

Magistrát hl. m. Prahy  
Mariánské nám. 2/2  
110 01 Praha 1

ÚŘAD MĚSTSKÉ ČÁSTI  
PRAHA 16

prostřednictvím

Podáno:

- 1 - 11 - 2023

Č.j. 20440  
Přiděleno: OV  
Ukládací znak:

Počet listů:  
Počet příloh:

Úřadu Městské části Praha 16

odbor výstavby, dopravy a živ. prostředí  
úsek výstavby  
Václava Balého 23/3  
153 00 Praha-Radotín

k sp. zn. 15639/2022/OVDŽP/Čr  
č.j. 12865/2023/OVDŽP

DATOVOU SCHRÁNKOU

V Praze, dne 31. 10. 2023

Odvolatel: **Marek Malý**, nar. 31.10.1976, trvale bytem: Prodloužená 163/21, 15900  
Praha 5 – Velká Chuchle

**Odvolání proti stavebnímu povolení – rozhodnutí Úřadu Městské části Praha 16  
ze dne 27. 9. 2023, č.j. 12865/2023/OVDŽP, sp. zn. 15639/2022/OVDŽP/Čr**

## I.

Odvolatel je spoluvlastníkem pozemků parc. č. 629 (zastavěná plocha vč. nemovitosti č.p. 274) a parc. č. 630 (zahrada), nacházejících se v katastrálním území Velká Chuchle, obec Praha.

Odvolatel je z toho důvodu účastníkem stavebního řízení vedeného u Úřadu městské části Praha 16 pod sp. zn. 15639/2022/OVDŽP/Čr ve věci záměru „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo), VARIANTA NADJEZD“ Praha 5 - Velká Chuchle“, a to podle ustanovení § 109 písm. e) až f) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění (dále též jen „stavební zákon“).

Rozhodnutí Úřadu Městské části Praha 16 ze dne 27. 9. 2023, č. j. 12865/2023/OVDŽP, sp. zn. 15639/2022/OVDŽP/Čr (dále též jen „Napadené rozhodnutí“) bylo na úřední desce Úřadu Městské části Praha 16 zveřejněno dne 2. 10. 2023.



R16S18D0018417



S ohledem na ustanovení § 25 odst. 2 správního řádu bylo Napadené rozhodnutí Odvolateli doručeno dne 17. 10. 2023.

- Příloha č. 1 - rozhodnutí Úřadu Městské části Praha 16 ze dne 27. 9. 2023, č.j. 12865/2023/OVDŽP, sp. zn. 15639/2022/OVDŽP/Čr.

Odvolání je tedy podáno včas v patnáctidenní odvolací lhůtě, která jinak končí dne 1.11.2023

## II.

Odvolatel podává **proti Napadenému rozhodnutí toto odvolání.**

Odvolatel odvoláním napadá výrok Napadeného rozhodnutí v **plném rozsahu.**

Napadené rozhodnutí je **nezákonné**. Nezákonost Napadeného rozhodnutí je dána především tím, že řízení, které předcházelo vydání Napadeného rozhodnutí, je zatíženo **zásadními procesními vadami.**

Odvolatel odůvodňuje své odvolání takto:

1. Na str. 17 Napadeného rozhodnutí se uvádí, že stavební úřad oznámil zahájení stavebního řízení známým účastníkům řízení a dotčeným orgánům (dále též jen „**Oznámení**“).

Neuvádí již ovšem, kdy se tak mělo stát.

Odvolateli a většině dalších účastníků přitom mělo být Oznámení zahájení stavebního řízení oznámeno právě **řádným zveřejněním** na úřední desce.

Podle třetí věty § 26 správního řádu platí: „**Obsah úřední desky se zveřejňuje i způsobem umožňujícím dálkový přístup.**“

Odvolatel se o zahájení stavebního řízení dozvěděl několik měsíců po tvrzeném zveřejnění oznámení na úřední desce.

Odvolatel upozorňuje, že v řízení byla podána jediná námitka, a to obchodní společností Enesta Development Dostihová s.r.o., IČO: 14425955, se sídlem Libušina 69, 252 66 Libčice nad Vltavou. Další námítky, vyjádření ani návrhy nebyly podány.

