



Váš dopis zn.  
Ze dne 6. prosince 2019  
Naše zn. 79923/2019-SŽDC-GŘ-O25

Listů/příloh 3/0

Vyřizuje Ing. Tomáš Drvota  
Telefon +420 972 235 775  
Mobil +420 725 345 959  
E-mail drvota@szdc.cz

Datum 20. prosince 2019

Vážen

**Poskytnutí informací podle § 14 odst. 5 písm. d) zákona č. 106/1999 Sb.,  
o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů**

Vážen

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, (dále jen SŽDC) obdržela dne 6. prosince 2019 Vaši žádost dle zákona č. 106/1999 Sb. o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, ve které požadujete následující informace vztahované ke geotechnickým průzkumům v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín:

- 1) Kdo rozhodl o zpracování nové dokumentace pro územní rozhodnutí pro účely podání nové žádosti o posouzení vlivů na životní prostředí u Stavby I. etapy, zejména s přihlédnutím k tomu, že již jednou byly podklady k žádosti o posouzení vlivů na životní prostředí pro Stavbu I. etapy zpracovány? Viz Vaše odpověď na otázku č. 1), 2) a 3) v Odpovědi.
- 2) Na základě jakých dokumentů, odborných stanovisek a souhlasů dotčených orgánů (příslušných městských částí, Magistrátu hl. m. Prahy, ministerstev apod.) bylo rozhodnuto o zpracování nové dokumentace pro územní rozhodnutí pro účely podání nové žádosti o posouzení vlivů na životní prostředí u Stavby I. etapy? Viz Vaše odpověď na otázku č. 3) v Odpovědi.
- 3) Kdo financuje zpracování nové dokumentace pro územní rozhodnutí pro účely podání nové žádosti o posouzení vlivů na životní prostředí u Stavby I. etapy a kolik bude zpracování této nové dokumentace stát? Viz Vaše odpověď na otázku č. 3) v Odpovědi.
- 4) Nakolik je využitelná dokumentace zpracovaná k původní žádosti o posouzení vlivů na životní prostředí u Stavby I. etapy (o kterém Ministerstvo životního prostředí vydalo dne 26. 1. 2009 pod č.j. 6015/ENV/09 souhlasné Stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí, jak uvádíte ve Vaší odpovědi na otázku č. 1) a 2) v Odpovědi) pro účely podání nové žádosti o posouzení vlivů na životní prostředí u Stavby I. etapy, kterou zmiňujete ve Vaší odpovědi na otázku č. 3) v Odpovědi?
- 5) Kdo financuje zpracování kompletního geotechnického průzkumu u preferované tzv. jižní varianty u Stavby I. etapy a kolik zpracování tohoto průzkumu stálo? Viz Vaše odpověď na otázku č. 4) a 6) v Odpovědi.
- 6) Kolik bylo provedeno průzkumných vrtů pro účely vyhotovení geotechnického průzkumu dle předchozí otázky, kde všude byly tyto průzkumné vrty provedeny a do jaké hloubky? Jaké formy geologické dokumentace průzkumných prací (prvotní, druhotné atd.) jsou součástí tohoto geotechnického průzkumu?
- 7) Byla v rámci vyhotovení geotechnického průzkumu dle otázky č. 4) výše provedena tzv. analýza geotechnických rizik?
- 8) Byla v rámci vyhotovení geotechnického průzkumu dle otázky č. 4) výše shledána nějaká geotechnická rizika? Pokud ano, jaká konkrétně?
- 9) Jaký byl cíl geotechnického průzkumu dle otázky č. 4) výše (definovaný objednatelem tohoto průzkumu) a jaký rozsah technických prací k jeho provedení byl stanoven?

- 10) Jaké zkoušky pevnosti hornin byly provedeny v rámci geotechnického průzkumu dle otázky č. 4) výše a jaké laboratorní zkoušky zjištěných hornin?
- 11) Žádám o informaci, zda byl pro účely podání původní žádosti o posouzení vlivů na životní prostředí u Stavby I. etapy (o kterém Ministerstvo životního prostředí vydalo dne 26. 1. 2009 pod č.j. 6015/ENV/09 souhlasné Stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí, jak uvádíte ve Vaší odpovědi na otázku č. 1) a 2) v Odpovědi) proveden geotechnický průzkum.
- 12) V případě kladné odpovědi na předchozí otázku žádám o informaci, kolik vyhotovení tohoto geotechnického průzkumu stálo, kdo tuto částku zaplatil a zda je tento geotechnický průzkum využitelný pro další realizaci Stavby I. etapy u preferované tzv. jižní varianty.
- 13) Jaké plánujete provádět doplňující průzkumy ve věci Stavby I. etapy, kdo o jejich vyhotovení bude rozhodovat a kdo je bude financovat? Viz Vaše odpověď na otázku č. 5) v Odpovědi.

Vaší žádosti o poskytnutí informace dle zákona č. 106/1999 Sb. **se vyhovuje** a vyjádření k žádosti naleznete níže.

ad 1) V roce 2009 byla zpracována tzv. přípravná dokumentace, která v úseku Dejvice – Veleslavín byla vedena v hloubeném tunelu ve stávající stopě. Pro tento záměr bylo vydáno souhlasné stanovisko k posouzení vlivu stavby na životní prostředí. Následně vlivem fiskálního vývoje a změn investiční politiky vlády byla příprava velké části projektů zastavena. To se odrazilo i v následné změně koncepce, kdy se uvažovalo s méně náročným povrchovým vedením trati. V roce 2015 byla schválena studie proveditelnosti s tímto vedením trati.

