



PID

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA  
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY  
ODBOR OCHRANY PROSTŘEDÍ

Váš dopis zn. SZn. Vyřizuje/linka Datum  
S-MHMP-417045/2006/OOP/VI/EIA/263-2/Žá Ing. Žáková/4425 21.03.2007

## ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ

podle § 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v platném znění (dále jen zákon)

**Záměr: Stavba č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov, Praha 5, Praha 13**

**Zařazení záměru dle zákona:** Bod 9.1, kategorie II, příloha č. 1  
Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I).

**Oznamovatel:** Hlavní město Praha  
Magistrát hl. m. Prahy  
odbor městského investora  
Mariánské náměstí 2  
110 01 Praha 1  
IČ: 00064581

**Umístění:** kraj: hlavní město Praha  
obec: hlavní město Praha  
městská část: Praha 5, Praha 13  
katastrální území: Radlice, Jinonice, Stodůlky

**Charakter a kapacita záměru:** Předmětem posuzovaného záměru je výstavba radiální komunikace, propojující dálnici D5 (Rozvadovská spojka) a městský okruh v lokalitě Zlíchov.

Proces výběru varianty vedení Radlické radiály (dále jen RR) probíhal dlouhou dobu a tzv. „segregovaná“ varianta byla vybrána na základě urbanistické studie a studie proveditelnosti.

Zdůvodnění potřeby záměru vychází z celkové koncepce řešení dopravní sítě na území hlavního města Prahy. Jedná se o městskou komunikaci sběrné třídy B1, délky cca 5 km.

Radlická radiála je tvořena následujícími úseky:

#### *Úsek MÚK Bucharova MÚK Řeporyjská*

Trasa radiály o délce 1155 m je vedena poměrně úzkým koridorem mezi protihlukovým valem k Jihozápadnímu městu (dále jen JZM) a zástavbou na straně k Vidouli.

#### *MÚK Řeporyjská*

Přes tento napojovací uzel jsou řešeny dopravní vztahy mezi RR a ul. Jeremiášova a Bucharova se širšími vazbami na obytné celky Nové Butovice, Stodůlky, Velká Ohrada a Řeporyje.

Křižovatka je navržena ve tvaru prstencové křižovatky s převedením hlavního směru RR přes okružní křižovatku mimoúrovňově, po mostním objektu. Do okružní křižovatky jsou zaústěny ulice Řeporyjská, rampy RR a v pokračování ul. Řeporyjské ul. Karlštejská.

#### *Úsek MÚK Řeporyjská - tunel Butovice*

Úsek je charakterizován přechodem z přemostění v MÚK Řeporyjská do tunelu Butovice. Radlická radiála se postupně přesouvá do koridoru Radlické ulice. Před portálem tunelu Butovice je situována MÚK Butovice, polovina kosočtverečné křižovatky. Podélný sklon zde dosahuje nejvyšší hodnoty na otevřeném úseku tj. 4,5%. Tento úsek si vyžádá značné množství přeložek inženýrských sítí. Délka úseku činí 546 m.

#### *Tunel Jinonice - tunel Butovice*

Otevřený úsek Radlické radiály mezi tunely je situován v koridoru Radlické ulice v úrovni 7 m pod stávající vozovkou Radlické ulice. Komunikace je z obou stran sevřena kombinací opěrných zdí a zářezu. Tento úsek si vyžádá značné množství přeložek inženýrských sítí. Délka úseku je 218,5 m.

#### *Tunel Butovice - tunel Radlice*

Tento úsek začíná východně od stanice metra Jinonice, kde Radlická radiála opouští koridor Radlické ulice a stáčí se do prostoru bývalé cihelny. Až k portálu tunelu Radlice pokračuje rovnoběžně s železniční tratí. V tomto úseku je navržena MÚK Jinonice. Prvá část je napojena na ulici Radlickou vstřícně proti ulici Puchmajerova, druhá část je navržena v částečně vytěženém prostoru cihelny a je napojena na ulici Radlickou pod nádražím ČD Praha - Jinonice. Součástí je hloubený objekt tunelového charakteru - podjezd pod nádražím Jinonice délky 106 m a značný rozsah zárubních zdí. Délka úseku činí 582 m.

Součástí stavby RR jsou jednotlivé úseky okolních komunikací.

Jedná se o:

#### *Přeložka ulice Swarzenberská*

#### *Radlická ulice v úseku Stará Stodůlecká - Novoveská a ulice Stará Stodůlecká*

#### *Komunikace po stropě tunelu Butovice až ke kasárnám v Butovicích (nová Radlická)*

*Komunikace přes areál kasáren v Butovicích (nová Radlická) a přestavba ul. Radlická, Puchmajerova a V Zářezu u metra Jinonice*

*Přestavba ulice Křížová, Ke Sklárně a rampy MÚK Zlíchov*

Předkládané řešení RR obsahuje 3 tunelové stavby:

#### *Tunel Butovice*

Jedná se o hloubený tunel ve staničení 1,830 – 2,177 o celkové délce 341,0 m, který je navržen jako železobetonová monolitická konstrukce s rovným stropem a společnou střední dělicí stěnou. V polovině tunelu je v této stěně navržen průchozí otvor pro možnost přístupu jednotek integrovaného zásahového systému. Komunikace je v obou směrech v celé délce tunelu navržena jako dvoupruhová. Výška průjezdného profilu je uvažována 4,5 m. Výška zásypu nad konstrukcí tunelu je proměnlivá a dosahuje max. 5,0 m. V úrovni terénu je půdorysně nad tunelem vedena povrchová obslužná komunikace.

#### *Tunel Jinonice*

Jedná se o hloubený tunel ve staničení km 2,395.567 – 2,702.950 o celkové délce 307,4 m obdobného charakteru jako tunel Butovice. Z hlediska šířkového uspořádání je komunikace navržena jako dvoupruhová pro každý směr, mimo úseku o délce cca 150 m u západního portálu, kde zasahuje připojovací pruh a komunikace je zde navržena jako třípruhová.

#### *Tunel Radlice + západní hloubené úseky*

Radlický tunel je v převážné délce ražený, o celkové délce dvou jednosměrných tunelových trub 4 828 m.

Jižní tunel ve směru klesání trasy RR je dvoupruhový ve spádu 5,13 %, celkové délky 1573 m.

Severní tunel ve směru stoupání trasy RR je třípruhový ve stoupání 5,55 %, celkové délky 1496 m.

Z hlediska šířkového uspořádání je severní tunelová trouba (dále jen STT) navržena jako třípruhová (dva průběžné a jeden stoupací pruh), která se v raženém tunelovém rozpletu dělí na dva dvoupruhové tunely (rampa G a J), které se napojují na již zprovozněnou část MO v úseku Zlíchov - Radlická.

Vzestupný tunel je navržen v příčném uspořádání 3 x 3,50 m s vodícími proužky 0,50 m, tj. celkové šířce vozovky 11,50 m, s nouzovými oboustrannými chodníčky širokými 1,00 m.

Profil jižní tunelové trouby (dále jen JTT) je v celé své délce navržen jako dvoupruhový, který se v raženém tunelovém rozpletu rozšiřuje o odbočovací pruh a dále se dělí na dva samostatné dvoupruhové tunely (rampa H a I).

Sestupný tunel má příčné uspořádání 2 x 3,50 m s vodícími proužky 0,50 m, tj. celkové šířce vozovky 8,00 m, s nouzovými oboustrannými chodníčky širokými 1,00 m. U průjezdných tunelových propojek (4 v trase tunelu) jsou zřízeny nouzové zálivy. Výška průjezdného profilu je uvažována 4,5 m.

Výdechový objekt je stabilizován v části západního portálu, případně může být v další fázi projektové přípravy mírně upraven dle rozsahu dalšího technologického zázemí tunelu spadající do řešeného území.

Součástí tunelů jsou technologická centra:

*TGC Jinonice* - jako součást hloubeného tunelu v Jinonicích  
*TGC Dívčí hrady* - jako podzemní objekt ve staničení cca km STT 4,400 spojený s větracími šachtami a výdechem vzduchotechniky na povrchu  
*TGC Zlíchov 1, 2 a 3* - jako součásti hloubených tunelů jednotlivých ramp v oblasti Zlíchova.

Ve staničení km STT 4,211.852 v místě tunelové propojky č. 4 je RR spojena s trasou Metra propojovací štolou o délce 267,806 m a sklonu 6,03 %. Štola je navržena vejčitého tvaru se sekundárním ostěním a mezilehlou celoplošnou izolací.

**Průběh zjišťovacího řízení:** Při zjišťovacím řízení se zjišťuje, zda a v jakém rozsahu může záměr vážně ovlivnit životní prostředí a veřejné zdraví. Používají se přitom kritéria, která jsou stanovena v příloze č. 2 k zákonu a která charakterizují na jedné straně vlastní záměr a příslušné zájmové území, na druhé straně z toho vyplývající významné potenciální vlivy na veřejné zdraví a životní prostředí. Při určování, zda záměr má významné vlivy, dále příslušný úřad přihlíží k obdrženým vyjádřením veřejnosti, dotčených správních úřadů a dotčených územních samosprávných celků.

Oznámení záměru (září 2006) dle přílohy č. 4 zákona bylo zpracováno kolektivem zpracovatelů pod vedením RNDr. Věry Kameníčkové, držitelky autorizace dle zákona. Ze závěru předloženého oznámení vyplývá, že na základě posouzení vlivů stavby na životní prostředí nebyly zjištěny tak významné skutečnosti, které by znemožňovaly realizaci a provozování záměru. Při dodržování navržených podmínek a dalších podmínek, které vyplynou z dalších fází projektové přípravy stavby nebude záměr spojen s negativními vlivy na složky životního prostředí a zdraví obyvatel.

Podle příslušného orgánu ochrany přírody předložený záměr nemůže mít významný vliv na evropsky významné lokality ani na ptačí oblasti.

