



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
ODBOR OCHRANY PROSTŘEDÍ

PID

Váš dopis zn. SZn. Vyřizuje/linka Datum
S-MHMP-0286936/2011/2/OOP/VI/EIA263/Žá Ing. Žáková/4425 28.12.2011

Prodloužení platnosti stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí

(vydaného pod č.j. SZn.S-MHMP-417045/2006/OOP/VI/EIA/263-8a/Žá dne 10.7.2009)

podle § 10 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon) pro záměr

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

Identifikační údaje

Název záměru:

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

Kapacita (rozsah) záměru:

Předmětem posuzovaného záměru byla výstavba radiální komunikace, propojující dálnici D5 (Rozvadovská spojka) a městský okruh (dále jen MO) v lokalitě Zlíchov. Proces výběru varianty vedení Radlické radiály probíhal dlouhou dobu a tzv. "segregovaná" varianta byla vybrána na základě Urbanistické studie Radlice – Jinonice a studie proveditelnosti „Prověření realizovatelnosti trasy Radlické radiály“ (SATRA s.r.o., červen 2003).

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.

Hlavní trasa komunikace Radlické radiály (dále jen RR)

RR navazuje na západě na dálnici D5, v prostoru Zlíchova na MO. V území, kterým RR prochází je sběrnou komunikací celoměstského charakteru ve funkční skupině B. V současné době je v provozu úsek od Silničního okruhu k ulici Bucharově, kde je doprava z D5 rozptýlena do místní uliční sítě. Dostředné dopravní vztahy ze západní části města jsou převážně vedeny Košířským údolím a částečně i Radlickou ulicí, rekonstruovanou na kapacitní čtyřpruh od Jihozápadního města (dále jen JZM) do Radlic.

Návrh RR je koncipován tak, že od místa napojení na stávající provozovaný úsek směrem k MO dochází ke snižování základních návrhových parametrů (návrhová rychlost, šířkové uspořádání) tak, aby došlo k postupnému přechodu od extravilánové úpravy stávající provozované části RR k charakteru komunikace obdobné MO. Z důvodu napojení na silnice pro motorová vozidla na obou koncích a předpokladu stejného označení navrhovaného úseku RR a pro charakter komunikace (který vzešel z výběru v procesu Urbanistické studie Radlice – Jinonice), je v návrhu v maximální možné míře oddělen pohyb pěších a cyklistů od hlavní trasy RR.

Hlavní trasa RR je v souladu s Územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy (dále jen ÚPn) navržena jako sběrná komunikace funkční třídy B. Na západním konci je napojena na provozovaný úsek RR (ulici Rozvadovská spojka), která je charakteru místní rychlostní komunikace funkční třídy A. Na východním konci je napojena na MO, který je místní komunikací sběrnou funkční třídy B. První úsek je navržen jako přechodový úsek mezi funkčními třídami A a B. Protože provozovaná část RR a navazující úsek MO na Zlíchov jsou označeny jako silnice pro motorová vozidla, je i u této části RR předpokládáno její označení jako silnice pro motorová vozidla.

Prostorově je trasa určena v úsecích 1 a 2 jednou hlavní osou, která je situována ve středu dělicího pásu. V úseku 3, v tunelu Radlice, je trasa určena samostatnými osami pro jižní a severní tunelovou troubu, tyto jsou definovány mezi 1. a 2. jízdním pruhem. Směrové oblouky jsou navrženy s oboustrannými přechodnicemi o minimální délce $1 \times V_n = 70 \text{ m}$ (pro klopení podle osy komunikace) a delšími.

V úseku 1 je trasa jednoznačně určena návazností na Rozvadovskou spojku a polohou mimoúrovňové křižovatky (dále jen MÚK) Řeporyjská. Tímto poměrně úzkým koridorem mezi protihlukovým valem na straně k JZM, a zástavbou na straně k Vidouli je poměrně jednoznačně limitováno směrové i výškové vedení trasy. Směrově je zde navržen složitý složený oblouk ($R_1 = 1270 \text{ m}$, $R_2 = 1125 \text{ m}$, $R_3 = 1325 \text{ m}$) který přechází v prostoru MÚK Řeporyjská v přímou. Výškově je začátek trasy navržen v zářezu, který je doplněn zárubními zdmi.

Od km 0+800 na konec úseku 1 je trasa řešena variantně v prostoru jednoho koridoru, rozdíl ve směrovém řešení je vyvolaný respektováním výstupu z ochranného systému metra (dále jen OSM) ve variantě B a tvořen jiným směrníkem přímé v prostoru MÚK Řeporyjská. Největší příčný rozdíl os je cca 6,70 m a difference staničení je cca 0,8 m.

Ve variantě A trasa od km 0+800.00 trasa stoupá nejprve na zemním tělese a následně i na opěrných zdech na mosty přes MÚK Řeporyjskou. Ve variantě B trasa od km 0+800.00 stále klesá a její výškové řešení je určeno přechodem tunelů metra s minimální diferencí.

V úseku 2 je trasa určena polohou MÚK Řeporyjská a koridorem Radlické ulice, kterou trasa RR sleduje a polohou MÚK Jinonice v odtěženém prostoru cihelny. Směrově je průchod koridorem Radlické ulice navržen jako 4 protisměrné směrové oblouky ($2 \times R 250 \text{ m}$, $R = 265 \text{ m}$ a $R = 334.95 \text{ m}$) s napojením v inflexních bodech. Výškově je v části mezi pokračováním úseku 1 a km 1+625 řešeno variantně. Výškové řešení varianty A je předurčeno přechodem z přemostění v MÚK Řeporyjská do tunelu Butovice a je tvořeno stálým podélným sklonem.

Začátek trasy je v MÚK Řeporyjská navržen na opěrných zdech, další část na násypu, u areálu Celní správy na opěrné zdi, který před tunelem Butovice přechází v zářez. Výškové řešení varianty B vychází z přechodu tunelů metra s následným ztraceným spádem, který je navržen pro zkrácení délky ramp MÚK Řeporyjská a následným klesáním do tunelu Butovice.