**Tato skutečnost byla způsobena tím, že stavební úřad nechal v místě realizace zamýšleného záměru vyvěsit Oznámení s nejednoznačným (potažmo nesprávným) pojmenováním, a to konkrétně: „oznámení o zahájení řízení - stanoviska: Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)“.**

- Příloha č. 2 – screenshot webových stránek MČ Velká Chuchle, sekce úřední deska – Oznámení zahájení stavebního řízení – ze dne 6.6.2023 - získaný přes webové stránky web.archives.org, které umožňují prohlížet stav vybraných webových adres k příslušnému datu v minulosti

Takovéto označení předmětné položky záznamu je **značně zavádějící**, neboť Stavba posuzovaná v tomto řízení, byla nazvána: „**Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo), VARIANTA NADJEZD**“ Praha - Velká Chuchle.



Paralelně s realizací Stavby ovšem probíhá též řízení - stavba: „*Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo), etapa č. 1*“ (srov. str. 8 bod 5. Napadeného rozhodnutí).

Pokud tedy stavební úřad v označení Oznámení neuvedl, že se týká varianty nadjezd, nemohlo být účastníkům při pohledu na danou položku jednoznačně zřejmé, že se daná položka záznamu týká řízení „*Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo), VARIANTA NADJEZD*“ Praha – Velká Chuchle, tím spíše ne, že se týkala zahájení stavebního řízení, s nímž jsou spojeny určité lhůty a účinky.

Lze mít přitom důvodně za to, že stavební úřad si této skutečnosti byl (musel být) vědom.

Odvolatel se domnívá, že stavební úřad jednal záměrně, což potvrzuje též fakt, že v řízení byla podána právě jediná námitka, což je vzhledem k aktivitě odvolatele (a řady dalších účastníků brojících proti realizaci záměru nadjezdu v předchozích fázích řízení, tzn. ve fázi územního řízení) značně nepravděpodobné.

Je tedy zřejmé, že k Oznámení o zahájení stavebního řízení došlo netransparentním způsobem, což způsobilo, že k posuzovanému záměru nemohly být účastníky podány relevantní námitky a zahájení řízení tak de facto uniklo pozornosti veřejnosti.

Stavební řízení je tak zatíženo významnou procesní vadou, když stavební úřad svým postupem neumožnil podat veřejnosti věcněprávní námitky k posuzovanému záměru, čímž mj. porušil zásadu přístupu správního orgánu k dotčené osobě ve smyslu ust. § 4 odst. 4 správního řádu, podle něhož správní orgán umožní dotčeným osobám v maximálním rozsahu uplatňovat jejich práva a oprávněné zájmy.

2. Na str. 17 Napadeného rozhodnutí se uvádí, že stavební úřad **upustil od ohledání na místě** a ústního jednání, protože mu podle jeho tvrzení byly poměry staveniště dobře známy a žádost poskytovala dostatečné podklady pro posouzení Stavby.

Toto své tvrzení stavební úřad nijak konkrétně neodůvodnil

Odvolatel k tomuto bodu svého odvolání navazuje na předchozí bod č. 1, neboť má za to, že omezením účasti veřejnosti na případném ohledání na místě, na němž mohly být uplatněny další námitky, došlo k porušení zásady přístupu správního orgánu k dotčené osobě ve smyslu ust. § 4 odst. 4 správního řádu.

Stavební úřad tak jen dalším způsobem omezil účast veřejnosti ve stavebním řízení.

Komentář (Stavební zákon, 3. vydání, 2018, s. 846 - 851: M. Kývalová) k ustanovení § 112 stavebního zákona uvádí: „*Jestliže má stavební úřad **spolehlivou znalost poměrů** na staveništi, která vyplývá z jeho úřední činnosti, může upustit od ohledání na místě a za účelem projednání žádosti nařídit pouze provedení ústního jednání. Při objektivní znalosti poměrů může upustit rovněž od konání ústního jednání. Popsané procesní zjednodušení při projednání navrhované stavby bude využíváno zpravidla v případech, které bude možné, s ohledem na charakter a složitost projednávané stavby, vyhodnotit jako jednoznačné, a tedy de facto jako bezkonfliktní.*“



Jak bylo uvedeno výše, odvolatel a další účastníci již v územním řízení uplatňovali řadu námitek (týkající se zvýšení hluku, prašnosti, světelného smogu a intenzity dopravy v případě realizace stavebního záměru), s nimiž se správní orgán dostatečně nevypořádal, mimo jiné i s konstatováním, že se takové námitky týkají co do povahy fáze stavebního řízení.