K předloženému oznámení se v průběhu zjišťovacího řízení vyjádřily následující subjekty:

- hlavní město Praha  
(vyjádření č.j. PRM 11/2007 ze dne 14. 12. 2006)
- městská část Praha 5  
(vyjádření zn. ODŽ/107294-06/248-2006/křikv ze dne 30. 11. 2006)
- městská část Praha 13  
(vyjádření č.j. 2/star/07 ze dne 2.1.2007)
- Hygienická stanice hlavního města Prahy  
(vyjádření č.j. ÚPL/1226/6136/81226/06 ze dne 27.11. 2006)
- Česká inspekce životního prostředí – Oblastní inspektorát Praha  
(vyjádření č.j. 41/ŘI/0635212.01/07/PVB ze dne 25. 1. 2007)
- odbor dopravy Magistrátu hlavního města  
(vyjádření č.j. MHMP/430235/2006/DOP-04/Jv ze dne 5. 12. 2006)
- odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu Magistrátu hlavního města Prahy  
(vyjádření MHMP 430241/2006/Dan ze dne 3. 1. 2007)

- odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (vyjádření SZn. S-MHMP-417045/2006/1/OOP/VI ze dne 20. 12. 2006)
- Občanské sdružení Za naši budoucnost, V Holešovičkách 25, 182 00 Praha 8 (vyjádření ze dne 5. 12. 2006)
- Vyjádření obyvatel přilehlé obytné zástavby Jinonic (vyjádření ze dne 5. 12. 2006)
- Sdružení na ochranu v oblasti Farkáně a Vysoké, Praha 5 (vyjádření ze dne 7. 12. 2006)
- Olga Burešová, Hlubočká 1, 158 00 Praha 5 - Jinonice (vyjádření ze dne 7. 12. 2006)
- Občanské sdružení BUTOVICE – PROKOPSKÉ ÚDOLÍ (vyjádření ze dne 21.12. 2006)
- Občanské sdružení Jinonice – Vidoule, Na Pomezí 20, 158 00 Praha 5 (vyjádření ze dne 21. 12. 2006)
- Jiří Tráva, Roman Matocha, Jan Krabec, Peter Karvacký (vyjádření ze dne 17. 1. 2007 a 29. 1. 2007)
- Občanské sdružení Atelier pro životní prostředí.

Jednotlivá vyjádření obsahují následující skutečnosti:

**Hlavní město Praha (dále jen HMP)** z *hlediska urbanistické koncepce* sděluje, že posuzovaná trasa RR je v souladu s platným Územním plánem sídelního útvaru hl. m Prahy (dále jen ÚPn) po schválených změnách Z 0769/05 a Z 1000/00 (revize ÚPn). Radlická radiála je v ÚPn vyhlášena jako veřejně prospěšná stavba č. 17/DK/5.

HMP doporučuje prověřit etapové řešení radiály v prostoru mimoúrovňové křižovatky Nové Butovice. V 1. etapě by bylo možné realizovat pouze okružní křižovatku na terénu a v případě potřeby jako 2. etapu vybudovat mimoúrovňové vedení hlavního tahu.

HMP upozorňuje na rozpor str.18 oznámení ohledně stabilizace výdechového objektu (je stabilizován v části západního portálu) a výkresu č. 1.A - Celková situace (zakreslený ve vrcholové partii Dívčích hradů). Na výkresu č. 1.A nejsou rovněž pojmenovány úseky komunikací v souladu s názvy uvedenými v textové části.

Z *akustického hlediska* nemá HMP k předloženému posouzení hlukové situace zásadních připomínek. Pouze doporučuje pro přehlednější zobrazení rozložení hluku v území pomocí izofon překreslit vypočtené izofony do reálného mapového podkladu, nebo v případě výpočtu pomocí digitální mapy vytisknout i vrstvu s objekty a komunikační sítí. Vlastní pracovní grafické výstupy z programu Hluk+ nejsou pro celkové hodnocení situace v dané lokalitě dostatečně přehledné.

Z *hlediska ochrany ovzduší* HMP konstatuje na základě předloženého oznámení, že vzhledem k rozsahu plánované dopravy na této komunikaci bude pouze v bezprostřední blízkosti radiály docházet k překračování limitů podle zákona č. 86/2002 Sb. Objem emisí z provozu radiály se sice zvýší, ale tento nárůst bude více než kompenzován poklesem emisí z dopravy na ostatní silniční síti. Imisní situace byla charakterizována na základě vyhodnocení modelu koncentrací škodlivin ATEM 2004. Celková imisní situace v rozptylové studii není uvedena.

Nejvýznamnějším zdrojem emisí bude horní portál tunelu Radlice. Pokud budou emise z tunelu vycházet pouze portálem, mohou v blízkém okolí působit nadlimitní

koncentrace NO<sub>2</sub> a PM<sub>10</sub>, ovšem v blízkém okolí portálu nejsou žádná obytné objekty.

K nárůstu znečištění dojde i v okolí portálu Zlíchov, ovšem k překračování limitů zde podle rozptylové studie nebude docházet. Toto konstatování je v rozporu s hodnocením celkové imisní situace v daném území, kde jsou již za současného stavu překračovány limity pro imisní koncentrace NO<sub>2</sub> a PM<sub>10</sub>.

Zpracovatelé studie předpokládají, že špatně průjezdná ulice Radlická bude limitovat počet automobilů, které mohou za den tímto územím projet, a proto emise z dopravy nedosáhnou vysokých hodnot. Do výpočtu ovšem nebyly zahrnuty emise z kongescí dopravy, kdy automobily budou stát v kolonách, eventuálně hledat náhradní, lépe propustné trasy.

Studie uvádí, že výška vzduchotechnického komína u horního portálu tunelu Radlice byla stanovena na 15 m, což by mohlo vyvolat zhoršení kvality ovzduší pro budoucí zástavbu v okolí. Při vyšší výšce budoucí zástavby bude také nutno upravit i výšku vzduchotechnického komínu.

*Z hlediska městské zeleně* HMP konstatuje, že vedení RR je v souladu se změnou ÚPn Z 0769/05, která mírně upravuje průběh celoměstského systému zeleně v dotčeném území.

Vzhledem k charakteru posuzované dokumentace byl zatím zpracován pouze výběrový dendrologický průzkum. Potenciálně dotčenou vegetací budou plochy v okolí stanice metra Nové Butovice, zeleň ve starých Jinonicích a kolem vyústění tunelových trub u Vltavy. Je nutné, aby dřeviny vyšších sadovnických hodnot byly zachovány. V dalších stupních projektové přípravy záměru je nutné doložit rozpracovanější průzkum, vyhodnocující zásahy do vzrostlé vegetace.

*Z hlediska ochrany přírody a krajiny* HMP konstatuje, že směrové vedení RR v zásadě odpovídá platnému ÚPn.

Předložené oznámení však obsahuje jednu nesrovnalost - na několika místech v textu (např. str. 87, str. 167 atd.) je uvedeno, že regionální (správně má být lokální) biokoridor územního systému ekologické stability (ÚSES), jenž je v ÚPn označen L4/242, bude přes Radlickou radiálu převeden v místě hloubeného tunelu. V grafických podkladech však tento tunel leží více východněji, takže by zmíněný biokoridor nemohl být vykřížen mimoúrovňově. Tento rozpor je nutno odstranit.

Kromě zmíněného problému s ÚSES stavba nezasahuje do žádných limitů ochrany přírody a krajiny, všechna zvláště chráněná území přírody, přírodní parky i ostatní prvky ÚSES miji či je podchází raženými tunely. Památné stromy se v trase nevyskytují. Biologické mapování neodhalilo výskyt vzácných rostlinných nebo živočišných druhů, kvůli nimž by bylo nutno přijímat speciální opatření. Zásah do krajinného rázu lze označit jako únosný.

Průzkum zeleně byl v této fázi proveden pouze orientačně, se zaměřením na zjištění hodnotnějších dřevin v dotčeném prostoru stavby. Dle výsledků nemohou být zasaženy žádné opravdu kvalitní soubory zeleně ani významní jedinci. V dalších fázích projektové dokumentace bude nutno zásahy do vegetace upřesnit a zpracovat návrh vegetačních úprav stavby pro její lepší začlenění do krajiny. V rámci kompenzačních opatření a výsadeb HMP doporučuje realizovat tu část výše jmenovaného biokoridoru ÚSES L4/242, která vede v těsném souběhu s Radlickou radiálou.

Z *hlediska ochrany zemědělského půdního fondu* HMP sděluje, že pro realizaci stavby budou nutné zábery zemědělského půdního fondu trvalé i dočasné. Celkový předpokládaný zábor je cca 2,5 ha, z toho je 1,5 ha orná půda mimo současně zastavěné území a cca 1 ha zahrady uvnitř současně zastavěného území. K záboru ZPF dochází hlavně v místě MÚK Řeporyjská, další zábery budou při portálech raženého tunelu, jehož celá trasa vede pod zemědělskou půdou.

Podrobné vyhodnocení záborů ZPF bude provedeno v další fázi projektové přípravy záměru.

Z hlediska ochrany ZPF je uvedený záměr v souladu s platným ÚPn a vliv na půdu je přijatelný.

Z *geologického hlediska* HMP nemá k předloženému oznámení výhrady, materiál obsahuje všechny náležitosti v požadovaném rozsahu a kvalitě a lze jej akceptovat.

Z *hlediska hospodaření s odpady* HMP konstatuje, že kapitola "Odpady" v oznámení je zpracována velice kvalitně, jsou zde uvedeny druhy odpadů z demolic stávajících objektů a komunikací, výstavby a provozu komunikace.

V dokumentaci není opomenuta hrubá bilance zemních prací, ani množství odpadů z demolic stávajících objektů. V oznámení jsou popsány černé skládky, které se nacházejí ve stopě RR a jsou zhodnoceny potenciální kontaminace horninového prostředí a podzemních vod.

K předloženému záměru, resp. k předloženému oznámení HMP nemá v zásadě žádných připomínek a lze jej z hlediska odpadů a odpadového hospodářství akceptovat.

Z *dopravního hlediska* má HMP k předloženému oznámení tyto připomínky

V kapitole B.2.4. (Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu) je uvedeno, že "... provoz na komunikaci zajistí bezproblémové napojení dálnice D5 na městský okruh na Zlíchově a následné propojení s ostatními místy pražské aglomerace... ". K tomu HMP uvádí, že RR by měla sloužit prioritně pro vnitroměstskou automobilovou dopravu a nikoliv pro tranzitní dopravu. Aglomerační vztahy by se měly realizovat především s využitím Pražského okruhu po obvodu hlavního města.

Grafické přílohy oznámení obsahují zmenšené situační řešení a podélný řez. Na základě doložených příloh se HMP nemůže k technickému řešení stavby komplexně vyjádřit.

HMP doporučuje s poukazem na technickou náročnost řešení MÚK Řeporyjská a problematický prostorový účinek její mostní estakády vůči zástavbě v okolním území prověřit možnost etapového řešení předmětné křižovatky, kdy nejprve by byla realizována její spodní úroveň s okružní křižovatkou a navazujícími úseky komunikací. K realizaci mostní estakády by se mělo přistoupit až po vyčerpání kapacity etapového řešení.

Uspořádání doprovodné obslužné komunikační sítě podél RR zatím HMP nepokládá za zcela definitivní. V prostoru areálu Waltrovky v Jinonicích je třeba návrh koordinovat ze záměry nové zástavby.

