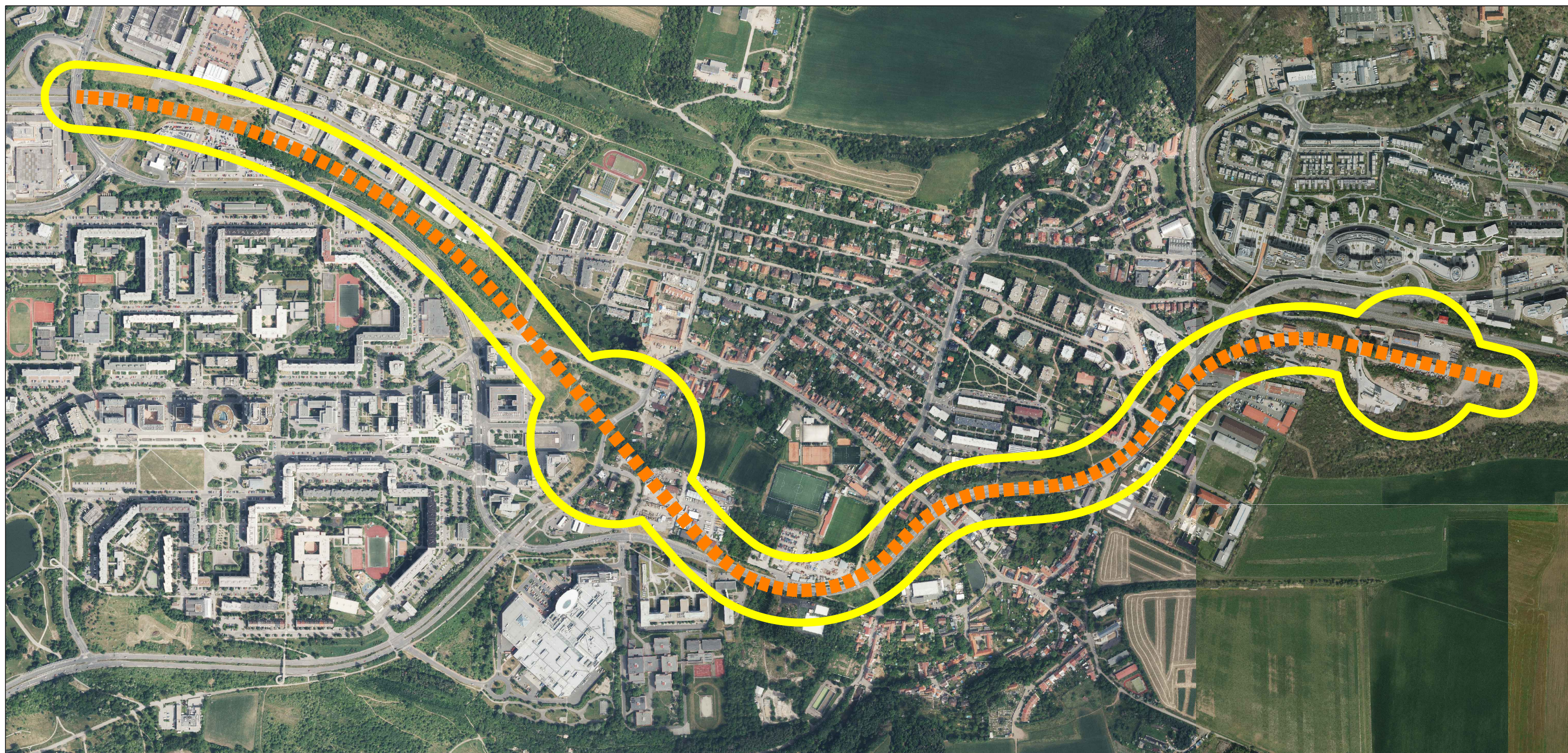


KONSOLIDOVANÁ STUDIE RADLIČKÉ RADIÁLY V ÚSEKU MŮK BUCHAROVA - MŮK JINONICE



A. TEXTOVÁ ČÁST

STAVBA Č. 9567 RADLICKÁ RADIÁLA JZM – SMÍCHOV

Konsolidovaná studie změn oproti DUR 2017

DÍL A

TEXTOVÁ ČÁST

Obsah dokumentace

A Textová část

A.0 Přílohy textové části (samostatná složka A4)

- A.1. Rozbor nákladů
- A.2. Posouzení časového hlediska procesního řešení projektu Radlická radiála JZM – Smíchov, stavba č. 9567 (K2 Legal s.r.o. advokátní kancelář, 13.11.2023)
- A.2.1 Posouzení časového hlediska procesního řešení projektu Radlická radiála JZM – Smíchov, stavba č. 9567 – Dodatek EIA (K2 Legal s.r.o. advokátní kancelář, 19.2.2024)
- A.3 Individuální parametry procesních aspektů (K2 Legal s.r.o. advokátní kancelář)
- A.4. Doklady

B. + C. Přílohy – část 1

- B. 1. Širší vztahy
- B. 2. DUR. Přehledná situace – varianta DUR
- B. 2. B-BC1-B. Přehledná situace – varianta B-BC1-B
- B.2. B-BC1-DUR.** Přehledná situace – varianta B-BC1-DUR
- B. 2. B-BC2-B. Přehledná situace – varianta B-BC2-B
- B. 2. B-BC2-DUR. Přehledná situace – varianta B-BC2-DUR
- B. 2. C-BC1-B. Přehledná situace – varianta C-BC1-B
- B. 2. C-BC1-E. Přehledná situace – varianta C-BC1-E
- B. 3. B-BC1-B. Průmět do územního plánu – varianta B-BC1-B
- B. 3. B-BC1 DUR.** Průmět do územního plánu – varianta B-BC1-DUR
- B. 3. B-BC2-B. Průmět do územního plánu – varianta B-BC2-B
- B.3. C-BC1-B. Průmět do územního plánu – varianta C-BC1-B
- B. 3. C-BC1-E. Průmět do územního plánu – varianta C-BC1-E
- C. 1. 1. DUR. Dopravní schéma - díl 1 - varianta DUR
- C. 1. 1. B-BC1.** Dopravní schéma - díl 1 - varianta B-BC1
- C. 1. 1. B-BC2. Dopravní schéma - díl 1 - varianta B-BC2
- C. 1. 1. C-BC1. Dopravní schéma - díl 1 - varianta C-BC1
- C. 1. 1. C-BC2. Dopravní schéma - díl 1 - varianta C-BC2 nedokladováno
- C. 1. 2. DUR. Dopravní schéma - díl 2 - varianta DUR
- C. 1. 2. B-BC1.** Dopravní schéma - díl 2 - varianta B-BC1
- C. 1. 2. B-BC2. Dopravní schéma - díl 2 - varianta B-BC2
- C. 1. 2. C-BC1. Dopravní schéma - díl 2 - varianta C-BC1
- C. 1. 2. C-BC2. Dopravní schéma - díl 2 - varianta C-BC2 nedokladováno
- C. 1. 3. DUR.** Dopravní schéma - díl 3 - varianta DUR
- C. 1. 3. B. Dopravní schéma - díl 3 - varianta B
- C. 1. 3. E. Dopravní schéma - díl 3 - varianta E
- C. 2. 1. DUR. Dopravní situace - díl 1 - varianta DUR
- C. 2. 1. B-BC1.** Dopravní situace - díl 1 - varianta B-BC1
- C. 2. 1. B-BC2. Dopravní situace - díl 1 - varianta B-BC2
- C. 2. 1. C-BC1. Dopravní situace - díl 1 - varianta C-BC1

- C. 2. 1. C-BC2. Dopravní situace - díl 1 - varianta C-BC2 nedokladováno
- C. 2. 2. DUR. Dopravní situace - díl 2 - varianta DUR
- C. 2. 2. B-BC1.** Dopravní situace - díl 2 - varianta B-BC1
- C. 2. 2. B-BC2. Dopravní situace - díl 2 - varianta B-BC2
- C. 2. 2. C-BC1. Dopravní situace - díl 2 - varianta C-BC1
- C. 2. 2. C-BC2. Dopravní situace - díl 2 - varianta C-BC2 nedokladováno
- C. 2. 3. DUR.** Dopravní situace - díl 3 - varianta DUR
- C. 2. 3. B. Dopravní situace - díl 3 - varianta B
- C. 2. 3. E. Dopravní situace - díl 3 - varianta E
- C. 3. 1. DUR. Urbanistická situace - díl 1 - varianta DUR
- C. 3. 1. B-BC1.** Urbanistická situace - díl 1 - varianta B-BC1
- C. 3. 1. B-BC2. Urbanistická situace - díl 1 - varianta B-BC2
- C. 3. 1. C-BC1. Urbanistická situace - díl 1 - varianta C-BC1
- C. 3. 1. C-BC2. Urbanistická situace - díl 1 - varianta C-BC2 nedokladováno
- C. 3. 2. DUR. Urbanistická situace - díl 2 - varianta DUR
- C. 3. 2. B-BC1.** Urbanistická situace - díl 2 - varianta B-BC1
- C. 3. 2. B-BC2. Urbanistická situace - díl 2 - varianta B-BC2
- C. 3. 2. C-BC1. Urbanistická situace - díl 2 - varianta C-BC1
- C. 3. 2. C-BC2. Urbanistická situace - díl 2 - varianta C-BC2 nedokladováno
- C. 3. 3. DUR.** Urbanistická situace - díl 3 - varianta DUR
- C. 3. 3. B. Urbanistická situace - díl 3 - varianta B
- C. 3. 3. E. Urbanistická situace - díl 3 - varianta E
- C. 4. 1. DUR. Hmotový model - díl 1 - varianta DUR
- C. 4. 1. B-BC1.** Hmotový model - díl 1 - varianta B-BC1
- C. 4. 1. B-BC2. Hmotový model - díl 1 - varianta B-BC2
- C. 4. 1. C-BC1. Hmotový model - díl 1 - varianta C-BC1
- C. 4. 1. C-BC2. Hmotový model - díl 1 - varianta C-BC2 nedokladováno
- C. 4. 2. DUR. Hmotový model - díl 2 - varianta DUR
- C. 4. 2. B-BC1.** Hmotový model - díl 2 - varianta B-BC1
- C. 4. 2. B-BC2. Hmotový model - díl 2 - varianta B-BC2
- C. 4. 2. C-BC1. Hmotový model - díl 2 - varianta C-BC1
- C. 4. 2. C-BC2. Hmotový model - díl 2 - varianta C-BC2 nedokladováno
- C. 4. 3. DUR.** Hmotový model - díl 3 - varianta DUR
- C. 4. 3. B. Hmotový model - díl 3 - varianta B
- C. 4. 3. E. Hmotový model - díl 3 - varianta E

B. + C. Přílohy – část 1

- C. 5. 1. DUR. Podélný profil - díl 1 - varianta DUR
- C. 5. 1. B-BC1.** Podélný profil - díl 1 - varianta B-BC1
- C. 5. 1. B-BC2. Podélný profil - díl 1 - varianta B-BC2
- C. 5. 1. C-BC1. Podélný profil - díl 1 - varianta C-BC1
- C. 5. 1. C-BC2. Podélný profil - díl 1 - varianta C-BC2 nedokladováno
- C. 5. 2. DUR. Podélný profil - díl 2 - varianta DUR
- C. 5. 2. B-BC1.** Podélný profil - díl 2 - varianta B-BC1
- C. 5. 2. B-BC2. Podélný profil - díl 2 - varianta B-BC2
- C. 5. 2. C-BC1. Podélný profil - díl 2 - varianta C-BC1
- C. 5. 2. C-BC2. Podélný profil - díl 2 - varianta C-BC2 nedokladováno
- C. 5. 3. DUR.** Podélný profil - díl 3 - varianta DUR
- C. 5. 3. B. Podélný profil - díl 3 - varianta B

C. 5. 3. E.	Podélný profil - díl 3 - varianta E	
C. 6. 1.	Schematické příčné řezy - díl 1	
C. 6. 2.	Schematické příčné řezy - díl 2	
C. 6. 3.	Schematické příčné řezy - díl 3	
C. 6. 4.	Schematické příčné řezy - díl 4	
C. 6. 5.	Schematické příčné řezy - díl 5	
C. 6. 6.	Schematické příčné řezy - díl 6	
C. 6. 7.	Schematické příčné řezy - díl 7	
C. 6. 8.	Schematické příčné řezy - díl 8	
C. 7. 1. DUR.	Stavební řešení - díl 1 - varianta DUR	
C. 7. 1. B-BC1.	Stavební řešení - díl 1 - varianta B-BC1	
C. 7. 1. B-BC2.	Stavební řešení - díl 1 - varianta B-BC2	
C. 7. 1. C-BC1.	Stavební řešení - díl 1 - varianta C-BC1	
C. 7. 1. C-BC2.	Stavební řešení - díl 1 - varianta C-BC2	nedokladováno
C. 7. 2. DUR.	Stavební řešení - díl 2 - varianta DUR	
C. 7. 2. B-BC1.	Stavební řešení - díl 2 - varianta B-BC1	
C. 7. 2. B-BC2.	Stavební řešení - díl 2 - varianta B-BC2	
C. 7. 2. C-BC1.	Stavební řešení - díl 2 - varianta C-BC1	
C. 7. 2. C-BC2.	Stavební řešení - díl 2 - varianta C-BC2	nedokladováno
C. 7. 3. DUR.	Stavební řešení - díl 3 - varianta DUR	
C. 7. 3. B.	Stavební řešení - díl 3 - varianta B	
C. 7. 3. E.	Stavební řešení - díl 3 - varianta E	
C. 8. 1. B-BC1.	Vztah k územnímu plánu - díl 1 - varianta B-BC1	
C. 8. 1. C-BC1.	Vztah k územnímu plánu - díl 1 – varianta C-BC1	
C. 8. 2. B-BC1.	Vztah k územnímu plánu - díl 2 - varianta B-BC1	
C. 8. 2. C-BC1.	Vztah k územnímu plánu - díl 2 - varianta C-BC1	
C. 8. 3. B-DUR	Vztah k územnímu plánu - díl 3 - varianta B-DUR	
C. 8. 3. B.	Vztah k územnímu plánu - díl 3 - varianta B	
C. 8. 3. E.	Vztah k územnímu plánu - díl 3 - varianta E	
C. 8. 4.	Vztah k územnímu plánu - díl 4 – srovnání variant B a E	
C. 9. 1. B-BC1.	Vlastnické vztahy - díl 1 - varianta B-BC1	
C. 9. 1. C-BC1.	Vlastnické vztahy - díl 1 - varianta C-BC1	
C. 9. 2. B-BC1.	Vlastnické vztahy - díl 2 - varianta B-BC1	
C. 9. 2. C-BC1.	Vlastnické vztahy - díl 2 - varianta C-BC1	
C. 9. 3. B-DUR	Vlastnické vztahy - díl 3 - varianta B-DUR	
C. 9. 3. B.	Vlastnické vztahy - díl 3 - varianta B	
C. 9. 3. E.	Vlastnické vztahy - díl 3 - varianta E	
C. 10.	Vizualizace (samostatná složka A4)	

Pozn.: Přílohy k doporučeným variantám jsou zvýrazněny

Obsah textové části

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	5
2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE K ZADÁNÍ STUDIE	6
2.1. Zdůvodnění zadání studie	6
2.2. Základní požadavky na studii	6
2.3. Povaha studie.....	6
3. ZDROJOVÉ STUDIE PRO SESTAVENÍ KONSOLIDOVANÉHO ŘEŠENÍ	6
3.1. Charakteristika podkladových studií.....	6
3.2. Technická studie variantního řešení úseku MÚK Bucharova – MÚK Butovice.....	7
3.3. Studie k prověření spojení Butovického a Jinonického tunelu.....	7
3.4. Technická studie pro oblast MÚK Jinonice v rámci stavby č. 9567 RR JZM – Smíchov.....	7
4. ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU – VÝCHODISKA PRO NÁVRH	7
4.1. Investorská příprava	7
4.2. Průzkumy, podklady, podmínky	8
4.2.1. Urbanistické souvislosti.....	8
4.2.2. Souvislosti dopravních návrhů	10
4.2.3. Dopravně inženýrské podklady	11
4.2.4. Limity podmínek životního prostředí	12
4.2.5. Vztah k technické infrastruktuře města	12
4.2.6. Územně plánovací podmínky trasy Radlické radiály.....	12
4.2.7. Vlastnické vztahy	13
4.2.8. Morfologie a geologie.....	13
5. POPIS KONCEPČNÍCH VARIANT	16
5.1. Sestavení konsolidovaných variant	16
5.2. Úsek Botanica	16
5.2.1. Úsek Botanica – principy změnového řešení	16
5.2.2. Úsek Botanica – hlavní koncepční změny proti řešení dle DUR 2017	17
5.2.3. Úsek Botanica – urbanistický popis	17
5.2.4. Úsek Botanica – dopravní popis	17
5.2.5. Úsek Botanica – stavební popis.....	18
5.3. Oblast MÚK Řeporyjská	18
5.3.1. Oblast MÚK Řeporyjská – principy změnového řešení	18
5.3.2. Oblast MÚK Řeporyjská – hlavní koncepční změny proti řešení dle DUR 2017	19
5.3.3. Oblast MÚK Řeporyjská – urbanistický popis	19
5.3.4. Oblast MÚK Řeporyjská – dopravní popis	20
5.3.5. Oblast MÚK Řeporyjská – stavební popis.....	20
5.4. Úsek spojení tunelů	21
5.4.1. Úsek spojení tunelů – principy změnového řešení.....	21
5.4.2. Úsek spojení tunelů – hlavní koncepční změny proti řešení dle DUR 2017.....	21
5.4.3. Úsek spojení tunelů – urbanistický popis	21
5.4.4. Úsek spojení tunelů – dopravní popis	21
5.4.5. Úsek spojení tunelů – stavební popis	21
5.5. Oblast MÚK Jinonice.....	22
5.5.1. Oblast MÚK Jinonice – principy změnového řešení.....	22
5.5.2. Oblast MÚK Jinonice – hlavní koncepční změny proti řešení dle DUR 2017.....	23

5.5.3. Oblast MÚK Jinonice – urbanistický popis.....	23
5.5.4. Oblast MÚK Jinonice – dopravní popis.....	23
5.5.5. Oblast MÚK Jinonice – stavební popis	24
6. HODNOCENÍ VARIANT	24
6.1. Metoda hodnocení.....	24
6.2. Lokální hodnotící hlediska.....	24
6.2.1. Urbanistické hodnocení	24
6.2.2. Dopravní hodnocení	25
6.2.3. Stavební hodnocení.....	25
6.3. Přesahová hodnotící hlediska	26
6.3.1. Stavební a provozní náklady.....	26
6.3.2. Vztah k územnímu plánu	27
6.3.3. Vztah k procesu EIA	30
6.3.4. Legislativní souvislosti procesu přípravy.....	31
7. SESTAVENÍ DOPORUČENÉ KOMBINACE VARIANT	39
8. SHRUTÍ	44
9. DOPORUČENÍ DALŠÍHO PROCESNÍHO POSTUPU	45

Seznam obrázků

Obr. 1	Radlická radiála v systému nadřazených městských komunikací	11
Obr. 2	Metropolitní plán, verze 4.1.....	13
Obr. 3	Inženýrskogeologický průzkum – podélný profil v úseku Botanica a v oblasti MÚK Řeporyjská	13
Obr. 4	Kartogram – stav 2019.....	14
Obr. 5	Kartogram – varianta DUR 2017	15
Obr. 6	Změnové úseky / oblasti záměru	16
Obr. 7	Úsek Botanica – dopravní řešení – varianta B	16
Obr. 8	Úsek Botanica – dopravní řešení – varianta C	17
Obr. 9	Oblast MÚK Řeporyjská – dopravní řešení – varianta BC1	18
Obr. 10	Oblast MÚK Řeporyjská – dopravní řešení – varianta BC2	19
Obr. 11	Úsek spojení tunelů a oblast MÚK Řeporyjská – dopravní řešení – varianta B.....	22
Obr. 12	Úsek spojení tunelů a oblast MÚK Řeporyjská – dopravní řešení – varianta E	22
Obr. 13	Územní plán hl. m. Prahy, výkres č. 5 – Doprava	30
Obr. 14	Varianty B a E v oblasti MÚK Jinonice – vztah k územnímu plánu	30
Obr. 15	Přehledná situace ve variantě DUR.....	40
Obr. 16	Přehledná situace v doporučené kombinaci B-BC1-DUR	41
Obr. 17	Přehledná situace v kombinaci B-BC2-DUR	42
Obr. 18	Přehledná situace v kombinaci C-BC1-E.....	43

1. Identifikační údaje

Stavba

Stavba č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov

Konsolidovaná studie změn oproti DUR 2017

Objednatel

Hlavní město Praha

Mariánské náměstí 2/2, Praha 1 – Staré Město, PSČ 110 01

IČO 00064581

DIČ CZ00064581

v zastoupení odborem INV MHMP

číslo smlouvy INO/21/05/007876/2023

Zhotovitel

Společnost PUDIS – SATRA

Společník 1: PUDIS a.s., správce společnosti

Podbabská 1014/20, 160 00 Praha 6

IČO 45272891

DIČ CZ 45272891

společnost zapsaná v obchodním rejstříku u Městského soudu v Praze pod sp. zn. B 1458 se se sídlem: Podbabská 1014/20, 160 00 Praha 6 – Bubeneč

Společník 2: SATRA, spol. s r.o.

Pod Pekárnami 878/2, 190 00 Praha 9

IČO: 18584209

DIČ: CZ 18584209

společnost zapsaná v obchodním rejstříku u Městského soudu v Praze pod sp. zn. C 3014 se sídlem: Pod pekárnami 878/2, 190 00 Praha 9 – Vysočany

číslo zakázky

D23 - 051

Datum

12/2023

aktualizace 02/2024

Zpracovatelský tým

hlavní inženýr projektu Ing. Aleš Merta (PUDIS a.s.)

zodpovědné osoby

koordinace Ing. Pavel Urban (PUDIS a.s.)