Dále je výškové řešení obou variant shodné a vychází zejména z návrhu MÚK Jinonice u stanice metra Jinonice a v odtěženém prostoru cihelny. Limitující pro návrh výškového řešení je poloha komunikace H, která přechází nad tunelem Jinonice. Další část mezi tunely Butovice a Jinonice je navržena v zářezu, který je kombinován se zárubními zdmi. Část v prostoru cihelny je navržena v odřezu, mohutný zářez na jižní straně RR (na straně k masivu Dívčích hradů) je částečně doplněn zárubními zdmi. Podélný sklon v tomto úseku dosahuje nejvyšší hodnoty na nezatunelovaném úseku 4.85%.

Úsek 3 je převážně veden v tunelech, kde trasování je podřízeno možnostem návrhu tunelových objektů. Na začátku úseku se jižní vozovka odklání a vzdaluje od severní tak, aby mezi tunelovými troubami vznikl dostatečný horninový pilíř. Odklon je navržen dvojicí protisměrných oblouků ($R = 1300 \text{ m}$) tak, aby v této části trasy nedocházelo k překlápění vozovek v tunelech. Dále jsou vozovky vedeny paralelně s osovou vzdáleností 35.50 m a před MÚK Zlíchov se oddalují až na 58 m. Maximální podélný spád v severní tunelové troubě je 4.80%, v jižní tunelové troubě je 4.85%.

Příčný sklon vozovek je v přímé navržen střešovitý se základní hodnotou 2.50 %. Ve směrových obloucích je navržen dostředný sklon v hodnotě závislé na poloměru oblouku. Přečody příčného sklonu jsou navrženy na délku přechodnice. V úseku 1 je navrženo klopení podle vnitřní hrany vozovek. V úseku 2 je navrženo klopení vnitřní vozovky podle osy jízdního pásu a vnější vozovky podle vnitřní hrany. Úsek 3 je navržen beze změn klopení.

Součástí stavby dále jsou:

Mimoúrovňové křižovatky

MÚK Bucharova

- rampa A (MÚK Bucharova),
- úpravy křižovatky Puchmajerova – Pekařská.

V této křižovatce je prostřednictvím sběrných komunikací (ul. Bucharova a ul. Nárožní) napojena na RR oblast JZM. MÚK je osmičkovitého tvaru se dvěma úrovněmi průsečnými křižovatkami na komunikaci nižšího významu, které jsou řízené světelným signalizačním zařízením (dále jen SSZ). Rampy v severozápadním kvadrantu jsou napojeny na ul. Bucharova vstřícně proti ul. Pekařská, rampy v jihovýchodním kvadrantu (dále jen JV) jsou napojeny vstřícně proti ul. Nárožní. Z této křižovatky jsou již vybudovány tři ze čtyř ramp, dvě jsou již provozovány. Také obě úrovně průsečné křižovatky jsou již vybudovány a provozovány.

MÚK Řeporyjská a přestavba ul. Řeporyjská – varianta A

- rampy B, C (MÚK Řeporyjská),
- rampa D (MÚK Řeporyjská OK),
- rampy E, F (MÚK Řeporyjská),
- komunikace B (přestavba ul. Řeporyjská, jihozápad),
- komunikace C (přestavba ul. Řeporyjská, severovýchod).

V této křižovatce je prostřednictvím sběrné komunikace ul. Řeporyjská napojena na RR oblast JZM a Jinonic. MÚK je prstencovitého tvaru s převedením hlavní trasy přes okružní křižovatku po mostních objektech. Výškové řešení okružní křižovatky je jednoznačně určeno minimální výškovou diferencí nad tunely metra a výškové řešení hlavní trasy je určeno průjezdným profilem na okružní křižovatce.

MÚK Řeporyjská a přestavba ul. Řeporyjská – varianta B

- rampy B, C (MÚK Řeporyjská),
- rampa D (MÚK Řeporyjská OK),
- rampy E, F (MÚK Řeporyjská),
- komunikace B (přestavba ul. Řeporyjská, jihozápad),
- komunikace C (přestavba ul. Řeporyjská, severovýchod).

V této křižovatce je prostřednictvím sběrné komunikace ul. Řeporyjská napojena na RR oblast JZM a Jinonic. MÚK je prstencovitého tvaru s převedením okružní křižovatky přes hlavní trasu po mostních objektech. Výškové řešení křižovatky i hlavní trasy v této křižovatce jsou jednoznačně určeny konstrukcemi tunelů metra, které hlavní trasu RR v této křižovatce kříží s minimální výškovou diferencí, poloha samotné okružní křižovatky je dána průjezdným profilem RR.

MÚK Butovice

- rampy K, L (MÚK Butovice),
- komunikace E (přestavba a prodloužení ul. Novoveská).

V této křižovatce je prostřednictvím místní obslužné komunikace ul. Novoveská napojena na RR oblast Butovic a Jinonic. MÚK je polovinou křižovatky kosodélného tvaru.

MÚK Jinonice

- rampy M, N (MÚK Jinonice),

- rampy O, P (MÚK Jinonice),
- komunikace I (přestavba ul. Radlická u metra Jinonice),
- komunikace J (přestavba ul. Radlická u nádraží Jinonice).

V této křižovatce je prostřednictvím sběrné komunikace ul. Radlická napojena na RR oblast Radlic a Jinonice. MÚK je trubkovitého tvaru a rozdělena do dvou částí. Rampy M a N jsou na komunikaci I napojeny u stanice metra Jinonice vstříčně proti ul. Puchmajerova, na místní síť převádí dopravní vztahy. Tvar této části nejvíce odpovídá polovině deltovité křižovatky. Druhá část, rampy O a P je situována v prostoru cihelny a na komunikaci J je napojena u nádraží Jinonice a tvarově odpovídá polovině trubkové křižovatky.

MÚK Zlíchov

- rampy G, H, I, J (MÚK Zlíchov),
- komunikace M (přestavba ul. Křížová),
- komunikace N (přeložka ul. Ke Sklárně).

V této křižovatce je Radlická radiála napojena na MO. Rampy jsou na MO napojeny v zárodcích, které byly postaveny v rámci stavby MO v úseku Zlíchov – Radlická. Většina této křižovatky je v tunelech. Podmínky pro rampy jsou velmi omezeny MO, místy připojení na MO, železniční trať Praha-Smíchov - Hostivice a ulicí Křížovou.