HMP v oznámení postrádá podrobnější údaje týkající se staveništní dopravy.

HMP nesouhlasí s využitím ulice Na Pomezí jako objízdné trasy z důvodu stávajících nevyhovujících parametrů této komunikace pro navrhované využití, případně z hlediska zásadních dopadů do území v případě jejího rozšíření a rekonstrukce.

Z *hlediska zásobování vodou* HMP uvádí, že navržené zásobování vodou neovlivňuje negativně životní prostředí.

Z *hlediska odkanalizování a vodních toků* HMP nemá zásadních připomínek a specifikuje požadavky pro další projektovou přípravu stavby.

Dokumentace pro územní rozhodnutí musí mimo jiné obsahovat podrobný návrh řešení odvodnění komunikace včetně stanovení odtokového množství, projednaný se správcem dešťových kanalizačních řadů a správcem toku pro jednotlivé odvodňované úseky a vliv na velikost retenčních zařízení. Rovněž musí být stanoven způsob zneškodňování odpadních splaškových vod během výstavby. Dále je nutno při přípravě a realizaci stavby respektovat a provést ochranná opatření uvedená v oddílu D. IV. oznámení.

Z *hlediska zásobování zemním plynem* HMP upozorňuje, že územím dotčeným předmětnou stavbou prochází nadřazený vysokotlaký plynovod DN 300, který je nutno respektovat ve smyslu §§ 68 a 69 zák. č. 458/2000 Sb. Jinak k posuzovanému záměru nemá připomínky.

Z *hlediska zásobování teplem* bez připomínek.

Z *hlediska zásobování elektrickou energií* se záměr negativně pro životní prostředí projeví pouze ve fázi přeložek budovaných v rámci výstavby radiály, a to při provádění zemních a montážních prací. Po dokončení stavby se její vliv na životní prostředí neprojeví.

HMP upozorňuje, že přeložka navrhovaná v oznámení není v souladu s platným ÚPn.

Z *hlediska telekomunikací* upozorňujeme, že navrhovaná stavba křížuje kabelovody stávajících nadřazených telekomunikačních sítí. Přeložky kabelovodů bude třeba řešit v dalších fázích projektové přípravy záměru.

**Městská část Praha 5** nemá k předloženému záměru stavby RR připomínek a bere na vědomí vyjádření odboru dopravy a ochrany životního prostředí Úřadu MČ Praha 5 č.j.104502/06/248/křikv uvedené v příloze.

Z *hlediska ochrany přírody* jsou uvedeny připomínky ke kácení dřevin. Tuto oblast je nutno vypracovat podrobněji, např. zanesením do ortofotomapy v měřítku 1 : 5000 s vyznačením dotčených dřevin, a to i keřových skupin a vycházet přitom ze současného zastavění lokality (např. stavba Radlická Business Park (parc.č. 1236/70, .., k.ú. Jinonice), Rezidenční čtvrť Botanica včetně protihlukové ochrany). Plánované výsadby jsou v oznámení zmíněny pouze okrajově. MČ považuje za vhodné, aby součástí stavby byly výsadby izolační zeleně a to na všech vhodných pozemcích.

Oznámení neřeší problematiku zprůchodnění prvku ÚSES L4/242 pro živočichy v místě křížení s RR (u křižovatky Radlická x Stodůlecká) ani v místě křížení s navrhovanou komunikací spojující ulice Radlická a Novoveská.

Z *hlediska zemědělského půdního fondu* MČ upozorňuje, že na pozemky, které jsou součástí ZPF bude vydán souhlas s trvalým a dočasným odnětím půdy ze ZPF. Při dočasném odnětí zemědělské půdy, které bude určeno pro manipulační pruhy a



zařízení staveniště bude po skončení stavby provedena technická a biologická rekultivace.

Z *hlediska odpadového a vodního hospodářství* jsou uváděny povinnosti plynoucí z příslušných zákonů. Je požadováno zabývat se vlivem zimní údržby, tzn. koncentrací chloridů v recipientech.

Z *hlediska ochrany ovzduší* MČ preferuje tzv. variantu segregovanou v její nejaktuálnější podobě.

**Městská část Praha 13** uvádí, že území dotčené realizací stavby není součástí maloplošných ani velkoplošných zvláště chráněných území ani jejich ochranných pásem. Na celkové ploše zkoumaného území byl prokázán výskyt flóry a fauny zvláště chráněných druhů ve smyslu vyhlášky MŽP ČR č. 395/1992 Sb., kterou se provádí některá ustanovená zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění. Výstavba a následně i provoz komunikace nebude mít na populaci zjištěných druhů (jedinců) ohrožující či omezující vliv.

Z důvodu realizace předmětného záměru bude nezbytné odstranit dřeviny rostoucí mimo les a požádat příslušný úřad o vydání příslušného rozhodnutí.

V případě realizace stavebního záměru bude předložen ke schválení projekt vegetačních úprav. Výsadba dřevin bude provedena v souladu s příslušnými ČSN a důraz bude kladen na výsadbu kvalitních stromů a keřů tak, aby nedošlo ke kolizi se stávajícími ani navrhovanými inženýrskými sítěmi, zpevněnými plochami apod.

Z *hlediska odpadového hospodářství* nemá MČ zásadní připomínky, neboť nakládání s odpady jak v průběhu výstavby, tak za provozu je zpracováno přehledným způsobem. Do dalšího stupně projektové dokumentace MČ požaduje zpracovat maximální recyklaci vzniklého odpadu v recyklačním zařízení.

Z *hlediska vodního hospodářství* MČ požaduje zachycování splachů ropných látek a použití technologických procesů ke snížení množství chloridů ze zimního posypu.

Z *hlediska ochrany ovzduší* MČ konstatuje, že předložená varianta trasy RR je řešena pouze ve variantě A (Radlická radiála v prostoru MÚK Řeporyjská na mostní konstrukci). V průběhu září a října 2006 bylo otevřeno projednání varianty B spočívající v umístění na úrovni terénu a umístění tzv. rondelu v horní poloze. MČ Praha 13 usnesením RMČ č. 712 ze dne 18.12.2006 souhlasí pouze s variantou B.

Předpokládaná intenzita dopravy v úseku křižovatky Řeporyjská - Stodůlecká v roce 2015 bude činit 69 352 osobních vozidel a 6 580 nákladních vozidel za 24 hodin.

Vzhledem k navrženému způsobu odvětrání tunelových částí radiály (portály jednotlivých tunelů na území MČ Praha 13) bude nutno ve zkušebním provozu provádět měření koncentrací znečišťujících látek u nejbližších obytných objektů a na základě výsledků měření upravit režim větrání.

Na počátku výstavby požaduje eliminovat zvýšení hlukových hladin a prašnosti, prověřit měřením stav stávajících oken na blízkých objektech a v případě překračování povolených hlukových a prašných limitů zainvestovat výměnu oken nebo dle potřeby opatřit těsněním.

V závěru vyjádření MČ Praha 13 zdůrazňuje, že předložená rozptylová i hluková studie doporučují provést potřebná měření před započítáním stavby a pokračovat v nich nejen během stavební činnosti, ale i po uvedení RR do provozu.

Při realizaci varianty B a splnění požadavků z jednotlivých oblastí životního prostředí k dodržení preventivních opatření k vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů, které by mohly vzniknout nebo vzniknou výstavbou nebo provozem RR, lze s navrženým záměrem vyslovit souhlas.

**Hygienická stanice HMP** (dále jen HS HMP) uvádí, že z hlediska zájmů ochrany veřejného zdraví je nutno klást největší důraz na vyhodnocení akustické zátěže z provozu výše uvedeného záměru, a to včetně návazné dopravy. Předložená dokumentace neřeší navýšení akustické zátěže na příjezdových komunikacích k nově budovanému propojení. Z tohoto důvodu je nutno dopracovat akustickou studii na těchto komunikacích. V budoucnu dojde k navýšení dopravních vztahů, což bude mít za následek navýšení již tak vysokých hladin hluku z automobilové dopravy. Navíc se jedná o novou komunikaci, u které HS HMP upozorňuje na nutnost vyhlášení ochranného hlukového pásma, které musí být trojrozměrné a které vymezí prostor, na jehož hranici bude dodržen hygienický limit hladin hluku pro denní i noční dobu (v LAeq 60/50 dB), a to včetně jeho režimu, tj. vyhlášení stavební uzávěry a návrhu opatření na ochranu stávajících chráněných objektů před hlukem. Hlukové pásmo musí být vyhlášeno současně s vydáním územního rozhodnutí vybrané varianty. Návrh na vydání rozhodnutí o ochranném hlukovém pásmu musí být projednán s HS HMP. Opatření, která vyplynou z vyhlášení ochranného pásma musí být zahrnuta do projektu.

Vzduchotechnické výdechy jako stacionární zdroj hluku nesmí před nejbližší obytnou zástavbou překročit 40 dB V LAeq 8h. Na základě této skutečnosti musí být přepracována kapitola týkající se stacionárních zdrojů.

V závěru vyjádření HS HMP požaduje zpracování dokumentace záměru podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění.

**Česká inspekce životního prostředí** (dále ČIŽP) z *hlediska ochrany ovzduší a odpadového hospodářství* nemá připomínku.

Z *hlediska ochrany vod* nemá ČIŽP k předložené dokumentaci připomínku. Vzhledem k tomu, že při realizaci stavby se počítá s využitím stávajících retenčních a dešťových usazovacích nádrží, požaduje ČIŽP doplnit dokumentaci o stanovisko správce toku a vodního díla, kterým je v tomto případě podnik Lesy hl.m. Prahy - středisko vodní toky. Využití stávajících vodních děl je třeba posuzovat s ohledem na jejich omezenou kapacitu.

Z *hlediska ochrany přírody a krajiny* a z *hlediska ochrany lesa* není připomínka.

V závěru vyjádření ČIŽP konstatuje, že nemá k předloženému oznámení zásadní připomínky.

**Odbor dopravy MHMP** nemá k předloženému oznámení námitek.

**Odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu MHMP** zaslal k návrhu výše uvedené stavby závazné stanovisko a označil návrh stavby za přípustný.

**Odbor ochrany prostředí MHMP** (dále jen OOP MHMP) sděluje, že z *hlediska ochrany zemědělského půdního fondu* je problematika předpokládaných záborů zemědělské půdy zpracována dostatečně podrobně. Okolní zemědělské pozemky

související se stavbou je třeba ochránit před kontaminací z úniků pevných, kapalných a plyných látek poškozujících ZPF a jeho vegetační kryt.  
Není požadováno pokračovat v procesu dle zákona.