Ing. Alexandr Butovič (SATRA s.r.o.)

urbanismus Ing. arch. Klement Valouch (VHE a spol., s.r.o.)

doprava Ing. Pavel Urban, Ing. Lukáš Kořínek (PUDIS a.s.)

vodohospodářství Ing. Richard Kuk (PUDIS), Pavel Bačina (PUDIS a.s.)

konstrukce doc. Ing. Alexandr Butovič, Ph.D., Olexandr Pyšocha (SATRA s.r.o.)

finance doc. Ing. Alexandr Butovič, Ph.D., Marek Jansa (SATRA s.r.o.)

procesy přípravy JUDr. Lukáš Klicpera (K2 LEGAL s.r.o., advokátní kancelář)

vizualizace Ing. arch. Petr Bednář (ARTOO s.r.o.)

2. Základní údaje k zadání studie

2.1. Zdůvodnění zadání studie

Investorská příprava záměru, označeného jako *Radlická radiála JZM – Smíchov, stavba č. 9567, veřejně prospěšná stavba, Praha 5 – Radlická radiála – úsek Bucharova – Městský okruh 17/DK/5* probíhá již řadu let. Začala se schválením změny územního plánu hl. m. Prahy (10/2005), která potvrdila jeho polohu v tzv. stabilizované variantě. Po vydání stanoviska EIA (07/2009) bylo na záměr i zahájeno první územní řízení (01/2012). Vzhledem k širokým námitkám veřejnosti vyžadujících změny technického řešení stavby bylo však v 04/2014 zastaveno.

Po prověření alternativních návrhů v několika vložených studiích a zapracování doporučených úprav do nové dokumentace, podalo dne 11. ledna 2018 hlavní město Praha „*Informaci o záměru v území a o podání žádosti o vydání územního rozhodnutí pro stavbu č. 9567 Radlická radiála – JZM Smíchov*“ (dále stavba Radlická radiála, resp. RR, nebo pouze radiála). Územní řízení bylo zahájeno nad dokumentací pro územní rozhodnutí (dále DUR 2017) bez rozporů projednané s dotčenými orgány státní správy včetně samosprávných celků, vypořádány byly rovněž požadavky současných, resp. budoucích správců technické infrastruktury v území.

Po zahájení územního řízení podali jeho účastníci soubor námitek, jak k procedurálnímu postupu, tak k negativním dopadům zamýšlené stavby, ale i námitky koncepčního charakteru. V reakci na to byla ustanovena tzv. „*Pracovní skupina pro zlepšení stavby Radlické radiály*“, která si v širokém kruhu zúčastněných včetně zástupců občanských iniciativ stanovila prioritní cíl. Tím bylo „...*zmírnění dopadů stavby Radlické radiály na Jinonice a přilehlé části Prahy 5 a to jak v jejím technickém návrhu, tak v jejím začlenění do území, tedy hledat nejvhodnější podobu stavby z hlediska urbanistického, dopravního a oprávněných zájmů místních obyvatel*“.

V následném období byla v pracovních jednáních diskutována a prověřována řada námětů na dílčí úpravy technického návrhu DUR 2017. Závěry byly shrnuty do Usnesení Rady hlavního města Prahy číslo 2544 ze dne 25.11.2019. V Usnesení se mj. konstatuje, že Rada hlavního města Prahy:

- II. souhlasí s pokračováním územního řízení stavby č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov,
- III. ukládá INV MHMP prověřit schválené změny projektu stavby č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov a vybrané projekty projednané a schválené Radou HMP implementovat následně do projektu stavby č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov.

Prověřování potenciálních změn projektu probíhalo ve třech samostatných studiích, z nichž některé byly v čase vydání Usnesení již k dispozici, resp. v rozpracovanosti:

- Studie k prověření spojení Butovického a Jinonického tunelu (Sdružení PUDIS-SATRA, 08/2018).
- Technická studie pro oblast MÚK Jinonice v rámci stavby č. 9567 RR JZM – Smíchov (VHE a spol., s.r.o., 12/2020).
- Technická studie variantního řešení úseku MÚK Bucharova – MÚK Butovice (Společnost PUDIS – SATRA, 08/2023).

Studie jsou variantní a pokrývají úsek Radlické radiály od MÚK Bucharova (včetně) po MÚK Jinonice (včetně). Část Radlické radiály v úseku tunelu Radlice s napojením na městský okruh nebyla předmětem prověřování.

Variantní prověřování možných změn projektu RR bylo završeno Usnesením Rady hl. m. Prahy č. 1861 ze dne 1.8.2022, kde se mj. uvádí, že Rada hlavního města Prahy:

- I. konstatuje, že je nezbytné, aby projekt Radlické radiály byl upraven do podoby, která bude v souladu se schválenými koncepčními a strategickými dokumenty hl. m. Prahy, jako jsou Strategický plán, Manuál veřejných prostranství, a dalšími, podobně, jako tomu bylo u DUR na východní části městského okruhu,
- IV.1. souhlasí, aby územní řízení probíhající na odboru stavebního úřadu MČ Praha 5 pokračovalo pro řešení, dle projektové dokumentace z roku 2017, která byla přílohou žádosti o územní rozhodnutí v rámci tohoto řízení,
- V.2. ukládá INV MHMP připravit komplexní podklad pro rozhodnutí Rady HMP o změnách řešení stavby

č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov.

K naplnění bodu V.2 podle Usnesení Rady HMP č. 1861 byla zadána tzv. *Konsolidovaná studie změn oproti DUR 2017*.

Lze shrnout, že důvodem pro všechny prověřované úpravy stavby RR oproti řešení v provedení dle DUR 2017 byly povětšinou reakce občanských spolků, dotčených účastníků územního řízení z okruhu veřejnosti a vyslované postoje MČ Praha 5 a MČ Praha 13, ve výsledku podpořené usnesením Rady hl. m. Prahy.

2.2. Základní požadavky na studii

Základní principy pro zadání *Konsolidované studie změn oproti DUR 2017* (dále jen *Konsolidovaná studie*):

- Cílem *Konsolidované studie* je sestavit komplexní podklad pro rozhodnutí Rady HMP o změnách řešení stavby č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov ve smyslu Usnesení Rady hl. m. Prahy číslo 1861 ze dne 1.8.2022.
- Úkolem *Konsolidované studie* je koordinace a sjednocení dříve zpracovaných samostatných studií v úseku Radlické radiály mezi MÚK Bucharova a MÚK Jinonice a nalezení nejvýhodnějšího technického a územního řešení nadřazené dopravní stavby, které bude vycházet z principů a závěrů zdrojových studií.
- S ohledem na nejednoznačné výsledky projednání podkladových studií je nezbytné řešit problém zpracováním variant, jejich vzájemným porovnáním a vícekritériálním vyhodnocením s doporučením vhodné varianty pro další sledování.
- Při sestavování variant, na rozdíl od doposud sledovaného požadavku sledujícího integritu přípravy stavby, již nejsou svazující soulady s územním plánem a se Stanoviskem EIA a lze se od nich odchýlit.
- Řešené území není vymezeno, varianty je nutné pojmout v rozsahu záměrem RR ovlivněného území. Součástí dokumentace jsou tak kromě řešení vlastních objektů Radlické radiály také zásady výhledového řešení souvisejícího území, dokumentující urbanistický kontext stavby RR a její vliv na následnou využitelnost okolního území.
- Základní východiska jsou dána koncepčními materiály schválenými Radou hl. m. Prahy. Jedná se zejména o Strategický plán hl. m. Prahy, Dopravní politiku (Plán udržitelné mobility Prahy a okolí), Strategii adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu, Strategii rozvoje veřejných prostranství hl. m. Prahy, Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy a další.

2.3. Povaha studie

Studie vychází z komplexní analýzy území v urbanistických souvislostech. Je principem návrhů variant, že koncepty technických stavebních návrhů jsou podřízeny vztahům k současné urbanistické struktuře a budoucím rozvojovým záměrům v území.

Komplexní přístup určuje i charakter studie. Urbanistické výstupy jsou těmi zásadními, technické přílohy jsou svým významem potlačeny. Podrobné průkazy reálnosti lze však odvodit z předchozích dokumentací.

Souvislosti environmentální jsou komentovány pouze textově. To neznamená, že byly opomenuty. Koridor stavby RR je bohatě prozkoumán souvisejícími průzkumy a dokumentacemi v rámci dřívějších fází přípravy. Jejich výsledky byly pro výsledné návrhy brány na zřetel.

3. Zdrojové studie pro sestavení konsolidovaného řešení

3.1. Charakteristika podkladových studií

Konsolidované řešení Radlické radiály vychází ze závěrů projednání 3 dílčích studií, pokrývajících úsek Radlické radiály MÚK Bucharova (včetně) – MÚK Jinonice (včetně). Z celkové délky záměru cca 5,5 km se podkladové studie zabývají částí Radlické radiály v délce cca 3,3 km. Zbývající homogenní úsek od západního portálu tunelu

Radlice k napojení na městský okruh v MÚK Zlíčov přebírá konsolidované řešení beze změny, tedy dle DUR 2017. Výjimkou je konsolidované řešení v oblasti MÚK Jinonice, které ve variantě E z důvodů technických souvislostí přímou návaznost na tunel Radlice nerespektuje.

Podkladové studie jsou charakterem koncepční, jejich obsah není rovnocenný. V zadání mají územní ohraničení (řeší nezávisle na sobě dílčí úseky Radlické radiály) a jejich výstupy jsou variantní.

Změny návrhu Radlické radiály byly v podkladových studiích řešeny v širším urbanistickém náhledu bez přesné specifikace, co je stavebně zahrnuto do záměru RR a co jsou pouze výhledové záměry (investice) mimo vlastní záměr radiály

3.2. Technická studie variantního řešení úseku MÚK Bucharova – MÚK Butovice

Zadání

Základní cíle:

- provést prostorovou optimalizaci trasy Radlické radiály v úseku mezi MÚK Bucharova a MÚK Řeporyjská se zhodnocením účinků různých rozsahů jejího případného zakrytí,
- prověřit možnost vedení Radlické radiály bez aktuálně uvažované estakády nad okružní křižovatkou jejím umístěním na úroveň terénu a s tím související přeřešení celé MÚK Řeporyjská,
- prověřit možnost křížení ulice Nová Radlická s trasou Radlické radiály s přednostně sledovaným řešením formou nadjezdu ulice Nová Radlická,
- navrhnout možné úpravy MÚK Butovice v návaznosti na prověřované úpravy ulice Nová Radlická a MÚK Řeporyjská a na podmínky zajištění dopravní obslužnosti oblasti Starých Butovic.

Zájmové území – příslušný úsek Radlické radiály

TES řešila úsek RR od MÚK Bucharova k návaznosti na západní portál spojeného Butovického tunelu (viz dále Studie k prověření spojení Butovického a Jinonického tunelu) v komplexním urbanistickém průmětu. Celý úsek byl řešen ve dvou charakterem rozdílných územích s mírnými překryvy, která mají rozdílná východiska. V rámci vymezení jsou to:

- úsek Botanica,
- oblast MÚK Řeporyjská.

Komentář k obsahu studie

Ze zadání je zřejmé, že prověřované varianty se musely významně odchýlit od návrhu DUR 2017. Studie byla zpracována ve třech fázích, na základě projednání 3 základních koncepcí (A, B, C) je výstupem pro konsolidaci dvojice řešení, které je odvozeno z jejich kombinace (BC1 a BC2).

Studie byla řešena komplexně, obsahuje řadu souvisejících dokumentací (dopravně inženýrské podklady ve variantách, hluková studie, rozptylová studie,...), které jsou použitelným zdrojem pro vyhodnocení v rámci konsolidace řešení RR.

3.3. Studie k prověření spojení Butovického a Jinonického tunelu

Zadání

Studie měla prověřit možnosti spojení Butovického a Jinonického tunelu do jednoho dlouhého tunelu s respektováním západního portálu tunelu Butovického a východního portálu tunelu Jinonického v polohách dle DUR 2017. Zadání také obsahovalo požadavek na zpracování rozptylové studie v okolí obou portálů.

Zájmové území – úsek Radlické radiály

TES technicky řešila úsek Radlické radiály v km 1,8 – 2,7.

Později zhotovené *Technická studie variantního řešení úseku MÚK Bucharova – MÚK Butovice a Technická*

studie pro oblast MÚK Jinonice západní i východní portál nerespektovaly, čímž se pro některé varianty zájmová území překrývají.

Komentář k obsahu studie

Studie byla zaměřena zejména na technické a technologické souvislosti propojení obou tunelů a v urbanistických vazbách prověřovala efekty tohoto záměru na přilehlý městský parter ve dvou variantách (A, B).

Příspěvková rozptylová studie, která porovnávala dvě varianty (tj. dva oddělené tunely a jeden spojený tunel) ve svých závěrech prokázala, že rozdíly nejsou natolik významné, aby byly limitující pro skutečnost, kterou variantu realizovat. S ohledem na pozdější prodloužení spojeného tunelu následnými studii, ztrácí doložená příspěvková rozptylová studie pro konsolidaci svoji aktuálnost.

3.4. Technická studie pro oblast MÚK Jinonice v rámci stavby č. 9567 RR JZM – Smíchov

Zadání

Cílem studie bylo nalezení a ověření možných úprav a kompromisního řešení DUR Radlické radiály vycházejícího z reálných vstupních podmínek, respektujících záměry vlastníků pozemků při zachování principů stávajícího řešení MÚK Jinonice.

Zájmové území – úsek Radlické radiály

TES se zabývala územím podél Radlické radiály v úseku od km 2,7 k západnímu portálu tunelu Radlice.

Komentář k obsahu studie

Studie pro oblast MÚK Jinonice prioritně hodnotila vliv Radlické radiály na podmínky urbanistického rozvoje území. Přitom posoudila alternativní řešení MÚK Jinonice v pěti variantách (A – E), ze kterých pro konsolidaci byly po projednání zvoleny dvě z nich (B a E).

Varianta E má na západě technický přesah v tunelové trase RR do řešení úseku RR v rámci již dříve zpracované *Studie k prověření spojení Butovického a Jinonického tunelu*, stejně tak na východě, kde zasahuje do trasy Radlického tunelu.

K dopravnímu posouzení byly opatřeny dopravně inženýrské podklady. Hluková ani rozptylová studie nebyly předmětem řešení.

4. Analýza současného stavu – východiska pro návrh

4.1. Investorská příprava

Za počátek investorské přípravy lze považovat rok 2005, kdy po schválení změny územního plánu (rozhodování o variantě městské a segregované) byla trasa radiály v území polohově stabilizována. Dlouhý proces přípravy stavby je aktuálně ve fázi územního řízení. Územní řízení probíhá na odboru stavebním Prahy 5. *Konsolidovaná studie změn Radlické radiály oproti DUR 2017* s ním nemá přímou souvislost a jeho průběh nijak nenarušuje.

Dále se uvádějí jen základní milníky, které jsou k vývoji a aktuální fázi přípravy relevantní.

- 2005/10 Změna územního plánu, *rozhodnutí o tzv. variantě segregované*.
- 2006/10 EIA oznámení.
- 2007/07 DUR – 1. návrh, *DUR v konceptu byla projednávána, nebyla však dopracována do čistopisu. Stala se podkladovým materiálem pro dokumentaci EIA.*
- 2007/07 EIA dokumentace.
- 2009/03 EIA veřejné projednání.

- 2009/07 Stanovisko EIA (S-MHMP-417045/2006/00PNI/EIA/263-8/Žá, 10.7.2009).
- 2011/12 DUR – 2. návrh, sestavena podle shromážděných připomínek k 1. návrhu DUR a procesu EIA.
- 2011/12 Stanovisko EIA, prodloužení (S-MHMP-0286936/2011/2/OOP/VI/EIA263/Žá, 28.12.2011).
- 2012/01 Zahájení územního řízení.
- 2013/08 Technická studie 2013, reagovala na připomínky veřejnosti, prověřovala 13 položek změn s cílem doložit reálnost jejich případného zapracování do DUR.
- 2014/04 Zastavení územního řízení, v projednávání Technické studie 2013 nebyla nalezena shoda, stavební úřad řízení zastavil.
- 2015/09 Srovnávací studie EIA, tzv. rozdílová dokumentace.
- 2016/05 Stanovisko EIA, prodloužení (S-MHMP-0646018/2016/OCP, 23.5.2016).
- 2016/08 Aktualizace Technické studie (TS-A), cca po 3 letech od vydání Technické studie 2013 v rámci projednání s rozhodujícími účastníky přijal zadavatel specifikovaný rozsah změn koncepčního charakteru (tzv. Změnové řešení 2015) s tím, že budou zapracovány do aktualizované DUR.
- 2016/12 Koncept DUR – 3. návrh.
- 2017/01 Zahájení projednávání s DOSS.
- 2017/03 Koncepční vyjádření k záměru (IPR Praha, 1593/17, 29.3.2017), potvrzení nového konceptu s tzv. Novou radlickou s rezervou pro tramvajovou trať, stále však platily podmínky „nedotknutelnosti“ územního plánu a Stanoviska EIA.
- 2017/10 Dokumentace EIA před navazujícím řízením (coherence stamp).
- 2017/10 Souhlasné závazné stanovisko (S-MHMP 1411786/2017 OCP, 4.10.2017), tzv. zezávaznění.
- 2017/10 Podání žádosti o vydání územního rozhodnutí, podle bezrozporově projednané DUR 2017 vycházející z konceptu 12/2016.
- 2018/01 Oznámení o zahájení územního řízení vyhláškou.
- 2018/02 Souhlasné závazné stanovisko (S-MHMP 1564317/2017 OCP, 12.2.2018), verifikační závazné stanovisko, tzv. coherence stamp.
- 2018/06 Ustanovení pracovní skupiny za zlepšení stavby Radlické radiály, iniciováno veřejností zastoupené Spolkem Jinonice, zadání postupů pro Pracovní skupinu neobsahovalo striktní požadavek na dodržení shody s územním plánem a se stanoviskem EIA, jednání Pracovní skupiny bylo završeno zápisem s nám. Scheinherrem (21.8.2019), který definoval další postup.
- 2018/08 Vydání Studie k prověření spojení Butovického a Jinonického tunelu.
- 2020/12 Vydání Technické studie pro oblast MÚK Jinonice.
- 2022/05 Prodloužení platnosti stanoviska k posuzování vlivů provedení záměru na životní prostředí (S-MHMP 1013746/2021 OCP, č.j. MHMP 919701/2022, 24.5.2022), stanovisko prodlouženo do 10.7.2026. Podle čl. VIII odst. 3 zákona 463/2023 se považuje za platné do 31. prosince 2026 a další prodloužení jeho platnosti je vyloučeno.
- 2023/08 Vydání Technické studie v úseku MÚK Bucharova – MÚK Butovice.
- 2023/09 Zadání Konsolidované studie změn oproti DUR 2017 v úseku MÚK Bucharova – MÚK Jinonice.

4.2. Průzkumy, podklady, podmínky

4.2.1. Urbanistické souvislosti

Umístění Radlické radiály je dáno historicky již od 60. let 20. století, odkdy se objevuje v územních plánech města. Konkrétní poloha radiály se v průběhu doby ustálila na současné podobě a této trase se postupně přizpůsobovalo i využití souvisejícího území. Radiála, od počátku pojatá jako rychlostní komunikace, představuje ale v území významný bariérový prvek. Je zřejmé, že význam bariérového účinku RR s postupem urbanizace souvisejícího území narůstá a omezuje podmínky jeho dalšího rozvoje.

V územním rozsahu již mimo vlastní investici Radlické radiály popsala potenciální rozvojové plochy *Studie okolí Radlické radiály (PUDIS, VHE, 06/2012)*. Jejich závěry jsou i s odstupem času přiměřeně využitelné.

Důsledky fragmentace území vyplývající z umístění Radlické radiály do současného využití území, ale i ve vztahu k rozvojovým záměrům, jsou rozdílné v různých úsecích její trasy, resp. přilehlých oblastech. Jsou odlišné v urbanistických souvislostech i v přímých technických vazbách k záměru Radlické radiály. Jejich základní charakteristiky je proto účelné popsat po těchto úsecích (oblastech), tedy obdobně, jako jsou definována variantní řešení technických návrhů radiály.

Úsek Botanica, tj. od MÚK Bucharova ke stanici metra Nové Butovice je poloha radiály již dlouhodobě stabilizována chráněným územním pásem, ze severu ohraničeným souvislou nebytovou zástavbou podél Pekařské ulice. Za ulicí Pekařskou byla od roku 2003 postupně v několika etapách realizován soubor bytových a rodinných domů, rezidenční čtvrť Botanica. Nad čtvrtí byla postavena i česko-německá škola. Obytný soubor Botanica nemá dostatečně funkční, dopravní a pěší vztahy k centru Nové Butovice napříč budoucí radiálou, ani k vlastním Jinonicím s navazujícími rozvojovými plochami. Příčná propojení záměr Radlické Radiály v návrhu dle DUR 2017 nijak významně nepodporuje a soustřeďuje je pouze do trasy pěší lávky Nušlova – Pekařská a přemostění na ulici Schwarzenberská. Vztahy západ – východ jsou v současném stavu pro automobilovou dopravu přerušeny jednosměrnostmi ulic U Panské zahrady, Schwarzenberská a Za Zámečkem a lze je realizovat pouze průjezdem ulicí Tichnova, která je ale koridorem radiály přerušena.

Severní pás zástavby uzavírá z východu v kontaktu s historickou zástavbou Jinonic zámecký komplex Jinonického dvora, který je nemovitou kulturní památkou a v nedávné době prošel kompletní rekonstrukcí s přestavbou na bytové funkce. Od trasy radiály je oddělen pruhem zeleně s Panským rybníkem, což potvrzuje i v současnosti platný územní plán. Přitom se ale objevují náměty na částečné přehodnocení tohoto rozvržení s odkazem na vysokou hodnotu pozemků při stanici metra. Tomuto námětu přispívá i prověření reálnosti nové komunikační příčky propojující rozvojové plochy Jinonice jih s obytnými oblastmi západně od Jinonického zámečku, které v území po přerušení historické stopy ulice Tichnova trasou Radlické radiály výrazně absentuje.

