

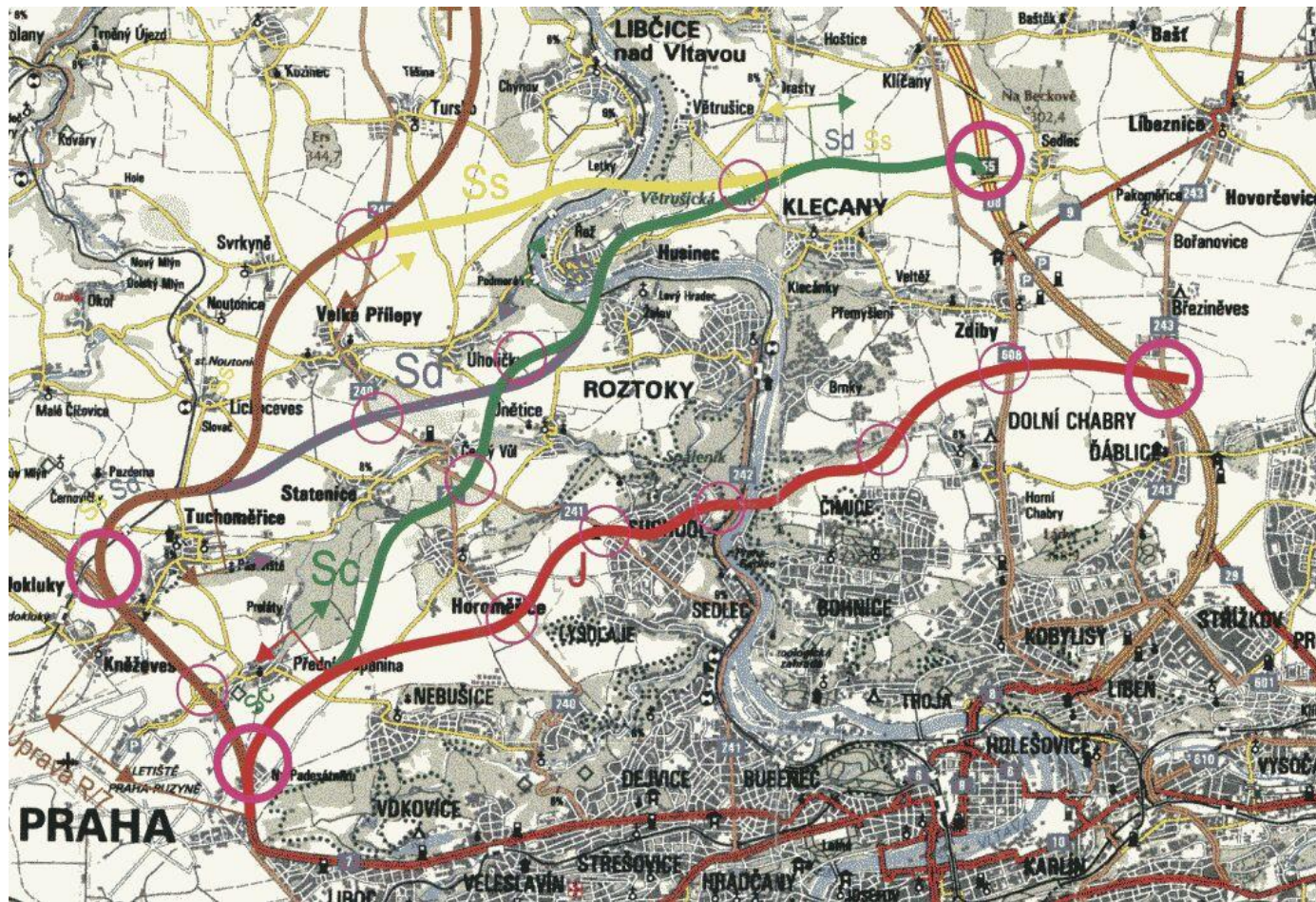
# **Silniční okruh kolem Prahy 518 a 519**

Stanoviska odborných institucí v rámci  
procesu EIA (2001-2002) a SEA  
k Metropolitnímu plánu hl. m. Prahy (2022)

# Vizualizace SOKP 518 a 519 vedoucí skrz chráněné přírodní památky na severu Prahy



# V rámci procesu EIA v letech 2001- 2002 bylo posuzováno 5 variant



# Zpracovatel posudku označil jako vhodnější v dlouhodobém horizontu variantu Ss

*Termín zpracování posudku: září 2001*

Na základě těchto skutečností zpracovatel posudku doporučil dopracování varianty Ss do funkčního stavu a porovnání s variantou J v územním plánu velkého územního celku Pražského regionu. Na základě podkladů dostupných v procesu EIA označil jako vhodnější v dlouhodobém horizontu variantu Ss. Realizaci varianty J připustil pouze v případě, že bude prokázána její všestranná výhodnost pro Prahu v delším časovém horizontu než je rok 2010 nebo v případě, že se realizace varianty Ss v “rozumném“ termínu ukáže jako nereálná.