Z hlediska lesů a lesního hospodářství je zřejmé, že navrhovaná stavba bude v některých úsecích umístěna ve vzdálenosti bližší než 50 m od okraje lesa. Pozemky určené k plnění funkcí lesa se nacházejí pouze v místě tunelu na lokalitě Dívčí hrady, ale tyto pozemky by neměly být stavbou tunelu dotčeny, neboť vlastní tunel bude umístěn v dostatečné hloubce. Upozorňuje se na chybnou konstataci, že stavba se nedotýká ochranného pásma lesa. V dalším stupni projektové dokumentace je nutno toto opravit.  
Není požadováno pokračovat v procesu EIA.

Z hlediska nakládání s odpady je uveden požadavek konkretizovat způsob využití či odstranění odpadů, zejména objemy zeminy a rubaniny uložené na vhodné skládky (v dokumentaci pro další stupeň řízení stavby).  
Není požadováno pokračovat v procesu EIA.

Z hlediska ochrany ovzduší se sděluje, že modelovými výpočty rozptylové studie byly zjišťovány imisní příspěvky sledovaných škodlivin ( $\text{NO}_2$ , prachu –  $\text{PM}_{10}$ , CO a benzenu) od provozu radiály a přilehlých komunikací ve výpočtovém roce 2015. Výpočty imisních koncentrací byly prováděny pro stav, kdy vzduchotechnika stoupacího Radlického tunelu bude v provozu. Rovněž byly zjišťovány imisní příspěvky v období výstavby radiály.

Imisní situace během provozu radiály:

Přírůstky maximálních krátkodobých imisních koncentrací  $\text{NO}_2$  budou těsně u horního portálu Radlického tunelu dosahovat až  $300 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , nadlimitní koncentrace za inverzních situací by mohly dosahovat až do vzdálenosti 120 m od portálu. Podél RR by měly krátkodobé přírůstky  $\text{NO}_2$  dosahovat hodnot  $30 - 150 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Přírůstky průměrných ročních koncentrací  $\text{NO}_2$  se budou podél trasy RR pohybovat v rozpětí  $2 - 3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , v těsné blízkosti portálů tunelů Butovice a Jinonice až  $5 - 10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , 50 m od horního portálu tunelu Radlice cca  $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$  a v těsné jeho blízkosti mohou překročit hodnotu imisního limitu  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Přírůstky denních koncentrací prašného aerosolu  $\text{PM}_{10}$  dosáhnou hodnot  $6 - 8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , v blízkém okolí portálů tunelů Butovice a Jinonice kolem  $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . V okolí horního portálu tunelu Radlice ve vzdálenosti  $50 - 100$  m může za inverzí dojít i k překračování imisního limitu s četností max. 10 dnů za rok.

Přírůstky průměrné roční koncentrace  $\text{PM}_{10}$  by měly dosahovat  $0,6 - 0,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , v blízkosti portálů tunelů Butovice a Jinonice hodnot  $1,5 - 2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , u portálů tunelu Zlíčov  $2 - 6 \mu\text{g}/\text{m}^3$  a u horního portálu tunelu Radlice hodnot  $2 - 6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Přírůstky průměrných krátkodobých koncentrací oxidu uhelnatého by měly podél Radlické radiály dosahovat  $150 - 250 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , u tunelů Butovice a Jinonice  $300 - 700 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , v okolí portálu tunelu Zlíčov  $700 - 1700 \mu\text{g}/\text{m}^3$  a v bezprostřední blízkosti tunelu Radlice  $3000 - 7000 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Přírůstky průměrných ročních koncentrací benzenu mohou překročit imisní limit ( $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) pouze v nejbližším okolí horního portálu tunelu Radlice. U portálů tunelů Butovice a Jinonice dosáhnou hodnot  $0,7 - 1,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , v západní části radiály  $0,3 - 0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$  a u portálu tunelu Zlíčov  $1 - 3,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Pozadové znečištění sledovaného území bylo hodnoceno na základě celoplošného modelového hodnocení ATEM pro rok 2004. Ze zjištěných výsledků pozadových

imisičních koncentrací vyplývá, že nadměrné koncentrace sledovaných znečišťujících látek jsou dosahovány v údolí Vltavy podél hlavních silnic. Zde průměrné roční koncentrace NO<sub>2</sub> dosahují 38 – 41 µg/m<sup>3</sup> a suspendovaných částic frakce PM<sub>10</sub> 43 – 57 µg/m<sup>3</sup>. V okolí ulice Radlické průměrné roční koncentrace NO<sub>2</sub> dosahují 21 – 23 µg/m<sup>3</sup> a suspendovaných částic frakce PM<sub>10</sub> 30 – 37 µg/m<sup>3</sup>.

Jak vyplývá ze závěru rozptylové studie, po zprovoznění Radlické radiály lze v celém sledovaném území očekávat mírné zvýšení imisní zátěže sledovaných znečišťujících látek a významné zvýšení jejich koncentrací v těsné blízkosti radiály. U horního portálu tunelu Radlice jsou při zapnuté vzduchotechnice zjišťovány nadlimitní koncentrace sledovaných škodlivin – NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> a benzenu. Dle vstupních podmínek modelových výpočtů při chodu vzduchotechniky (pouze za předpokladu 4 hodin během dne) bude 70% emisí odcházet vzduchotechnickým komínem. Mimo tuto dobu veškeré emise ze stoupajícího tunelu o délce 2,4 km budou unikat horním portálem. Vliv této situace modelovými výpočty není zjišťován. Lze očekávat, že v okolí horního portálu tunelu dojde za této situace k mnohem výraznějším výronům škodlivin a tedy i výraznějšímu překračování imisních limitů, než ve stavu při zapnuté vzduchotechnice, který byl v předložených podkladech hodnocen.

V údolí Vltavy by mohlo v součtu s přírůstkem imisních koncentrací docházet k překračování limitních koncentrací NO<sub>2</sub> a PM<sub>10</sub>. Na ostatním území, kudy radiála povede, by v obytných částech nemělo docházet k překračování limitů sledovaných škodlivin.

Během výstavby lze předpokládat odvoz značného množství vytěžené zeminy. O lokalitě uložení tohoto materiálu není doposud rozhodnuto. Dle předloženého oznámení nelze vyloučit, že k jednotlivým stavebním etapám bude nutné vybudovat provizorní komunikace pro plynulý odvoz materiálu. Během výstavby radiály je odhadován vznik přebytečného materiálu o objemu 548 000 m<sup>3</sup>. Odvozové trasy jakož i polohy jednotlivých zařízení staveniště nejsou v předložené dokumentaci uvedeny. Z dopravních průzkumů pro období výstavby je patrné, že kritickým místem při výstavbě tunelů Butovice a Jinonice, kdy bude Radlická ulice v úseku Stodůlecká – Puchmajerova úplně vyloučena z provozu, bude uzel ulic Karlštejnská-Klikatá-Puchmajerova. Automobilová doprava během uzavřené Radlické ulice bude přesunuta do uliční sítě Jinonic. Výstavba radiály bude prováděna v etapách, nejdříve bude vybudován západní a střední úsek radiály (tunely Butovice a Jinonice), následně mimoúrovňové křížení s ulicí Řeporyjskou a tunel Radlice.

V modelových výpočtech rozptylové studie je zjištěn vliv přesunuté automobilové dopravy během uzavřené ulice Radlické. Na objízděné trase dojde k mírnému nárůstu imisních koncentrací, průměrné přírůstky roční koncentrace NO<sub>2</sub> dosáhnou 1 µg/m<sup>3</sup>, přírůstky denních koncentrací polévatého prachu PM<sub>10</sub> dosáhnou 2 - 3 µg/m<sup>3</sup>, přírůstky průměrných ročních koncentrací PM<sub>10</sub> by měly dosáhnout max. 0,5 µg/m<sup>3</sup>. Jak je patrné z provedených výpočtů imisních koncentrací pro období výstavby, není v těchto výpočtech zahrnut vliv staveništní dopravy, který vzhledem ke značnému objemu přepravovaných zemin nebude zanedbatelný.

Součástí předloženého oznámení je odborný posudek na vypracovanou rozptylovou studii a dokumentace vlivu stavby na veřejné zdraví.

Zpracovatel odborného posudku mimo jiné konstatuje, že na základě parametrů projektovaného zdroje znečišťování ovzduší a výsledků rozptylové studie je možno zprovoznění zdroje doporučit.

Zprovozněním RR pravděpodobně dojde ke zvýšení rizika nepříznivých zdravotních účinků, na základě kvantitativního vyhodnocení bude toto riziko představovat v průměru cca 2% zvýšení frekvence příznaků respiračních problémů a nemocnosti

obyvatel dotčeného území vůči současné situaci. U více exponované části obyvatel blízkého okolí trasy Radlické radiály může zvýšení rizika dosahovat cca 7% vůči současnému stavu.

Orgán ochrany ovzduší má k předloženému oznámení následující připomínky:

1. V modelových výpočtech rozptylové studie postrádá vyhodnocení stavu, kdy vzduchotechnika stoupajícího tunelu Radlice bude vypnuta a veškerá vzdušina bude vycházet z horního portálu do jeho okolí. Podotýká, že česká i evropská legislativa stanoví imisní limity celoplošně, tzn. že tyto limity platí i pro lokality označované „hot spot“, tedy nejvíce zatížené. Jak vyplývá z předloženého oznámení, navržené řešení větrání tunelů a režimů jejich provozu nereflektuje zjištěné výsledky rozptylových výpočtů a signalizované překračování imisních limitů relevantních škodlivin v některých částech trasy. A to dokonce v situaci, kdy podstatnější imisní vlivy této stavby, tj. bez provozu vzduchotechniky v hodinách mimo největší špičku, nebyly vůbec vyhodnoceny a tedy ani nemohly být reflektovány.
2. V předloženém oznámení postrádá vyhodnocení vlivu fáze výstavby radiály na okolí a to jak vlastní stavební činnosti, tak pojezdů obslužné automobilní techniky při odvozu a navážení materiálů. Vzhledem k blízké obytné zástavbě především ve středních úsecích radiály bude nutné stanovit optimální dopravní trasy a provést vyhodnocení vlivu staveništní dopravy na kvalitu ovzduší u této obytné zástavby. Pro toto vyhodnocení bude nezbytné určit objem odváženého materiálu v jednotlivých etapách výstavby po odvozových trasách, stanovit polohy zařízení stavenišť, objem materiálu zpracovávaného na těchto zařízeních stavenišť a další jeho pohyb. Rovněž pokládá za nezbytné, aby byla v maximální míře pro odvoz vytěženého materiálu a návoz surovin využita železnice s místem nakládky blízké železniční stanice Jinonice. Objem přepravovaného materiálu po železnici, který bude nutno specifikovat, bude mít odlehčující vliv na zatížení odvozových automobilových tras.