Z jihu je koridor budoucí radiály vymezen zemními valy, které lemují ulici Bucharova. Ulice Bucharova plní v současnosti převážně dopravní funkci obvodové komunikace obytného souboru JZM – Nové Butovice. Po přenesení významné části její současné dopravní zátěže na Radlickou radiálu má potenciál revitalizace na městskou ulici, podle konkrétních podmínek s oboustrannou zástavbou. Je to přímo s investicí Radlické radiály nesouvisející záměr, ale měl by být cílem územního řešení v této oblasti.

Navrhované varianty průchodu Radlické radiály v tomto úseku vycházejí z požadavku poskytnout stavebním návrhem radiály přilehlým územím vyšší ochranu proti hluku a umožnit její částečné nebo úplné překrytí. Podmínkou pro naplnění těchto cílů je zahloubení radiály v současném koridoru snížením její nivelety.

Oblast MÚK Řeporyjská je v širším pohledu na území velmi exponovaná a záměr Radlické radiály je pro její vyvážený urbanistický koncept výrazně určujícím prvkem. Střetávají se zde podmínky technicky a provozně funkčního návrhu důležitého dopravního uzlu na nadřazené komunikační síti s požadavky na výhledové uspořádání širšího území.

Strategická poloha stanice metra s veřejným prostorem se službami a další vybaveností dává k řešení celé oblasti jasné zadání. Zajistit příčnou prostupnost pro nemotorové dopravní vztahy mezi oblastmi severně a jižně od radiály. Zásadní jsou vztahy k obytnému celku Botanica, Jinonickému zámku, Jinonické návsi a k rozvojovým plochám jižně od Jinonic. Směřovat mohou až k rekreačnímu zázemí Vidoule a opačně k Prokopskému údolí.

Oblast severně od koridoru Radlické radiály až k zástavbě Jinonic a sportovním areálům je v současnosti využívána částečně jako zemědělsky obhospodařovaná půda, částečně jako různé servisní a skladové areály a z části je zde neudržovaná zeleň a zahrady či sady přiléhající až k zástavbě jinonické návsi. Celé toto území lze považovat za rozvojové. Výsledná podoba uspořádání těchto dílčích rozvojových prostorů bude jistě předmětem dalších úvah a konkrétních investorských záměrů. Studie související s přípravou RR pouze naznačují rámeček a charakter nebo potřebné urbanistické vztahy a souvislosti těchto potenciálních rozvojových a přestavbových oblastí z pohledu podmínek Radlické radiály.

Jižně od radiály je těžištěm prostoru s významovým přesahem do širší oblasti Centrum Nové Butovice. Je to

významný veřejný prostor se stanicí metra a autobusovým terminálem PID. Soukromými investory zde připravované záměry, v různých fázích projekční závaznosti, doplňují komplex současných administrativních budov a tvoří s nimi logický celek. Konkrétně se jedná o záměry Aspira Business Centre II (Livesport), Metro Nové Butovice (Trigema) a parkovací dům s funkcí P+R (hl. m. Praha), ve volnějších vazbách okolí Top Tower s promenádou od Slunečního náměstí. Je nezbytné, aby byly vzájemně koordinovány a konfrontovány s návaznostmi na projekt radiály, neboť ten vnáší do území jasné podmínky. Ty jsou určovány nejen stavebním řešením radiály, ale vyplývají i z požadavků na urbanizaci celého zájmového území.

Jižně, za ulicí Radlická jsou významné objekty nákupního centra Galerie Butovice, Gymnázia pro zrakově postižené, administrativního komplexu Avenir Business Park a školícího střediska Celní správy. Východně od Celní správy, v transformačním zastavitelném území je připravován rezidenční záměr GID Velké Jinonice. resp. ještě východněji areál krytých sportovišť SET Jinonice. Zmíněné objekty již nemají přímou vazbu na vlastní stavbu radiály, jsou ale závislé na podmínkách připojení k Radlické ulici, resp. k Nové Radlické po její přestavbě. V tuto chvíli je nejistý osud zástavby v oblasti Prokopových – Stará Stodůlecká, která tak zůstává v překotně se rozvíjejícím území jako ostrůvek bez známého výhledového záměru.

Významným prvkem, vstupujícím do celkového uspořádání území, je trasa budoucího biokoridoru, propojujícího oblast Prokopského údolí s oblastí Vidoule a přírodní park Košíře – Motol. Plánovaný biokoridor se kříží s trasou radiály v prostoru západně od zástavby při ulici Novoveské a dále sleduje severní stranu radiály k MÚK Řeporyjská, odkud navazuje na stávající plochy zeleně jihozápadně od Jinonického zámečku s pokračováním podél ulice Schwarzenberská k návrší Vidoule. Je cílem, aby při zachování funkčnosti biokoridoru v ÚSES se stal integrálním prvkem nové související urbanistické struktury.

V současném stavu vytvářejí urbanistickou kostru území hlavní ulice komunikační sítě. Jedná se především o trasy ulic Radlická, Bucharova a Řeporyjská (Karlštejská). Návrh alternativních řešení Radlické radiály, byť v úrovni studie prověřovaný v širších územních souvislostech, nemá ambice základní urbanistické rozvržení území v této oblasti měnit. Je ale logické, že v souvislosti se zprovozněním radiály se s přerozdělením dopravních zátěží dopravní význam některých jejích úseků změní. Vyvstává tady proto legitimní potřeba pokusit se o přeměnu těchto nyní dopravních koridorů na plnohodnotné veřejné prostory městských ulic s navazujícím parterem související zástavby. V případě ulice Karlštejská je pro to k dispozici i konkrétní studie *Technická studie pro oblast Jinonic a Butovic (VHE a spol., s.r.o. 12/2018)*, která na tuto potřebu reaguje a z jejichž závěrů lze vycházet.

V řešené oblasti MÚK Řeporyjská jsou doplňována i některá nová komunikační propojení. Z těch systémově významnějších je to pro prověření návaznosti místní komunikační sítě k nově koncipovanému návrhu MÚK Řeporyjská páteřní komunikace rozvojového území Jinonice jih. Doplnkově je prověřena i reálnost jejího prodloužení až na ulici Schwarzenberská pro podporu logického dopravního propojení Jinonic s oblastí Botanica. To souvisí i se zkvalitněním obsluhy území severně od radiály uvažovanou trolejbusovou tratí.

Se sítí navazujících komunikací a hlavních městských prostorů úzce souvisí i názor na budoucí uspořádání sítě MHD. Přestože hlavním dopravním systémem ve vztahu k centru města bude i nadále trasa B metra, pro lokální vztahy bude stále důležitá návazná síť MHD, reprezentovaná v současnosti autobusovými linkami. Princip výhledové obsluhy území tramvajovou tratí, přijatý v DUR 2017, je plně akceptován. Bez vyšší závaznosti je naznačeno ukončení tratě ve smyčce Bucharova i s případným prodloužením až do Velké Ohrady.

Navrhované varianty radiály v zájmovém území MÚK Řeporyjská vycházejí z jednoznačného zadání, řešit křižovatku bez aktuálně v DUR 2017 uvažované estakády nad okružní křižovatkou a zároveň odstranit podjezd Nové Radlické ulice pod radiálou. Limitujícím pro alternativní návrh Radlické radiály bez estakády je skutečnost, že středem území přibližně v ose Z – V prochází mělko uložená trasa tunelů metra linky B. Pro technický návrh radiály je to omezení zcela zásadní, neboť jiné než mimoúrovňové vykřížení rozhodujícího dopravního vztahu v křižovatce Řeporyjská, kterým je relace centrum – JZM, nelze připustit. Výsledné řešení vstupující do konsolidace tak křižovatku řeší v porovnání s DUR 2017 ve zcela odlišném konceptu, a přestože poloha trasy radiály se v novém řešení takřka nemění, důsledky z toho se prosazují do nových urbanistických vazeb v celé dotčené oblasti. Nejde jen o odstranění prostorové bariéry mezi Centrem Nové Butovice a územím severně od radiály, nesporným přínosem je i možnost vedení Nové Radlické ulice v původní stopě ulice Radlické v úrovni okolního parteru.

Úsek spojení tunelů. Princip technického návrhu v předmětném úseku spočívá v odstranění mezitunelového otevřeného úseku Radlické radiály mezi v DUR 2017 navrhovanými dvěma tunely Jinonickým a Butovickým. Přitom jsou respektovány zásady vzorového příčného řezu dle DUR 2017 s vedením Radlické radiály v podzemní úrovni a s návrhem Nové Radlické ulice v kontaktu s městským parterem.

Z urbanistického pohledu lze konstatovat, že zřetelným přínosem odstranění odkrytého mezitunelového úseku, kromě odstranění částečné bariéry, je zlepšení hlukové a imisní situace v jeho bezprostřední blízkosti, byť vliv na okolní obytnou zástavbu byl i při otevřeném úseku radiály podlimitní. Hlavní zisk lze proto spatřovat především v příznivějších podmínkách pro využití okolního území. Nová Radlická ulice tak dostává předpoklady pro plnohodnotné začlenění do urbanistické struktury jako její přirozená osa a jeden z hlavních veřejných prostorů. Tato změna, je poměrně významným vstupem do stávajících podmínek a dosavadních představ o využití území a vede logicky k úvahám o celkovém přehodnocení charakteru a významu části území na a sever i na jih od ulice Radlické. Tyto oblasti jsou jak z pohledu současného využívání, tak z pohledu jejich výhledové funkce rozdílné.

Ze severu je kolem komunikace protihlukový zemní val, chránící přilehlou oblast obytné zástavby při ulici Polívkova, Tyršovu školu a parkovou plochu s hřištěm mezi Bochovskou a ulicí U Tyršovy školy. Na západě tvoří severní okraj komunikace obytná skupina řadových rodinných domů, ohraničená na jihu zemním valem a betonovou opěrnou stěnou podél chodníku.

V jižní části území jsou vesměs soukromé pozemky – bývalé záhumenky a zahrady zástavby Starých Butovic, které byly již v minulosti částečně zabrány a omezeny realizací čtyřpruhové Radlické ulice. Při křižovatce s ulicí Mezi Lány je objekt bývalé ubytovny – dnes hotel GRADO, severně sousedí areál Armády ČR s Vojenským výzkumným elektrotechnickým ústavem.

V podrobném dopravním návrhu lze vycházet z DUR 2017. Radlická radiála prochází v podzemí a podmínky na uspořádání území na terénu nijak významně neovlivňuje. V současném stavu a i ve výhledu je nezpochybnitelnou osou území Radlická ulice. Ve shodě s koncepcí DUR 2017 je sledován především cíl její přeměny na plnohodnotnou městskou třídu, výhledově i s tramvajovou tratí. V rámci stavby Radlické radiály je pro to v Nové Radlické založena dostatečná prostorová rezerva.

Návrh ulice Nová Radlická v základním homogenním šířkovém uspořádání ale reaguje i na konkrétní podmínky přilehlého parteru. Počítá se zřízením nebo rehabilitací veřejných prostorů a zklidňujícími opatřeními před Tyršovou školou a při napojení ulice Mezi Lány. Návrh přitom respektuje podmínky cyklistické dopravy a významné pěší vztahy. Upozornit lze na specifickou a velice významnou „pěší školní trasu“ spojující stanici metra Jinonice s Tyršovou školou a dále s Waldorfskou školou ve Starých Butovicích. Na tuto trasu navazují další potenciální pěší a rekreační vztahy – severně v pásu parkové zeleně podél sídliště U Kříže s vazbou na oblast Vidoule a PP Cibulka – Motol, a východně a jižně na oblast Dívčích Hradů a Prokopského údolí.

Pro využití souvisejícího území lze stanovit dvě základní možnosti urbanistického přístupu. První alternativou (varianta A) je zachování současného charakteru komunikace v zeleni, oddělující dopravní trasu od okolní obytné zástavby a kultivace ploch zeleně od současné v převaze izolační funkce k více parkovému a volnočasovému charakteru – to se obejde bez nutnosti změny územního plánu. Druhou alternativou (varianta B) je uchopení nabízející se možnosti založení nového úseku městské třídy s novými atraktivitami, vybaveností a živým městským parterem, k tomu je však potřeba změny územního plánu tak, aby jeho regulativy tuto transformaci umožnily. Tyto dva principy a možné přístupy k řešení souvisejícího území byly v předchozí studii ověřeny se závěrem, že preferovaným přístupem pro konsolidaci je řešení dle varianty B.

Oblast MÚK Jinonice je z hlediska urbanistického konceptu, morfologie terénu a vlastnických vztahů velmi různorodá. Limitujícím prvkem pro využití území je zde také stávající i plánovaná dopravní infrastruktura, tj. železniční trať Buštěhradské dráhy, dále Radlická ulice jako významná městská třída a sběrná komunikace a trasa budoucí Radlické radiály včetně větví mimoúrovňové křižovatky.

Těžištěm území je oblast kolem metra Jinonice, kde se v nedávné době naplňovaly dílčí projekty – sídliště U Kříže a soubor Waltrovka se smíšenou zástavbou řadových a soliterních bytových domů s dominancí administrativních budov přilehlých ze severu k ulici Radlická. Do těsné souvislosti se stanicí metra lze také situovat hlavní městské prostory s přestupním uzlem MHD metro – bus – železnice (výhledově tramvaj) v oblasti křižovatky Radlická x V Zářezu. Potenciál dalších rozvojových záměrů je zde však s ohledem na místní podmínky omezen.

Využití území kolem Radlické ulice a jižně od radiály je limitováno uvažovaným prodloužením tramvajové trati ke stanici metra Jinonice, pro kterou je nezbytné vymezit dostatečný koridor Radlické ulice a plochu pro konečnou tramvajovou smyčku.

V souvislosti s přirozeným využitím návrší Dívčích Hradů jako celoměstsky významného přírodně-rekreačního a volnočasového areálu je třeba vymezit vazbu na stanici metra Jinonice a konečnou tramvaje jako potenciální nástupní prostor pro tyto aktivity a počítat zde s potřebným zázemím (parkování, vybavenost).

I přes omezení, vyplývající z místních podmínek, je v území kolem MÚK Jinonice k dispozici prostor pro realizaci městské urbanistické struktury, posilující a zhodnocující městský význam území kolem stanice metra. Právě prověřované varianty alternativního uspořádání MÚK Jinonice jsou mj. motivovány tímto cílem.

Vlastní MÚK Jinonice je umístěna převážně v prostoru vytěženého hlinišť radlické cihelny, zájmové území je tak z jihu a východu ohraničeno patou svahu od Dívčích hradů, ze severu a ze západu se dá vymezit současnou stopou ulice Radlická. Předěl v území vytváří ještě těleso jednokolejné železniční tratě, která tak vyděluje úzký územní pás k ulici Radlická, s ostatním územím přímo nespojující.

Plocha bývalého nákladového obvodu mezi Buštěhradskou železnicí a ulicí Radlická již po zrušení nádraží Jinonice neslouží svému původnímu účelu. Nově zřízená zastávka Praha Jinonice byla posunuta západněji, do bližšího kontaktu se stanicí metra Jinonice a s těsnější vazbou k obytnému souboru Waltrovka. Ve výhledových plánech Správy železnic je rovněž nová zastávka Praha Radlice jižně od budovy ČSOB SHQ. Na provozně opuštěném nákladovém obvodu zrušené vlakové stanice s příslušnými plochami v přednádraží se připravuje projekt využití území pro nebytové funkce (Penta Radlická).

Celé území jižně od dráhy je využíváno převážně areály průmyslového nebo servisního charakteru. Dominantními provozny jsou zde základna a provozní dvůr Pražských služeb a betonárka TBG Metrostav. Současný územní plán se zachováním těchto funkcí nepočítá, oba tyto provozny však usilují o stabilizaci v daném prostoru i do výhledu a k tomu probíhají procesy změny územního plánu.

Ve východní pozici v pásu mezi železnicí a budoucí trasou Radlické radiály dožívají zbytky provozu historické radlické cihelny s některými architektonicky hodnotnými objekty průmyslové architektury. V západní poloze se nachází uživatelsky rozříštěný areál s autoservisem a dalšími aktivitami k místu nevázaných činností. Problém jsou zde složité majetkoprávní vztahy v rámci nástupnických organizací Svazarmu.

Do oblasti MÚK Jinonice lze zahrnout i z jihozápadu sousedící pozemky v majetku Ministerstva obrany, funkčně stabilizované jako Vojenský výzkumný ústav elektronický. K prověřovanému území však nemají žádný přímý vztah.

Dopravní koncept oblasti respektuje ulici Radlická v upraveném šířkovém profilu s rezervou pro budoucí tramvajovou trať. Reálnost umístění tramvajové tratě do ulice Radlické i mimo zájmové území stavby Radlické radiály, tj. v úseku od ČSOB v Radlicích ke stanici metra Jinonice, potvrdila samostatná studie *Koordináční studie tramvajové trati mezi stanicemi metra Radlická a Jinonice (PUDIS, VHE, 12/2021)*.

K ulici Radlická je napojena Radlická radiála v MÚK Jinonice, která podporuje sběrnou funkci radiály obsluhou oblasti Radlic a Jinonic. Do konsolidace vstupující dvě varianty křižovatky vycházejí z požadavku uvolnit prostor křižovatky Radlická x Puchmajerova x větve MÚK Jinonice pro veřejné prostranství s městskými funkcemi v návaznosti na metro Jinonice. Alternativní návrhy na to reagují částečným, resp. úplným přesunutím dopravních vazeb do křižovatky Radlická – U Trezorky. V případě soustředění všech dopravních vztahů do křižovatky U Trezorky však technické podmínky dopravního návrhu vyvolávají vychýlení trasy radiály jižním směrem, mimo v územním plánu zakreslený koridor trasy. V návaznostech se to promítá i do trasy radiály v úseku spojení tunelů a také východně hluboko do stabilizované trasy radiály v tunelu Radlice. Negativa technických souvislostí této varianty jsou vyvážena příznivějšími podmínkami pro budoucí urbanizaci dotčeného území.

Náměty na využití souvisejícího území

Stavba Radlické radiály vnáší do celého souvisejícího území nové urbanistické vztahy. Stává se hlavní dopravní trasou nejen pro tranzitující dopravu mezi Pražským a Městským okruhem, ale zároveň hlavní sběrnou trasou pro vztahy souvisejícího území s celoměstským dopravním systémem a tím i s ostatními urbanizovanými oblastmi Prahy. Současné hlavní dopravní trasy – především ul. Radlická a Bucharova, po zprovoznění radiály

z velké části svůj původní význam a nabízí se námět na využití jejich potenciálu pro posílení městského charakteru a přeměnu těchto tras na živé a městotvorné městské třídy. Konsolidovaná studie v tomto smyslu dokumentuje možnost využití území související s těmito trasami pro dodatečnou dostavbu jako námět pro další podrobnější prověření.

Dalším legitimním a logickým námětem je možnost intenzivnějšího využití území v oblastech kolem stanic metra Jinonice a Nové Butovice. Stanice Jinonice byla založena v extenzivně urbanizovaném území v kompromisní poloze mezi původně uvažovaným umístěním jednak na jihu průmyslového areálu Motorletu (Waltrovky) s vazbou na železnici (žst. Praha – Jinonice, dnes žst. Praha – Waltrovka) a velký tovární komplex s kapacitou pracovních příležitostí, jednak v prostoru dnešní zástavby kolem ulic Bochovské a Polívkova, kde poloha stanice předjímal masivní přestavbu vilové čtvrti kolem Karlštejské ulice a kolem Jinonického zámečku a zohledňovala zároveň předpokládaný urbanistický rozvoj v oblasti návrší Dívčích Hradů (územní plány Prahy 1971 a 1976). Další vývoj šel ale jinými cestami a využití okolí stanice metra posílila pouze obytná skupina U Kříže a v širších souvislostech přestavba Waltrovky. Území východně od metra zůstalo doposud využito pouze provizorně a je namístě uvažovat s mnohem intenzivnějším a městotvornějším využitím této oblasti, včetně případné zástavby nad tunelem Radlické radiály – v tomto ohledu jde dál varianta E oblasti MÚK Jinonice.

Oblast kolem stanice metra Nové Butovice byla vždy vnímána jako hlavní (sektorové) centrum obytného celku Jihozápadní město a potažmo celé radiální rozvojové oblasti kolem trasy Radlické radiály. V tomto duchu bylo koncipováno a postupně vznikalo i zastavění oblasti Centra Nové Butovice s převažujícím využitím pro administrativní budovy a vybavenost. V současné době zde (mimo jiné i díky stavební uzávěře RR) jsou stále k dispozici významné územní rezervy, jejichž využití se aktuálně prověřuje a projekčně připravuje. Logickou součástí těchto úvah je i možnost stavebního využití území kolem trasy RR v severovýchodním sektoru centra NB (Aspira II, P+R Nové Butovice, zástavba nad stanicí metra), ale i v oblasti nad tunelem RR a kolem uvažované propojky oblasti Botanica a Jinonic (Nová Tichnova). Překrytí Radlické radiály v tomto území představuje výrazný zásah do terénních a krajinných poměrů ve vztahu k historickému jádru Jinonic a Zámečku a pro finální řešení (nesouvisející přímo se stavbou Radlické radiály) by bylo potřebné v rámci souvisejících investic detailnější urbanisticko-krajinářské a technické prověření.