Přestavby a novostavby ostatních místních komunikací

- komunikace A (přestavba ul. Schwarzenberská),
- komunikace D („nová Radlická“ v úseku výjezd ZPA – Novoveská),
- komunikace F („nová Radlická“ v úseku Novoveská – kasárna Butovice),
- komunikace H („nová Radlická“ přes kasárna Butovice),
- komunikace K (přestavba ul. Puchmajerova u metra Jinonice),
- komunikace L (přestavba ul. Stará Stodůlecká),
- komunikace O (příjezd k areálu „Cihelny“).

Tunely

Tunely hloubené

Tunel Butovice

Konstrukci hloubeného tunelu tvoří uzavřený monolitický rám se železobetonu. Střední stěna odděluje jižní a severní tunelovou troubu. Tunel Butovice bude mít v obou směrech délku 299 m, každou ze 2 tunelových trub povedou 2 jízdní pruhy, předpokládaná šířka tunelů bude 10,2 m a výška v ose proměnná 5,9-6,6 m.

Tunel Jinonice

Konstrukce tunelu je tvořena jako monolitická železobetonová. Tvarově je tunel řešený na základě požadavků a tvaru průjezdního profilu. Tunel Jinonice bude mít v obou směrech délku 299 m. Tunelová trouba směr Zlíchov bude dvoupruhová, tunelová trouba směr JZM bude třípruhová, v celé délce bude rozšířena o připojovací pruh z MÚK Jinonice.

Západní hloubený úsek tunelu Radlice

Západní hloubený úsek zahrnuje obě tunelové trouby – severní tunelovou troubu (dále jen STT) i jižní tunelovou troubu (dále jen JTT). Délka STT v této části je 179 m. Délka JTT v této části je 179 m. Příčné řezy obou tunelů v této hloubené části jsou shodné s příčnými řezy v ražených částech. Pouze v prostoru technologického centra (dále jen TGC) západ jsou klenby upravené pro možnost větrání tunelů.

Hloubený úsek rampy G

Rampa G je vjezdová rampa z MO od Barrandovského mostu do STT tunelu Radlice. Hloubený úsek rampy G délky 126 m navazuje na MO ve staničení hloubeného portálu km STT 0,013. Jedná se o dvoupruhový tunel s rovným stropem bez technické chodby.

Hloubený úsek rampy H

Rampa H je výjezdová rampa z JTT tunelu Radlice na MO směr Barrandovský most. Hloubený portál navazuje na MO ve staničení km JTT 2,253. Hloubený úsek rampy H je délky 38 m, navazuje na MO ve staničení hloubeného portálu km JTT 2,253. Jedná se o dvoupruhový tunel s rovným stropem bez technické chodby.

Hloubený úsek rampy I

Hloubený portál je ve staničení km 0,315. Portál navazuje na vnější opěrné zdi a komunikace pokračuje přemostěním železniční tratě Českých drah (dále jen ČD) a MO. Hloubený úsek rampy I je délky 38 m. Jedná se o dvoupruhový tunel, a to s klenbovým stropem a pod ulicí Křížovou se stropem rovným.

Hloubený úsek rampy J

Rampa J je vjezdová rampa z MO od ulice Radlické do STT Radlice. Hloubený portál je ve staničení km 0,165. Hloubený úsek rampy J je délky 40 m. Jedná se o dvoupruhový tunel s rovným stropem bez technické chodby.

*Tunely ražené**Ražený úsek STT*

Jedná se o třípruhový tunel propojující MÚK Zlíchov s MÚK Jinonice, popsáno ve směru jízdy. Ražená část tunelu STT je celkové délky 1664 m. Ražený úsek je zhotoven s mezistropem, nad kterým se nachází vzduchotechnické (dále jen VZT) kanály. Tunel nemá technickou chodbu. Rozměry třípruhového tunelu STT závisí na tom, zda je zhotoven s izolací deštníkovou nebo uzavřenou. Délka rozpletu je 110 m. Na rozplet navazuje vjezdová rampa J z MÚK Zlíchov od směru Radlická a vjezd do STT ze směru Barrandovský most je umožněn rampou G.

Ražený úsek JTT

Jedná se o dvoupruhový a třípruhový tunel propojující MÚK Jinonice s MÚK Zlíchov, popsáno ve směru jízdy. Ražená část tunelu JTT je celkové délky 1673 m. Třípruhový tunel je délky 131 m, dvoupruhový tunel je délky 1 457 m. Rozplet je délky 85 m. Ražený úsek je zhotoven s mezistropem, nad kterým se nachází VZT kanály. Tunel nemá technickou chodbu.

Ražený úsek rampy G

Rampa G je vjezdová rampa z MO od Barrandovského mostu do STT tunelu Radlice. Ražený portál rampy G je umístěn ve staničení km STT 0,134. Délka raženého úseku je 141 m. Napojení na STT je ve staničení km 0,275. V raženém úseku je rampa řešena jako klenbový dvoupruhový tunel bez technické chodby.

Ražený úsek rampy H

Rampa H je výjezdová rampa z JTT tunelu Radlice na MO směr Barrandovský most. Ražený portál rampy H je umístěn ve staničení km JTT 2,216. Délka raženého úseku je 235 m. V raženém úseku je rampa řešena jako klenbový dvoupruhový tunel bez technické chodby.

Ražený úsek rampy I

Rampa I je výjezdová rampa z JTT tunelu Radlice na MO směr Radlická. Ražený portál rampy I je umístěn ve staničení km 0,278. Délka raženého úseku je 178 m. V raženém úseku je rampa řešena jako klenbový dvoupruhový tunel bez technické chodby.

Ražený úsek rampy J

Rampa J je vjezdová rampa z MO od ulice Radlické do STT Radlice. Ražený portál rampy J je umístěn ve staničení km STT 0,205. Délka raženého úseku je 104 m. V raženém úseku je rampa řešena jako klenbový dvoupruhový tunel bez technické chodby. Nedílnou součástí tunelu Radlice je 7 tunelových propojek, odvodňovací štola a podzemní trafostanice.