V závěru vyjádření orgán ochrany ovzduší konstatuje, že předložené oznámení nedává jasné podklady k tomu, aby bylo možno vyhodnotit, jaké řešení a jaké parametry RR jsou přijatelné. Z toho důvodu považuje orgán ochrany ovzduší za nezbytné v dalších stupních procesu EIA provést podrobnější vyhodnocení vlivu provozu radiály a rovněž její výstavby na její okolí a řešení koncipovat s ohledem na dodržení legislativy pro kvalitu ovzduší.

*Z hlediska ochrany přírody a krajiny se uvádí, že dle závěrů biologického hodnocení budou vlivy na faunu a flóru a ekosystémy celkově velmi omezené, protože RR sleduje v nezastavěném území především ruderální plochy a přírodovědně nejceněnější území překonává v raženém tunelu. Západní části radiály také procházejí výrazně urbanizovanými plochami (prostřednictvím povrchových i tunelových úseků), které jsou bez přírodovědných hodnot.*

Na území stavby radiály nebyl zjištěn žádný zvláště chráněný druh rostlin, ale byly zjištěny zvláště chráněné druhy živočichů. Všechny tyto druhy živočichů však nemají výhradní či omezený vztah k předmětnému území.

Posouzení navrhované liniové stavby z hlediska vlivu na krajinný ráz ve svém závěru shrnuje, že výstavba RR podle posuzovaného návrhu přinese pouze „velmi omezené zásahy do rázu krajiny“, a tedy navrhovaná stavba je hodnocena jako „únosný zásah do krajinného rázu“.

Orgán ochrany přírody uvádí, že u zvláště chráněných druhů živočichů, vzhledem k jejich volnějšímu vztahu k danému území, není nutné ve fázi přípravy záměru počítat s projektovými zásahy.

Bezpodmínečně nutné je však zachování záměru výstavby raženého tunelu v místě křížení s osou nadregionálního biokoridoru N3/5 (nikoliv regionálního biokoridoru, jak je v textu uváděno) a pod zvláště chráněným územím – přírodní památkou Ctírad, což je správně uvedeno i v opatření pro fázi přípravy záměru.

Orgán ochrany přírody konstatuje, že posouzení vlivu stavby na krajinný ráz je dostatečně průkazné. Také provedené biologické hodnocení považuje za postačující. Postrádá však vyhodnocení vlivu výstavby ražených tunelů a ražených i hloubených portálových úseků na významné odkryvy s geologickými profily a na paleontologická naleziště. Pokud bude v procesu EIA pokračováno, je třeba hodnocení v těchto aspektech dopracovat.

*Z hlediska myslivosti bez připomínek.*

*Z hlediska ochrany vod* jsou k předloženému oznámení uplatněny následující připomínky.

Návrh RR zahrnuje navrácení dotace dešťových vod z části povodí Jinonického potoka o rozloze téměř 30 ha zpět z povodí Stodůleckého potoka do Jinonického potoka a s tím související nalepšení množství vody ve vodním toku a ve Statkovém rybníku. Tuto skutečnost lze vnímat pozitivně.

Návrh dále obsahuje napojení dešťových vod z nově vzniklých komunikací do Jinonického potoka a prodloužení zatrubnění Radlického potoka přes dešťovou usazovací nádrž DUN RR1 a retenční nádrž RNRR resp. DUN RR2. Oznámení uvádí 2 varianty řešení odvodu vod z povodí Jinonického potoka v závislosti na způsobu provedení zatrubnění a na technickém stavu stávajících zatrubnění. První z variant předpokládá provedení kapacitního zatrubnění v úseku od Statkového rybníka po suchou nádrž N4 s ohledem na technický stav stávajícího zatrubněného úseku bez realizace retenční nádrže. Druhá varianta uvažuje vybudování retenční nádrže mezi DUN RR1 a Statkovým rybníkem a zatrubněním Jinonického potoka s menší kapacitou. Z hlediska ochrany vod z pohledu ochrany její jakosti by měla být varianta počítající s realizací retenční nádrže RNRR prioritní. V dokumentaci jsou zmíněna 3 možná řešení retenční nádrže, z nichž by pro čistotu vod v Jinonickém potoce byla nejpříznivější varianta mělká vodní plocha s mokřadními společenstvy zajišťujícími částečné předčištění dešťových vod.

V dokumentaci je uvedena možnost úpravy překládaného zatrubněného Jinonického potoka v úseku mezi Jinonickým a Butovickým rybníkem v plochách SP a PP na otevřené koryto. Tato možnost by měla být s uvážením významné krajinné a ekologické funkce vodního toku jednoznačně preferována i za cenu úpravy prostorového uspořádání stávajících sportovišť, jež by byla dotčena i přeložkou vodního toku do nové zatrubněné trati.

Stávající zatrubnění Radlického potoka v zástavbě, které vzniklo v různých časových obdobích je podle údajů uvedených v dokumentaci značně nehomogenní. V rámci realizace RR musí být provedena revize technického stavu a kapacity tohoto zatrubnění a s ohledem na zvýšení objemu přiváděných dešťových vod (i výhledové) zajistit dostatečně kapacitní profil. Vodoprávní úřad požaduje podmínění realizace záměru přeložkou zatrubněného Radlického potoka z území, v němž se nad zatrubněním nacházejí stávající stavební objekty.

Dále upozorňuje, že jakost technologických odpadních vod vypouštěných do kanalizace musí splňovat limity dle schváleného kanalizačního řádu. Navržené dešťové usazovací nádrže musí splňovat požadavky ČSN 75 6261 - Dešťové nádrže, zejména vybavení objektu dešťové nádrže zařízením na odstranění ropných derivátů. Vodoprávní úřad upozorňuje na zákonné požadavky, týkající se veškerých činností které mohou ovlivnit vodní poměry a zacházení se závadnými látkami.

Vodoprávní úřad požaduje v dalším stupni procesu EIA doplnění dokumentace o vyhodnocení variant technologie provedení Radlického tunelu. Vyhodnocení se bude týkat množství drenážních vod (v řádu stovek l/s) v případě ochrany konstrukcí tubusu tunelu před tlakovou vodou snížením hladiny podzemních vod na úroveň konstrukce tunelu. Tato varianta je možná pouze v případě průkazu, že snížení hladiny podzemní vody nebude mít negativní vliv na povrchové a podzemní vody.

**Občanské sdružení Za naši budoucnost** uplatnilo vážné pochybnosti o dopadu této stavby na životní prostředí v severní části Prahy (návazností této stavby plzeňskou dálnici a MO 0079 přivedením dalších tisíců automobilů) do oblasti Libně - Holešoviček.

**Vyjádření obyvatel přilehlé obytné zástavby Jinonic** po seznámení se s oznámením zpracovaným dle zákona důsledně požaduje:

1. Posoudit a vyhodnotit Občanskou petici proti návrhu "Urbanistické studie Radlice-Jinonice" zaevidovanou pod č.j. 3615/2002 na SURM MHMP.
2. Provéřit dodržení vyhlášky č. 148/2006 Sb.
3. Provéřit po stránce hlukové i technické variantní řešení křižovatky MÚK Řeporyjská se spodním vedením trasy Radlické radiály (se zapaštěním co nejnižší do terénu) a vedením místní dopravy v horní úrovni. Do obou řešení doplnit hluková pásma 50 dB a 60 dB pro noční a denní přípustnou hranici hluku u nových komunikací. Plošné stávající zobrazení je nevypovídající - není graficky vyznačena trasa radiály.
4. Provéřit jiné možnosti realizace stavby než je navrhované vedení objízdných tras včetně tras nákladní dopravy rezidenční zónou Jinonic. Není předloženo žádné variantní řešení, např. výstavba po polovinách s částečným zachováním provozu na ul. Radlická.
5. Znovu prověřit účelnost realizace stavby od západu, když již v současné době plně nevyhovuje úsek východní s napojením ul. Radlické na městský okruh. Ulice Bucharova naopak zátěže bez problémů zatím převede. Navrhujeme prověřit zahájení výstavby realizací tunelu Radlice.

**Sdružení na ochranu prostředí v oblasti Farkáně a Vysoké** uvádí, že ve zpracovaném oznámení jsou uvažovány 2 varianty propojení RR s oblastmi Farkáně a Jinonic, z nichž se varianta propojení „RR - Na Farkáně – Jinonická“ bezprostředně dotýká obyvatel lokality Farkáně a Vysoké. Občanské sdružení nepovažuje zavedení automobilového provozu se všemi potencionálními negativními vlivy (zvýšená hladina hluku, otřesy, prašnost a emise apod.) do klidné vilové oblasti, kterými dosud Farkáně a Vysoká jsou, za řešení optimální, a to obzvláště, když napojení dalšího uvažovaného propojení RR - Peroutkova v návaznosti na ulici Klikatou (a též Jinonickou ulici) přes areál Walter jsou od sebe v ulici Peroutkova vzdáleny pouhých cca 200 - 250 metrů.

Občanské sdružení nesouhlasí s projektovaným propojením RR přes oblast Farkáně a trvá s ohledem na zachování příznivých podmínek obyvatel oblasti využít pro propojení RR pouze komunikaci vedoucí přes dosavadní areál Walter, kde negativní vlivy způsobované provozem budou pro obyvatele oblasti minimální.

Občanské sdružení rovněž upozorňuje na skutečnost, že projektový záměr na propojení RR a Farkáně s využitím části ulice Na Farkáně IV vyvolal již v roce 2004 značnou negativní reakci obyvatel dotčené oblasti (sepsání petice a její předání Úřadu MČ Praha 5, MHMP a jednání o této záležitosti s představiteli Úřadu MČ Praha 5).

**Olga Burešová** nesouhlasí se stanoviskem ani s tvrzením závěru v oznámení, že záměr nemá negativní dopady na ŽP a zdraví obyvatel.

Negativní dopady nejsou objektivně posouzeny, plánované změny mají dopad na mnohem více kritérií než je hodnoceno v tabulce míry vlivu na str. 183 oznámení.

Nejenže komunikace zásadně narušuje přírodní charakter přírodní památky Vidoule, ale i kulturní charakter oblasti Jinonického zámečku, a jejich bezprostředního okolí. Také výrazně snižuje estetickou hodnotu místa v této oblasti (celá oblast Vidoule včetně např. zrušení TJ Motorlet), nejen pro obyvatele (kteří si vybrali toto místo pro bydlení právě z důvodu lepšího životního prostředí), ale i pro tradiční návštěvníky této oblasti.