Není ani tajemstvím, že před formálním zahájením stavebního řízení probíhala jednání mezi zástupci Správy železnic a odvolatelem a dalšími účastníky stavebního řízení, na kterých byly diskutovány možnosti zahrnutí stavebních opatření do zamýšleného projektu, které by měly zmírnit negativní vlivy daného projektu na bydlení (hluk, prach, zvýšená doprava, apod). Viz příložené **přílohy č. 3 – 5.2.**

Kromě toho nelze ignorovat fakt, že v navrhovaném stavebním záměru nebyly vůbec zohledněny diskutované změny (např. požadavky na protihlukové stěny a zdi po celé délce realizované stavby nadjezdu, kdy tyto prvky zcela absentují na vlastním objektu mostu). K těmto skutečnostem by se odvolatel podrobněji vyjádřil již v rámci námitek (nebo při ústním jednání a ohledání na místě), pokud by mu to bylo umožněno, resp. pokud by mu nebylo postupem stavebního úřadu toto právo upřeno, jak je namítáno výše.

3. Odvolatel upozorňuje, že Napadené rozhodnutí je na mnoha místech vnitřně rozporné, tudíž zmatečné, když se v něm (v jeho výrokové části) stanoví:

- „*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).*“ (viz str. 2).
- U objektu SO 61-34-11 se ovadí uvádí, že: „*Celková délka nosné konstrukce mostu je 172,455 m, celková délka mostu včetně mostních křídel je 192,081 m.*“
- objekt „SO 61-38-01 Praha Velká Chuchle – přeložka sběrné komunikace o celkové délce 438 m

Není tedy zřejmé, jaká má být ve skutečnosti délka realizovaného mostu, ani celkového deklarovaného stavebního záměru. Uváděné rozdíly v délce mostu jsou přitom až 10 metrů.

Pokud se navíc v Napadeném rozhodnutí uvádí, že délka komunikace (přeložky) má být 438 metrů, pak je Napadené stavební rozhodnutí v rozporu s předmětným Územním rozhodnutím (viz Příloha č. 7), které na str. 2 a 6 stanovilo, že komunikace má mít 425 metrů.

4. Odvolatel upozorňuje i na další rozdíly mezi Územním rozhodnutím a Napadeným stavebním rozhodnutím:

- Podle územního rozhodnutí má mít šířka mostu přes železniční trať šířku 12,2 m; podle stavebního rozhodnutí šířku 12,1 m;
- Podle územního rozhodnutí má mít šířka mostu přes Vrutici šířku 17,8 m; podle stavebního rozhodnutí šířku téměř o meter větší – až 18,62 m;

V Napadeném rozhodnutí nejsou tyto rozdíly vůbec vysvětleny



5. Odvolatel dále (opětovně) upozorňuje na zásadní skutečnost, a sice, že v souvislosti se stavebním záměrem nebyly splněny povinnosti podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „**Zákon EIA**“).

Podle § 4 odst. 1 písm. d) Zákona EIA jsou předmětem posouzení vlivů na životní prostředí rovněž podlimitní záměry, které dosáhnou alespoň 25 % příslušné zákonem stanovené limitní hodnoty (tzn 500 metrů), nacházejí-li se ve zvláště chráněném území nebo jeho ochranném pásmu podle zákona o ochraně přírody a krajiny a příslušný úřad stanoví, že budou podléhat zjišťovacímu řízení; **tyto záměry podléhají posouzení vlivů záměru na životní prostředí, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení.**

Stavba významně zasahuje do přírodní rezervace Chuchelské háje, která je zvláště chráněným územím.

V územním rozhodnutí bylo stanoveno, že záměr nepřesahuje zákonný limit 500 m, když podle správního orgánu měl činit pouze 425 m.

Odvolatel již v průběhu územního řízení upozorňoval na skutečnost, že dané tvrzení není pravdivé.