Další inženýrské objekty:

Součástí stavby RR jsou:

Mostní objekty

5 mostů na hlavní trase, 6 na dalších komunikacích, 1 železniční most, 3 lávky pro pěší, 2 ochrany tubusů metra

Opěrné a zárubní zdi

značný rozsah u ul. Pekařská, v MÚK Řeporyjská, mezi tunely Jinonice a Butovice, v prostoru Radlické cihelny, v MÚK Zlíchov

Technologická centra

3 podzemní objekty TGC pro provoz tunelů, TGC Jinonice, TGC Radlice západ a TGC Radlice východ

Drážní objekty

kolejové úpravy na železniční trati č. 0711 Praha Smíchov – Hostivice včetně úprav sdělovacích a zabezpečovacích zařízení, v km 1,8 – 2,1 (v MÚK Zlíchov) a v železniční stanici Praha Jinonice (km 8,3)

Inženýrské sítě:

Pro provoz RR jde především o dešťové kanalizace včetně 2 nových DUN, silnoproudá vedení VN a NN, veřejné osvětlení, sdělovací vedení.

Přeložky inženýrských sítí vyvolané stavbou RR jsou:

- dešťové a splaškové kanalizace
- vodovody; plynovody VTL, STL a NTL
- silnoproudá vedení VVN, VN a NN
- sdělovací vedení optická a metalická; kabelovody
- protažení zatrubněného Radlického potoka od ČSOB k DUN RR2
- přeložky vodovodu DN 1200 a VTL plynovodu DN 300
- přeložka úložného vedení VVN 110 kV.

Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)

kraj:	Praha
obec:	Praha
městská část:	Praha 5, Praha 13
katastrální území:	Radlice, Jinonice, Stodůlky, Smíchov

Oznamovatel:

Hlavní město Praha
Magistrát hlavního města Prahy
odbor městského investora
Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1

Záměr „Stavba č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov, Praha 5, Praha 13“ naplňuje dikci bodu 9.1., kategorie II, přílohy č. 1 zákona.

Dle § 10 odst. 3 zákona byla podána žádost o prodloužení platnosti stanoviska vydaného s platností na 2 roky pod č.j. SZn. S-MHMP-417045/2006/OOP/VI/EIA/263-8/Žá ze dne 10.7.2009. Žádost oznamovatele záměru o prodloužení platnosti stanoviska byla doručena na odbor ochrany prostředí MHMP (dále jen OOP MHMP) ještě v době platnosti vydání stanoviska dne 30.3.2011.

Dopisem č.j. SZn. S-MHMP-0286936/2011/1/OOP/VI ze dne 24.5.2011 příslušný úřad vyzval oznamovatele, aby žádost o prodloužení stanoviska byla především doplněna informacemi o případných změnách záměru včetně průkazu významnosti navržených změn z hlediska provedení hodnocení vlivů na životní prostředí.

Oznamovatel předložil příslušnému úřadu v listopadu 2011 studii „Posouzení vlivu změn záměru Stavba č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov, Praha 5, Praha 13“ na životní prostředí (zpracovatel: PUDIS a.s. prostřednictvím Ing. Richarda Kuka, zpracovatele původní dokumentace EIA, říjen 2011). Dále bylo toto posouzení oznamovatelem předloženo zpracovateli posudku RNDr. Tomáši Bajeroovi, CSc. s tím, aby bylo zhodnoceno a ověřeno, jak navrhované úpravy záměru případně ovlivní vydané stanovisko a zda podmínky pro fázi přípravy, výstavby a provozu vydaného stanoviska jsou aplikovatelné na tento upravený záměr.

Oznamovatel poté předal příslušnému úřadu materiál „Podklad zpracovatele posudku v řízení o prodloužení platnosti stanoviska posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí SZn. S-MHMP-417045/2006/OOP/VI/EIA/263-8/Žá ze dne 10.7.2009“ (dále jen podklad), zpracovaný v listopadu 2011.

Z tohoto podkladu je níže uvedena specifikace změn, ke kterým došlo při další projektové přípravě záměru včetně stanoviska zpracovatele posudku k těmto změnám a úpravám:

Zpracovatel posudku obecně konstatuje, že z hlediska stavebního řešení je respektován základní požadavek vydaného stanoviska, a to požadavek na realizaci varianty A z hlediska řešení MÚK Řeporyjská.

Koncepční řešení celé stavby je prakticky shodné se záměrem posouzeným v procesu EIA. I nadále je preferována varianta 2 – segregovaná dle Urbanistické studie Radlice – Jinonice, Prověřovací studie proveditelnosti Radlické radiály.

Z hlediska dopravních zátěží je patrné, že intenzity dopravy na hlavních trasách a větvích MÚK se vlivem navržených změn v zásadě nezměnily. Částečná změna v dopravních intenzitách nastává vlivem změny „Nová Radlická“ (viz dále). Navržené změny jsou aktuálně vyhodnoceny jak z hlediska vyvolaných změn v přispěvcích k imisní zátěži, tak i změn z hlediska hlukové situace v dotčeném zájmovém území.

Dále je uveden přehled jednotlivých změn:

1. Hlavní trasa Radlické radiály

Trasa je shodná ve směrovém řešení, včetně doporučené varianty A MÚK Řeporyjská, změny ve výškovém řešení jsou v oblasti MÚK Řeporyjská (max. navýšení nivelety o 0,80 m, změna max. podélného sklonu z 4,85 % na 5,01 %) v oblasti tunelu Jinonice (max. snížení nivelety o 1,05 m, změna vrcholového výškového oblouku z 3 200 m na 5 000 m).

Další změny jsou v klopení vozovky (původně 6,00 %, nově navrženo 4,00 %) a v rozsahu přídatných pruhů v MÚK (prodloužení odbočovacích a připojovacích pruhů) vyvolané změnou ČSN 73 6102.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Změnou výškového členění (do 0,8 m) nelze vyloučit určité změny ve vlivech hluku. Uvedená změna však nemá významný vliv na podmínky vydaného stanoviska, protože podmínky ve vztahu k hlukové zátěži uvedené ve stanovisku zahrnují případné změny ve výškovém či směrovém uspořádání.

