

Váš dopis značky / ze dne

naše značka 200000/9/2024

vyřizuje / linka

místo odeslání / dne Praha/14.3.2024



Podnět k provedení přezkumného řízení dle § 94 Správního řádu, v platném znění

Vážený pane ministře,

Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s. (dále též „DPP“) jako Oznamovatel záměru „Stavba č. 44595 Lanovka Podbaba – Troja – Bohnice“ (dále též „Záměr“) tímto podává žádost o přezkum řízení o posouzení vlivu provedení Záměru na životní prostředí (dále též „Řízení“), které bylo zakončeno vydáním Závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí č. j. MHMP 193876/2024 ze dne 20.2.2024 (dále též „Stanovisko“). Řízení vedl a stanovisko vydal Odbor ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy (dále též „OCP MHMP“) jako příslušný úřad dle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů ve znění účinném do 31.12.2023.

DPP se mj. i na základě Vaší mediální odezvy domnívá, že v rámci Řízení nebyly řádně zohledněny veškeré skutečnosti, což mělo vliv na vydání Stanoviska. Stanovisko bylo vydáno jako nesouhlasné a tím bylo DPP znemožněno žádat pro Záměr o rozhodnutí v dalších navazujících řízeních.

Vzhledem k tomu **DPP podává podnět k provedení přezkoumání průběhu Řízení a souladu vydaného závazného Stanoviska se zákonem.**

Důvod k přezkumnému řízení dává jednoznačný rozpor posouzení vlivu záměru na krajinný ráz, který byl nezávislým zpracovatelem zpracován – příloha 008 dokumentace) a posouzen dle platné metodiky nejlépe na hranici přípustnosti: „Z hodnocení zásahů do zákonných kritérií ochrany krajinného rázu, přírodních a estetických hodnot a rysů přírodní, kulturní a historické charakteristiky je zřejmé, že záměr je nejlépe na hranici přijatelnosti“.

Záměr Lanové dráhy byl zanesen do platného územního plánu (UP) změnou ÚP č. 3516 Usnesením ZHMP 6/18 ze dne 14.9.2023, při jejímž zpracování byl stejný orgán, který vydal (nesouhlasné) závazné stanovisko. Pro uvedenou změnu tentýž orgán (OCP MHMP) vydal ale souhlasné stanovisko, kde mj. uvedl: „Z hlediska ochrany přírody a krajiny: Předmětem navrhované



změny č. Z 3516/00 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy je vymezení trasy lanové dráhy Podbaba – Trója - Bohnice, včetně vymezení veřejně prospěšné stavby a umístění plovoucích značek, které umožní realizaci parkovacích a obslužných ploch. Orgán ochrany přírody souhlasí s předloženou změnou územního plánu. K předmětné změně orgán ochrany přírody upozorňuje, že změna zasahuje do vymezeného přírodního parku Drahaň – Trója, který byl vyhlášen nařízením hlavního města Prahy č. 10/2014 Sb., o zřízení přírodních parků na území hlavního města Prahy, nadregionálního biokoridoru N3 územního systému ekologické stability (ÚSES) a registrovaného významného krajinného prvku Štěpní trávníky a lesostep nad Sklenářkou (VKP). Realizace lanové dráhy by dále mohla zasáhnout do volného odchovu sysla obecného, který je kolem vrchu Sklenářka v rámci záchranného programu reintrodukovan. Výše uvedené okolnosti budou vyžadovat v rámci realizace lanové dráhy minimalizování dopadů na námi chráněné části přírody včetně zvláště chráněných druhů živočichů. V rámci dalších fází projektové přípravy je třeba zohlednit, že realizace staveb ve vymezeném přírodním parku je možná pouze za předpokladu, **kdy nedojde k negativnímu ovlivnění krajinného rázu**, který je pro danou lokalitu charakteristický. Přesné umístění sloupů a mezistanice lanové dráhy musí proběhnout s ohledem na výskyt zvláště chráněného druhu (riziko rušení atd.), případně bude muset být vydána výjimka dle zákona č. 114/1992, o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Umístění plovoucích značek do územního plánu rovněž nesmí vést k využití pro stavby, která by svým charakterem a velikostí mohly negativně ovlivnit stávající lokalitu (např. parkovací dům atd.).

