz rubaniny v letech 2028-2037) nelze po lidech požadovat, aby celou dobu snášeli tyto vibrace s nepříznivým vlivem na jejich zdraví i duševní pohodu. U provozu vlaků je nutné specifikovat opatření, která budou udělána, aby se vliv vibrací rychle jedoucích vlaků na povrchu zcela eliminoval. **Tuto připomínku považujeme za zcela**

**zásadní.**

#### **D.I.4. Vlivy na povrchové i podzemní vody**

36) Str. 433 – Požadujeme pečlivě prošetřit, zda bude množství vody z vodojemu Ovčín dostatečné jak pro výstavbu tunelu, tak především pro potřeby obyvatel Slivence a Barrandova (v době stavby bude žít v obou lokalitách mi. o 10 000 obyvatel více než nyní). **Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.**

37) Str. 440 – Výstavbou může dojít **k nenávratnému poškození vrtaných i kopaných studní i vrtů pro tepelná čerpadla.** Ve Slivenci je vodovod, nicméně mnoho lidí používá vodu ze svých studní na zálivku zahrad či na splachování, a nelze po nich požadovat, aby kvůli stavbě tunelu přišli o užitkovou vodu. Zahrady by pak museli zalévat pitnou vodou, což je velmi neekologické a zcela v rozporu s opatřeními proti změně klimatu, navíc i poměrně drahé. **Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.**

38) Údaje o počtu tepelných čerpadel v tabulce na str. 440 jsou zcela jistě nesprávné. Jen v poslední době máme informace o desítkách nových TČ. Rovněž není pravda, že je celá MČ zásobována vodovodem. V lokalitě K Dobré vodě jsou lidé zcela závislí na zásobování ze svých studní. Navíc zde je velké množství trvale obydlených chat, kde lidé také mají pouze studny. **Tuto připomínku považuje městská část za zásadní.**

Na podzim 2022 realizovala firma Ochrana podzemních vod, s.r.o. rozsáhlou pasportizaci studní a vrtů v po celé délce plánovaného tunelu (zpráva „PRAHA – BEROUN, ŽELEZNIČNÍ TUNEL orientační hydrogeologické posouzení vlivu stavby tunelu na jímací objekty podzemních vod“ ze dne 7.10.2022) s tím, že **ve Slivenci byly zjištěny jedny z nejvýznamnějších kolizí se stavbou!**

Na straně 12 výše uvedené zprávy se konstatuje, že zjištěno bylo:

vysoké riziko	15 objektů	studny v osově zóně tunelu (ten zde ražen zejména ve vápencích hlavního krasového kolektoru), s velmi pravděpodobnou „aktivací“ propustnosti některých významnějších puklin a poruch až k svrchní zvětralinové zóně vápenců, resp. křídových pískovců a pravděpodobným významnějším ovlivněním zvodnění jímaného kolektoru „nad tunelem“
---------------	------------	--

studny – z geologického a hydrogeologického hlediska prostředí omezeně vhodné pro jímání podzemní vody (zejména z pískovců, v lokální míře i z vápenců), oblast sice napojena na městský vodovod, ale velký počet studní s využitím zejména pro zálivku, **vysoké riziko ovlivnění zejména pro hlubší studny** z důvodu ražby tunelu v hlavním krasovém kolektoru

hloubkové vrty TČ – zde bez rizika ovlivnění, ale **vysoké riziko zničení konstrukce vrtu**, případně snížení efektivity TČ vlivem drenáže podzemní vody pouze v bezprostředním okolí tunelu.

39) Je proto nutné před zahájením výstavby provést ještě dodatečnou pasportizaci všech rodinných domů i dalších objektů nad tunelem i všech vodních zdrojů (ve Slivenci máme celou řadu veřejných

studní), a dále je třeba učinit veškerá možná technická opatření, aby ke stržení vody nedošlo. Vliv na podzemní vody ostatně připouští i Oznámení na st. 241. Zarážející je, že se v tabulce prostě pouze konstatuje, že žádná nápravná opatření nepřidají do úvahy. Prý lze napojit jen dvě nemovitosti, které vodovod nemají, a ty o to nemají zájem – to není pravda, lidé z ulice K Dobré Vodě by zájem měli, ale nemají možnost se na vodovod napojit a když o vodu přijdou, zůstanou „na suchu“. Co se zničenými vrty, to se nepíše vůbec nikde. To zůstanou lidé bez vytápění? To je zcela neakceptovatelné. **Dokumentace nepřipustným způsobem bagatelizuje možné ohrožení podzemních vod. Voda je přitom zcela zásadní veřejný statek, který si zaslouží nejvyšší stupeň ochrany, zvláště nyní, v době klimatických změn. Vysoké riziko ztráty vody je třeba velmi pečlivě posoudit a zabránit mu. Tuto připomínku považujeme za zcela zásadní.**

40) Str. 452 – Kromě Slivence je trasa možná vedena vhodně, protože se vyhýbá hlavnímu kolektoru devonských vápenců, ale ve Slivenci to rozhodně vhodně vedeno není, protože tunel jde přímo přes tento hlavní kolektor. Je tedy třeba uvažovat o **jiném trasování (mimo tento hlavní kolektor), protože přece nelze připustit, aby veřejný zájem na zachování zásob podzemní vody ustoupil méně důležitějšímu zájmu na poněkud rychlejší dopravě mezi Prahou a Berounem. Tuto připomínku považuje městská část za zcela zásadní.**

Na závěr upozorňujeme, že zvolené technické řešení dvou „poslepovaných“, de facto několikasvazkových PDF souborů, každý o několik stovkách stran, je mimořádně nepřehledné a ztěžuje studium dokumentace. Navrhujeme příslušnému úřadu, aby napříště požadoval uživatelsky příznivější provedení přiměřeného počtu souborů s jednoznačnými a dobře srozumitelnými názvy.

### **MČ Praha – Slivenec požaduje**

- a) vrátit dokumentaci k přepracování a doplnění (podle §8 odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb.) ve smyslu všech relevantních výše uvedených připomínek. Tam, kde je to nutné, tj. přinejmenším u všech připomínek, které považujeme za zásadní, upravit záměr ve smyslu těchto připomínek**
- b) výhledově do stanoviska příslušného úřadu promítnout připomínku č. 3 a požadovat dlouhodobý monitoring všech ohrožených složek prostředí (zejména hluku a vibrací, ovzduší a podzemních vod), a to včetně referenčního stavu před zahájením výstavby.**

RNDr. Jana Plamínková  
starostka MČ Praha - Slivenec