Důvodnost argumentace odvolatele v předchozích řízeních potvrzují i skutečnosti uvedené v jednotlivých částech Napadeného rozhodnutí.

U objektu SO 61-38-01 (str. 4 Napadeného rozhodnutí) je tvrzeno, že přeložka sběrné komunikace II. třídy ul. Starochuchelské má mít **celkovou délku 438 m**, s tím, že začátek silničního nadjezdu je navržen u odbočky jednosměrné obslužné komunikace ul. Na Mrázovce a po překonání železniční trati je ukončen stykovou křižovatkou se sběrnou komunikací ul. Mezichuchelské.

Podle projektové dokumentace (viz Příloha č. 6 – příslušná část vyznačena červenou barvou) má ovšem činit délka záměru v takto vymezené části **minimálně 465 metrů**.

K uvedené hodnotě ovšem nutno přičíst i potřebu provedení rozsáhlejších úprav u stávajících funkčně propojených úseků pozemních komunikací, které budou muset být v souvislosti s **novostavbou zkapacitněny a stavebně upraveny (rozšířeny)**, a to zcela zásadním způsobem. Jedná se mimo jiné o objekt SO 61-38-02 pod zrušeným železničním přejezdem, kde délka úprav podle projektu podél železniční tratě má činit minimálně 90 metrů (viz **Příloha 6**).

Celková délka nově budovaných, rekonstruovaných a zkapacitňovaných komunikací tak bude v součtu (438 + 90, resp. 465 + 90 metrů) rozhodně přesahovat 500 metrů.

Vzhledem k povaze stavebního záměru s délkou nad 500 metrů v ochranném pásmu zvláště chráněného území **měl žadatel** v souvislosti se zamýšleným záměrem umístění stavby nadjezdu nejdříve (tj. ještě před podáním žádosti o vydání územního rozhodnutí) **splnit své povinnosti dle zákona EIA**, tj. především příslušnému orgánu předložit oznámení záměru stavby dle § 6 Zákona EIA. To se nestalo

I vzhledem k uvedenému by proto mělo být Napadené rozhodnutí jako nezákonné zrušeno.



Podle odvolatele měl být záměr „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo), varianta nadjezd“ posuzován pro účely posouzení vlivů na životní prostředí spolu se souvisejícím záměrem „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)“, když je funkčně jedná o jediný velký záměr

Ostatně to potvrzuje i stavební úřad, který v bodu 5 výroku II. Napadeného rozhodnutí stanovil tuto závaznou podmínku pro provedení stavby:

*„Stavba nazvaná „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)“, varianta nadjezd bude koordinována s probíhající stavbou Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo), etapa č. 1“*

Žadatel se svým postupem **dopustil nepřipustného parcelování záměru** (tzv. „salámová metoda“<sup>1</sup>), a to jen proto, aby se vyhnul nutnosti posuzování záměru „nadjezdu“ z pohledu jeho vlivů na životní prostředí.

Odvolatel nesouhlasí s argumentací, že oba záměry mohou být realizovány a mohou existovat samostatně jeden bez druhého, a tudíž je z důvodu neexistence vzájemné podmíněnosti záměrů nebylo nutno posuzovat společně v řízení EIA.

Podle odvolatele je rozhodující skutečný úmysl žadatele. Žadatel (tj. „Správa železnic“) přitom od samého začátku počítal s nadjezdem jako se **součástí** investiční akce „Optimalizace trati Praha – Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)“.

V této souvislosti odvolatel odkazuje na odpověď Správy železnic, kterou v souladu se zákonem č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, uveřejnila na svých internetových stránkách (dostupné pod odkazem: <https://www.spravazeleznic.cz/documents/50004227/50156832/00800+-+p%C5%99%C3%ADloha+1.pdf/ac30a4c5-99fa-4ba2-a810-df592b0a78f4?version=1.0>).