Tento rozpor je třeba posoudit.

Dále OCP MHMP ve svém negativním závazném stanovisku uvádí: „*Nejproblematictější je průchod záměru v bezprostřední blízkosti památkově chráněných usedlostí Sklenářka a Pazderka, byť nebudou fyzicky dotčeny, dojde ke změně jejich historického prostředí a vizuálního uplatnění v krajinné scéně, což se týká i vinice Salabka, které se záměr přibližuje.*“ Dokumentace EIA ke stejnému tématu přitom uvádí: „*Vzhledem k lokálnímu významu Sklenářky, která nepatří k nejcennějším dominantám prostoru, byť je v omezené části Troje typická, je v úhrnu vliv na kulturní dominanty klasifikován jako slabý až středně silný.*“ Posudek EIA (zpracovatel Ing. Václav Obluk) ke stejnému tématu uvádí: „*lze konstatovat, že aspekt vlivu na krajinu a její ekologické funkce představuje ve spojení s posuzovaným záměrem limitující faktor ve vztahu k ochraně životního prostředí. Záměr je z hlediska vlivů na krajinu a její ekologické funkce nepřijatelný.*“

Tento rozpor je třeba posoudit.

Odůvodnění požadavku na přezkum výše uvedených tvrzení:

Ve světle výše uvedeného lze relativizovat míru zásahu do pohledového působení usedlosti Sklenářka, a to i v souvislosti s nedávno dokončenými záměry v krajině (pavilon goril), byť pochopitelně záměr Lanové dráhy vstoupí do působení výrazně dramatičtější. Materiály dále ve vztahu ke krajinnému rázu uvádí i další chráněné zájmy (mj. - se silným vlivem je též harmonické měřítko a harmonické vztahy v krajině). V této souvislosti je vhodné srovnání s dalšími posuzovanými záměry v blízkém okolí (mj. přemostění Vltavy pro stavbu 518-519 SOKP) či ve srovnatelných krajinných scénách (povolení a realizace Radotínského mostu na SOKP procházející přírodními parky Radotínsko-Chuchelský háj a Modřanská rokle – Cholutice).

Z těchto důvodů je cílem přezkoumat hodnocení vlivu na krajinný ráz s ohledem na kontext území, dříve povolených záměrů (především v oblasti harmonického měřítko krajiny a harmonických



vztahů) a míře zásahu do zákonem chráněných zájmů s přihlédnutím k umístění v městském území. V této souvislosti uvádíme citaci z *Metodiky posouzení vlivu záměru na krajinný ráz (VOREL a kol., ČVUT, 2003)*, přílohu č. 10, Klasifikaci pozitivních a negativních projevů znaků a hodnot:

d) Negativní projev umělých charakteristik:

- *nerespektuje konfiguraci terénu*
- *je v rozporu s harmonií měřítka a vztahy v krajině*
- *vytváří nepřírozené aspekty s přihlédnutím k ročním obdobím*
- *používá nevhodné materiály bez respektování tradičních technologií dané krajiny*
- *zvukem přehluší harmonii přirozených zvuků nebo zápachem přehluší přirozené pachy v prostoru a celku*
- *prašností či kouřem svého provozu pohledově zastiňuje krajinu a vytváří prašné povlaky (mění přirozenou barevnost)*

Rada HMP uložila DPP, aby ve stejném území našel i variantu přijatelnou z hlediska životního prostředí pro tramvajové spojení, které by mělo být významně systémovějším dopravním řešením ve vztahu k tranzitní MHD, kde připadají v úvahu nejen relativně lokální propojení mezi Prahou 6 a Prahou 8, ale i dálkovější relace typu Zdíby – Kobylisy – Dejvice – Břevnov, nebo například Čakovice – Ďáblice – Kobylisy – Dejvice – Dědina, jež mají ambici zvrátit v této části města velmi negativní podíl IAD v. MHD ve prospěch kvalitní elektrické bezpřestupové vazby.

Vzhledem k výše uvedenému je pro budoucí rozvoj v zájmovém území a výstavbu pro město významné dopravní a technické infrastruktury třeba ujednotit postup při posuzování vlivu infrastrukturních staveb na krajinný ráz, aby se vzájemně nestaly precedentem pro další plánované stavby v území.

S pozdravem

technický ředitel – Povrch