4.2.2. Souvislosti dopravních návrhů

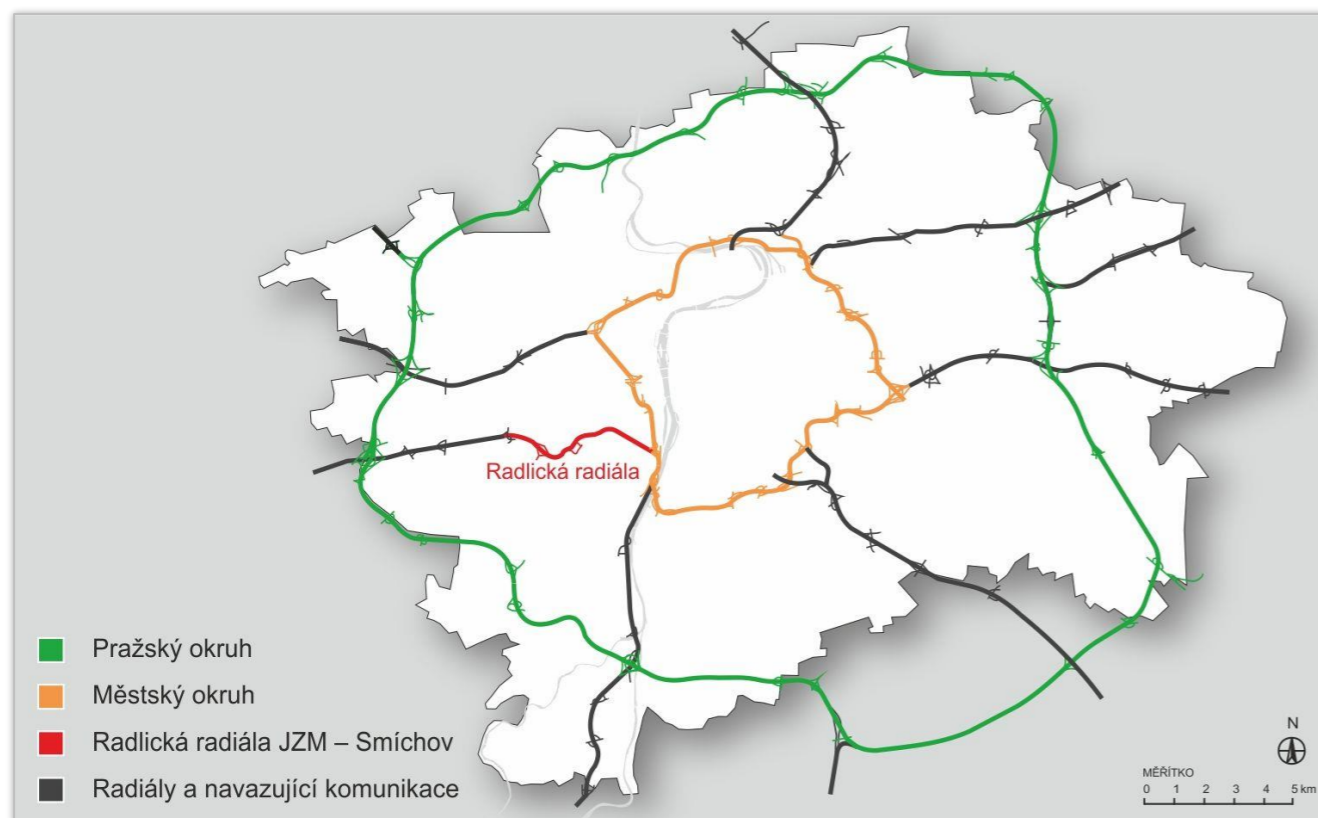
Radlická radiála

Radlická radiála tvoří významnou část pražského radiálně okružního systému v jihozápadní části města. Propojuje Pražský okruh s Městským okruhem jako pokračování Rozvadovské spojky s vyústěním na Dobříšské ulici v oblasti Zlíchova. Její realizace je nezbytným předpokladem pro další rozvoj Jihozápadního města a Prahy 5.

Jako prvek dopravního systému města má Radlická radiála definovanou funkci a není rozhodující jakého historického systému byla součástí (automobilová tangenta – roštový systém 1964, radiála – postupně Základní komunikační síť 1972, hlavní uliční síť 2000, hlavní komunikační síť HKS 2014). I v novém pojetí územního plánování se v principu funkce a význam Radlické radiály v systému nemění, mění se jen terminologie a mění se nástroje, jak požadované funkce dosáhnout.

Obecně jsou radiály popsány jako hlavní sběrné komunikace celoměstského významu, které zajistí velkou část vnitroměstských dopravních vztahů mezi vnitřní oblastí města a jeho okrajovými částmi a propojují Pražský okruh s Městským okruhem. Význam hlavních radiál, které mají spolu se silničními okruhy výlučnou dopravní funkci a tomu přizpůsobené návrhové parametry a vybavení, spočívá v přenosu cílové vnější dopravy v nejkratších relacích mimo zastavěná území bez nadbytečného zatěžování vnitroměstské sítě.

V téžích a východiscích nového Metropolitního plánu lze vysledovat příklon k vyššímu ohledu urbanistického pojetí na město s ulicemi a náměstími. Důraz na obyvatelnost veřejného prostoru však nepopírá segregační princip dopravy na vybraných hlavních komunikacích. Je nesporné, že křižovatky na radiále musí být bezkolizní. Při náhledu na alternativní technická řešení nadřazené dopravní stavby, kterou Radlická radiála bezpochyby je, je nutné z takto definovaných zásad vycházet.



Obr. 1 Radlická radiála v systému nadřazených městských komunikací

Radlická ulice

Radlická ulice je přirozenou historickou páteří celého urbanizačního pásu od Smíchova a přestavbové oblasti smíchovského nádraží přes Staré Radlice s novou administrativní výstavbou, přes transformované území Waltrovky a okolí nádraží Jinonice a dále až k centru Nové Butovice, ke křižovatce s ulicí Jeremiášova.

V současném stavu je nositelkou dopravních relací JZM – Smíchov – centrum. Podél ulice Radlická jsou postupně realizovány a připravovány developerské záměry s nároky na dopravní obslužnost. Tím vzniká další tlak na dopravní kapacity a doprava se nevhodně přenáší i do náhradních tras v širší oblasti.

Strategickým cílem je převést pro přímou obsluhu území zbytnou dopravu na nadřazenou Radlickou radiálu a vytvořit tak podmínky pro přestavbu ulice Radlická na funkční plnohodnotnou městskou třídu.

Místní dopravní vztahy

Místní dopravní vztahy, ale též vztahy přes řešené území tranzitující, převádějí další významné komunikace. Ty vymezují podmínky pro základní urbanistickou strukturu. Jsou polohově stabilizované, předmětem územního řešení není vytváření nových dopravních vazeb. Výjimkou jsou nové doprovodné místní komunikace spojené s realizací rozvojových projektů.

Významné současné místní komunikace související s řešeným územím:

- Ulice Bucharova, tangenta napojující Radlickou radiálu severně na ulici Plzeňskou (oblast Motola) a dále pokračováním ulic Kuklovou na ulici Bělohorskou (oblast Petřín a Břevnova).
V jižním úseku (MÚK Bucharova – Jeremiášova) bude její současná převážně dopravní funkce nahrazena Radlickou radiálou, což dává prostor pro její revitalizaci.
- Ulice Jeremiášova, hlavní sběrná komunikace pro JZM a oblast Řeporyjí.
Je napojena na Radlickou radiálu ve dvou křižovatkách, stávající MÚK Stodůlky a nově navrhované MÚK Řeporyjská. Přestože se dopravní vztahy z ulice Jeremiášova rozdělují mezi obě MÚK, zcela zásadní dopravní vztahy Jeremiášova – RR centrum se odehrávají převážně v MÚK Řeporyjská.

- Diagonální komunikace ve stopě ulic Řeporyjská, Karlštejská, Klikatá, Peroutkova a Na Václavce (resp. Jinonická, Vrchlického, Plzeňská).

Spojuje a obsluhuje oblasti Jinonic, část Radlic (oblasti Farkáně a Malvazinek) s centrální částí Smíchova. V současném stavu (bez Radlické radiály) ale také nabízí alternativní trasu nedostatečně kapacitní ulici Radlické. Ze systémového hlediska není proto přímé napojení tohoto dopravního vztahu z Radlické radiály v MÚK Řeporyjská žádoucí. Naopak, se zprovozněním Radlické radiály se v celé oblasti stávající zástavby Jinonic otevře prostor pro dopravní zklidnění s komplexní regenerací veřejného prostoru. Předpokládá se, že záměry podobného charakteru budou předmětem samostatné stavby č. 43923 Radlická radiála – doprovodné projekty. V úrovni studie je záměr již definován dokumentací *Technická studie pro oblast Jinonic a Butovic (VHE a spol., s.r.o., 12/2018)*, která řeší návrhy na revitalizaci veřejných prostorů a uliční sítě ve vymezených oblastech plošně, nejen v hlavních ulicích. Zahrnuje i oblast navazující na Butovickou náves.

- Ulice U Trezorky je komunikací realizovanou společně se souborem Waltrovka. Její dopravní význam bude pozměněn v souvislosti s napojením větví MÚK Jinonice do křižovatky s ulicí Radlická.

Pěší a cyklistické vztahy

V řešeném území je nezbytné podporovat pěší vazby a rozvoj cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky. Pěší vztahy budou soustředěny podél Nové Radlické ulice a radiálně ke stanici metra Butovice. Významné pěší trasy budou orientovány i k rekreačním zázemím oblasti – tj. Prokopské údolí a Vidoule.

Významnými cyklotrasami jsou:

- Radiální trasa A13 Smíchovské nádraží – Radlice – Jinonice – Nové Butovice – Stodůlky – Třebonice
Trasa A13 je plánovaná trasa vedoucí z Výtoně přes Smíchov, Radlickým údolím přes Radlice do Jinonic a dále přes sídliště Jihozápadní Město do Třebonic a Rudné u Prahy. Úsek Smíchovské nádraží – Nové Butovice zatím není ani teoreticky řešen, předpokládá se vedení koridorem podél Radlické ulice.
- Tangenciální trasa A 33 Prokopské údolí – sídliště Nové Butovice – Vidoule – Homolka – Petřiny – Dolní Liboc – Divoká Šárka – Na Padesátníku – Přední Kopanina
Trasa A33 je páteřní cyklotrasa v západní části Prahy. V současnosti je vyznačen úsek od Vypichu přes Liboc, Divokou Šárku, Na Padesátníku do Přední Kopaniny a dále na Tuchoměřice. V budoucnu trasa povede z Prokopského údolí na Hůrku, Motol a Vypich a dále po dnešní trase. Aktuálně je vyznačen jen půlkilometrový úsek v Prokopském údolí, od trasy A12 k A120.

Městská hromadná doprava

Páteřní systém MHD plní metro trasy B se stanicemi Radlická, Jinonice a Nové Butovice, ke kterým jsou spádovány všechny rozhodující přestupní vazby z obslužných autobusových linek. V řešeném území je významný terminál autobusů MHD Nové Butovice se vztahem k východnímu vestibulu metra. Přestupní vztahy BUS k metru se realizují i ke stanici Jinonice.

Městský charakter ulice Nová Radlická podporuje výhledový záměr na prodloužení tramvajové tratě od ČSOB v Radlicích do oblasti Butovic, pro který se zakládá v uličním profilu prostorová rezerva. Případné další prodloužení tramvajové tratě je ve stádiu úvah a přesahuje rámec řešení Konsolidované studie. Dokládána je pouze úvaha k umístěním tramvajové smyčky v SZ kvadrantu křižovatky Bucharova – Schwarzenberská s nabídkou prodloužení tratě do oblasti Velká Ohrada.

Podmínky pro trasování překryvných autobusových linek nejsou dopravními návrhy prověřovaných variant nijak zásadně narušovány. V oblasti MÚK Řeporyjská je doplněním komunikační spojky Tichnova nabídnuta možnost optimalizace vedení linky PID č. 137 (ve výhledu trolejbusová linka 52 v elektrické trakci) pro zajištění obsluhy ulice Pekařská veřejnou dopravou.

4.2.3. Dopravně inženýrské podklady

Návrh variantních řešení Radlické radiály se opírá o rozsáhlé dopravně inženýrské podklady (DIP) pro výhledové období poskytnuté IPR Praha (č. j. IPR 10211/21, listopad/2021, resp. č.j. 59/21). V podkladových studiích jsou z nich odvozena základní kapacitní posouzení, která nesignalizují významně nepříznivé stavy.

Pro konsolidované varianty v oblasti MÚK Řeporyjská nejsou konkrétní DIP zpracovány. Dopravní schéma varianty BC je zde sestaveno kombinací z variant B a C, a přesné rozvržení dopravních vztahů lze pouze odhadovat. Naproti tomu v oblasti MÚK Jinonice jsou pro obě konsolidované varianty (B a E) podrobné DIP k dispozici.

4.2.4. Limity podmínek životní prostředí

Pro dotčenou oblast je z dřívějších dokumentací k citlivosti území z hlediska životního prostředí a ochrany přírody a krajiny řada popisných informací. Ty jsou v komplexním dopravně urbanistickém návrhu zohledňovány.

Krajina

Území, zasažené vlivy variant prověřovaných v rámci v Konsolidované studie, je urbanizováno nebo určené k zastavbě, a to jak dostavbou ve volných prolukách nebo v ucelených transformačních plochách. Záměr je již dlouhodobě zakotven v územním plánu, a tak je urbanistická struktura na jeho vlivy částečně připravena. Umístění stavby přinese do krajiny další vlivy z očekávaného rozvoje na přestavbových plochách.

Okolní krajina zájmového prostoru se nevyznačuje soustředěnými hodnotami krajinného rázu ani četnými hodnotami jedinečnými. Jedinou jedinečnou hodnotu je návrší Vidoule, které nebude navrhovanou stavbou přímo dotčeno. Pro omezení zásahů do krajinného rázu je velmi přínosné, že bylo nalezeno řešení MÚK Řeporyjská bez dominantních nadzemních komunikací.

Zeleň

Současný charakter ploch zeleně kolísá od převážně ruderalní vegetace v prostoru územní rezervy pro Radlickou radiálu v Nových Butovicích až po výsadby a založenou zeleň v místech stávajících zástaveb v okolí stanice metra Jinonice a podél stávajících komunikací. Nejrozsáhlejší prvky zeleně se nacházejí v územním pásu již dlouhodobě chráněného koridoru v úseku Botanica. Jde převážně o porosty náletových dřevin raných sukcesních stadií. Ve srovnání s návrhem záměru v provedení dle DUR 2017 nelze v nových řešeních ve vztahu ke stávající zeleni nalézt žádné významné odlišnosti.

Zvláště chráněné zájmy

Všechny dokumentované varianty jsou v koridoru trasy dle DUR 2017. Jejich vlivy na zvláště chráněné zájmy lze proto považovat za prověřené. V širších vztazích záměr Radlické radiály:

- kříží nefunkční lokální biokoridor L4/242
- v jižní části se dotýká funkčního lokálního biocentra L1/209
- dotýká se přírodního parku Prokopské údolí.
- do soustavy Natura 2000 stavba nezasahuje, nicméně v bezprostřední blízkosti se nachází EVL Prokopské údolí, kde jsou předmětem ochrany cenné přírodní biotopy úzkolistých suchých trávníků a nízkých xerofilních křovin.
- do registrovaných prvků VKP nezasahuje, kříží však několik prvků daných zákonem – lesy v jižní části, Jinonický potok a vodní nádrže – Panský rybník, Jinonický rybník a DUN Jinonice.
- není v kolizi s památnými stromy.

Z pohledu limitace území je významný zejména nefunkční biokoridor L4/242 křížící trasu radiály a spojující lokální (funkční) biocentra, VKP – vodní tok Jinonický potok. Jeho průběh je zohledněn v oblasti Řeporyjská a oproti řešení dle DUR 2017 jsou podmínky pro jeho průchod územím příznivější.

Památková ochrana

Stavba v návrhu všech variant, stejně jako v řešení dle DUR 2017, podle zákona č. 20/1987 Sb. o památkové péči zasahuje do území archeologických nálezů (UAN) kategorie I.- prokázaná území – UAN Botanica II-IV, 7Botanica, Intravilán a Holmanova zahrada, Staré Butovice, Petržilkova. Stavba zasahuje také do UAN IV. kategorie – vytěžená území – Nové Butovice – Metro.

V širším koridoru stavby se nachází několik kulturních památek, nejsou však přímo dotčeny. Nejvýznamnější je Jinonický zámek (rejst. č. 40303/1-1365).

Hluková a rozptylová studie, vliv na obyvatelstvo

Konsolidovaná studie čerpá ze třech zdrojových dokumentací, ve kterých byly v rozdílných podrobnostech řešeny i problematiky hluku a exhalací. Nepokrývaly sice celý úsek MÚK Bucharova – MÚK Jinonice vcelku, ale lze z nich odvodit, že všechny varianty v konsolidovaném návrhu budou v hodnocení vlivů na obyvatelstvo příznivější, než doposud sledované řešení dle DUR 2017. Je to logicky dáno i tím, že se v nových návrzích pracuje ve větší míře se zakrýváním trasy radiály, v různých variantách však rozdílně. Zejména u dlouhých tunelů bude nezbytné posoudit příspěvky imisních koncentrací znečišťujících látek výnosy z tunelů v oblastech předportálových úseků.

4.2.5. Vztah k technické infrastruktuře města

Vodovody, plynovody

Střety nových variant s nadřazenou infrastrukturou jsou srovnatelné s návrhem DUR 2017. Na shodném principu s DUR 2017 zůstává řešení vyvolaných přeložek vodovodu DN 1200 a vysokotlakého plynovodu DN 200 přecházejících tunelovou trasu radiály v oblasti severně od Tyršovy školy.

Zásady řešení odvodnění

Koncepce odvodnění území je stanovena v DUR 2017. Stavba Radlické radiály spadá do povodí dvou potoků a Vltavy. Jedná se o Jinonický a Radlický potok. Znamená to, že celá západní část RR od napojení na Rozvadovskou spojku až do úrovně cca u Tyršovy školy patří do povodí Jinonického potoka, zbývající východní část až po západní portál Radlického tunelu do povodí Radlického potoka. Prostor východního portálu Radlického tunelu s napojením na městský okruh spadá do povodí Vltavy.

V úseku Botanica je podle DUR 2017 vodohospodářské řešení navázáno na výškové řešení Radlické radiály, které se ale v nově prověřovaných variantách dopravního návrhu mění. V základních schématech nových variant je trasa Radlické radiály v úseku mezi MÚK Bucharova a MÚK Řeporyjská zahloubena, a to pro všechny varianty v podobném podélném profilu. Pro míru zahloubení je zásadní, limitovat snížení její nivelety zachováním možnosti gravitačního odvodnění hlavní trasy. Se snížením nivelety radiály se naruší výškové poměry v křížení splaškových a dešťových kanalizací z oblasti Botanica do ulice Bucharova, což vyvolá změny v návrzích kanalizační sítě. Stejně jako v DUR 2017 jsou však ve výsledku splaškové vody sváděny do sběrače P a dešťové vody jsou převáděny do Jinonického potoka s DUN Jinonice IV v oblasti ulice Novoveská, s další návazností na tok v Prokopském údolí. Přitom je zachováván princip s posilováním přítoků do Statkového, Jinonického a Butovického rybníka.

V oblasti MÚK Jinonice je vodohospodářských koncept dle DUR 2017 beze změn. Neměnná zůstává podmínka výstavby splaškového sběrače vedeného Radlickou ulicí až po napojení na úsek realizovaný v rámci výstavby ČSOB Radlice. Stejně tak je potřebnou podmiňující investicí zatrubnění Radlického potoka v jeho dolním úseku procházejícím zástavbou.

4.2.6. Územně plánovací podmínky trasy Radlické radiály

Vztah trasy RR k platnému ÚP SÚ hl. m. Prahy

V současném územním plánu je trasa Radlické radiály fixována v podobě a průběhu vycházejícím z dříve zpracované dokumentace. Místní nevýznamné odchylky v technickém návrhu dle DUR 2017, zejména v oblastech křižovatek, jsou podle názoru Odboru ÚZR MHMP s územním plánem v souladu. Ne zcela jasná je z tohoto hlediska situace v oblasti MÚK Jinonice ve variantě E, jejíž část zasahuje do území VRÚ VŠ areál Jinonice, v němž by rozhodování o využití území mělo být podmíněno zpracováním územně-plánovacího podkladu. Tato otázka je plně v kompetenci Odboru územního rozvoje Magistrátu HMP.

Jinou otázkou jsou podmínky využití území souvisejícího s trasou RR – zde byla pořízena změna ÚP Z 0769 „Zrušení velkého rozvojového území v návaznosti na výslednou trasu radlické radiály“ (20.10.2005 schválen návrh změny usnesením ZHMP 31/16). Tato změna vychází z US Radlice – Jinonice z roku 2003 a byla dalším průběhem přípravy RR v mnohém překonána. Pro dořešení územních souvislostí trasy Radlické radiály a vytvoření podmínek pro následné využití souvisejícího území proto bude následně nezbytné pořídit novou změnu

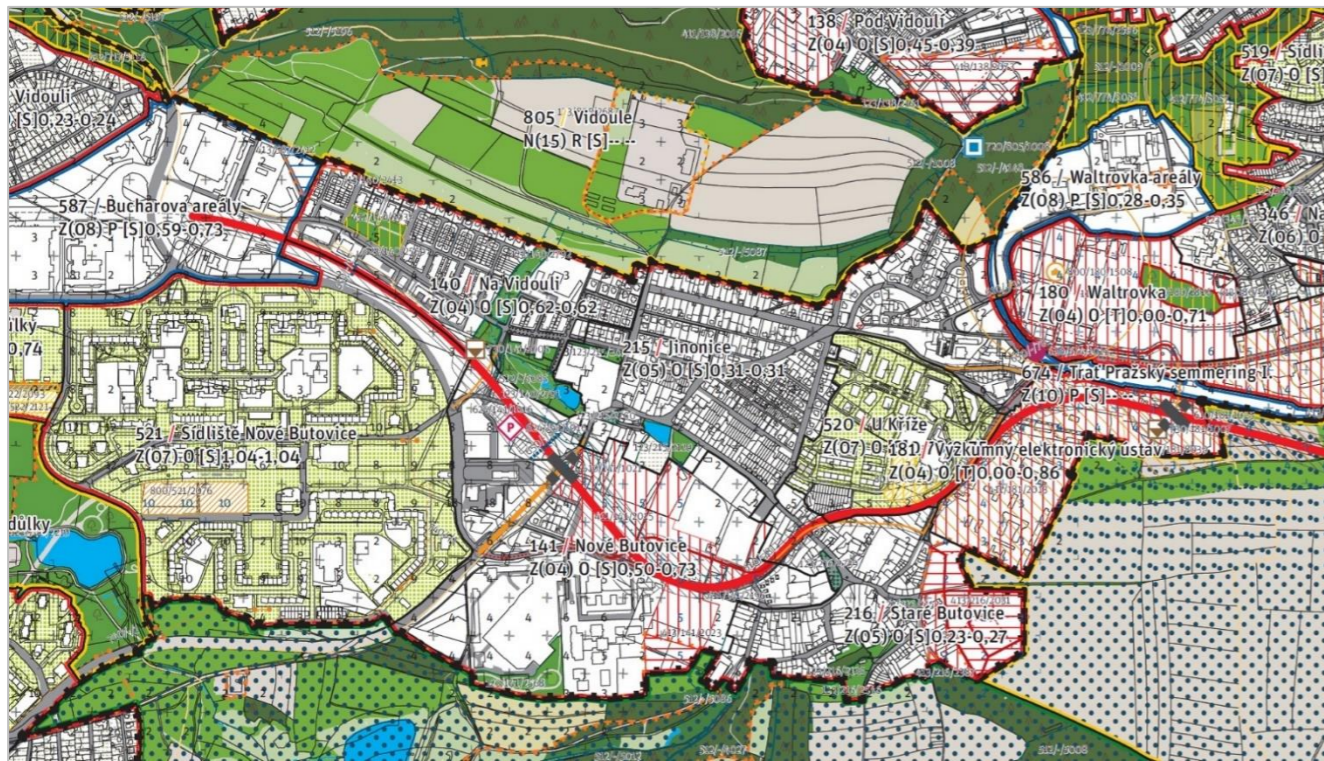
územního plánu v souladu s novými podmínkami, které do území vnáší konsolidované řešení Radlické radiály. Tato dokumentace sice některé zásady využití související oblasti naznačuje, pro definitivní stanovení územně-plánovacích podmínek bude ale následně potřebné některá dílčí území podrobněji prověřit. Rozsah těchto území byl rámcově stanoven ve *Studii okolí Radlické radiály (PUDIS, VHE, 06/2012)*.