Dále uplatnila připomínky k odhlučnění. V minulosti vystavěný val, který je považován za součást protihlukové ochrany záměru z jižní strany, prakticky nemá význam, neboť odhlučňoval zcela jinou komunikaci. Vzhledem k tomu, že výstavba pouze logicky navazuje na konec nedostavěné komunikace 05, je navrhováno pokračovat v tomto bodu, ačkoliv stavba v této oblasti nezapadá do rázu krajiny ani esteticky ani prostorově.

Komerční budovy podél plánované komunikace nebudou dostatečnou hlukovou ochranou pro bytové domy, které budou stavěny v bezprostřední blízkosti za nimi, právě naopak. Vzhledem k výšce komerčních budov a vzdálenosti jednotlivých budov od sebe, není toto možné považovat za dostatečnou protihlukovou bariéru.

Vzhledem k nedostatku prostoru však není možné řádnou protihlukovou ochranu vystavět. V určitých místech val či jiná protihluková ochrana zcela chybí.

Olga Burešová nepovažuje vzdálenost radiály cca 100 –150 m od kulturní památky Jinonického zámečku za dostatečnou.

Upozorňuje, že v místě výstavby panují silnější povětrnostní podmínky, které budou hluk i smog vést směrem k Vidouli i k bytovým domům (předpoklad významného podílu kamionové dopravy).

Dále se autorka vyjádření věnovala dopadům na obyvatelstvo. Nesouhlasí s konstatováním v oznámení ohledně většího počtu benefitujících obyvatel oproti dotčeným. Kulturní historické dědictví jako benefit pro nejen pro místní obyvatele očividně není bráno do úvahy, převažuje jednoznačně potřeba někde dálnici vystavět za co nejméně nákladů.

V závěru vyjádření upozorňuje, že pokud je výstavba v této části z dopravního hlediska nevyhnutelná, je možným kompromisem vést cestu i v této oblasti do tunelu. Žádá zhodnocení této alternativy. Zejména z nákladových důvodů je však navrhována pozemní varianta. Vzhledem k předpokládané dostavbě v r. 2015 není nutné prostředky zajistit okamžitě a je možné zhodnotit případné získání dotace EU. S ohledem na ŽP a míru zásahu do rázu krajiny by nákladové hledisko nemělo být prioritní.



**Občanské sdružení Butovice – Prokopské údolí** nesouhlasí s navrhovaným řešením objízdné trasy v době výstavby RR (doprava ze stávající Radlické ulice, východně od křižovatky s ulicí Stará Stodůlecká má být vedena nově vybudovanou ulicí ústící do ulice Novoveské). Tím dojde k zavedení tranzitní dopravy do obytných částí tvořených nízkou zástavbou rodinných domů. Novoveská ulice je pro tak intenzivní dopravní zatížení nevhodná, je úzká a svažité. Kvalita životního prostředí by byla výrazně poškozena, mnohonásobně by se zvýšily emise z provozu motorových vozidel a hluková zátěž.

Přitom se tato objízdná komunikace dá vést mimo území "čistě obytné", územím typu "ostatní plochy". OS navrhuje využít části současné Radlické ulice v prostoru oblouku před budoucím západním portálem MÚK Butovice. Trasa by dále pokračovala přes pozemky č.parc. 200/4, 200/5 a 200/6, k.ú. Jinonice a napojovala by se na stávající ulici Stodůleckou. OS žádá o přehodnocení vedení objízdné komunikace pro dobu výstavby Radlické radiály na jím navrhovanou trasu.

Pro obytné části přímo nesousedící s RR neuvádí oznámení dostatečně detailně a úplně dopady na životní prostředí. Nejsou zpracovány dostatečně ani údaje během jednotlivých etap výstavby. OS žádá o nové a souhrnné posouzení všech dopadů na životní prostředí, zejména v ulicích, které budou negativně zasaženy navrhovaným dopravním záměrem.

**Občanské sdružení Jinonice – Vidoule** upozorňuje na nedostatky oznámení.

Pro lokální spojení Jihozápadního města s radlickým údolím přes prostor Jinonice – staré Butovice byla již dříve vybudována místní sběrná komunikace mezi východním okrajem Nových Butovic a jinonickým nádražím jako obchvat historické zástavby – nyníjší (prodloužená) Radlická ulice, která je i trasou autobusů MHD. Je třeba, aby její co nejdelší úsek zůstal v provozu i během výstavby RR. Po výstavbě RR bude mít také funkci odklonové trasy při mimořádném omezení provozu či uzavírce RR. Potřebné parametry proto musí mít i její přeložky, pokud jsou nezbytné.

Podle výše uvedeného oznámení trasa RR přechází Řeporyjskou ulici s navrhovanou rozměrnou okružní křižovatkou pomocí vysoké estakády s protihlukovými stěnami, která by vedle okolní nízké zástavby představovala značný zásah do území. Nevhodné je i zvětšení nezbytné ztracené výšky na RR vzhledem k úrovni v tunelu Butovice. S takovýmto řešením OS nesouhlasí, protože tranzitní doprava a zejména hluk negativně ovlivní stávající obytnou zónu.

Bude zavedena zvýšená průjezdná doprava do obytných částí Jinonic a Butovic, zejména na ul. Karlštejská, Klikatá, Puchmajerova atd., tvořených nízkou zástavbou rodinných domů. Kvalita životního prostředí by byla výrazně poškozena, mnohonásobně by se zvýšily emise z provozu motorových vozidel a hluková zátěž. Navrhované řešení umožňuje řidičům využívat obytné území Jinonic (od metra Jinonice na kruhovou křižovatku u Řeporyjské) úsek Puchmajerova-Karlštejská jako "zkratky".

Nedostatečně je zabezpečeno ochránění ZŠ a mateřské školy Jinonice v ulici Mezi Lány. Hlukem a emisemi je zasažena i Universita Karlova (objekty v Jinonicích). Křižovatka u stanice metra Jinonice nedaleko výše jmenovaných škol se OS jeví jako nadbytečná.

Pro obytné části přímo nesousedící s Radlickou radiálou neuvádí oznámení dostatečně detailně a úplně dopady na životní prostředí. Nejsou zpracovány dostatečně ani údaje během jednotlivých etap výstavby. OS žádá o nové a souhrnné

posouzení všech dopadů na životní prostředí, zejména v ulicích, které budou negativně zasaženy navrhovaným dopravním záměrem.

OS požaduje do posouzení RR doplnit variantu, která odstraní uvedené nedostatky a zpracovat dokumentaci podle zákona č. 100/2001 Sb. (s odstraněním řady věcných nepřesností a mnoha chyb obsažených v oznámení) a v ní posoudit variantu ve stejné podrobnosti jako dosavadní řešení.

**Jiří Tráva, Roman Macocha, Jan Krabec, Peter Karvacký** považují předložené oznámení v mnoha ohledech za nedostatečné, když zcela nevyhovujícím zkratkovitým způsobem popisuje vliv záměru na oblast křižovatky ulic Bucharova a Tichnova a okolí ulic Schwarzenberská a Pekařská.

Považují za nezbytné zdůraznit, že v této již v současné době obydlené oblasti probíhá výstavba nových rezidenčních komplexů (SKANSKA - projekt Botanica a VINVEST - projekt Viladomy Jinonice). Tato oblast bude tedy před samotným případným zahájením stavebních prací zamýšlené stavby RR již hustě osídlena. Posouzení hlukové, emisní a jiné zátěže této oblasti však zcela opomíjí tyto podstatné změny ve vývoji výše uvedené oblasti.

Oznámení záměru zveřejněné na internetu dále neobsahuje přílohy, a není tedy možné adekvátně posoudit závěry učiněné ze studií, na které oznámení záměru odkazuje.

Autoři vyjádření žádají (v souladu s ust. § 6 odst. 3 zákona) zveřejnit přílohy oznámení záměru (1.B-12B) na internetu.

V závěru vyjádření je navrhováno oznamovateli uložit řádné posouzení vlivů záměru na životní prostředí a zpracování variant záměru, které budou minimalizovat negativní vliv záměru na výše uvedenou oblast, tj. např. varianty vedení příslušného úseku komunikace pod zemským povrchem, zdokonalení protihlukových opatření apod.

Vyjádření bylo doplněno dalším a dotýká se zejména způsobu řešení RR v oblasti ulic Bucharova, Tichnova a ulice Schwarzenberská.

Autoři vyjadřují vážné obavy, že předložený záměr RR silně negativně ovlivní životní prostředí ve výše zmíněné oblasti.

V prvním úseku (MÚK Bucharova - MÚK Řeporyjská) nekrytý otevřený prostor tvořený koncem komerčních budov na ulici Pekařská a ulici Schwarzenberská vytváří předpoklad pro šíření hluku a škodlivin do prostoru obytných budov na ulici Schwarzenberská, Za Zámečkem a dále do v současné době již budovaných obytných budov projektu Botanica II a směrem k víceleté zahraniční škole a gymnáziu společnosti Německá škola v Praze s.r.o. Nechráněný prostor mezi jednotlivými komerčními budovami na ulici Pekařská umožní šíření hluku a škodlivin za prostor těchto budov, který bude v budoucnosti zhusta obydlen obyvateli rezidenčního projektu Botanica II.

Dále je poukazováno na skutečnost, že v téměř bezprostřední blízkosti k záměru začíná pásmo přírodní památky Vidoule, zřízené vyhláškou č. 5/1988 Sb. HMP, která je považována za významný geologický profil perucko-korycanského souvrství a významný krajinný prvek tvořený výraznou tabulovou horou obsahující teplomilné pastviny s význačnými druhy organismů.

Záměr bude jistě mít značně negativní vliv i na tento významný krajinný prvek.

Podle předloženého oznámení oznamovatel nepočítá s umístěním protihlukových prostředků po celé severní straně RR přiléhající ke komerčním a obytným prostorům

zejména v jejich otevřených úsecích. Nejbližší protihluková stěna je umístěna až za otevřeným prostorem podél stoupání do MÚK Řeporyjská.

V první části RR bude komunikace zahloubena pouze minimálně (tj. cca 2m) pod okolní úroveň a dokonce v již popsaném otevřeném úseku bude na úrovni okolního povrchu, což je jeden z nejzávažnějších nedostatků současného řešení RR.