- Vyjádřil pochyby o závěrech dopravně-inženýrských podkladů, které vyznívají ve prospěch varianty J
- Poukázal na významné rozdíly mezi modely dopravních zátěží ÚDI a ÚRM
- Připustil realizaci varianty J pouze v případě, že bude prokázána její všestranná výhodnost pro Prahu i po roce 2010

# MŽP doporučilo realizaci varianty Ss, varianta J je krajní řešení

## MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 10 PRAHA 10 - VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne 30. dubna 2002

Č.j.: NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o.

### STANOVISKO O HODNOCENÍ VLIVŮ

podle § 11 zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí,  
ve znění zákona č. 132/2000 Sb.

#### ***Doporučená varianta:***

Na základě závěrů posudku je možné konstatovat, že z hlediska vlivů na životní prostředí lze akceptovat realizaci variant označených v dokumentaci jako Ss a J, ostatní varianty byly vyloučeny. Z hlediska vlivů na životní prostředí doporučujeme realizaci varianty Ss, kterou považujeme v dlouhodobém horizontu za vhodnější. Varianta J je krajním řešením, jehož realizaci lze připustit v případě, že projednání konceptu územního plánu velkého územního celku Pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty Ss.

# Odbor ochrany ovzduší MŽP doporučuje varianty T a Ss

Dokumentace prověřuje pět variant dopravního řešení silničního okruhu, označených písmeny J, Sc, Sd, Ss a T. Po prostudování všech podkladů stavebního záměru zjišťujeme, že z hlediska ochrany ovzduší je nejvhodnější varianta Ss, eventuálně varianta T, podél jejichž tras se projevuje celkově nejnížší produkce emisí z automobilové dopravy a tedy i nejnížší koncentrace škodlivin. Toto hodnocení vychází z výsledků modelového hodnocení kvality ovzduší, posuzující změny emisní a imisní situací okolí tras silničního okruhu po realizaci jednotlivých variant. Naše stanovisko vychází i z výsledků hodnocení zdravotních rizik celkové expozice obyvatel oxidům dusíku, podle něhož budou nejmenšímu riziku vystaveni obyvatelé posuzovaných obcí při realizaci pouze těchto dvou uvažovaných variant. Jako nejméně vhodné z hlediska ochrany ovzduší hodnotíme tunelově řešené varianty J, Sc a Sd.

Závěrem poznamenáváme, že z hlediska všech vlivů plánovaného záměru na životní prostředí je nejšetrnějším způsobem řešení severního obchvatu Prahy tranzitní varianta T, již je současně řešena i otázka budoucího propojení mezinárodního severojižního dopravního koridoru. Dokumentaci k variantě T by však z tohoto pohledu bylo třeba doplnit o studii reálnosti dopravních vztahů v horizontu r. 2010 v relevantních územích této trasy včetně možnosti využití a úprav již existujících dopravních propojení, a z hlediska životního prostředí přijatelné možnosti místního propojení břehů Vltavy pro lokální dopravní funkce. Doporučujeme tuto možnost ověřit i vzhledem k aglomerační trase navrhované v rámci územního plánu velkého územního celku pražského regionu.

# Magistrát, odbor ŽP hodnotí lépe variantu Ss

## Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu

Z hlediska ochrany ZPF je pořadí variant následující: Sc-J-Ss-T-Sd. Navržená opatření k prevenci, eliminaci, minimalizaci eventuálně kompenzaci účinků považujeme za přijatelná.

## Z hlediska lesů a lesního hospodářství

Z bodového hodnocení vyplývá pořadí variant: T-Ss-Sd-Sc-J. V případě varianty J je nutné zdůraznit, že tato uvažovaná trasa zabírá jak lesy ochranné, tak lesy zvláštního určení....Navíc toto vedení trasy se nepřímo dotýká větší výměry lesních porostů než v případě jiných variant.

## Z hlediska vlivů na povrchové vody

Pořadí variant z hlediska povrchových vod, s vyloučením vod podzemních (nehodnotí se) určujeme následovně:

T-Sc-Sd-Ss-J

## Z hlediska ochrany ovzduší

Na základě vyhodnocení vlivů posuzovaných variant na kvalitu ovzduší považujeme z tohoto pohledu za jednoznačně nejvhodnější variantu Ss....Za nevhodnou z hlediska ochrany ovzduší naopak pokládáme variantu J, která prochází přímo středem městské části Suchdol.