Snížení nivelety v oblasti tunelu Jinonice se projeví prakticky jen v prostoru vlastního tunelu. Tím dojde k hlubšímu zásahu do podzemí, který ale vzhledem k výšce max. 1,05 m se prakticky nemůže negativně projevit na horninové prostředí, zároveň nemůže být tento vliv významný ani pro podzemní vody. Taktéž tento vliv je zahrnut v rámci podmínky č.23 vydaného stanoviska.

2. MÚK Bucharova

Změna trasování křižovatkové rampy A (půdorysný posun osy o max. 2,25 m, a tím vyvolaná úprava výškového řešení) tak, aby byla až k místu napojení na Bucharovu ulici směrově oddělena od stávající provozované rampy. Rozšíření ulice Bucharova v oblasti křižovatky s rampami MÚK a ulicí Pekařskou (o 1,5 m) pro možnost realizace ochranného ostrůvku v šířce 2,5 m na přechodu pro chodce přes ulici Bucharova (požadavky ODŽP MČ Praha 5).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedená změna nevyvolává žádný nový požadavek ve vztahu k vydanému stanovisku.

3. MÚK Řeporyjská

Půdorysný posun okružního pásu (rampy D) prstencové MÚK Řeporyjská o 4,5 m ve směru staničení hlavní trasy RR a výškový posun o max. 0,8 m nahoru. Změna polohy okružního pásu (rampy D) vyvolala i nutnou změnu trasování ramp MÚK křižovatky (ramp B, C, E a F), přeložek ulice Řeporyjská (komunikací B a C) v místě napojení na okružní pás a změnu přestavby části ulice Řeporyjská (komunikace L) a pěších cest v prostoru MÚK Řeporyjská.

Stanovisko zpracovatele posudku:

S ohledem na měřítko celé stavby v prostoru této křižovatky se uvedené zvýšení hlavní trasy max. 0,8 m nemůže praktickým způsobem projevit v dálkových ani blízkých pohledech ve vztahu k vlivu na krajinný ráz.

Nelze vyloučit změnou výškového členění (do 0,8 m) určité změny ve vlivech hluku. Uvedená změna však nemá významný vliv na podmínky vydaného stanoviska, protože podmínky ve vztahu k hlukové zátěži uvedené ve stanovisku zahrnují případné změny ve výškovém či směrovém uspořádání.

4. MÚK Jinonice

Jedná se o změnu trasování křižovatkových ramp M a N (půdorysný posun osy o max. 16,50 m, a tím vyvolaná úprava výškového řešení) tak, aby jejich napojení na ulici Radlickou splňovalo požadavky na kolmé připojení ($\pm 15^\circ$) a byly až k místu napojení na Radlickou ulici směrově odděleny (požadavek PČR) a byly zapojeny vstřícně proti ulici Puchmajerova.

Komunikace J - z důvodů koordinace s připravovanou přestavbou areálu Walter je zrušena přestavba ulice Radlická u nádraží Praha – Jinonice. Přestavba (rozšíření) ulice Radlická je součástí projektu přestavby areálu Walter pod názvem „Rekonstrukce ulice na Hutmance“.

Rampa P MÚK Jinonice bude napojena na rozšířenou část ulice Radlická. Součástí projektu je rekonstrukce vozovky ulice Radlická a přestavba dělicích ostrůvků v křižovatce.

Komunikace I – zapracováním podpory pro cyklodopravu a po optimalizaci dopravního režimu v ulicích Puchmajerova a V Zářezu došlo k úpravě šířkového řešení, v rozsahu upřesnění počtů řadících pruhů v křižovatce a jejich směrů.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Nejedná se o změny, které by mohly ovlivnit podmínky vydaného stanoviska.

5. Komunikace A (přestavba ul. Schwarzenberská) a příjezd Explora

Změna šířkového řešení přeložky ulice Schwarzenberská v křižovatce s ulicí Bucharovou (zúžení vozovky na vjezd do křižovatky z 15,00 m na cca 8,5 m), tím vyvolaná úprava vedení chodníků a změna trasování příjezdu do areálu Explora (půdorysný posun o cca 1,5 m a zúžení vozovky na vjezd na ul. Schwarzenberskou z 15,00 m na 7,00 m).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Změny jsou vyvolány koordinací s přípravou výstavby areálu Explora Bussines Centre (přípravou objektů Explora Neptune 1 – 3) a ověřením rezervy pro parking P+R. Změna neovlivňuje podmínky vydaného stanoviska; je částečně zapracována v podmínce č.4 pro fázi přípravy.

6. „Nová Radlická“ okolo kasáren Butovice a přestavba a prodloužení ul. U Tyršovy školy

Původně byla komunikace H („nová Radlická“ v úseku Komunikace F – ul. V Zářezu) vedena středem areálu kasáren Butovice, v prostoru areálu bývalého Svazarmu se stáčela severozápadním směrem, přešla přes portál tunelu Jinonice a zaústila do ulice V Zářezu. Komunikace I (přestavba Radlické ulice u metra Jinonice) byla na komunikaci H napojena ve stykové křižovatce. Komunikace F („Nová Radlická“ v úseku komunikace E – komunikace H) byla v předmětném úseku vedena po jihozápadní straně areálu kasáren Butovice a na ni byly ve stykových křižovatkách napojeny komunikace H a ul. Mezi Lány. Ulice U Tyršovy školy byla zaslepena a ulice Pod Vodovodem byla bez náhrady zrušena. Vjezd do obou částí areálu kasáren a areálu bývalého Svazarmu byl navržen z komunikace H.

V novém řešení je trasa komunikace „Nová Radlická“ vedena přibližně koridorem stávající Radlické ulice západně od areálu kasáren Butovice.

Jedná se relativně o jednu z významnějších změn jako důsledek negativního vyjádření Vojenské ubytovací a stavební správy (dále jen VUSS) k trasování komunikace „Nová Radlická“.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Jedná se relativně o jednu z významnějších změn jako důsledek negativního vyjádření VUSS k trasování komunikace „Nová Radlická“. Tato změna je v rámci rozdílové studie doložena hlukovou a rozptylovou studií. Rozptylová studie dokladuje zcela nevýznamnou změnu v příspěvcích k imisní zátěži, hluková studie v rámci této úpravy popisuje změny v hlukové zátěži u zvolených výpočtových bodů a nedokladuje riziko překročení hygienických limitů pro denní i noční dobu. Podmínky pro řešení hlukové zátěže formulované v podmínkách stanoviska jsou uplatnitelné i pro tuto navrhovanou změnu.

