



ČESKÁ INSPEKCE
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Oblastní inspektorát Praha

Oddělení ochrany přírody
Dělnická 12, 170 04 Praha 7
tel.: 266 793 370, fax: 266 793 378
e-mail: kufnerova@ph.cizp.cz, www.cizp.cz
IČ: 41 69 32 05

Generální ředitel
Ing. Petr Laušman
ŘSD
Na Pankráci 56
145 05 Praha 4

Váš dopis značky / ze dne:

Naše značka:

1/OP/ 04/Kuf

Vyřizuje / linka:

Mgr. Jitka Kufnerová / 3373

Místo a datum

Praha, 31.května 2004

Věc: Oznámení o řešení podnětu veřejnosti

Vážený pane generální řediteli,

při prošetření podnětu veřejnosti na porovnání DÚR na stavby 518 a 519 silničního okruhu kolem Prahy a dokumentace EIA MŽP (č.j. NM700/1327/2020/OPVŽP/02) jsme došli k následujícím závěrům:

Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů považuje ČIZP navrženou variantu staveb silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) - stavby 518 a 519, podle které je most přes Vltavu mezi MČ Praha Suchdol a MČ Praha 8 (Bohnice) projektován tak, jak je uvedeno v dokumentaci pro územní rozhodnutí (DÚR) č.j. 32/641/92/2003 předložené společností VIS, a.s. dne 7.11.2003, za potenciální vážné ohrožení zvláště chráněných území, jmenovitě přírodní památky Zámky, přírodní památky Sedlecké skály a přírodního parku Drahaň - Trója.

S ohledem na to, že tato varianta SOKP (tzv. varianta „J“) byla v procesu EIA vyhodnocena jako nejméně vhodná z hlediska zájmů ochrany přírody, nicméně celkově jako v krajním případě přípustná za splnění podmínek, že se nedotkne přírodní památky Sedlecké skály a přírodní památky Zámky, a dále s ohledem na navržené řešení, které jedním z pilířů mostu stojí přímo v PP Sedlecké skály a skalní step PP Zámky přetíná v takovém úhlu, že stavba a provoz komunikace způsobí její postupnou degradaci a zánik, ČIZP další pokračování prací na přípravě stavby, resp. její realizaci v uvedené trase považuje za závažné ohrožení dochovaného stavu přírody na území hlavního města Prahy (záměr je v rozporu s ustanovením § 5 odst. 1 zákona – obecná ochrana rostlin a živočichů, § 12 odst. 1 - ochrana krajinného rázu a přírodní park, § 36 - přírodní památka a § 37 odst. 1 - ochranná pásma zvláště chráněných území) a za nedodržení stanovených podmínek. Varianta „J“ je tak zřejmě i v rozporu s ustanovením § 22 vyhlášky MDS č. 104/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů, která je prováděcí vyhláškou k zákonu o pozemních komunikacích, neboť nevychází „z požadavků ochrany přírody a životního prostředí podle zvláštních předpisů“, zde zákona o ochraně přírody a krajiny a zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Projektant (PUDIS, a.s.) tak porušuje závazné podmínky souhlasného stanoviska pro variantu „J“

stanovené Ministerstvem životního prostředí (č.j. NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o.), viz bod 23: „a) Mostní objekt bude navržen tak, že předpolí mostu (místo, kde se most odpojuje od terénu) bude ležet nad hranicí PP Sedlecké skály na levém břehu...“ a 23 d) „Výstavba mostu a další stavební činnosti (např. odvoz materiálu z hloubeného tunelu Suchdol do nákladních člunů na Vltavě) nebude zasahovat do PP Sedlecké skály...“.

Jak dokládá „Přírodovědný a biologický průzkum“ provedený v rámci dokumentace SOKP kolektivem autorů, kontaktní adresa EVERNIA s.r.o., tř. 1 máje, Liberec, zpracovaný v roce 2003 na 16 menších lokalitách v a podél navržené trasy SOKP, varianty „J“, je území mimořádně hodnotné z botanického hlediska. Nejen druhovou rozmanitostí (472 taxonů vyšších rostlin), ale i počtem druhů rostlin chráněných přímo podle vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb., která je prováděcí vyhláškou k zákonu č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (celkem 13 chráněných druhů – 4 silně ohrožené, 9 ohrožených), patří lokality k posledním biologicky hodnotným územím, která se ještě na území hlavního města Prahy nacházejí. Jak dále dokládá autory studie uváděné zařazení jednotlivých taxonů do skupin urbanofobních až urbanofilních druhů - 63,5 % nalezených druhů patří do skupin *mírně urbanofobní* a *urbanofobní*. Tyto skupiny jsou výstavbou komunikace v území ohroženy.

Jelikož navržená varianta „J“ se liší od stanovených podmínek za nichž byla prohlášena za ještě přípustnou v krajním případě, stala se tedy nepřipustnou a proto ČIŽP navrhuje rozpracování jiných variant komunikace (např. v trase „Ss“ či „T“) tak, jak bylo navrženo v původní dokumentaci EIA z r. 2001.

O těchto závěrech bude dopisem ředitele ČIŽP informováno Ministerstvo životního prostředí s žádostí o další postup ve věci na úrovni ministerstev.

RNDr. Vladimír Marek, CSc.
Pověřený vedením oddělení OP