V ÚP nadále zůstává VRÚ VŠ areál Jinonice v menším rozsahu, redukováném v souvislosti se Z0769 - v tomto rozsahu je také aktuálně území VRÚ vyznačeno. Pro rozhodování v území je podle platného územního plánu nezbytné pořízení územně-plánovací dokumentace nebo podkladu v příslušném rozsahu. V tomto VRÚ sice neleží trasa a křižovatka RR ve var. B, nicméně zasahuje do něj mírně křižovatka a část trasy var. E.

Vztah k připravovanému Metropolitnímu plánu Prahy (MPP)

Připravovaný MPP (aktuální publikovaná verze 4.1) v podstatě přebírá podmínky pro umístění Radlické radiály ze současného územního plánu včetně polohy křižovatkových uzlů a určuje charakter lokalit s RR souvisejících.

Vymezení rozvojových a přestavbových území v současné verzi Metropolitního plánu se v podstatě kryje s vymezením těchto ploch ve *Studii okolí Radlické radiály (PUDIS, VHE, 06/2012)*. Nad tento rámec přibývají především rozvojové a transformační plochy podél významných městských komunikací Nové Radlické a Bucharovy, které by bylo vhodné do návrhu Metropolitního plánu zařadit. Dalším prvkem, v návrhu Metropolitního plánu absentujícím, je územní rezerva pro tramvajovou trasu Radlická – Jinonice (se smyčkou Nové Hrady) – Nové Butovice (se smyčkou Bucharova) v profilu ul. Radlické a Bucharovy.



Obr. 2 Metropolitní plán, verze 4.1.

Požizované změny a úpravy ÚP SÚ HMP

Ve sledovaném území, dotčeném trasou RR, lze registrovat požizování několika změn nebo úprav územního plánu. pro vlastní trasu RR a její bezprostřední okolí jsou významné změny:

Z0769 Zrušení velkého rozvojového území v návaznosti na výslednou trasu Radlické radiály, nové funkční využití podle projednané US; Schválená změna -> platná změna. 20.10.2005 schválen návrh (usnesení ZHMP 31/16).

Z3102 Potvrzení stávajícího využití území, zrušení části VRÚ; provozování stávající betonárny - 4.6.2018 požizování zadání přerušeno rozhodnutím ZHMP (usnesení ZHMP 38/107); P434 ZMPLA Změna funkčního využití ploch, zrušení části VRÚ – potvrzení stávajícího využití území a) provozování stávající betonárny,

b) provozování stávajícího sběrného dvora - Schválený podnět (23.2.2017 ZHMP schvaluje (usnesení 24/24) – schváleno pořízení změny / úpravy – pokračuje změnou Z310).

Z3210 Prodloužení TT a rekonstrukce Radlické ulice, Pořizovaná změna, neukončené projednávání návrhu

Z3614 Revitalizace budov stanice metra Nové Butovice; Pořizovaná změna.

Podnět P27/2018 UPPLA Dotvoření území blokem výstavby a dotvoření obchodního parteru navazujícího na výstup z metra; Pokračuje úpravou U1372 - Schválená úprava -> platná úprava.

U1217 Obytný soubor - BYDLENÍ JINONICE; P1217 UPPLA Schválený podnět (schváleno pořízení změny / úpravy); Schválená úprava -> platná úprava.

Ostatní změny a úpravy souvisejí s problematikou technického návrhu RR v konsolidovaných variantách pouze okrajově.

4.2.7. Vlastnické vztahy

Stavba Radlické radiály je veřejně prospěšnou stavbou (VPS 17/DK/5) a získání práv k pozemkům lze pro stavebníka zajistit dohodou, v krajním případě i vyvlastněním. Není cílem Konsolidované studie pozemkové nároky jednotlivých variant přesně bilancovat. Grafická analýza vlastnických vztahů podle charakteristických skupin vlastníků je v přílohou části Konsolidované studie dokládána jen pro rámcovou informaci.

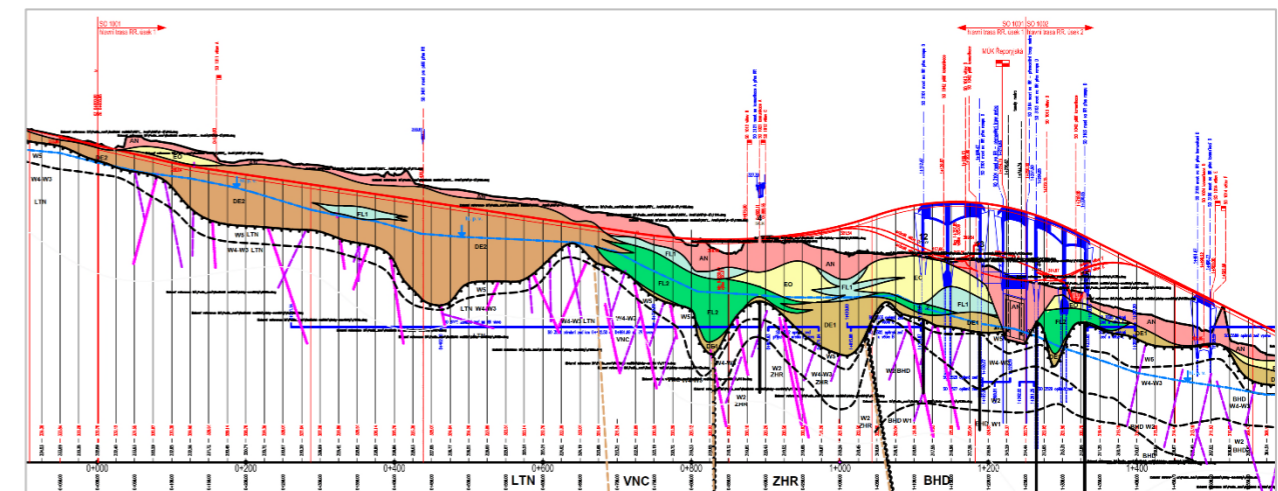
Obecně lze konstatovat, že všechny konsolidované varianty se pohybují v koridoru RR dle DUR 2017 a problematika vlastnických vztahů bude proto s řešením dle DUR 2017 srovnatelná. Lze také tvrdit, že v souběhu s probíhajícím územním řízením vedená majetková jednání jsou i pro nově prověřované varianty konzistentní.

4.2.8. Morfologie a geologie

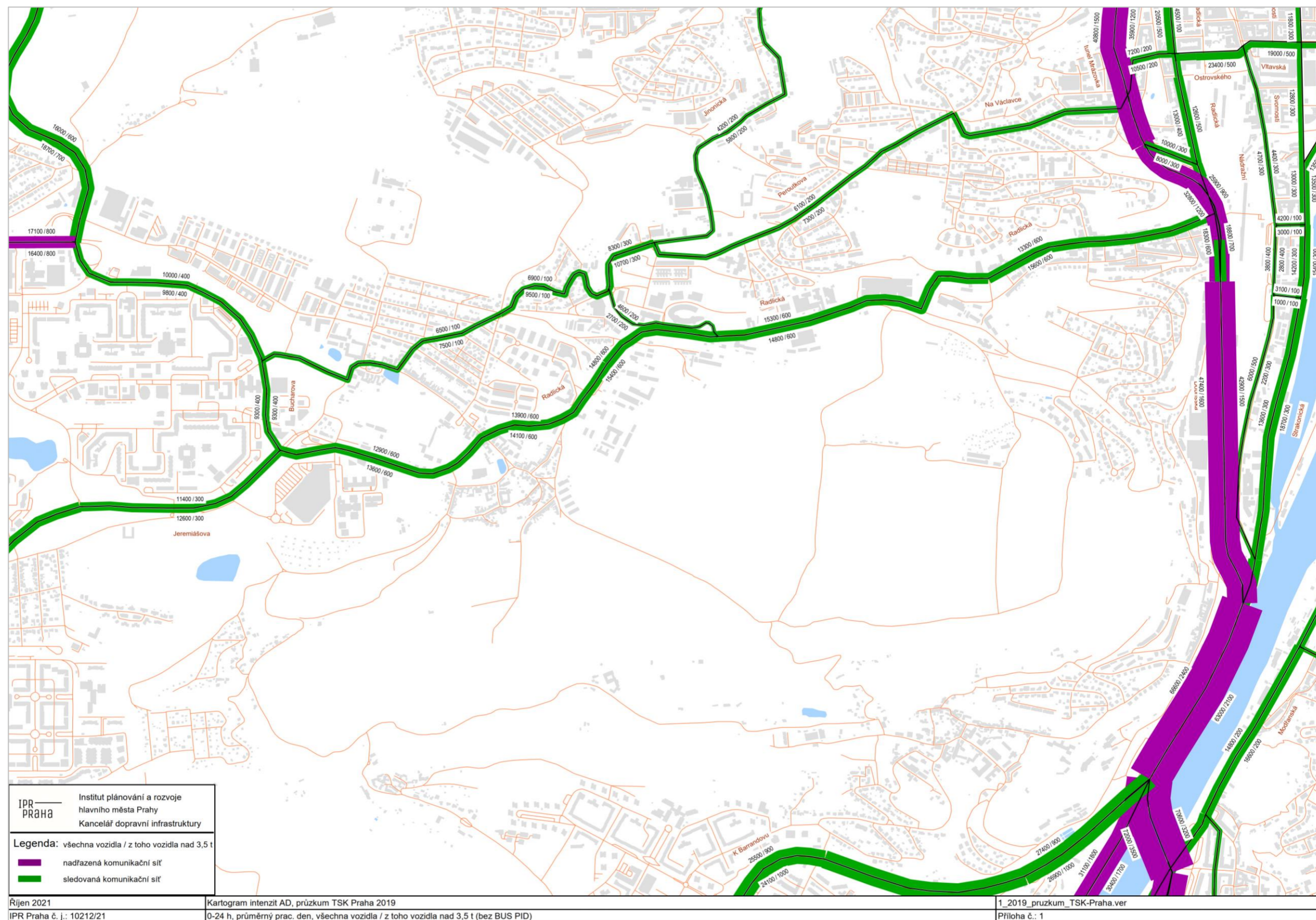
Sledované zájmové území přísluší geomorfologicky k Pražské plošině. Plastika krajiny je výsledkem denudace křídové paroviny a eroze Vltavy a jejích přítoků. Reliéf křídové paroviny při severozápadním okraji území v oblasti Vidoule zůstal zachován. Návrší Vidoule je pozůstatkem horizontálně uložených křídových vrstev. Tvoří významnou krajinnou dominantu a patří k nejvýše položeným místům v Praze. V pražské krajině je ojedinělým typem tzv. tabulové hory s poměrně rovným temenem a prudkými vápencovými až 30 m vysokými stěnami po východním obvodu.

Realizace stavby v jakékoliv variantě bude zásahem do horninového prostředí. Z hlediska geotechnického však lze konstatovat, že pro stavební návrhy v úrovni studie nejsou žádné významné omezující podmínky. Území je bohatě prozkoumáno, k dispozici je i podrobný inženýrskogeologický průzkum pro stavbu Radlické radiály z roku 2016, pokrývající celou její trasu.

Snížení nivelety radiály oproti DUR 2017 v úseku Botanica by nemělo mít zásadní vliv na realizovatelnost návrhu.

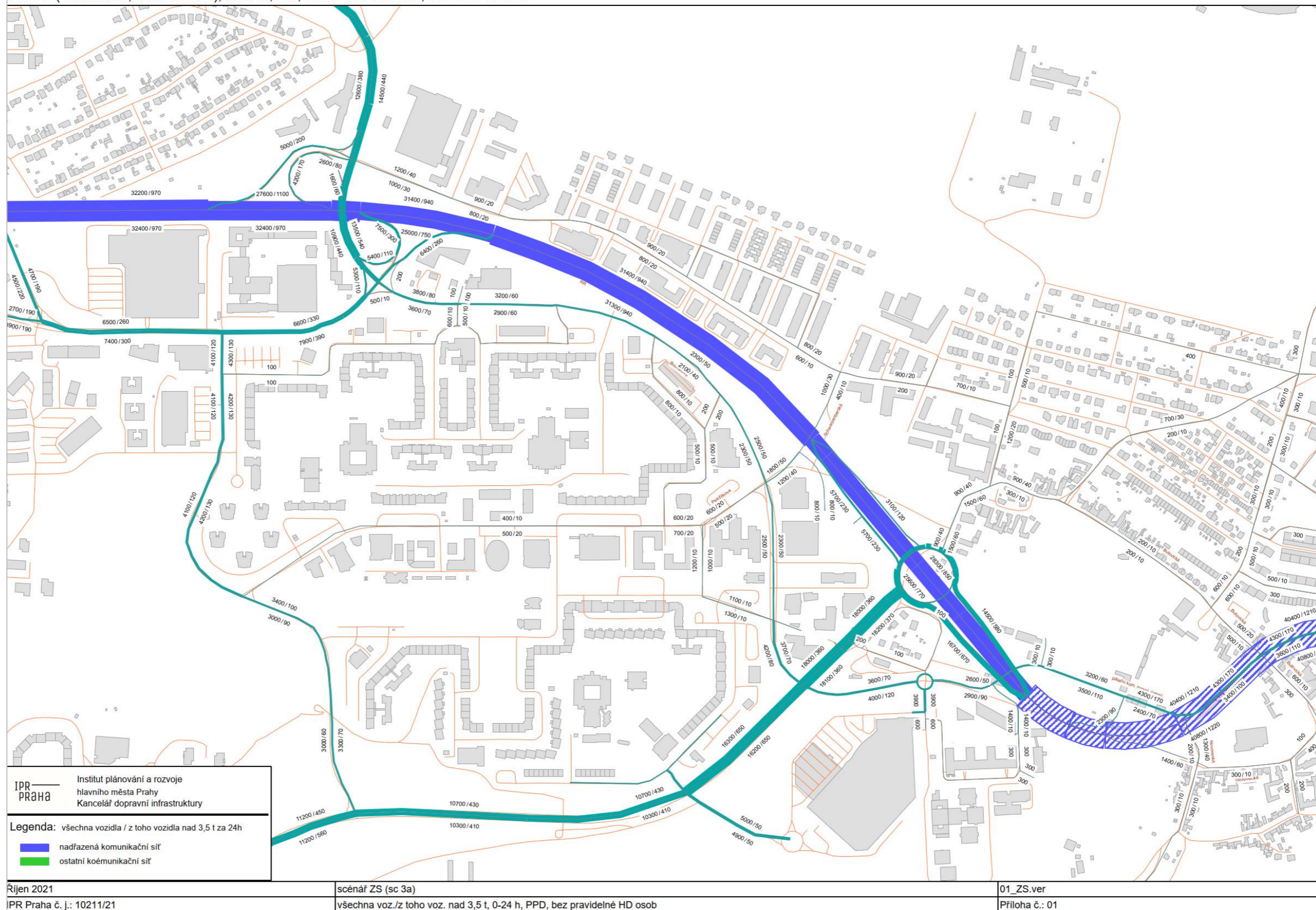


Obr. 3 Inženýrskogeologický průzkum – podélný profil v úseku Botanica a v oblasti MÚK Řeporyjská



Obr. 4 Kartogram – stav 2019

Var. ZS (základní 3a, 4 aktualizace), bez BR, DM, SOKP 518-519-520, zklidnění Jinonic



Obr. 5 Kartogram – varianta DUR 2017

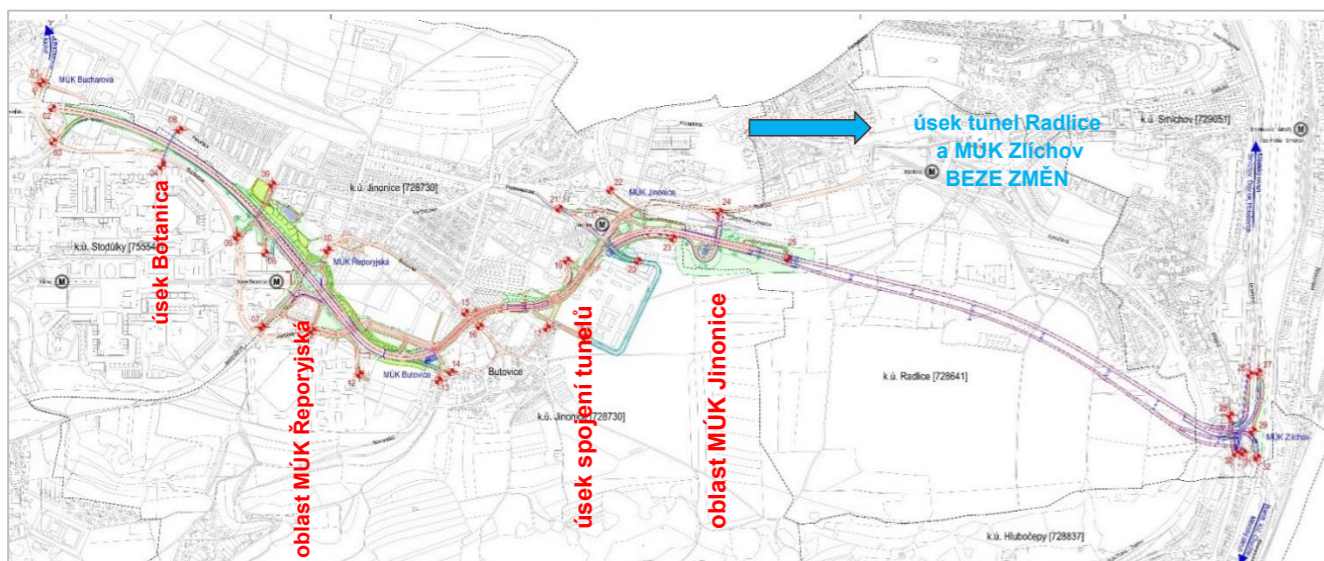
5. Popis koncepčních variant

5.1. Sestavení konsolidovaných variant

Konsolidované řešení Radlické radiály vychází ze závěrů projednání 3 zdrojových studií, pokrývajících úsek Radlické radiály MÚK Bucharova (včetně) – MÚK Jinonice (včetně). Z celkové délky záměru cca 5,5 km se podkladové studie zabývají částí Radlické radiály v délce cca 3,3 km. Úsek od západního portálu tunelu Radlice k napojení na městský okruh v MÚK Zlíchov přebírá konsolidované řešení beze změny, tedy dle DUR 2017. Výjimkou je varianta E v oblasti MÚK Řeporyjská, která technicky zasahuje do stabilizované trasy tunelu Radlice.

Podkladové studie jsou charakterem koncepční, jejich obsah není rovnocenný. V zadání mají územní ohraničení (řeší nezávisle na sobě dílčí úseky Radlické radiály) a jejich výstupy jsou variantní. Ani v rámci projednání těchto studií nebyla nalezena shoda k preferenci některých z variant, pouze některé varianty byly z dalšího sledování vyřazeny. Proto i konsolidovaný návrh čerpá z více variant, které po základní eliminaci zůstaly k podrobnějšímu hodnocení v rámci konsolidace. Důsledkem je, že i konsolidované řešení zůstává ve variantách, které vytvářejí kombinace z dílčích úseků.

Úsek spojení tunelů je z hlediska dopravního řešení invariantní, výkresově je přiřazen k dílu 3 společně s variantami v oblasti MÚK Jinonice.



Obr. 6 Změnové úseky / oblasti záměru

Dílčí varianty jsou definovány v charakteristických úsecích (oblastech) a lze je vzájemně kombinovat. Charakteristickými úseci / oblastmi jsou:

Úsek / oblast	rozsah	varianta dle podkladové studie
Úsek Botanica	cca km 0,0 – km 0,9	varianty B a C
Oblast MÚK Řeporyjská	cca km 0,9 – km 1,5	varianty BC1 a BC2
Úsek spojení tunelů	cca km 1,5 – km 2,8	varianta B
Oblast MÚK Jinonice	cca km 1,8 – km 3,2	varianty B a E

Pozn.: vymezení úseků RR staničením není jednoznačné, jednotlivé varianty, resp. jejich různé kombinace se na styku úseků (oblastí) vzájemně překrývají. Zejména varianta E přesahuje i do tunelu Radlice.

Následná tabulka shrnuje teoretické kombinace všech variant, vstupujících do konsolidace. Zahrnuje všechny varianty, které zůstaly k dalšímu sledování po projednání podkladových studií k dalšímu prověření.