7. Komunikace K, komunikace E

Pro snížení negativních vlivů automobilové dopravy (hluková expozice) na budovy u ulice Puchmajerova je navržena změna organizace dopravy. Samotná ulice Puchmajerova je navržena jednosměrná, s podélnými parkovacími stáními u chodníku, který přiléhá k zástavbě. Samotný technický návrh komunikace je shodný, včetně vedení objízdné trasy po ul. Puchmajerova při etapě výstavby tunelu Jinonice. Pro snížení negativních vlivů automobilové dopravy (hluková expozice) na budovy u ulice Novoveská je navržena změna organizace dopravy, ulice Novoveská bude provozována jako jednosměrná ve směru komunikace D – větev K MÚK Butovice (na sever), v obráceném směru bude povolen průjezd pouze autobusům MHD a cyklistům, samotný technický návrh komunikace je shodný.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Změna organizace dopravy snižuje negativní vliv hlukové zátěže a nijak neovlivňuje podmínky již vydaného stanoviska.

8. Obecné změny ostatních (doprovodných) komunikací

Změny jsou vyvolány zapracováním připomínek k technickému návrhu komunikací v dokumentaci pro územní řízení (dále jen dokumentace DUR). Jedná se hlavně o

zpracování požadavků na zvýšení bezpečnosti dopravy a bezpečnosti pohybu pěších, technicky jde o návrh ochranných ostrůvků na přechodech pro chodce, dělících a směrovacích ostrůvků v křižovatkách, úpravy nároží křižovatek, návrh dlouhých příčných prahů atp. Návrh nároží křižovatek a ostrůvků byl ověřen pomocí obalových křivek vybraných kategorií vozidel.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedená úprava není nijak v rozporu s vydaným stanoviskem.

9. Zpracování podpory pro cyklodopravu

Změna šířkového řešení části doprovodných komunikací tak, aby byl navrhnout vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru komunikace (podle místních podmínek byly do hlavního dopravního prostoru navrženy vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty), rozšíření vozovek níže zmíněných komunikací je o cca 1,25 m v každém směru.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Rekonstrukce vozovek je v souladu s podmínkou č.7 pro fázi přípravy vydaného stanoviska.

10. Rekonstrukce vozovek stávajících komunikací

Na základě projednání dokumentace DUR – návrh s TSK Hl. m. Prahy bylo rozhodnuto o doplnění rekonstrukcí vozovek stávajících komunikací do projektu Radlické radiály. Jedná se především o úseky, kde bude vozovka poškozena uložením inženýrských sítí, zejména kanalizace, nebo kde lze předpokládat poškození staveništní dopravou.

Rekonstrukce (souvislá údržba) se týká ulic Bucharova v úseku Pekařská - Řeporyjská, Radlická v úseku Řeporyjská – vjezd OC Butovice, Radlická v úseku Puchmajerova – U Kostela, Karlštejnská v úseku U Jinonického Rybníčku – Butovická, Butovická v úseku Karlštejnská – Butovický rybník, Puchmajerova v úseku V Zářezu – Klikatá.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Rekonstrukce vozovek je v souladu s podmínkou č.6 pro fázi výstavby vydaného stanoviska.

11. Nemotoristické komunikace – pěší a zklidněné komunikace, městský parter

Došlo k precizaci a případně k doplnění samostatně vedených nemotoristických komunikací a doplnění úprav městského parteru. Nový městský parter (parčíky, hřiště) je navržen u křižovatky komunikace F „nová Radlická“ a ulice Butovická, a v prostoru před Tyršovou školou (komunikace charakteru pěší zóna, která je od komunikace I oddělena zemním valem se stupni (amfiteátr) v prostoru před školou.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Úprava je v souladu s podmínkou č.35 pro fázi přípravy vydaného stanoviska.

12. Železniční most v železniční stanici Praha – Jinonice

V souvislosti s připravovanou akcí „Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení Praha - Smíchov - Hostivice“ (investiční akce SŽDC) jsou úpravy kolejí v prostoru železniční stanice Praha - Jinonice změněny na 4 staniční koleje (3 průjezdné + 1 výtažná, rezerva). Je zrušeno výhledové ostrovní nástupiště ve stanici Praha - Jinonice.

Naopak je respektováno připravované nástupiště u stanice metra B Jinonice a respektován koridor pro přestup mezi metrem, autobusy a vlakem.

Dále došlo v souvislosti s úpravou kolejíště v železniční stanici Praha - Jinonice ke změně technického řešení železničního mostu. Upravený mostní objekt převádí 4 staniční koleje a je zrušena rezerva pro výstup na ostrovní nástupiště. Schodiště pro přístup k železniční stanici Praha - Jinonice je přesunuto na západní stranu rampy P.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedená změna nijak nesouvisí s vyhodnocením velikosti a významnosti vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a tudíž tato změna nijak nemusí modifikovat podmínky vydaného stanoviska.

13. Provozně-technický objekt TGC Jinonice

Na základě požadavku investora byla změněna poloha TGC Jinonice (původně severně, nově jižně od RR), důvodem bylo prostorově úspornější řešení. Současně bylo změněno trasování příjezdu k TGC Jinonice, který je nově napojen od jihu na komunikace I (Nová Radlická). Tato změna vyvolala změnu polohy, rozsahu a tvarování zárubních zdí mezi tunely Jinonice a Butovice a zároveň umožnila zachování pěšího propojení mezi ulicemi Polívkova a „Nová Radlická“.

Stanovisko zpracovatele posudku:

V důsledku nového řešení bylo možno navrhnout pěší propojení mezi ulicemi Polívkova a „Nová Radlická“, tzn. propojení ze severní na jižní stranu přes Radlickou radiálu, což umožní lepší prostupnost pro obyvatele. Změna není nijak v rozporu s vydaným stanoviskem.