V příloze 4.B oznámení - Hluková studie je k dispozici grafické rozložení hlukových pásem teoreticky zpracovaných počítačovým programem PC-HLUK+, verze 7.11, které vychází z předpovědi očekávaného provozu v roce 2015. Výpočet hluku podél trasy RR byl proveden pro tři varianty:

pasivní - bez RR, aktivní - stav s RR a stav po realizaci protihlukových opatření. Z grafů aktivní a pasivní situace jednoznačně vyplývá, že dojde k nárůstu hluku (bod měření č. 3 přední stěna již postaveného obytného domu v místě křížení ulic Schwarzenberská a Za Zámečkem) z hodnoty 44,8 dB na 51,9 dB (hygienický limit 60 dB) v průběhu dne a z hodnoty 35,7 dB na 42,8 dB (hygienický limit 50dB) v průběhu noci. Z grafů uvedených v příloze č. 3 je zejména vidět nejmarkantnější zhoršení hlukových podmínek v průběhu noci, kdy bude hlukem zaplněn celý prostor obytné zóny. Podotýká se, že nejbližší obytný dům bude vzdálen od RR pouhých 200 m, a to bez jakékoliv protihlukové ochrany.

Z grafu uvedeného v příloze č. 3, aktivní situace s realizovanou protihlukovou ochranou, je patrné prostupování červené zóny (rozsah 55-60 dB) otevřeným prostorem mezi komerčním objekty až k přední části připravovaných obytných objektů projektu Botanica. Z porovnání hlukové situace okolí RR v uvažovaném prostoru bez protihlukových opatření a po jejich realizaci se v měřeném bodě č.3 dokonce zhorší situace z 51,9 dB na hodnotu 52,9 dB v průběhu dne a z 42,8 dB na hodnotu 42,7 dB v průběhu noci, což je pochopitelné, protože v sledovaném prostoru není žádná protihluková ochrana.

Uvedené výpočty jsou pouze teoretické a vycházejí z určitých předpokladů a výpočtů dopravní situace v roce 2015, které mají určitou přesnost k realitě se pouze přibližující, a obyvatelé rezidenční čtvrti mají obavy, že v praxi dojde k překročení hygienický norem, které již tak jsou v navrhované variantě velmi blízko maximálním přípustným hodnotám.

V příloze 6.B - Vliv na veřejné zdraví je uvedeno, že porovnání vlivů na zdraví je doprovázeno určitou nejistotou způsobenou vstupními daty a jinými faktory, které vycházejí ze současného, ještě stále ne úplného poznání chování různých látek v životním prostředí a jejich působení na člověka. Zejména se jedná o nejistotu v oblasti výstupů hlukové a rozptylové studie. Tato nejistota je daná jak validitou vstupních dat, zejména pro vzdálený časový horizont, tak i vlastním matematickým modelem. Autoři vyjádření se domnívají, že tyto všechny atributy je nutné vzít v úvahu při posuzování vlivů na zdraví člověka. V rozhodovacích procesech je nezbytné vycházet ze základních zásad ochrany životního prostředí, zakotvených i v zákoně č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, v platném znění. Jedná se zejména o zásady prevence a předběžné opatrnosti ve smyslu ust. § 13 předmětného zákona, které stanoví, že "Ize-li se zřetelem ke všem okolnostem předpokládat, že hrozí nebezpečí nevratného nebo závažného poškození životního prostředí, nesmí být pochybnost o tom, že k takovému poškození skutečně dojde, důvodem pro odklad opatření, jež mají poškození zabránit".

Nelze souhlasit s autorem přílohy 8.8 - Vliv stavby na krajinný ráz, že MÚK Řeporyjská nebude mít vliv na okolní krajinu zejména v kontextu blízkého

zemědělského statku nazývaného Zámeček, který je plánován na přebudování v rozsáhlý komplex oddychových, relaxačních a obchodních zón, na již vybudovaný obytný komplex Vilapark Jinonice a také na blízké rodinné domy podél ulice Řeporyjská.

Plán počítá s mimoúrovňovou křižovatkou Řeporyjská, která se bude tyčit do výšky téměř 7 metrů nad okolní terén o průměru téměř 200 metrů a která výrazně změní okolní krajinu, hlukové a rozptylové podmínky.

Stavební společnost Skanska dokončila první fázi projektu Botanica, kde v současné době již bydlí přibližně 1100 obyvatel a na podzim začala výstavbu dalšího pokračování projektu. Podle informací firmy Skanska zde bude po dokončení projektu Botanica v roce 2010 asi 700 bytových jednotek, kde bude bydlet asi 2500 obyvatel.

Zásadním nedostatkem záměru je skutečnost, že z oznámení vyplývající řešení RR žádným způsobem neřeší protihlukovou ochranu výše popisované oblasti a vliv RR na toto území.

Navrhované provedení RR negativně ovlivní obytnou oblast, která je situovaná na severní straně RR.

Požaduje se, aby RR byla v úseku od začátku komerčních budov (tj. budova Škofin až do začátku MÚK Řeporyjská) umístěna do tunelu pod úroveň okolního terénu obdobně, jak současně navrhované řešení RR počítá s dvěma tunely v prostoru městské části Jinonice. Výstavba protihlukové stěny je řešení nedostatečné a esteticky absolutně neodpovídající rázu okolí.

Umístěním RR v této části do tunelu (i hloubeného) výrazným způsobem sníží jak množství hlukové hladiny, tak i množství nebezpečných výfukových zplodin. Takové řešení bude kromě dopadu na místní obyvatele mít pozitivní vliv i na přilehlou chráněnou přírodní památku Vidoule.

Dalším důležitým faktorem je blízkost objektu víceleté zahraniční školy a gymnázia a při povrchovém řešení RR s tím spojené riziko možných zranění či i úmrtí dětí při přecházení či náhodném přebíhání RR.

Řešení vedení RR v tunelu navíc na povrchu tunelu umožní případné potenciální umístění zeleně, popř. hřišť a jiného občanského zázemí, která v této oblasti nejsou nyní vůbec vybudována.

V závěru vyjádření je dán návrh příslušnému úřadu, aby oznamovateli v závěru zjišťovacího řízení uložil řádné posouzení vlivů záměru na životní prostředí ve výše uvedené oblasti a dále oznamovateli uložil zpracování varianty vedení příslušného úseku komunikace pod zemským povrchem.

**Občanské sdružení Atelier pro životní prostředí** upozorňuje, že úkolem RR je soustředit průjezdnou dopravu mezi Pražským a Městským okruhem do trasy, která co nejméně naruší území jak negativními vlivy dopravy na osídlení, tak zásahy jejího vlastního tělesa do přírody a krajiny.

Pro trasu RR podél okraje obytného souboru Nové Butovice byl vytvořen koridor, který je vymezen na severní straně zástavbou podél Pekařské ulice a na jižní protihlukovým valem. Je třeba, aby jej trasa RR využila. Pohledové odclonění radiály je nutné zejména také v následujícím citlivém úseku kolem Jinonického zámku. I zde je proto třeba řešit křižující komunikace nadjezdy přes trasu RR.

Pro spojení Jihozápadního města s radlickým údolím přes prostor Jinonice – staré Butovice byla již dříve vybudována místní sběrná komunikace (tzv. přivaděč JZM) mezi východním okrajem Nových Butovic a jinonickým nádražím jako obchvat

historické zástavby - nynější (prodloužená) Radlická ulice, která i je trasou autobusů MHD. Je žádoucí, aby její co nejdelší úsek zůstal v provozu i během výstavby RR. Po výstavbě RR bude mít také funkci odklonové trasy při mimořádném omezení provozu či uzavírce RR. Potřebné parametry proto musí mít i její přeložky, pokud jsou nezbytné.

Předložené oznámení k posouzení vlivů Radlické radiály na životní prostředí obsahuje jen jediné řešení, které však má v úseku JZM - tunel Radlice zásadní nedostatky:

- 1) Trasa RR podél Nových Butovic nerespektuje vymezený koridor: V km cca 0,3 - 0,7 se nesmyslně vzdaluje od vybudovaného valu a na protější straně koliduje s definitivními terénními úpravami u zástavby v Pekařské ulici (parkoviště, vzrostlá zeleň).
- 2) Trasa RR přechází Řeporyjskou ulici s navrhovanou rozměrnou okružní křižovatkou pomocí vysoké estakády s protihlukovými stěnami, která by vedle okolní nízké zástavby představovala značný zásah do území. Nevhodné je i zvětšení nezbytné ztracené výšky na RR vzhledem k úrovni v tunelu Butovice.
- 3) MÚK Nové Butovice (v návrhu chybně nazývána jako "MÚK Řeporyjská"), pokud je řešena velkou okružní křižovatkou, je značnou překážkou pro pěší cesty a cyklistické stezky. V daných terénních podmínkách není tento typ křižovatky vhodný a vzhledem ke značně rozdílnému zatížení obou ramen Řeporyjské (tj. Karlštejnské a Jeremiášovy) není výhodný ani z dopravního hlediska.
- 4) Trasa RR v oblouku před tunelem Butovice zbytečně přerušuje stávající Radlickou ulici. Navržená přeložka je přitom zcela nevhodná - prodlužuje její trasu, znehodnocuje ji značnou ztracenou výškou (přes 10 m) a zavádí průjezdnou dopravu do úzké a svažité Novoveské ulice (a během výstavby RR i do Stodůlecké a východní části Butovické), kde je obytná zástavba.
- 5) Návrh jednostranné MÚK u tunelu Butovice není zdůvodněn pro malé intenzity dopravy v relacích RR západ - staré Butovice.
- 6) MUK Jinonice umístěná na pomezí Radlic a Jinonic má napojit východní část Jinonic a horní část radlického údolí včetně ulic Jinonické a Peroutkovy. Napojení tohoto území na RR východ je řešeno vratnou větví z navrženého podjezdu tratě, odbočná větev pro opačný směr je však umístěna až u stávajícího nadjezdu Radlické přes trať. Tyto relace se tak nevhodně kříží, což zbytečně zatěžuje křižovatky těchto větví s Radlickou ulicí. Pro směry do Radlic a na Jinonickou+Peroutkovu to kromě toho znamená zajiždku cca 700 m se ztracenou výškou přes 10 m, což by ve svém důsledku vedlo k většímu průjezdu po stávajících komunikacích v obytných územích než v protisměru.
- 7) V širším území dosud není uvažováno spojení Na Hutmance - Radlická, které bylo navrhováno již s výstavbou přivaděče JZM. To má za následek, že chybí atraktivní napojení z ulic Peroutkovy a Jinonické na RR západ a tímto průjezdem by tak zbytečně zůstaly zatíženy ulice v obytné zástavbě: Klikatá a Karlštejnská.
- 8) Zcela nedořešená je v dosavadním oficiálním návrhu doprava během výstavby středního úseku RR včetně obsluhy dotčeného území autobusy MHD. Za nepřijatelné lze považovat dlouhodobé zavedení průjezdné dopravy do přístupových obslužných komunikací – ulic Stodůlecké a Novoveské i podstatné zvýšení průjezdné dopravy v ulici Klikaté, které by navíc způsobilo značné přetížení její křižovatky s Puchmajerovou ulicí.