V této své odpovědi Správa železnic uvádí následující: „V současné době se postupně realizuje investiční akce „Optimalizace trati Praha – Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)“. Jedná se o celkovou rekonstrukci trati ve stávající stopě v úseku km 1,805 – 10,230 mezi železničními stanicemi Praha-Smíchov – Černošice. **Jako součást této stavby je plánováno i zrušení současného úrovnového přejezdu ve Velké Chuchli a jeho nahrazení mimoúrovňovým křížením.** Z důvodů uvedených níže byla vybrána a připravuje se k výstavbě varianta „Nadjezd“. Realizace stavby mimoúrovňového křížení je **vyčleněna do samostatné 2. etapy stavby a její příprava je řešena v samostatném povolovacím řízení na vydání územního rozhodnutí a návazně stavebního povolení.**“

Ať už měl být záměr „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo), varianta nadjezd“ posuzován pro účely posouzení vlivů na životní prostředí spolu se souvisejícím záměrem „Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo)“, či nikoli (ačkoli je odvolatel toho názoru, že oba tyto záměry musely být nepochybně

<sup>1</sup> Jedná se o metodu vymezení záměrů spočívající v předložení pouze určitých, méně problematických částí celkového záměru, a to za účelem vyhnout se povinnosti podrobit předkládaný záměr posouzení procesem EIA. Účelovou snahu, která spočívá ve fragmentaci záměrů směřující k obcházení zákona, je nutné kvalifikovat jako nelegální a zákonu odporující. K tomu podrobněji viz relevantní judikaturu SDEU, např. rozhodnutí ve věci C-392/96 (body 76 a 82); C-142/07; či C-275/09 (bod 36



posuzovány v režimu dle zákona č. 100/2001 Sb.), je nepochybné, že žadatel se svým postupem dopustil nepřijatelného parcelování záměru (tzv. „salámové metody“), a to jen proto, aby se vyhnul nutnosti posuzování záměru „nadjezdu“ z pohledu jeho vlivů na životní prostředí.

6. Provedení zamýšlených staveb povede ke zvýšení již tak dost vysoké hlučnosti z dopravy v stavbu postižené lokalitě, když krom hlukových emisí vytvářených železniční dopravou přibude ještě i zvýšená hlučnost ze silniční dopravy.

Nelze opomenout, že v obou případech (jak železniční, tak silniční dopravy) lze v důsledku provedení zamýšlených změn důvodně očekávat značné zvýšení intenzity dopravy (mimo jiné i v kontextu toho, že u plánovaného nadjezdu je počítáno s tím, že bude objížděnou trasou pro řidiče vozidel v případě dopravní zácpy v ulicích Strakonická a K Barrandovu).

To vše povede k překračování hygienických limitů pro hluk i prašnost ve vztahu k pozemkům a obydlí odvolatele (i dalších osob zde žijících) v zasažené lokalitě, k výraznému snížení komfortu bydlení a zhoršení životního prostředí, což bude mít nepochybně za následek zásah do práva nerušeného užívání předmětu vlastnictví odvolatele.

Odvolatel upozorňuje, že hluková studie, ze které žadatel při zpracování svého záměru vycházel, je z roku 2017 a pro účely předmětného řízení ji tak již zcela nevyhovující, a to minimálně z toho důvodu, že od roku 2017 stoupla intenzita dopravy v lokalitě (stoupl počet projíždějících aut) a tato po vystavění nadjezdu ještě stoupne. Navíc hluková zátěž pramení i ze samotného sklonu nadjezdu. Zdrojů hluku je v dané lokalitě více – provoz vozidel v ulici Mezichuchelská, hluk z vlaků, provoz vozidel na komunikaci Strakonická, která rovněž danou oblast, hlukem výrazně zatěžuje

Žadatel i z toho důvodu ani neuvažuje o osazení protihlukových stěn na tělese mostu (nadjezdu), když tvrdí, že hygienické normy budou dodrženy.

Opět ale zdůrazňuji, že žadatel tento závěr učinil na základě neaktuální hlukové studie, která navíc nezohledňovala veškerá specifika a zdroje hluku v lokalitě.

Odvolatel v každém případě požaduje, aby byla na nadjezdu instalována protihluková zeď, a to po celé délce daného objektu, a to z níže uvedených důvodů:

Odvolatel nesouhlasí ani s tím, že posouzení hlukových hygienických limitů má být izolované, posuzující pouze tuto stavbu Nadjezdu, aniž by bylo přihlédnuto v komplexnosti k další již existující značné hygienické zátěži obyvatel intravilánu Velké Chuchle, které jsou v oblasti plánovaného Nadjezdu vystaveni, tj. hluk, imise a prach z provozu vozidel jedoucích po Strakonické ulici, Mezichuchelské ulici a z projíždějících vlaků (pouze hluk).