14. Západní portál tunelu Radlice, východní portál tunelu rampy I

Bylo změněno architektonické řešení západního portálu tunelu Radlice (z kolmých na šikmo seříznuté) a navazující zárubní zdi (z betonové na ozeleněnou armovanou zemní konstrukci). Řešení portálu rampy I bylo precizováno po technické a architektonické stránce. Dále došlo k posunu portálů tunelu severní strany Radlického tunelu na Radlické radiále, a to severního portálu o 15 metrů směrem k Vltavě a jižní naopak o 18 metrů západním směrem. U jižního portálu ještě dochází k prodloužení napojovacího pruhu vozovky cca o 133 m.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Provedená technicko-architektonická změna provedení portálů tunelu Radlice z kolmých na šikmo seříznuté a řešení navazujících zárubních zdí (namísto betonové ozeleněná armovací zemní konstrukce) přispěla k lepšímu zapojení stavby do krajiny s pozitivním lokálním vlivem na faunu a flóru.

Posun portálů byl proveden z důvodů zapracování závěrů „Bezpečnostní dokumentace stavby“ a požadavků projektanta větrání. Prodloužení připojovacího pruhu MÚK Jinonice do jižní tunelové trouby umožní bezpečnější začlenění vozidel přijíždějících z křižovatky do tunelu. Technická úprava tunelů nemůže ovlivnit závěry vydaného stanoviska z hlediska hlukové zátěže ani z hlediska rozptylu znečišťujících látek. Naopak navržené řešení snižuje rizika havárií v tunelu.

Uvedené úpravy a změny nejsou v rozporu s celkovou koncepcí vydaného stanoviska.

15. Tunel Radlice

V návaznosti na změny portálu rampy I a zpřesnění podkladů o Zlíčovském tunelu, do kterého jsou napojeny rampy G a H, došlo k upřesnění délek tunelů jednotlivých ramp. Směrové a výškové řešení tunelů je shodné, technicky se jedná o upřesnění napojení konstrukce tunelů ramp G a H na jejich již vybudované zárodky ve Zlíčovském tunelu. Došlo ke změně způsobu odvětrávání tunelu.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Byly upraveny a zpřísněny požadavky na odvětrávání tunelu Radlice. Po nových podrobných výpočtech se ukázalo, že nucené větrání je vhodné realizovat vždy v období dopravních špiček. Zapínání nuceného větrání bude tedy navrženo s ohledem na intenzity dopravy v tunelu. Z dosavadních výpočtů vyplývá doba nuceného větrání cca 4 - 8 hodin denně. Zároveň byly upřesněny požadavky na ochranu kvality ovzduší při výstavbě. Je reagováno na podmínky č.16 až 20 stanoviska pro etapu výstavby. Změna nuceného odvětrání tunelu je příznivou úpravou ve vztahu k vlivům na ovzduší. Případná změna v souvislosti s prodloužením provozu zdroje hluku v rámci změny odvětrávání bude řešena v návazné hlukové studii v souladu s podmínkou č.9 pro etapu výstavby vydaného stanoviska.

16. Most na rampě I v MÚK Zlíchov

Bylo změněno architektonické a technické řešení mostu na rampě I v MÚK Zlíchov (z příhradové konstrukce na plnostěnnou ocelobetonovou konstrukci), změna západní opěry z kolmé na šikmou, včetně napojení opěry na stěnu TGC Radlice východ.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedené změna nijak neovlivňuje závěry vydaného stanoviska. Lze ji považovat za přijatelnější z hlediska vlivů na krajinný ráz.

17. Protihlukové stěny (dále jen PHS)

Na základě aktualizované hlukové studie byl upraven (rozšířen) rozsah protihlukových stěn a jejich návrh byl dále precizován po technické stránce, byl upraven jejich průběh podle změněného průběhu komunikací a rozhledových poměrů. Větší rozšíření jsou u PHS u RR u areálu DUN RR 1, která byla prodloužena o 71,40 m pod most na komunikaci A až k připojení větve C MÚK Řeporyjská. Nově je navržena na žádost hygienické stanice hlavního města Prahy PHS u Radlické radiály v rozsahu větví F až větví L, v délce 339,20 m a výšce 4 m, která ochrání budoucí rozvojové plochy severně od Radlické radiály. Nově je také navržena náhrada části demolované PHS (která byla vybudována v průběhu projednávání projektu DUR) u komunikace D, která ochrání školní areál Hotelové školy (Radlická 115) v délce 55,20 m a výšce 5 m.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Změna reflektuje podmínku č. 9. pro etapu výstavby vydaného stanoviska.

18. Terénní úpravy

Na základě změn technického řešení zejména komunikací, opěrných a zárubních zdí a úprav portálů tunelů byly precizovány terénní úpravy a upraven jejich rozsah a terénní modelování. Jedná se převážně o návrh ploch zeleně a sadových úprav do všech využitelných pozemků, na kterých bude probíhat výstavba RR, nebo které jsou dnes zpevněny. Změny oproti procesu EIA jsou především ve využití nově 13 vzniklých zelených ploch (při posunech křižovatek, ramp, apod.- viz ostatní změny). Mírně kladně se v lokálním měřítku projeví i zvýšení vsaku v zelených plochách na podzemní vody a mikroklima v lokalitě.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedená změna nijak neovlivňuje závěry vydaného stanoviska. Je v souladu s podmínkou č.35 pro etapu přípravy vydaného stanoviska.

19. Vegetační úpravy

Byl doplněn projekt vegetačních úprav v podrobnosti dokumentace DUR, ve kterém je mimo jiné zpracován návrh biokoridoru L4/242, jak po stránce vegetačních úprav, tak po stránce překonání komunikací.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Uvedeným doplněním je respektován požadavek č.35 pro etapu přípravy vydaného stanoviska.