Úsek Botanica	Oblast MÚK Řeporyjská	Úsek spojení tunelů	Oblast MÚK Jinonice
varianta B	varianta BC1	varianta B	varianta B
varianta B	varianta BC1	varianta B	varianta E
varianta B	varianta BC2	varianta B	varianta B
varianta B	varianta BC2	varianta B	varianta E
varianta C	varianta BC1	varianta B	varianta B
varianta C	varianta BC1	varianta B	varianta E
varianta C	varianta BC2	varianta B	varianta B
varianta C	varianta BC2	varianta B	varianta E

Dílčí varianty v jednotlivých úsecích (oblastech) mají ve vztahu ke konkrétnímu území svá charakteristická východiska je možné na ně pohlížet izolovaně. Významné je proto hodnotit subvarianty po jednotlivých úsecích, resp. oblastech, ze kterých se celek skládá.

5.2. Úsek Botanica

5.2.1. Úsek Botanica – principy změnového řešení

Podle DUR 2017 prochází Radlická radiála již dříve vymezeným a chráněným koridorem v otevřeném úseku. V území vytváří bariéru, propojení území severně a jižně od radiály zajišťuje pouze pěší lávka a most na ulici Schwarzenberská sdružující automobilový i pěší provoz.

Změnové řešení cílí k odstranění prostorové bariéry radiály a zvýšení protihlukové ochrany přilehlého území zejména ze severu, kde se za pásem solitérních objektů nebytové funkce s komunikačními prolukami nachází sídliště Botanica.

Do konsolidace vstupují dvě koncepční varianty, odlišující se rozsahem překrytí radiály.

Varianta B vkládá do úseku radiály 5 přemostění v rozdílných šířkách, které nepřesahují 100 m. Hodnota 100 m je limitní, aby úseky překrytí (podjezdy) nevyžadovaly technologické a bezpečnostní vybavení nezbytné pro tunelové stavby.



Obr. 7 Úsek Botanica – dopravní řešení – varianta B

Varianta C ověřuje celkové zakrytí trasy RR do nového průběžného tunelu Botanica s nutností komplexního technického, provozního a bezpečnostního vybavení a splnění nároků na technické řešení a provoz tunelových staveb. To umožňuje prakticky zcela neomezené propojení sousedících území a dává i podmínky dílčímu zastavení přímo nad tunely (s příslušnou technickou přípravou v rámci stavby RR) a využití území pro veřejné prostory, zeleň, rekreační a volnočasové využití. Využití tohoto potenciálu však již není předmětem záměru.



Obr. 8 Úsek Botanica – dopravní řešení – varianta C

Pro obě varianty platí, že je uvažováno s odstraněním stávajících protihlukových zemních valů podél ulice Bucharova a jejich nahrazením pásem zástavby smíšené funkce. Dodatečná zástavba ale se záměrem Radlické radiály přímo nesouvisí, bude případně řešena v samostatných záměrech.

5.2.2. Úsek Botanica – hlavní koncepční změny proti řešení dle DUR 2017

Celkové dopravní řešení

- Základní schéma dopravního řešení se proti DUR 2017 nemění. Změna podporuje vyšší nabídku pěších tras napříč radiálou.

Osa a niveleta radiály

- Prostorová optimalizace trasy Radlické radiály je zásadním předpokladem pro návrh koncepčně odlišných variant oproti DUR 2017.

Systém odvodnění

- V důsledku snížení nivelety trasy radiály se mění výškové podmínky pro vedení hlavních stok, odvodňujících ze severu přilehlé území. V technických návrzích (pro varianty B i C shodně) je podmínka snížení nivelety Radlické radiály pro výhodnější začlenění její trasy do území nadřazena podmínce zachovat příčné průchody kanalizací od ulice Pekařská do ulice Bucharova. Míra zahloubení je odvozena z podmínky zachování gravitačního odvodnění trasy radiály. Z tohoto pohledu je navržené snížení nivelety limitní.
- Se snížením nivelety radiály se naruší výškové poměry v křížení splaškových a dešťových kanalizací z oblasti Botanica do ulice Bucharova, což vyvolává oproti DUR 2017 změny v návrzích kanalizační sítě. Náhradou za vyloučené přechody stokové sítě napříč radiálou jsou založeny nové stoky vedené v koridoru severně od radiály. Vodohospodářská koncepce odvodnění, stanovená v DUR 2017, se však nemění. Splaškové vody jsou zaústěny do sběrače P, pro odvádění srážkových vod zůstává Jinonický potok s DUN Jinonice IV v oblasti ulice Novoveská a dalším tokem Prokopským údolím.

Rozsah překrytí radiály

- Ve výsledném územním průmětu úseku Botanica je rozsah překrytí radiály nejzřetelnější změnou oproti DUR 2017. Sledováno je ve dvou variantách:

Varianta B obsahuje 5 překrytí v charakteru podjezdů v celkové délce cca 341 m s tím, že technicky se nejedná o tunely. Úseky mezi překryvy jsou sevřeny ve zdech, což zvyšuje protihlukovou ochranu území.

Varianta C spojuje dílčí překryvy varianty B do jednoho uceleného tunelu. S ohledem na navazující varianty v sousední oblasti MÚK Řeporyjská a možnost vzájemných kombinací je:

v kombinaci Botanica C – MÚK Řeporyjská BC1	celková délka tunelu 940 m,
v kombinaci Botanica C – MÚK Řeporyjská BC2	celková délka tunelu 647 m, vzhledem k nelogičnosti kombinace však varianta není uvažována.

5.2.3. Úsek Botanica – urbanistický popis

Trasa Radlické radiály v oblasti mezi obytnými celky Botanice a Nové Butovice JZM je v současné podobě významnou územní bariérou. Kromě vlastní komunikace (dosud nerealizované) Radlické radiály se na tom podílí také pás nebytových objektů mezi RR a ul. Pekařskou, již při jejich realizaci koncipovaných pro očekávaný stav se sousedící radiálou (tedy bez pěších propojení) a vložených do území jako součást protihlukové ochrany obytného celku Botanica (který ovšem v převaze vznikl až po výstavbě těchto objektů). Přestože v současném uspořádání radiály dle DUR 2017 nejsou vypočtené hygienické limity pro oblast Botanica překračovány, je toto sousedství vnímáno výrazně negativně. Stejně negativně je vnímána nedostatečná míra propojení území napříč trasou RR (jak v současnosti, tak ve výhledu) zejména pro pěší vztahy, kdy značná část veřejné vybavenosti pro oblast Botanica se nachází jižně od koridoru RR v rámci obytného souboru Nové Butovice – zejména školské vybavení, zdravotní péče a další služby.

Podobný „izolační“ pás s objekty nebytových staveb (hromadné garáže, technická infrastruktura) a s mohutným zemním valem a betonovými opěrnými stěnami podél Bucharovy ulice odděluje radiálu od obytné oblasti Nové Butovice. I zde je sousedství otevřené trasy RR pocitováno bez ohledu na splněné hygienické limity jako urbanisticky problematické, mimo jiné i ve vztahu obytného celku JZM k širšímu rekreačnímu zázemí oblasti Vidoule a přírodního parku Košíře – Motol severně. Vlastní prostor dnešní Bucharovy ulice má charakter čistě dopravního koridoru bez městského parteru a jakékoliv městské atraktivity.

Částečné nebo úplné zakrytí trasy Radlické radiály v této oblasti výrazně zlepšuje podmínky příčného propojení oblastí Botanica a Nové Butovice pro pěší a nemotorovou dopravu. Příčné trasy jsou však do značné míry předurčeny stávající zástavbou po obou stranách koridoru. Při uvažovaném snížení nivelety RR jsou zde předpoklady pro přirozené bezbariérové propojení.

Významným příspěvkem pro překonání bariérového působení trasy RR v urbanistických souvislostech širšího území je námět na přeměnu veřejného prostoru Bucharovy ulice ze současného dopravního koridoru na městskou třídu s plnohodnotným uličním parterem, vybaveností a atraktivitou ve smíšené struktuře, využívající jak pás stávajícího zemního valu, tak volné proluky jižně od Bucharovy ulice. Ve variantě C s celkovým zakrytím trasy RR lze (při zohlednění v technickém řešení tunelové stavby) uvažovat i s možností následné výstavby přímo nad trasou RR a tím s ještě užším propojením urbanistické struktury podél trasy RR.

Je zřejmé, že pro tuto koncepci je nezbytné nejprve zakotvení příslušných podmínek do územně-plánovací dokumentace – ať už současného, nebo do připravovaného Metropolitního plánu Prahy. Pro detailní řešení naznačených možností bude potřebné zpracování příslušného územně-plánovacího podkladu, který upřesní i očekávanou kapacitní nabídku a technické možnosti řešení nové struktury.

5.2.4. Úsek Botanica – dopravní popis

Oproti návrhu DUR 2017 je v dopravním návrhu snížena niveleta v hodnotách 3 – 7 m. Limitujícími pro novou niveletu je nepřekročitelná podmínka převedení radiály nad tunely metra a rovněž podmínka zajištění gravitačního odvodnění trasy.

S prostorovou úpravou trasy radiály souvisí i posun osy jižním směrem v řádu metrů, který je vyvolán potřebou uvolnit územní pruh pro nové stoky. Prostorová optimalizace trasy radiály je shodná pro obě varianty.

S využitím překrytí radiály jsou v obou variantách (B i C) doplněna příčná propojení. Jsou stavebně odlišná (na stropě tunelu ve variantě C, resp. na vložených mostech ve variantě B), ale v počtu pro obě varianty shodná.

Parametry dopravního návrhu nejsou limitní, jsou bezpečně v intervalu přípustných hodnot.

5.2.5. Úsek Botanica – stavební popis

Varianta B

Varianta představuje kompromisní řešení z hlediska rozsahu a náročnosti zakrytí trasy RR (mezi variantou DUR a úplným zakrytím celého úseku – variantou C) a je zároveň mezním řešením, které ještě není klasickým tunelem se všemi s tím souvisejícími nároky a podmínkami dle ČSN 73 7507 Navrhování tunelů pozemních komunikací a TP 98 Technologické vybavení tunelů pozemních komunikací (bezpečnostní požadavky, technologické centrum apod.). Navržené řešení nevyžaduje technické, technologické a bezpečnostní vybavení klasického tunelu a představuje přitom vyšší míru prostupnosti, využitelnosti a hygienické ochrany souvisejícího území.

Zakrytí komunikace představuje konstrukce rámového charakteru se společnou střední stěnou pro jižní i severní tunelovou troubu (STT a JTT). Stropní deska působí jako spojitá o dvou polích. V příčném řezu je konstrukce zakrytí tvořena spodní základovou železobetonovou deskou, nosnými bočními stěnami a nosnou střední dělicí stěnou a stropní železobetonovou deskou. Celá konstrukce je navržena s membránovou hydroizolací.

Celková šířka vozovky mezi obrubníky je 7 500 mm. Výška průjezdného profilu je v obou troubách 4 500 mm. Po obou stranách vozovky je navržen nouzový chodník o šířce 1 350 mm, oddělený od komunikace betonovým štěrbinovým žlabem s obrubníkem sloužícím k odvodnění vozovky. V chodnicích jsou vedeny kabelové trasy inženýrských sítí a technologického vybavení.

Varianta C

Varianta uvažuje vedení trasy RR v celém úseku v tunelu. Délka tunelového úseku je cca 647 m v kombinaci s variantním řešením BC2 v navazujícím úseku RR a 940 m v kombinaci s variantou BC1. Stavebně technické, technologické a bezpečnostní řešení tunelu musí s ohledem na jeho kategorii splňovat požadavky ČSN 73 7507 Navrhování tunelů pozemních komunikací a TP 98 Technologické vybavení tunelů pozemních komunikací. S ohledem na délku tunelu a předpokládanou průměrnou roční intenzitu dopravy se v obou případech jedná o tunel kategorie TA. Jeho součástí jsou tři průchozí neprůjezdné příčné propojky, které tvoří posuvné dveře ve střední dělicí stěně sloužící jako úniková cesta.

Tunel tvoří konstrukce rámového charakteru se společnou střední stěnou pro jižní i severní tunelovou troubu (STT a JTT). Stropní deska působí jako spojitá o dvou polích. V příčném řezu je tubus tunelu tvořen spodní základovou železobetonovou deskou, nosnými bočními stěnami a nosnou střední dělicí stěnou a stropní železobetonovou deskou. Celá konstrukce je navržena s membránovou hydroizolací.

Celková šířka vozovky mezi obrubníky je 7 500 mm. Výška průjezdného profilu je v obou troubách 4 500 mm. Po obou stranách vozovky je navržen nouzový chodník o šířce 1 350 mm, oddělený od komunikace betonovým štěrbinovým žlabem s obrubníkem sloužícím k odvodnění vozovky. V chodnicích jsou vedeny kabelové trasy inženýrských sítí a technologického vybavení.

V návaznosti na podélné vedení trasy RR není součástí návrhu čerpací stanice. Průsakové vody, dešťová či zavlečená voda jsou odváděny gravitačně podél komunikace.

Tunel Botanica je napájen ze tří úsekových trafostanic umístěných v TGC A – C. Ve všech TGC jsou umístěny zdroje nepřerušného napájení. Součástí návrhu je systém požárního a provozního větrání tunelu. V jižní tunelové troubě s převážně klesajícím podélným sklonem je navrženo 6 ks proudových ventilátorů (3x dvojice). V severní tunelové troubě s převážně stoupajícím podélným sklonem je navrženo celkem 9 ks proudových ventilátorů. Kvůli zajištění průjezdného profilu jsou v místě zavěšení ventilátorů navrženy zvýšené niky ve stropní konstrukci tunelu. Pro tunel je navrženo průjezdní, akomodační a nouzové únikové osvětlení tunelu.

Detailní prověření vlivu imisních koncentrací škodlivých látek v ovzduší nebylo pro kombinaci variant C – BC1, resp. C – BC2 zpracováno. Na základě již dříve zpracovaných rozptylových studií a zkušeností z měření u již provozovaných staveb lze očekávat zvýšené koncentrace pouze ve velmi omezeném rozsahu v portálových oblastech, kde není předpokládán dlouhodobý výskyt osob. Z hlukového hlediska dochází v předmětném úseku k měřitelnému snížení hlukového zatížení (i oproti stávajícímu stavu).

Nezbytnou součástí tunelu jsou celkem 3 technologická centra, která slouží pro zajištění napájení, záložních zdrojů apod. Jedná se o podzemní monolitické železobetonové konstrukce situované do úrovně vozovky tunelu.

Konstrukce tunelů je navržena tak, aby byl maximálně využit urbanistický potenciál navrhovaného řešení, tedy v nově vytvořeném veřejném prostoru umožněna realizace nadzemní zástavby. Ta musí z konstrukčního hlediska respektovat geometrii tunelů a nemůže obsahovat podzemní podlaží. V ostatních parametrech nevznikají vlivem výstavby na tunelech v podstatě žádná další omezení.

5.3. Oblast MÚK Řeporyjská

5.3.1. Oblast MÚK Řeporyjská – principy změnového řešení

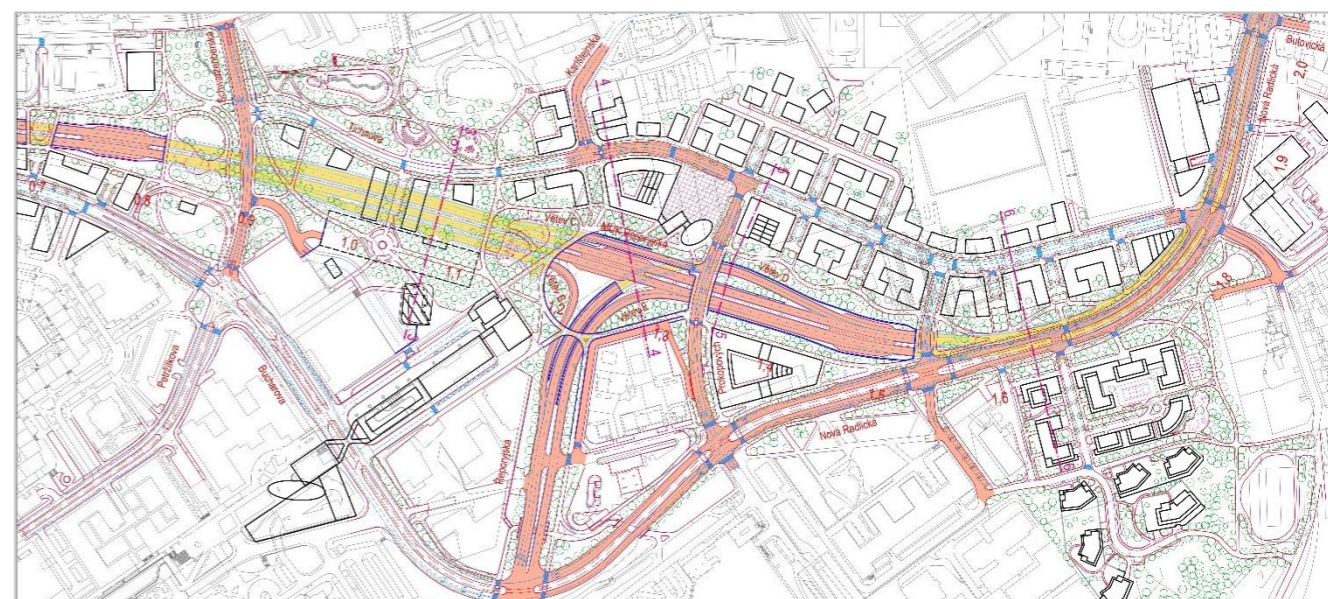
Z hlediska rozsahu a charakteru změn je oblast MÚK Řeporyjská v celku řešeného úseku MÚK Bucharova – MÚK Jinonice nejvýznamnější. Oblast není homogenní, v zapojení do širších urbanistických souvislostí se zde střetávají různé územní funkce.

Nové koncepční varianty mají ve svém zadání dva hlavní strategické požadavky:

- možnost vedení Radlické radiály bez aktuálně uvažované estakády nad okružní křižovatkou jejím umístěním na úroveň terénu a s tím související přeřešení celé MÚK Řeporyjská,
- možnost křížení ulice Nová Radlická s trasou Radlické radiály s přednostně sledovaným řešením formou nadjezdu ulice Nová Radlická.

Zároveň byl sledován princip, vyloučit z přímých dopravních vztahů k Radlické radiále lokalitu Jinonic.

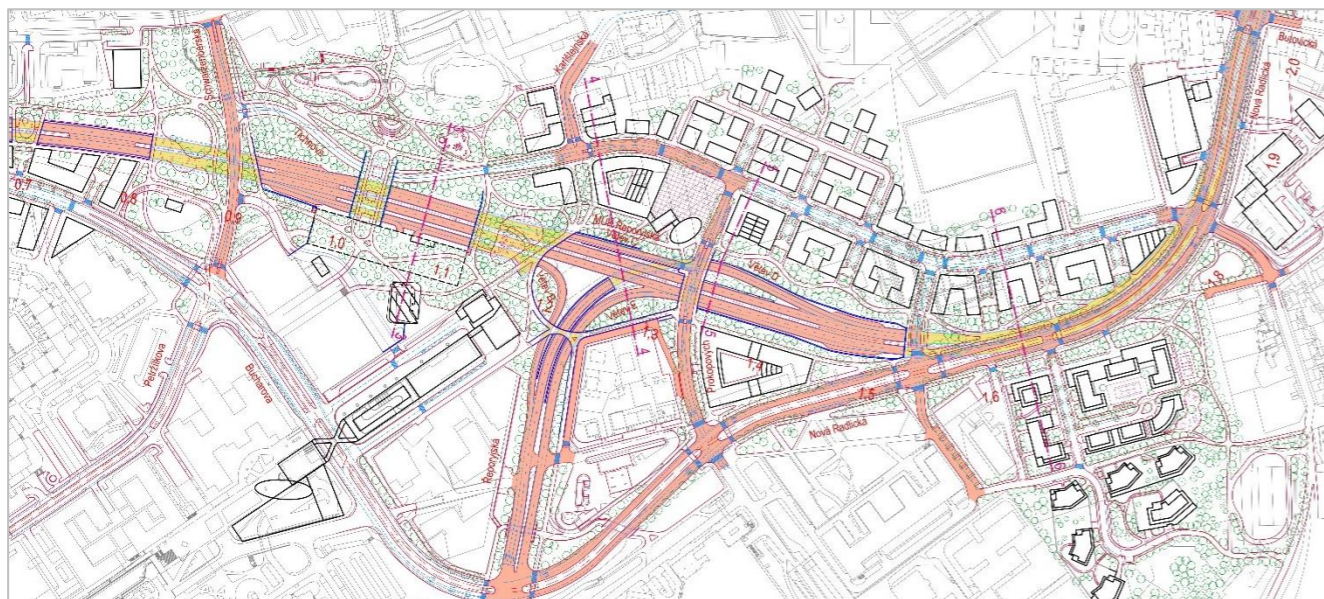
Původně zásadně od sebe odlišná řešení (A, B, C) se stabilizovala do jejich kombinace (varianta BC). S úmyslem vyčerpat maximálně technické možnosti průchodu radiály pro propojení a ochranu přilehlého území, byla varianta BC dále modifikována. Do konsolidace tak vstupují Varianty BC1 a BC2 vycházející ze shodného konceptu, ale zcela odlišného od řešení dle DUR 2017. Varianty jsou dopravně identické, odlišují se jen v úseku průchodu radiály mezi centrem Nové Butovice a Jinonickým zámečkem rozdílnými náhledy na ochranu přilehlého území.



Obr. 9 Oblast MÚK Řeporyjská – dopravní řešení – varianta BC1

Varianta BC1 vkládá do úseku radiály mezi centrem Nové Butovice a Jinonickým zámečkem celotunelové zakrytí radiály.

Varianta BC2 ve stejném prostoru navazuje na princip z předchozího úseku Botanica s prostřídánými překrytými a otevřenými úseky bez požadavků na technologické vybavení pro tunel.