Nadále procházel úsek z Dejvic do Veleslavína nejednoduchým vývojem. S původním úsporným povrchovým vedením nesouhlasila městská část (MČ) Praha 6, a to zejména kvůli nutným demolicím některých domů v oblasti Proboštského dvora. Bylo prověřeno několik variant tunelových tras a byla vybrána varianta s dlouhými raženými tunely (metoda TBM), kterou odsouhlasil i předseda Spolku za ochranu Břevnova a Střešovic Roman Mejstřík. Na základě usnesení zastupitelstva MČ Prahy 6 vznikla tzv. jižní varianta, která byla představena laické i odborné veřejnosti dne 6. června 2019.

V listopadu 2019 byla schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy Aktualizace studie proveditelnosti a záměr projektu s vedením tunelů v úseku Dejvice – Veleslavín tzv. jižní variantou.

Jedná se o prioritní stavbu České republiky. Podporu projektu, tedy i tzv. jižní varianty, již veřejně deklarovala vláda České republiky, Hlavní město Praha, městská část Prahy 6, Ministerstvo dopravy a další subjekty. Rozhodnutí o zpracování nové dokumentace bylo reflexí předchozího ve zkratce nastíněného vývoje. Investorem stavby byla vždy Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.

ad 2) Viz předcházející odpověď.

ad 3) Dokumentaci pro územní rozhodnutí financuje Státní fond dopravní infrastruktury. Zároveň bude investor stavby usilovat o získání prostředků z fondů EU. Pokud jde o cenu za zpracování dokumentace, odkazujeme na již zveřejněnou smlouvu v registru smluv, ID smlouvy 5699427.

ad 4) Vzhledem již k výše uvedenému není dokumentace z roku 2009 využitelná. Zdůvodnění uvádíme v bodě ad 1).

ad 5) Geotechnické průzkumy jsou součástí dokumentace pro územní rozhodnutí. Financování je popsáno výše v bodě ad 3). Cena za geotechnický a stavebně technický průzkum činí cca 4 mil. Kč bez DPH.

ad 6) V rámci předběžného geotechnického průzkumu pro železniční tunely pod Střešovicemi bylo provedeno 14 vrtů o celkové délce 712,3 m. Další průzkumy budou provedeny v rámci dalšího stupně dokumentace.

ad 7) Ano, analýza geotechnických rizik byla provedena.

ad 8) V rámci geotechnického průzkumu byla identifikována následující rizika geologického původu:

- svahové pohyby – Z hlediska polohy Střešovických tunelů a zvolené metody ražby je toto riziko nanejvýš nepravděpodobné. Stavba ražených tunelů Střešovice by neměla ovlivnit aktivaci registrovaných svahových pohybů (sesuvů, řízení skal apod.). Registrace svahových pohybů je dlouhodobě vedena v České geologické službě – Geofond. V současnosti nejsou registrovány v širším okolí navrhované stavby na internetových stránkách [www.geology.cz](http://www.geology.cz) – geologický mapový server (stav ke dni 14. února 2019) žádné sesuvy. Nejbližším geodynamickým jevem je potenciální sesuv evidovaný v archivu ČGS pod číslem 784 Praha-Střešovice Sesouvání svahů pod Andělkou ve Střešovicích dokumentovaný v roce 1963.
- poddolování - Lokalita nespadá do území ohroženého vlivem poddolování, ale v zájmové lokalitě se nacházejí staré štoly. Jsou to jímací štoly pro tzv. hradní vodovod, který byl budován v 16. století. Všechny jsou založeny na severním svahu Střešovické plošiny na bázi křídové zvodně v cenomanských pískovcích, respektive na kontaktu s bazálními jílovci, které tvoří izolátor. V širším okolí ražených tunelů Střešovice jsou jímací štoly II., III, IV., V., a VI. V přímém nadloží (ale výškově bez kolize) se nachází vůči raženým tunelům pouze štola III. Je třeba zdůraznit, že stavba Střešovických tunelů bude probíhat v souvrství letenských a dobrotivských břidlic, které jsou jednak velmi nepropustné a dále pak jsou od cenomanských pískovců odděleny vrstvou horninového izolátoru (jílovci)
- Tepelná čerpadla a studny na trase – tepelná čerpadla na trase – Z hlediska projektované trasy raženého tunelu podle dostupných archivních podkladů ČGS-Geofondu Praha nedojde výše uvedenou stavbou k přímé kolizi s hlubokými vrtanými studnami ani vrty pro tepelná čerpadla. Přítomnost hlubokých studní a tepelných čerpadel v trase ražených tunelů, jejichž dokumentace není evidována v Geofondu, však není vyloučena.

ad 9) Cílem průzkumu je prozkoumat geologické podloží, zda je vhodné pro ražení tunelů.

ad 10) V rámci průzkumných prací byly provedeny následující zkoušky pevnosti hornin – pevnost v prostém tlaku, abrazivnost, petrografická analýza, základní vlastnosti a pevnosti hornin, index pevnosti hornin, presiometrické zkoušky.

ad 11) Ano. Obecně lze konstatovat, že součástí každé připravované stavby je geotechnický průzkum.

ad 12) Vyhotovení geotechnické průzkumu stálo obdobně jako v případě geotechnického průzkumu pro tzv. jižní variantu. Náklady byly hrazeny prostřednictvím investora z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury. Tento geotechnický průzkum nelze využít, neboť byl, jak je uvedeno výše, zpracován pro jiný záměr.

ad 13) Financování stavby bylo pospáno v předchozích bodech. Doplnkové průzkumy budou součástí dalšího stupně dokumentace, tj. dokumentace pro stavební povolení (DSP).

v z. Ing. Tomáš Drvota  
Mgr. František Chabičovský  
vedoucí oddělení drážního práva a legislativy  
odbor právních činností