20. Kanalizace a vodní toky

Investor rozhodl o tom, že vodohospodářské objekty sloužící k odvádění dešťových vod systémem DUN RR 1- retenční prostor (mokřad se stálou hladinou)-Statkový rybník-zatrubnění-Jinonický rybník-zatrubnění-vtok do Butovického rybníka budou přímou součástí projektů Radlické radiály. Z důvodů umožnění zimního provozu a možnosti regulace maximálních průtoků do systému přes DUN RR 1 a rybníky bude v RR v místě odbočení do DUN RR 1 vybudována atypická rozdělovací šachta, která bude umožňovat regulaci odtoku do DUN RR 1, nebo dále kanalizací v Radlické radiále do stávající DUN Jinonice IV. Dále bude její součástí nová jednotná kanalizace v ul. Radlické od zaústění navrhovaného podjezdu pod drahou až do ul. U Kostela.

Přeložka Radlického potoka a rekonstrukce kanalizací v Butovicích budou vyčleněny investorem do samostatných akcí, které by měly být zprovozněny před zprovozněním Radlické radiály (soulad s výše uvedenými body stanoviska). Z výše uvedeného vyplynuly hlavní změny v řešení vodohospodářských objektů. Druhou, méně významnou změnou je přerozdělení části povodí v území vojenského areálu v Jinonicích a prostor východně od tohoto areálu (změna č.6). Povodí (dříve 14 RP0) bylo zvětšeno (z cca 2 ha na cca 4,5 ha) a přejmenováno na D32, protože z něj nebudou dešťové vody s ohledem na postup výstavby odtékat do kanalizace v RR, ale do jednotného kanalizačního systému v Jinonicích (v podstatě stejně, jako je dnes odvodněn vojenský areál).

Stanovisko zpracovatele posudku:

Z hlediska zpracovatele posudku bez připomínek. Uvedená změna reflektuje na podmínky č.17 až 22 pro etapu přípravy vydaného stanoviska.

21. Ostatní inženýrské sítě

V rámci další projektové přípravy stavby dochází k podrobnému řešení přeložek vodovodů, plynovodů, kabelovodů, sítí elektro, sdělovacích sítí, atd. Jedná se o podzemní inženýrské sítě umístěné téměř zcela do uličních prostor.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k vydanému stanovisku bez připomínek.

22. Demolice

V dokumentaci DUR došlo obecně k upřesnění demolice v rozsahu demolovaných areálů, doplnění drobných objektů, zařazení nezmapovaných budov, upřesnění rozsahu demolovaných budov podle průzkumu.

Prakticky významnější rozdíl v demolicích je vyvolán změnou „Nové Radlické“ v prostoru kasáren Butovice. Původně přepokládané demolice částí dvou budov v areálu kasáren (části skladových objektů na parc. č. 1007/33, 1007/31) jsou z projektu vypuštěny.

Naopak do projektu je navržena přeložka trafostanice TS 310 a TS 783 a demolice její stavební části o výměře 183 m³ obestavěného prostoru.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k vydanému stanovisku bez připomínek.

23. Větrací objekt metra

Během projednávání dokumentace DUR v rozpracovanosti s DP Metro byla do projektu doplněna úprava větracího objektu metra u stanice Jinonice. Technicky se jedná o navýšení nadzemní části reverzního vzduchotechnického objektu z cca 6 m na 10,4 m tak, aby byl zachován potřebný hygienický odstup nasávacích otvorů od vozovky RR. Celý objekt bude opatřen novými žaluziemi, které budou krýt nasávací otvor, novou střechou a novým obkladem, bude sjednoceno architektonické působení staré a nové konstrukce.

Stanovisko zpracovatele posudku:

Ve vztahu k vydanému stanovisku bez připomínek.

V závěru výše citovaného podkladu zpracovatel posudku (původního záměru i nyní předkládaných změn) konstatuje, že ve vztahu k předloženým změnám v rámci DUR lze vyslovit názor, že předložené změny by neměly znamenat nutnost měnit podmínky vydaného stanoviska.

Lze konstatovat, že podmínky vydaného souhlasného stanoviska jsou plně uplatnitelné na předložený záměr i se zohledněním navržených a popsanych změn.

V souladu s §10 odst. 3 zákona č.100/2001 Sb. v platném znění lze konstatovat, že bylo prokázáno, že nedošlo k podstatným změnám realizace záměru, podmínek v dotčeném území či k novým znalostem souvisejícím s věcným obsahem dokumentace. Proto je dle názoru zpracovatele posudku možné aplikovat na navrhované úpravy projektu již vydané stanovisko a platnost stanoviska lze prodloužit.

Závěr

Na základě předložené žádosti o prodloužení platnosti stanoviska a doplňujících dalších podkladů **dospěl odbor ochrany prostředí MHMP** jako příslušný úřad podle § 22 zákona **k závěru, že u záměru**

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

nedošlo k podstatným změnám realizace záměru, podmínek v dotčeném území, k novým znalostem souvisejícím s věcným obsahem dokumentace a vývoji nových technologií využitelných v záměru a platnost stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru vydaného pod č.j. SZn. S-MHMP-417045/2006/OOP/VI/EIA/263-8/Žá ze dne 10.7.2009 se prodlužuje, a sice o 5 let, tedy do 10.7. 2016.

Podmínky stanoviska vydaného pod č.j. SZn. S-MHMP-417045/2006/OOP/VI/EIA/263-8/Žá ze dne 10.7.2009 zůstávají nadále v platnosti.

Odůvodnění

Dle § 10 odst. 3 zákona oznamovatel podáním žádosti o prodloužení platnosti stanoviska a zejména jejím doplněním (odborné vyjádření autorizovaných osob ve smyslu § 19 zákona)

písemně prokázal, že nedošlo k podstatným změnám realizace záměru, podmínek v dotčeném území, k novým znalostem souvisejícím s věcným obsahem dokumentace a vývoji nových technologií využitelných v záměru.

Stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí se prodlužuje za podmínky realizace v něm navržených opatření s tím, že uvedené podmínky stanoviska budou respektovány v následujících stupních projektové dokumentace stavby a budou zahrnuty jako podmínky rozhodnutí nebo opatření nutných k provedení záměru v příslušných správních nebo jiných řízeních, pokud nebudou do té doby splněny.

Toto prodloužení stanoviska nenahrazuje vyjádření dotčených orgánů státní správy, ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

Platnost stanoviska může být na žádost oznamovatele i opakovaně prodloužena v souladu s ustanovením § 10 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů.



Ing. Josef Pavlík
ředitel odboru

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