Obr. 10 Oblast MÚK Řeporyjská – dopravní řešení – varianta BC2

5.3.2. Oblast MÚK Řeporyjská – hlavní koncepční změny proti řešení dle DUR 2017

Celkové dopravní řešení

- Koncepce dopravního řešení MÚK Jinonice je oproti DUR 2017 zcela odlišná, ale pro obě varianty (BC1 a BC2) shodná.
- Dopravní vztahy křižovatky, v DUR 2017 rozváděné po rondelu, jsou rozvrženy i na okolní komunikační síť. Ze systému je vyloučena MÚK Butovice, oblast starých Jinonic není přímo napojena z křižovatky.
- Nový koncept celkového dopravního řešení se promítá do širší oblasti, a uvolnil podmínky pro vedení Nové Radlické bez podjezdu pod radiálou.

Osa a niveleta radiály

- Změna nivelety Radlické radiály je základním a nezbytným vstupem pro přeřešení celé mimoúrovňové křižovatky s velmi výraznými kladnými účinky na přilehlé území ve všech souvislostech. Pro varianty BC1 i BC2 je shodná. Odstraňuje estakádu nad původní okružní křižovatkou a zároveň umožňuje vést městskou třídu Nová Radlická nad stropy prodloužených spojených tunelů (viz následný úsek spojení tunelů) a déle po terénu ve své historické stopě, tj. bez podjezdu pod radiálou.
- Do prostorové optimalizace trasy spadá i změna spočívající v odsunu osy radiály severně o cca 5-12 m. Je vyvolána koordinací souvislostí s křížením tunelů metra a zároveň je příznivá pro podmínky napojení garážového objektu P+R.

Systém odvodnění

- Návrh stokového systému v oblasti se mění v důsledku změny nivelety radiály, ale i ostatních komunikací souvisejících s MÚK Řeporyjská. V úrovni koncepční studie není rozkreslen, je však prověřeno, že vodohospodářská koncepce odvodnění, stanovená v DUR 2017, se nemění. Splaškové vody jsou směřovány do sběrače P, pro odvádění srážkových vod zůstává recipientem Jinonický potok s DUN Jinonice IV v oblasti ulice Novoveská a dalším tokem Prokopským údolím.

- Stejně jako v DUR 2017 není dotčen záměr obnovit povodí Jinonického potoka s cílem posílit přítoky do Statkového a Butovického rybníka, které trpí nedostatkem vody.

Rozsah překrytí Radlické radiály

- V řešení dle DUR 2017 probíhá Radlická radiála sledovanou oblastí po estakádě, její případné překrytí je z výškových důvodů vyloučeno.
- Se změnou nivelety radiály se nabízí potenciál jejího překrytí v úseku mezi Schwarzenberskou a přechodem nad tunely metra, tedy v územně exponované oblasti, do které se promítají urbanistické vztahy od stanice metra Nové Butovice k atraktivním funkcím severně od radiály (sídlíště Botanica, Jinonický zámeček, centrum starých Jinonic, rozvojové území Jinonice jih).
- V navazujícím úseku k západnímu portálu Butovického tunelu již hodnota podélného sklonu radiály návrh tunelu nepřipouští.
- V oblasti MÚK Řeporyjská sledované varianty (BC1 a BC2) se odlišují právě rozsahem překrytí:

Varianta BC1 využívá potenciálu pro překrytí naplno a zakládá v celém úseku hloubený tunel. Konsolidovaná studie v urbanistickém návrhu nabízí i možnost zástavby na stropě tunelu.

S ohledem na ze západu navazující variantu v sousedním úseku Botanica a možnost vzájemných kombinací je:

- v kombinaci Botanica B – MÚK Řeporyjská BC1 délka tunelu 379 m,
- v kombinaci Botanica C – MÚK Řeporyjská BC1 délka tunelu 940 m.

Varianta BC2 navazuje na koncept předchozího úseku Botanica s prostřídánými otevřenými a překrytými úseky v limitní délce do 100 m. Překrytí je situováno ve dvou polohách, zajišťuje dostatečně komfortně podmínky pro propojení území severně a jižně od radiály.

Technický návrh biokoridoru

- Záměr Radlické radiály se dotýká nefunkčního lokálního biokoridoru L4/242 propojujícího oblast Prokopského údolí s oblastí Vidoule a přírodní park Košíře – Motol. V DUR 2017 biokoridor kříží ulici Nová Radlická, která je v místě kontaktu v hlubokém zářezu před podjezdem pod radiálou a v jiném místě prochází napříč vlastním tělesem Radlické radiály. Pro podporu trasy biokoridoru jsou v DUR 2017 založeny umělé objekty (samostatný most pro biokoridor přes novou Radlickou ulici a podchod pro biokoridor ve formě propustku).
- Ve změnovém řešení jsou mimoúrovňová křížení biokoridoru jak s ulicí Nová Radlická, tak s Radlickou radiálou odstraněna a trasa koridoru tak přechází pouze přes ulici Nová Radlická v úrovni terénu. I v dalších návaznostech prochází biokoridor po terénu v pásu zeleně sdružujícím i rekreační funkci.

5.3.3. Oblast MÚK Řeporyjská – urbanistický popis

Oblast MÚK Řeporyjská se nachází na významné spojnici mezi stanicí metra s areálem administrativních budov centra Nové Butovice a původní urbanistickou strukturou historické Jinonické návsi se Zámečkem a navazující zástavbou vilové čtvrti Jinonic. Už v původní koncepci s velkou okružní křižovatkou podle návrhu JZM arch. Obersteina byla tomuto doslova uzlovému prostoru věnována velká pozornost a byly prověřovány možnosti a varianty, jak tento dopravní a územní uzel řešit tak, aby se nestal téměř nepřekonatelným předělem v urbanistické struktuře širšího území.

Tyto snahy zpravidla narážely na situaci, kdy podzemní úroveň byla „obsazena“ mělko položenými tunely metra trasy B, což vedlo k řešení, využívajícím pro vykřížení levých odbočení s hlavní trasou RR mostní konstrukce dlouhé estakády Radlické radiály, která zde ve velmi urbanisticky a krajinně exponované poloze působila jako výrazná prostorová a krajinná bariéra. V průběhu času byly hledány různé varianty, jak se s tímto nepříznivým faktem vyrovnat. Při uvolnění podmínek vztahujících se k závaznosti výkresu č. 5 Doprava platného územního plánu, byl v TES Bucharova – Butovice ověřen koncept, kdy dopravní vztah centrum – JZM v MÚK Řeporyjská podchází hlavní trasu RR ještě před tunely metra a umožňuje tedy vést hlavní trasu RR v úrovni terénu.

To otevřelo možnosti větší či menší míry zakrytí RR v oblasti mezi ul. Schwarzenberskou a křížením s metrem. V dalším úseku východně od tunelů metra potřebný sklon nivelety RR neumožňuje tunelové řešení a zůstává zde proto cca 335 m dlouhý otevřený úsek se sklonem nivelety 6%. Řešení ale umožňuje posunutí západního portálu tunelu Butovice před křížení s trasou Nové Radlické ulice, která tak může zůstat v současné stopě a niveletě.

Nový dopravní návrh se samozřejmě kladně propisuje i do podmínek využití souvisejícího území. Radlická ulice zůstává přirozenou urbanistickou osou území a alespoň částečně lze uvažovat s její změnou ze současné ryze dopravní trasy na městskou třídu se zástavbou a městským parterem včetně rezervy pro doplnění tramvajové trasy.

Posun portálu butovického tunelu západním směrem zajišťuje přímé propojení nové urbanistické struktury Velkých Jinonic a rozvojové oblasti Jinonice – jih, koncipované podél nové urbanistické osy Nové Novoveské ulice severně od koridoru RR. Rozvojová oblast zde zůstává od otevřeného úseku radiály oddělena pásem zeleně lokálního biokoridoru. Pro místní dopravní propojení oblasti Radlické ulice a centra Nové Butovice s oblastí Starých Jinonic bylo ověřeno několik možností, z nichž lze doporučit polohu napříč RR v linii ul. Prokopových s vazbou na potenciální hlavní městský prostor rozvojového území Jinonice-jih (náměstí nad trasou metra), důležité jak pro lokální vztahy, tak pro trasu MHD – BUS. Je tak do značné míry eliminováno nepříznivě vnímané přímé propojení s dopravní trasou Karlštejnská – Klikatá – Jinonická, což spolu s uvažovaným dopravním zklidněním širší oblasti Jinonic zachová v této části území příznivé podmínky pro fungování současné vilové čtvrti i historické Jinonické návsi.

Nový potenciál pro rozvoj souvisejícího území představuje nová Radlická ulice, která se stává nejvýznamnější městskou osou a veřejným prostorem, jehož charakter se v souvislosti s realizací Radlické radiály změní z dnešní dopravní trasy, suplující funkci Radlické radiály na hlavní městskou třídu oblasti. V souvislosti s tím by mělo dojít k přehodnocení charakteru a kapacity souvisejících rozvojových a přestavbových lokalit a pozemků ze současného extenzivního a málo kapacitního využití v současném územním plánu, zohledňujícího povrchové vedení RR, na intenzivnější a městštější využití při řešení Radlické radiály v mnohem větší míře v tunelech.

Úprava nivelety RR a poloha těsně nad tunely metra dává možnost překrytí části trasy RR západně od vykřížení s metrem. V konsolidované studii jsou prezentovány dvě varianty BC1 a BC2, lišící se rozsahem překrytí, ale i možností stavebního využití území nad tunelovou trasou radiály v atraktivním území v těsném sousedství se stanicí metra – podobně jako u varianty C v oblasti Botanica. Propojení prostoru centra Nových Butovic s aktuálně připravovanou kapacitní vysokopodlažní dostavbou se zeleným zázemím a s historickou oblastí kolem Jinonické návsi a zámečku představuje v oblasti novou urbanistickou kvalitu, kterou dosavadní řešení Radlické radiály s rozsáhlou kruhovou křižovatkou a dálniční estakádou nad ní neumožňovalo a je v tomto ohledu v obou sledovaných variantách nesporným přínosem oproti současnému řešení DUR 2017.

Významným fenoménem této oblasti ale i přesto zůstane krajinářské řešení zeleně ve vztahu k současnému parkovému území jihozápadně od Jinonického zámečku s vodními plochami a k budoucímu pásu zeleně biokoridoru s vazbou na oblast Vidoule a Prokopského údolí. Tento pás zeleně zároveň zůstane přirozeným předělem mezi urbanistickou strukturou drobného měřítka v oblasti Jinonické návsi a vilové čtvrti a novou městskou strukturou, gradující v oblasti centra a stanice metra Nové Butovice. Výškové řešení terénu přitom umožňuje přirozené propojení oblastí MÚK Řeporyjská pro pěší a nemotorovou dopravu jak ve vazbách okolní struktury ke stanici metra a vybavenosti, tak ve vztazích rekreačních a parkových tras napříč územím.

Podobně, jako pro oblast kolem Bucharovy ulice, i zde platí potřeba následného dořešení podmínek využití rozvojových ploch v detailnější urbanistické dokumentaci.

5.3.4. Oblast MÚK Řeporyjská – dopravní popis

V návrhu dle DUR 2017 MÚK Řeporyjská převádí hlavní směr radiály po estakádě nad okružní křižovatkou, ke které ze západu i z východu směřují z radiály přímé větve (tvar diamant) a rondel na terénu dopravní vztahy rozvádí do všech směrů včetně napojení oblasti Jinonic. Ulice Nová Radlická s prostorovou rezervou pro tramvajovou trať (realizace TT není předmětem záměru), kříží v DUR 2017 radiálu v podjezdu. Její výhledové šířkové uspořádání je ukončeno v křižovatce s ulicí Prokopova, v úseku ke křižovatce Bucharova již není rezerva pro

tramvaj do DUR 2017 zahrnuta.

Alternativní dopravní řešení dle variant BC1 a BC2 jsou systémově shodná ale principy z DUR zásadně mění:

- Ve východní části křižovatky je nejzatíženější směr v MÚK (centrum – JZM) ve změnovém řešení veden podjezdnou větví pod radiálou (větev D) v poloze mimo kolizi s tunely metra. V opačném směru (větev E) je řešení podobné jako v DUR 2017.
- Dopravní vztahy k západu jsou řešeny přímými větvemi podél radiály. Větev B je v podobném vedení jako v DUR 2017 a její návrh umožňuje napojení budoucího garážového objektu P+R u stanice metra Nové Butovice. Větev C má počátek na nové komunikační spojnici s přemostěním radiály Propojení Prokopových, která v dalších návaznostech připojuje prostřednictvím páteřní komunikace rozvojového území Jinonice jih i oblast Jinonic.
- Varianty BC1 a BC2 využívají pro zajištění všesměrových pohybů i doplněné místní komunikace a všechny dopravní vztahy jsou soustředěny do vlastní MÚK Řeporyjská. Ze systému je tak vyloučena MÚK Butovice.
- Páteřní komunikace rozvojového území (s výjimkou úseku pro napojení Jinonic) není součástí záměru Radlické radiály, s MÚK Řeporyjská nijak provozně nesouvisí a je dokládána pouze pro znázornění širších dopravních a územních souvislostí. Ve směru západ – východ na ni navazuje tzv. Nová Tichnova, která rovněž se záměrem Radlické radiály přímo nesouvisí.
- Nový koncept MÚK dává podmínky pro vedení ulice Nová Radlická ve své současné stopě s výškovou korelací s přilehlým městským parterem. Ulice je shodně jako v DUR 2017 navržena s šířkovou rezervou pro tramvajovou trať. Vlastní tramvajová trať ale není součástí záměru radiály, stejně tak tramvajová smyčka v SZ kvadrantu křižovatky Bucharova – Schwarzenberská je zakreslena pouze námětově.

Podélný profil hlavní trasy navazuje od MÚK Bucharova na sníženou niveletu v úseku Botanica, přechází nad tunely metra u stanice Nové Butovice a dále klesá do sousedního úseku spojených tunelů, kde dosahuje maximálně přípustné hodnoty 6%.

Výškové řešení nové komunikace Prokopových, přecházející přes radiálu po mostě, předpokládá v území severně od radiály úpravy zvýšením rostlého terénu v řádu jednotek metrů.

5.3.5. Oblast MÚK Řeporyjská – stavební popis

Pro obě varianty shodně platí, že výjezdová větev z Butovického tunelu je mimo tunelový úsek, tj. v povrchové části trasy RR. Předmětná větev podchází hlavní trasu RR přibližně ve staničení km 1,300 v podjezdu, resp. mostním objektem charakteru tunelu. Celý úsek RR ve staničení km 1,200 až k západnímu portálu Butovického tunelu je veden v zářezu hl. 1,5 až 8,3 m, lemovaným opěrnými stěnami (oproti 4,0 až 8,3 m nad terénem jako součást mostní konstrukce dle DUR). Cca ve staničení km 1,325 je navržena nová mostní konstrukce zajišťující plnohodnotné dopravní propojení částí města severně a jižně od RR.

Varianta BC1

V případě kombinace s variantou B v úseku Botanica je v km 0,813 navržen nový krátký tunel délky 379 m, ukončený portálem ve staničení km 1,192. Tunel tvoří konstrukce rámového charakteru se společnými středními stěnami. Stropní deska působí jako spojitá o třech polích. V příčném řezu je tubus tunelu tvořen spodní základovou železobetonovou deskou, nosnými bočními stěnami a nosnými středními dělicími stěnami a stropní železobetonovou deskou. Celá konstrukce je navržena s membránovou hydroizolací. Z důvodu napojení na povrchovou komunikační síť jsou součástí tunelu i připojovací (větev C) a odpojovací rampy (větev B). V případě větve B je jako součást tunelu navrženo dále připojení a odpojení plánovaného objektu P+R (na odpojovací rampu), které je dle předběžného bezpečnostního posouzení možné. Zbývající úsek, až po západní portál Butovického tunelu, je veden povrchově v zářezu hl. cca 3,5 m.

V případě kombinace s variantou C v úseku Botanica je zakrytá část hlavní trasy RR součástí tunelu Botanica s portálem ve staničení km 0,251 a délky 940 m, končícího ve staničení km 1,192. Podrobný popis tunelu je součástí kap. 5.2.5. Technické řešení připojovacích a odpojovacích ramp, garáží P+R a povrchový úsek jsou totožné jako

v případě kombinace s variantou B v úseku Botanica.

Variantu BC2

Ve variantě BC2 jsou, podobně jako u varianty B v úseku Botanica navržena 2 dílčí zakrytí délek 30 a 74 m (v ose komunikací). Princip technického řešení je totožný, s ohledem na délku zakrytí nejsou konstrukce považovány za tunelové řešení ve smyslu ČSN 73 7507. Úseky mezi jednotlivými zakrytími jsou z části v úrovni okolního terénu, v části v zářezu s opěrnými zdmi, resp. konstrukcí nově uvažovaného P+R, které je (mimo projekt RR) uvažováno podél jejího odbočovacího pruhu před křižovatkou s ul. Řeporyjská. V případě 1. dílčího zakrytí délky 30 m je navrženo jeho prodloužení severním směrem přes nově vedenou komunikaci Tichnova tak, aby bylo zajištěno plnohodnotné propojení území severně a jižně od RR.

5.4. Úsek spojení tunelů

5.4.1. Úsek spojení tunelů – principy změnového řešení

V úseku cca km 1,8 – 2,7 prochází Radlická radiála zastavěným územím v niveletě minus 1 pod terénem. Toto řešení je výškově stabilizováno. Ve shodném koridoru v povrchové úrovni je vedena městská třída Nová Radlická v šířkovém uspořádání s ponechanou rezervou pro možnost výhledového vložení tramvajové trati.

Aktuální DUR 2017 počítala pro radiálu z důvodu optimalizace nároků na její technologické vyzbrojení s dvěma tunely (Butovický a Jinonický), propojených mezitunelovým otevřeným úsekem. Mezitunelový úsek, sevřený v kolmých zdech s vysazenými konzolami pro zvýšení protihlukového účinku, byl v návrhu dle DUR 2017 stavebně prověřen i pro možnost jeho následného zakrytí, a to až v samostatné investici v souvislosti s umístěním tramvajové trati.

Principem změnového řešení je spojení Butovického a Jinonického tunelu do jednoho dlouhého tunelu s cílem zcela eliminovat dělící účinek otevřeného úseku radiály a tím také odstranit nežádoucí vlivy na veřejný prostor. Podkladová studie pracovala s jedním technickým návrhem vlastní trasy radiály, variantně doplněným názorem na uspořádání městského parteru nad tunely radiály (tj. varianty A a B). Konsolidované řešení rozvíjí pouze variantu B podporující vznik městských aktivit podél Nové Radlické.

Rozsah spojených tunelů se od podkladové *Studie k prověření spojení Butovického a Jinonického tunelu* odlišuje, což je v konsolidovaném řešení dáno návaznostmi k technickému návrhu radiály v oblasti MÚK Řeporyjská a k variantnímu řešení MÚK Jinonice. Poloha západního portálu je v konsolidovaném návrhu jednoznačně fixována, poloha východního portálu je proměnná.

5.4.2. Úsek spojení tunelů – hlavní koncepční změny proti řešení dle DUR 2017

Celkové dopravní řešení

- Na celkové dopravní řešení nemá konsolidovaná varianta významný vliv.

Osa a niveleta radiály

- Návrh přebírá trasu radiály dle DUR 2017, tj. včetně snížení nivelety v úseku před Tyršovou školou, které se na povrchu promítá i do snížení úrovně Nové Radlické.

Systém odvodnění

- Změny v systému odvodnění nejsou koncepčního charakteru, pro technický návrh nejsou nijak významné.

Rozsah překrytí radiály

- Řešení dle DUR 2017 obsahuje:

tunel Butovice	dl. 356 m
mezitunelový úsek	dl. 162 m
tunel Jinonice	dl. 348 m

- Řešení dle podkladové *Studie k prověření spojení Butovického a Jinonického tunelu* obsahuje:
spojený Butovický a Jinonický tunel dl. 866 m

- Řešení konsolidované má s ohledem na navazující úsek v sousední oblasti MÚK Jinonice z důvodu možných kombinací délku spojeného tunelu různou:

pro variantu B MÚK Jinonice	délka tunelu 1204 m,
pro variantu E MÚK Butovice	délka tunelu 1417 m.

5.4.3. Úsek spojení tunelů – urbanistický popis

Úsek propojení tunelů Jinonice a Butovice je dalším z míst, kde technické řešení Radlické radiály umožní následnou přeměnu současného ryze dopravního koridoru Radlické ulice na úsek městské třídy s doprovodnou zástavbou a tramvajovou tratí. V jižní části území je přitom třeba přizpůsobit měřítko a podlažnost budoucího využití charakteru stávající vesměs nízkopodlažní zástavby Butovic. Na severu určuje charakter budoucí zástavby enkláva obytné zástavby při ulicích Polívkova, K Rovinám a Bočovská. Jižně a západně od Tyršovy školy je prostor pro zeleň, sportovní a volnočasové aktivity. Aktuálně zde MČ Praha 5 připravuje studii využití včetně objektu komunitního centra.

Tento prostor má potenciál stát se významným volnočasovým a sportovně-rekreačním areálem oblastního významu (podobně jako např. areál Gutovka v Praze 10) v dobré dostupnosti metra a v sousedství školského areálu Tyršovy školy na významné lokální pěší trase – oproti současným úvahám a námětům by asi využití tohoto prostoru mohlo být intenzivnější a pestřejší s více atraktivitami pro širokou škálu uživatelů.

Předpokládané stavební využití území kolem nové Radlické ulice je podmíněno změnou územního plánu a se stavbou Radlické radiály přímo nesouvisí. Přesto lze toto řešení doporučit jako významně městotvorný urbanistický prvek, reagující na změnu charakteru Radlické ulice z původní čistě dopravní trasy na městskou třídu a hlavní urbanistickou osu oblasti.

Územím napříč koridorem Radlické radiály prochází významná lokální pěší trasa mezi stanicí metra Jinonice, Tyršovou školou a Butovickou návsi a Waldorfskou školou s širší vazbou na oblast Butovického hradiště, k Prokopskému údolí a Dívčím Hradům – je příslušně akcentována zejména v místě křížení Radlické ulice a v přilehlých veřejných prostorech. Specifickým místem je předpolí Tyršovy školy, které je koncipováno jako pěší veřejný prostor s využitím pro školní i mimoškolní a veřejné aktivity. Pokud by v budoucnu bylo uvažováno s dostavbou v areálu AČR – VÚ Elektrotechnický, je vhodné (pokud to podmínky dovolí) koncipovat řešení rovněž coby posílení charakteru městské třídy v prostoru Radlické ulice.