# Česká inspekce životního prostředí označuje variantu J jako jednoznačně nejhorší

Souhrnný závěr zpracovatele vyznívá ve prospěch varianty J. Tato varianta vedení trasy silničního okruhu však nekoresponduje s výsledky biologických hodnocení, neboť nepřímo zasahuje a dotýká se největšího počtu zvláště chráněných území a omezuje, v některých případech dokonce likviduje, nejvíce stanovišť s výskytem zvláště chráněných druhů živočichů. Z pohledu vlivu na krajinný ráz je rovněž varianta J nepřijatelná, její negativní vliv dokládá mimo jiné "přebytek" výkopového materiálu v množství čtyř a půl miliónů metrů krychlových. A tento materiál se má uložit na skládku! Lze proto jednoznačně hovořit o tom, že preferovaná varianta je z hlediska hodnocení vlivů na životní prostředí nepřijatelná a její prosazování je v příkrém rozporu s požadavky citovaného zákona č. 114/1992 Sb. Tvrzení na straně 320, že "všechny navržené varianty jsou z hlediska ochrany flóry a fauny a ekosystémů přijatelné s výhradami při přijetí odpovídajících opatření" je nepravdivá a neodpovídá skutečným zjištěním v předchozích kapitolách.

Souhrnně lze říci, že posouzení vlivu stavby jednotlivými zpracovateli je provedeno v souladu s požadavky zákona č. 244/1992 Sb. avšak závěry učiněné z těchto zjištění jsou s nimi v naprostém rozporu. Varianta označená jako J je jednoznačně nejhorší a proto doporučujeme ve stanovisku o hodnocení vlivů tuto variantu nedoporučit.



# Středočeský kraj doporučuje variantu Ss

Středočeský kraj

## 5.2.5 Vyjádření Středočeského kraje (Příloha č. 44)

Po porovnání všech navržených variant vedení trasy silničního okruhu jako nejvhodnější variantu **doporučuje variantu Ss**. Vlivy na životní prostředí této stavby jsou významné. Potřeba realizace této stavby z hledisek dopravních a využití území je také zcela zřejmá, a přinese i zlepšení životního prostředí v jiných místech, v současnosti přetížených vlivy z dopravy. Varianta Ss je vyhodnocena dokumentací jako nejméně negativně ovlivňující životní prostředí. Přesto považujeme za důležité, aby v následujících přípravných pracích a řízeních byly zohledněny požadavky, které považujeme za vhodné začlenit i do

Ministerstvo zemědělství, odbor lesů

Při rozhodování o zhodnocení všech v dokumentaci předložených závěrů a jejich vlivu na krajinu, doporučujeme preferovat variantu, která bude zohledňovat minimalizaci záborů pozemků určených k plnění funkcí lesa.

Zpracovatel posudku

Zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa je jedním z kritérií, použitých při hodnocení předložených variant. Nejvhodnější jsou varianty T a Ss, nejméně příznivá je varianta J.

# SEA k MPP (1): „Zásah do ZCHÚ a ÚSES“

Zásadním problematickým územím, kde se spojuje tunelové vedení s přemostěním, je překonání vltavského kaňonu trasou SOKP (610/-/2 a 610/-/3) v oblasti Sedlce na severním okraji Prahy. Zde dochází k zásahu do území dvou ZCHÚ – PP Zámky na pravém břehu Vltavy a PP Sedlecké skály na jejím levém břehu. Ovlivnění zde nastává nejen přímo navrhovanou stavbou, ale též nepřímými vlivy jako je zastínění, zvýšení úrovně eutrofizace v důsledku znečištění ovzduší apod. Chráněnými přírodními fenomény jsou zde přítom citlivá extrémní stanoviště, takže riziko jejich degradace je vysoké. Zároveň stavba několikrát zasahuje do segmentů ÚSES, přičemž tyto vlivy jsou hodnoceny jako významné především na pravém břehu Vltavy a návazně v údolí Drahaňského potoka.