V závěru vyjádření OS požaduje do posouzení RR doplnit variantu řešení, která odstraní uvedené nedostatky (viz popis varianty a náčrt zahloubeného úseku RR s úsporným tvarem MÚK Nové Butovice), zpracovat dokumentaci podle zákona č.

100/2001 Sb. (s odstraněním řady věcných nepřesností a mnoha jazykových chyb obsažených v oznámení) a v ní posoudit i variantu ve stejné podrobnosti jako dosavadní řešení.

Dále je připojen stručný popis šetrné varianty RR.

Účelem požadované varianty ve srovnání s dosavadním oficiálním řešením je:

- odstranit zásah do terénních úprav u zástavby v Pekařské ulici (posunem trasy),
- zmenšit celkový zásah RR do území v západní části Jinonic (posunem trasy v km 1,4 až 2,0, zahĺoubením v km 0,6 až 2,0 a změnou tvaru MÚK Nové Butovice),
- zvýšit účinnost RR pro snížení průjezdné dopravy obytným územím (doplněním spojky Na Hutmance - Radlická a přesunem větve v MÚK Jinonice),
- zmenšit bariérový účinek RR a navazujících komunikací také plynulým vedením cest pro pěší a cyklisty přes RR (po lávce) a podél valu u RR (podchodem pod prodlouženou Karlštejnskou),
- zmenšit rozsah investice (vypuštěním jednostranné MÚK u tunelu Butovice a propojení Radlická - Novoveská),
- zmenšit dopady odklonu dopravy během výstavby RR (provizorní komunikací u TJ Motorlet a rozšířením investice RR o spojení Na Hutmance - Radlická).

Varianta RR je řešena tak, že od km 0,0 až za km 0,6 pokračuje v původní trase dle Pragoprojektu převzaté např. i do studie PÚDIS z roku 1992 (tj. přechodnice  $L=120$  m,  $R=1200$  m), podle níž byly umístěny a vybudovány objekty při ulici Pekařské a val na okraji sídliště Nové Butovice. Mezi km 0,6 a 1,2 je vložen směrový oblouk  $R=1750$  m a v km 0,650 je umístěn výškový oblouk  $R_v=5000$  m z nivelety oficiálního řešení do klesání 2,8%.

RR pokračuje ve spodní úrovni mezi zemními valy, v km 1,222 až 1,268 překračuje tunel metra (v km 8,418 až 8,468 levé koleje) a klesá podél stávající Radlické ulice k Butovickému tunelu ve stejném max. podélném sklonu jako v oficiálním řešení. Západní portál tunelu je umístěn s ohledem na převedení biokoridoru cca 30 m před budoucí odbočkou z Radlické k uvažované zástavbě s tím, že pro dodržení délky tunelu 350 m se předpokládá jeho zkrácení u východního portálu. Přibližně v km 1,968 varianta navazuje na km 2,000 oficiálního řešení. MÚK Nové Butovice má plošně úsporné řešení se dvěma dvojicemi souběžných větví zaústěných do dvou malých okružních křižovatek, které jsou méně zatížené než jediná velká křižovatka. Méně zatížená západní dvojice větví ústí do čtyřramenné okružní křižovatky umístěné nad RR na kótě cca 321,0 m. Její zbývající ramena tvoří prodloužená Karlštejnská s nadjezdem přes cestu podél valu u RR, nová spojka do Jeremiášovy a napojení budoucí zástavby severně od stanice metra se záchytným parkovištěm P+R. V západním, jižním a východním kvadrantu křižovatky je pravé odbočení mimo okružní pás. Více zatížená východní dvojice větví je zaústěna do druhé křižovatky, která má jen tři ramena a pravá odbočení mimo okružní pás. Z ní vychází prodloužená Jeremiášova ulice jako hlavní silniční vstup do Jihozápadního Města. Tato křižovatka je umístěna vedle tělesa RR na kótě cca 317,5 m a z opačné strany opticky ukončuje Jeremiášovu ulici a sídlištní zástavbu kolem ní.

Hlavní pěší a cyklistické propojení Nových Butovic s Jinonicemi a přístup ke stanici metra od východu jsou řešeny lávku přes novou spojku a radiálu, což zkrátí kontakt této cesty s negativními vlivy automobilové dopravy. Lávka má na západním konci

kótu cca 324,5 a navazuje na násypová tělesa pro přístupy od stanice metra a zástavby kolem ní. Umístění východního konce lávky (na kótě 322,0 m) umožňuje výškově plynulé pokračování cesty po úbočí zemního valu na bývalou jinonickou náves i přímý vstup do uvažované zástavby severně od RR.

Ke zvýšení atraktivity radiály pro směry RR východ - Radlice+Jinonická+Peroutkova je v MÚK Jinonice umístěna větev pro výjezd z RR od východu mezi portál Radlického tunelu a podjezd pod tratí, který je k tomu třeba rozšířit o jeden jízdní pruh. Ke zvýšení atraktivity radiály pro směr Jinonická+Peroutkova - RR západ a pro zajištění dopravy včetně autobusů MHD během výstavby RR se navrhuje vybudovat vedle trati nové spojení Na Hutmance - Radlická délky cca 120 m, které vytvoří čtvrté rameno křižovatky proti větví na RR západ. Napojení zklidněné východní části Puchmajerovy na Radlickou je uvažováno jen malými oblouky.

Severně od stanice metra Nové Butovice se předpokládá optimální uspořádání s prodloužením komerční zástavby až ke stávající Tichnově ulici a s přiblížením garáží P+R ke stanici ve smyslu územního rozhodnutí na metro III.B.

Postup výstavby RR se předpokládá od obou konců, tj. tunelem Radlice a úsekem od západu až k Radlické ulici, který zpřístupní staveniště střední části RR. V návrhu dopravy během výstavby střední části RR, která vyžaduje přerušení Butovické ulice a výluku Radlické mezi ulicemi Novoveská a V zářezu, však nelze z kapacitních důvodů uvažovat křížení směrů v křižovatce Puchmajerova – Klikatá ani dnešní linkové vedení autobusů č. 130 a 149, jak je navrženo v oficiálním řešení.

Při nezbytném vedení obou hlavních směrů průjezdné dopravy západní částí Puchmajerovy a ulicí V zářezu proto varianta počítá s rozdělením směrů mezi Jeremiášovou a Jinonickou, kde tato doprava musí projít obytným územím, do dvou jednosměrných větví, které zajistí i potřebnou dopravní kapacitu a zabezpečení pěších přechodů. K tomu je třeba v předstihu vybudovat propojení Na Hutmance - Radlická a část hloubeného tunelu RR mezi km 1,79 až 1,85. Přes ni přejde provizorní komunikace délky 0,17 km podél hřiště TJ Motorlet mezi Radlickou a bývalým trolejbusovým obratištěm u Butovické ulice. Pro průjezd Jeremiášova - Jinonická tak vznikne trasa Radlická - provizorium - Pod Vidoulí - Puchmajerova západ - V zářezu - Radlická - nové spojení - Na Hutmance východ - U Waltrovky – Klikatá východ a opačný směr využije trasu Klikatá - Karlštejská - nadjezd přes RR - nová spojka - prodloužená Jeremiášova. V těchto jednosměrných trasách je uvažováno i vedení autobusových linek č.130 a 149 mezi zastávkami Nové Butovice a Vidoule (s posunem do dřívější polohy). Ve zbývajícím úseku Vidoule – Hutmanka bude obousměrný provoz kolem stanice metra Jinonice. Zastávku Sídliště Jinonice nahradí nedaleká zastávka Butovická na bývalém obratišti.

Délka navazujících komunikací vyvolaných výstavbou RR je ve srovnání s oficiálním řešením asi o půl kilometru kratší: odpadne komunikace Radlická - Novoveská (0,42 km) a větve MÚK u tunelu Butovice (0,2 km), přibude jen spojení Na Hutmance - Radlická (0,12 km). Samotná trasa RR je kratší o 32 m. Bližší porovnání stavebního rozsahu obou řešení znemožňuje malá podrobnost dokumentace obsažené v oznámení.

**Závěr:**

Záměr „Stavba č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov, Praha 5, Praha 13“ naplňuje dikci bodu 9.1, kategorie II, přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v platném znění. Proto bylo dle § 7 citovaného zákona provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda záměr bude posuzován podle citovaného zákona.

Na základě dostupných podkladů a informací dospěl příslušný úřad k závěru, že záměr

**„Stavba č. 9567 Radlická radiála JZM Smíchov, Praha 5, Praha 13“**

**b u d e p o s u z o v á n**

podle citovaného zákona, neboť k předloženému oznámení byla uplatněna řada připomínek, týkající se návrhu jejího řešení, hodnocení významnosti vlivů stavby na životní prostředí a veřejné zdraví i další projektové přípravy stavby. V některých vyjádřeních byl uplatněn požadavek variantního řešení záměru s cílem omezit negativní vlivy stavby na životní prostředí a veřejné zdraví. Požadavek posuzovat záměr dle zákona č. 100/2001 Sb. byl obsažen ve vyjádřeních dotčených správních úřadů i veřejnosti.

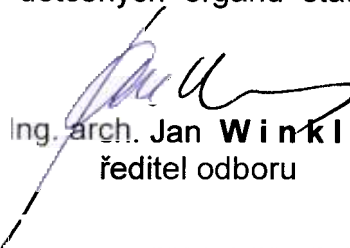
Příslušný úřad požaduje zpracovat dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí (dále jen dokumentace) podle přílohy č. 4 k citovanému zákonu a zaměřit se především na následující oblasti:

- problematika vlivů na hluk a ovzduší
- problematika vlivů na obyvatelstvo
- problematika vlivů na vodu
- problematika ochrany přírody včetně vlivu na krajinný ráz
- vlivy v období výstavby včetně vlivu výstavby ražených tunelů a ražených i hloubených úseků na významné odkryvy s geologickými profily a na paleontologická naleziště a ověření vlivu trhacích prací na okolní zástavbu
- opatření ke kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí pro fázi výstavby i fázi provozu
- zabývat se dalšími relevantními připomínkami z vyjádření k oznámení včetně požadavků zhodnocení dalších variantních řešení.

Ve smyslu § 7 odst. 6 citovaného zákona a s ohledem na počet dotčených správních úřadů a dotčených územních samosprávních celků stanovuje příslušný úřad počet dokumentací pro předložení na 12 výtisků.

Závěr zjišťovacího řízení nenahrazuje vyjádření dotčených orgánů státní správy, ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

Magistrát hl. m. Prahy  
odbor ochrany prostředí  
Mariánské nám. 2  
Praha 1

  
Ing. arch. Jan Winkler  
ředitel odboru