V případě vybudování železobetonové stavby nadjezdu včetně plánovaných opěrných zdí, dojde v důsledku tříštění zvuku k zesílení již nyní značné hlukové zátěže z projíždějících vlaků. K dalšímu zesílení hlukové zátěže dojde po dokončení stavby Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) - Černošice (mimo), kdy se v souvislosti se zvýšením rychlosti projíždějících vlaků územím až na 140 km/h za současného zintenzivnění jejich četnosti, jak je plánováno.



Je přitom evidentní, že pokud původní protihluková studie proběhla v roce 2017, provoz se v dané lokalitě zvýšil a po zbudování nadjezdu se zvýší ještě více.

Plánovaná stavba tří protihlukových stěn, jak je v napadeném rozhodnutí konkretizováno, nebude nijak chránit před hlukem z aut projíždějících přes Nadjezd, který nebude vybaven protihlukovými zábranami a jehož sklon bude až 8 % (podle str. 3 Napadeného rozhodnutí mají navíc pole mostu mají převážně jednotný podélný sklon 7,40 %). I poměrně vysoký sklon nadjezdu tak logicky přinese větší hlukovou zátěž z projíždějících vozidel (zejména při jízdě do vrchu).

Opětovně zdůrazňuji, že pokud je v napadeném rozhodnutí namítáno, že plánovaný záměr počítá se stavbou tří protihlukových stěn, pak tyto nebudou chránit před hlukem z Nadjezdu, neboť ten nebude vybaven protihlukovými zábranami.

Není pochyb, že realizací záměru – stavby nadjezdu – dojde k enormnímu navýšení hluku, jak je výše rozvedeno a že dojde k překračování zejména limitu hluku a k výraznému snížení pohody bydlení (z jedné strany domu hluková zátěž ze Strakonické, z druhé strany hluková zátěž z plánovaného Nadjezdu).

Při posuzování hlukové zátěže navíc nebylo vůbec zohledněno, že po realizaci plánovaného záměru dojde ke zvýšení dopravy ve Velké Chuchli, když mimo jiné nelze předpokládat, že řidiči budou jezdit do Prahy přes Slivenec a Velkou Chuchli, neboť zde jsou serpentiny.

Obdobně na základě zkušenosti s provozem na komunikaci Mezichuchelské (V současné době se jedná o tranzitní komunikaci pro vozidla jedoucí z/do Radotína, Černošic a dále) lze očekávat, že v případě častých kolon ve směru od Plzně k Barrandovskému mostu (ulice K Barrandovu), budou řidiči právě vzhledem k Nadjezdu volit objízdnou trasu přes Velkou Chuchli.

V případě Nadjezdu pak dojde k výraznému nárůstu zejména hluku a nepřiměřenému snížení pohody bydlení odvolatele např. ve srovnání s možnou variantou podjezdu, kdy podjezdy oproti nadjezdům jsou v obdobných situacích – tj. intravilán obce a zahuštěnost rodinnými domy - běžně preferovány a jsou standardem, o čemž svědčí též záměr Úřadu Městské části Radotín překřížit železniční trať v Radotíně podjezdem, nikoli nadjezdem).

Ke všem těmto skutečnostem se mohl odvolatel (ale též ostatní účastníci) vyjádřit již při ohledání na místě, pokud by mu to však bylo řádně umožněno, jak je namítáno výše.

### III.

Ze všech výše uvedených důvodů vyplývá, že Napadené rozhodnutí je **nezákonné**.

S ohledem na výše uvedené skutečnosti Odvolatel navrhuje, aby odvolací orgán rozhodl o odvolání Odvolatele tak, že napadené Rozhodnutí Úřadu Městské části Praha 16 ze dne 27. 9. 2023, č. j. 12865/2023/OVDŽP, sp. zn. 15639/2022/OVDŽP/Čr, **zrušuje**.

Marek Malý