# SEA k MPP (2): „Významné vlivy realizace a provozu stavby na ochranu přírody“

*Vyhodnocení vlivů Územního plánu hl. města Prahy na životní prostředí  
- návrh k projednání dle § 52 stavebního zákona*

**Tabulka 75**  
**Přehled nejvýznamnějších vlivů ploch a koridorů dopravní infrastruktury  
na zvláštní a obecnou ochranu přírody**

NAZEV	KOD	POPIS	VLIV
Pražský okruh, stavba č. 518 (Ruzyně - Suchdol)	610/-/2	Trasa obchvatu ve V části prochází členitým územím se zářezy vltavského kaňonu a hlubokých zalesněných bočních roklí s zachovanými biotopy vysokého až velmi vysokého významu pro biodiverzitu. Trasa prochází vymezenými prvky ÚSES a plochami ZCHÚ ve svazích vltavského kaňonu a jejich OP, další ZCHÚ leží v jejím okolí. Jako významné tedy mohou být tak může být hodnoceny přímé i sekundární vlivy realizace stavby i jejího provozu.	-2
Pražský okruh, stavba č. 519 (Suchdol - Březiněves)	610/-/3	Trasa obchvatu v Z části prochází členitým územím se zářezy vltavského kaňonu a hlubokých zalesněných bočních roklí s zachovanými biotopy vysokého až velmi vysokého významu pro biodiverzitu. Trasa prochází vymezenými prvky ÚSES a plochami ZCHÚ ve svazích vltavského kaňonu a jejich OP, další ZCHÚ leží v jejím okolí. Jako významné tedy mohou být tak může být hodnoceny přímé i sekundární vlivy realizace stavby i jejího provozu.	-2

# SEA k MPP (3): „SOKP hodnocen jako záměr s potenciálně významným negativním vlivem“

okraj Suchdola (MÚK s II/241). Úsek pod Suchdolem mezi MÚK s II/241 a MÚK Rybářka je veden v tunelové trase. Součástí Pražského okruhu je také přivaděč Rybářka vedený převážně v tunelové trase oblastí Suchdola a Sedlece mezi západním předmostím Suchdolského mostu a komunikací Kamýckou. Koryto Vltavy přechází Pražský okruh mostem. V tomto úseku je Silniční okruh kolem Prahy z hlediska vlivu na krajinu hodnocen jako záměr s potenciálně významným negativním vlivem. Důvodem tohoto hodnocení narušení kvality krajinného prostředí zaříznutého údolí Vltavy a ovlivnění kvality krajinného prostředí přírodního parku Drahaň – Troja. Na pravém břehu Vltavy trasa pokračuje jižně od Zdib a do dálnice D8 je zaústěna v MÚK Březiněves. Součástí Pražského okruhu stavby 519 je Čimický přivaděč vymezený trasou v oblasti Čimic v úseku MÚK Pražský okruh – Spořická.

Jako záměry s potenciálně významným negativním vlivem (-2, -1/-2) jsou hodnoceny stavby, které jsou součástí Pražského okruhu 610/-/1 Pražský okruh, stavba č. 511 (Běchovice - Dálnice D1), 610/-/2 Pražský okruh, stavba č. 518 (Ruzyně - Suchdol), 610/-/3 Pražský okruh, stavba č. 519 (Suchdol - Březiněves), 610/-/4 Pražský okruh, stavba č. 520 (Březiněves - Satalice). V rámci hodnocení bylo upozorněno na dopravní stavby, které jsou vymezeny na území přírodních parků, a jejich realizace může ovlivnit krajinné hodnoty těchto území. Realizace uvedených záměrů je podmíněna minimalizací vlivů na krajinné hodnoty přírodních parků. Zajištěním začlenění dopravních staveb do městské krajiny.

# Shrnutí

- V rámci procesu EIA 2001-2002 bylo posuzováno 5 variant
- MŽP, zpracovatel posudku a další odborné instituce doporučili variantu Ss jako vhodnější z dlouhodobého hlediska
- Varianta J byla naopak hodnocena negativně v mnoha parametrech (krajinný ráz, ochrana lesů, povrchové vody, ovzduší, hluk)
- V rámci SEA k Metropolitnímu plánu (2022) byl SOKP 518 a 519 hodnocen jako záměr s významnými negativními vlivy

# Zdroje

- Posudek v rámci procesu EIA k SOKP 518 a 519 v letech 2001-2022  
[www.rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2018/04/Posudek-EIA\\_518-a-519\\_2001.pdf](http://www.rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2018/04/Posudek-EIA_518-a-519_2001.pdf)
- Stanovisko MŽP v roce 2002  
[https://www.rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2018/03/Stanovisko-EIA-SOKP-518-a-519\\_duben-2002.pdf](https://www.rozumnadoprava.cz/wp-content/uploads/2018/03/Stanovisko-EIA-SOKP-518-a-519_duben-2002.pdf)
- SEA k Metropolitnímu plánu 2022  
[https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/SEA\\_PHA005F?lang=cs](https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/SEA_PHA005F?lang=cs)