5.4.4. Úsek spojení tunelů – dopravní popis

Důsledky ze spojení tunelů v konsolidovaném návrhu se do dopravního řešení nepromítají. Stejně jako v DUR 2017 je dopravní návrh charakterizován vzorovým příčným řezem s vedením trasy radiály ve spodní úrovni v tunelu a na povrchu se potom uvolňují podmínky pro návrh Nové Radlické bez výrazných omezení.

5.4.5. Úsek spojení tunelů – stavební popis

Spojení Butovického a Jinonického tunelu s sebou kromě územních dopadů logicky nese i rozdílné podmínky pro návrh tunelu jako celku. Oproti dvěma krátkým tunelům bezpečnostní kategorie TC-H (dle ČSN 73 7507) řešeným v rámci DUR, tak konsolidované řešení uvažuje s tunelem středním bezpečnostní kategorie TA.

Navrhovaný tunel je hloubený, dvoutubusový s jednosměrným provozem. Součástí tunelu jsou nově tři průchozí neprůjezdné příčné propojky, které tvoří posuvné dveře ve střední dělící stěně sloužící jako úniková cesta. S ohledem na VZT řešení tunelu je ve středním úseku nově doplněn nadvýšený profil pro umístění ventilátorů. V místě západního portálu je STT rozšířen v návaznosti na začátek odpojovací rampy (větev D MÚK Řeporyjská).

Tunel tvoří konstrukce rámového charakteru se společnou střední stěnou pro jižní i severní tunelovou troubu (STT a JTT). Stropní deska působí jako spojitá o dvou polích. V příčném řezu je tubus tunelu tvořen spodní základovou

železobetonovou deskou, nosnými bočními stěnami a nosnou střední dělicí stěnou a stropní železobetonovou deskou. Celá konstrukce je navržena s membránovou hydroizolací.

Celková šířka vozovky mezi obrubníky je 7 500 mm. Výška průjezdného profilu je v obou troubách 4 500 mm. Po obou stranách vozovky je navržen nouzový chodník o šířce 1 350 mm, oddělený od komunikace betonovým šterbinovým žlabem s obrubníkem sloužícím k odvodnění vozovky. V chodnících jsou vedeny kabelové trasy inženýrských sítí a technologického vybavení.

V nejnižším místě tunelu je umístěna čerpací stanice. Průsakové vody jsou odváděny přečerpáním do zatrubněného Butovického potoka. Dešťová či zavlečená voda z prostoru vozovek je šterbinovými žlaby sváděna rovněž k nejnižšímu místu tunelu do čerpací stanice, odkud je odváděna do ražené kanalizační stoky vedené dále jihozápadním směrem.

Tunel Butovice je napájen z dvou úsekových trafostanic umístěných v TGC Butovice a v TGC Jinonice. V obou TGC jsou umístěny zdroje nepřerušovaného napájení. Zdroj je tvořen modulární UPS o zajišťovaném výkonu 160 kVA s rezervou modulu n+1. Zdroje budou umístěny v samostatných rozvodnách UPS. V rozvodnách UPS budou instalovány centrální bateriové zdroje pro napájení nouzového únikového osvětlení, vč. napájení svítidel NO v tunelových troubách.

Proti řešení dle DUR 2017 podstatnou změnu, co se technologického vybavení tunelu týče, tvoří potřeba zřízení jak požárního, tak provozního větrání tunelu. V severní tunelové troubě s převážně klesajícím podélným sklonem je navrženo celkem 9 ks proudových ventilátorů (vč. povinné rezervy 3x trojice). V jižní tunelové troubě s převážně stoupajícím podélným sklonem je navrženo celkem 6 ks proudových ventilátorů (3x dvojice). Předpokládaný výkon jednoho ventilátoru: 37 kW a min. tah 1300 N. Jedna trojice (resp. dvojice) bude umístěna u vjezdového profilu, jedna trojice (resp. dvojice) před výjezdem z tunelové trouby a jedna trojice (resp. dvojice) přibližně uprostřed tunelu. Kvůli zajištění průjezdného profilu jsou v místě zavěšení ventilátorů vytvořeny zvýšené niky ve stropní konstrukci tunelu. Pro tunel je navrženo průjezdní, akomodační a nouzové únikové osvětlení tunelu.

Pro ověření vlivu spojení tunelů na imisní koncentrace škodlivých látek v ovzduší byla pro navrhované řešení zpracována rozptylová studie, která však neuvažuje s prodloužením tunelu vyplývajícím z návazností k variantám v oblasti MÚK řeporyjská a v oblasti MÚK Jinonice. Tato změna však nemá na závěry studie zásadní vliv a je možné je tak přiměřeně využít. Vypočtené koncentrace se oproti návrhu dle DUR významným způsobem neliší. S realizací 1 tunelu souvisí pokles imisních koncentrací v místě samotné trasy tunelu s částečným nárůstem imisních koncentrací v místech výstupních portálů. Nicméně rozdíly oproti návrhu dle DUR nejsou natolik významné, aby byly limitující pro skutečnost, kterou variantu realizovat.

Nezbytnou součástí tunelu jsou celkem 2 technologická centra, která slouží pro zajištění napájení, záložních zdrojů apod.

Konstrukce tunelů je navržena tak, aby byl maximálně využit urbanistický potenciál navrhovaného řešení. V prezentovaném řešení je navrhována potenciální zástavba pouze v místě východního portálu, ve zbývajícím úseku je navržena trasa nové ul. Radlická s rezervou pro tramvajovou trať.

5.5. Oblast MÚK Jinonice

5.5.1. Oblast MÚK Jinonice – principy změnového řešení

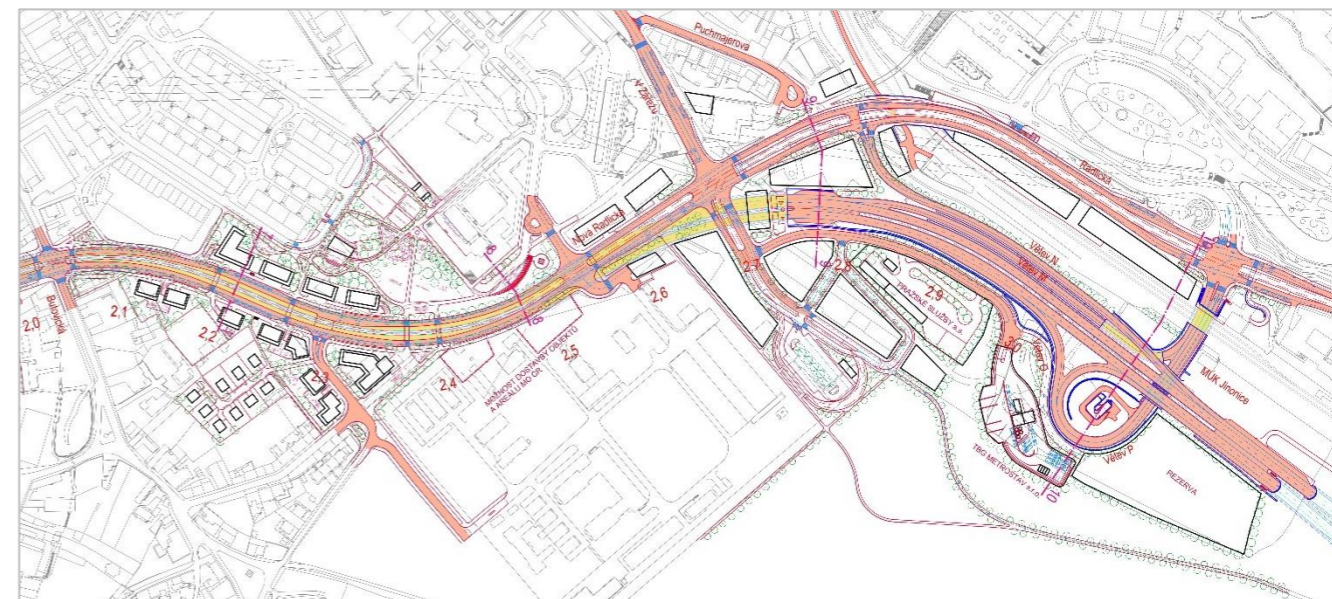
Zadávacím vstupem pro hledání změnového řešení v oblasti MÚK Jinonice byly hlavně požadavky na uvolnění prostoru křižovatky Radlická – V Zářezu pro městské funkce prodloužením tunelu s doporučením soustředit dopravní vztahy od ulice Radlická k MÚK Jinonice (z oblasti Puchmajerova) pouze do křižovatky Radlická – U Trezorky.

V souvislosti s tím bylo požadováno i prověřit technické možnosti pro větší překrytí radiály a ověřit tím potenciál pro budoucí využití území. Zároveň bylo nezbytné řešit koordinační vazby k samostatně sledovanému záměru na prodloužení tramvajové trati od ČSOB v Radlicích s dočasnou koncovou smyčkou Dívčí Hrad.

Pro MÚK Jinonice je příznačné, že v dalším procesním postupu přípravy Radlické radiály lze, při realizaci příslušné části MÚK Jinonice, připustit provozní fázi se zprovozněním tunelu Radlice v samostatné (předstihové) etapě. Tj., uvést do provozu úsek stavby Radlická radiála od Městského okruhu, který nepodléhá významným změnám.

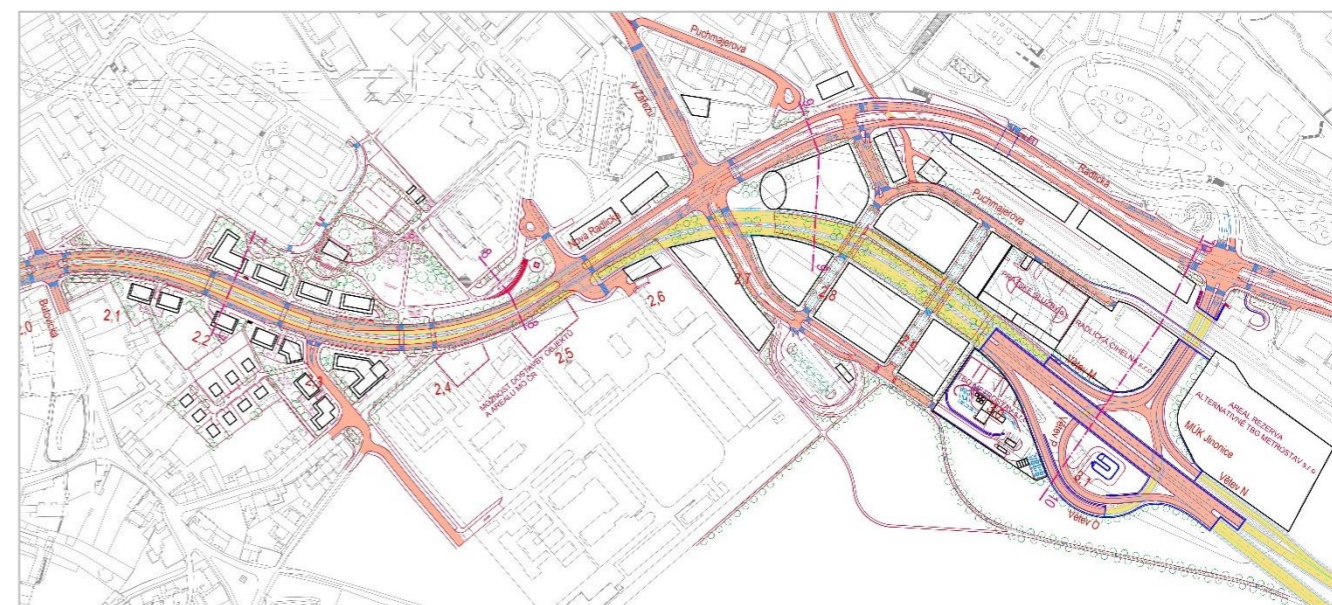
Výstup podkladové studie doporučil pro konsolidaci dvě výrazně odlišné varianty:

Varianta B se od řešení dle DUR 2017 odlišuje minimálně. Přenáší pouze dopravní směr ulice Radlická – Radlická radiála z centra z křižovatky Puchmajerova do křižovatky U Trezorky. Po úpravách bezpečnostních prvků tunelu jsou posunem portálu východním směrem mírně prodlouženy spojené tunely.



Obr. 11 Úsek spojení tunelů a oblast MÚK Řeporyjská – dopravní řešení – varianta B

Varianta E soustřeďuje všechny dopravní vztahy od ulice Radlická k Radlické radiále do křižovatky U Trezorky. To vyžaduje změnu trasování Radlické radiály odsunem osy jižně, což se projevuje v návaznostech k sousedním úsekům, zejména k trase tunelu Radlice.



Obr. 12 Úsek spojení tunelů a oblast MÚK Řeporyjská – dopravní řešení – varianta E

5.5.2. Oblast MÚK Jinonice – hlavní koncepční změny proti řešení dle DUR 2017

Celkové dopravní řešení – varianta B

- Systémově je varianta B s řešením dle DUR 2017 velmi podobná. Přenesení dopravního vztahu Radlická ulice – RR směr západ z oblasti Puchmajerova do křižovatky U Trezorky se změní rozložení intenzit na dotčeném úseku ulice Radlické.

Celkové dopravní řešení – varianta E

- Dopravní schéma MÚK Jinonice se proti DUR 2017 zásadně mění. Návaznost místních vztahů k Radlické radiále je soustředěna pouze do křižovatky U Trezorky, křižovatka Puchmajerova je od těchto vztahů uvolněna a zůstává pouze ve funkci napojení místní uliční sítě, bez vztahu k nadřazené Radlické radiále.

Osa a niveleta radiály

- **Varianta B** vychází z návrhu trasy radiály dle DUR 2017, k žádným zásadním změnám nedochází.
- **Varianta E** je podmíněna proti řešení dle DUR 2017 výraznou změnou trasy radiály. Radlická radiála je v průchodu MÚK Jinonice vychýlena cca rovnoběžně jižním směrem o cca 55 m. Je to nutnou podmínkou pro alespoň omezenou přijatelnost kritického průpletového úseku větví N a O.

Systém odvodnění

- Vodohospodářská koncepce dle DUR 2017 nedoznává výrazných změn. Stokový systém je přizpůsoben nové dispozici křižovatky.

Překrytí Radlické radiály

- **Varianta B** dává dopravním návrhem podmínky pro rozšíření překrytí Radlické radiály prodloužením spojených tunelů o cca 45 m.
- **Varianta E** dává odsunutím trasy radiály do polohy s vyšším nadložím podmínky pro prodloužení spojených tunelů ve větším rozsahu (cca o 210 m). Ze stejných důvodů lze připustit i na východě oblasti prodloužení tunelu Radlice o cca 50 m.
- Ve srovnání variant B a E má konsolidované řešení v úseku spojených tunelů délku tunelu rozdílnou:

pro variantu B MÚK Jinonice	délka spojeného tunelu 1204 m,
pro variantu E MÚK Butovice	délka spojeného tunelu 1417 m.

5.5.3. Oblast MÚK Jinonice – urbanistický popis

Oblast MÚK Jinonice se nachází v poměrně složitých podmínkách prudkého severního svahu Dívčích Hradů, narušeného v minulosti těžbou hliniště radlické cihelny. Je zde několik areálů nebytového využití, z nichž servisní dvůr Pražských služeb a betonárka TBG Metrostav aktuálně usilují o stabilizaci v tomto pro ně z dopravního hlediska výhodně položeném území.

Stanice metra Jinonice byla založena v místě poněkud mimo urbanistické těžiště území a radikální změna tohoto stavu je v daných podmínkách dost obtížně řešitelná. Významné jsou v tomto ohledu vztahy k sousední lokalitě nazývané „Klíč“ při ulici U Kříže, k obytnému a administrativnímu celku Waltrovka, vzniklému přestavbou areálu Motorlet Jinonice a v neposlední řadě k rozsáhlému potenciálu rekreační a volnočasové oblasti návrší Dívčích Hradů, pro které je stanice metra Jinonice jedním z logických nástupních prostorů.

Přestavbová lokalita jižně od Radlické ulice a železniční trati představuje určitý potenciál pro využití území těsně souvisejícího se stanicí metra i při zohlednění stávajících areálů TBG Metrostav a Pražských služeb. Nástupní prostor Dívčích Hradů lze spojit s koncovou stanicí a smyčkou tramvajové trati. Charakter veřejného prostoru při stanici metra bude asi vždy ovlivněn významnou trasou Radlické ulice, ale její přeměna ve smyslu charakteru městské třídy skýtá i zde dobré možnosti pro uspokojivé městské řešení.

Na charakter městské třídy lze navázat i potenciálním využitím pásu podél Radlické ulice směrem k východu v oblasti bývalého nákladového obvodu žst. Praha – Jinonice i v následném pokračování ke stanici metra

Radlická.

Varianty B a E MÚK Jinonice se kromě rozdílné dopravní koncepce poměrně významně liší i z hlediska potenciálu pro novou výstavbu. Ale stejně jako u výše zmiňovaných rozvojových lokalit, souvisejících s trasou a stavbou Radlické radiály, i zde je pro detailnější a bližší kapacitní, technické a urbanisticko-krajinářské řešení nezbytné podrobnější urbanistické prověření.

V detailu urbanistického návrhu nepřináší varianta B proti řešení dle DUR žádné výhody. Naopak, z pohledu ne-
bídky rozvojových ploch je proti DUR výhodnější.

5.5.4. Oblast MÚK Jinonice – dopravní popis

Rozdílné koncepce posuzovaných variant B a E spočívají v různém přerozdělení dopravních vztahů z ulice Radlická k napojení na radiálu. Z dopravně-inženýrských podmínek a dalších souvislostí z toho vycházejí dvě zcela odlišné koncepce dopravního návrhu a z toho vyplývající stavební řešení.

Varianta B

- Proti DUR 2017 se větev M pro směr ulice Radlická – Radlická radiála z centra se přesouvá z křižovatky Puchmajerova do křižovatky U Trezorky. Jejím novému průběhu paralelně s větví P je přizpůsobena trasa větve N. V úseku podjezdu pod železnicí je pro směr větve M doplněn samostatný jízdní pruh.
- Novému dopravnímu řešení jsou přizpůsobeny křižovatky na ulici Radlická (Puchmajerova, U Trezorky).
- Vlivem změny polohy a napojení nájezdové větve M na ul. Radlickou v křižovatce U Trezorky dojde na Radlické ulici v úseku U Trezorky – Puchmajerova k poklesu intenzit IAD o cca 6000 voz/den (nerovnoměrně, především ve směru z centra), což představuje pokles o více než 40 %. Další změny v intenzitách IAD na komunikacích v zájmovém území jsou zanedbatelné, prognózané rozdíly jsou v intervalu $\pm 2,5$ %.
- Nepodstatnou změnou proti DUR 2017 je námět na změnu dopravního režimu v ulicích V Zářezu a Puchmajerova, který přestože generuje drobné stavební úpravy, je v kompetenci dopravně inženýrského rozhodnutí. Přitom je potřebné sledovat podmínky pro provoz autobusových linek MHD.
- Z koordinace s výhledovou tramvajovou tratí vyplývá upřesnění šířkového uspořádání ulice Radlická. Zohledněny jsou v tom požadavky na umístění zastávek, optimalizace přechodů, řadicích pruhů v křižovatkách, cyklopruhy apod. a to v intencích samostatné studie *Koordináční studie tramvajové trati mezi stanicemi metra Radlická a Jinonice (PUDIS, VHE, 12/2021)*.
- Dopravní návrh varianty B nepřináší proti řešení dle DUR 2017 žádné výhody, dopravní schéma DUR s rozdělením napojení do dvou křižovatek na ulici Radlická je výhodnější.

Varianta E

- Od varianty B a DUR 2017 principiálně jiný systém křižovatky je odvozen z podmínky odsunu trasy radiály pro vytvoření podmínek k zajištění dopravního připojení vztahu RR z centra – Radlická ulice (do křižovatky U Trezorky).
- I přes odsun trasy radiály je průplet na jižním vjezdu do křižovatky U Trezorky rizikový.
- Nezbytná úprava trasy radiály se propisuje i do sousedních úseků, mimo zájmovou oblast MÚK Jinonice. V západní části zasahuje změna trasy do úseku spojení tunelů, ve východní části se promítá až do ražených částí tunelu Radlice. Tedy do úseku, který je v rámci konsolidace záměru Radlické radiály nedotčen. Odchylné vedení osy radiály proti řešení dle DUR 2017 se projevuje v úseku délky 1400 m.
- MÚK ve variantě E svým tvarem zdánlivě připomíná okružní křižovatku, systémově jsou však jednotlivé dopravní směry na větvích křižovatky od sebe provozně i stavebně odděleny.
- Vlivem změny polohy napojení větví M a N na ul. Radlickou v křižovatce Radlická x U Trezorky dojde na Radlické ulici v úseku U Trezorky – Puchmajerova k poklesu intenzit IAD o cca 5900 voz/den což představuje pokles o necelých 40 %. Oproti variantě B je však tento pokles rozdělen rovnoměrně do obou směrů.
- Podobně jako u varianty B, ale v intencích varianty E se do dopravního návrhu promítají úpravy křižovatek na

ulici Radlická, námět na změnu dopravního režimu v ulicích V Zářezu a Puchmajerova a koordinační vazby k ulici Radlická v souvislosti s umístěním tramvajové tratě.

5.5.5. Oblast MÚK Jinonice – stavební popis

Varianta B

Ze stavebního hlediska dochází proti řešení dle DUR 2017 k posunu východního portálu spojeného Butovického tunelu o cca 53 m, čímž vzniká mimo jiné prostor pro umístění nadzemní zástavby nad konstrukcí tunelů, pro kterou platí stejné podmínky jako v ostatních úsecích RR (viz kap. 5.2.5 a 5.3.5).

Vzhledem ke skutečnosti, že byl v této variantě vypuštěn nájezd na RR z prostoru křižovatky Puchmajerova a je realizován až v místě stávajícího podjezdu pod železniční tratí v MÚK Jinonice vzniká v rámci křižovatkové větve M nové krátké překrytí (podjezd) délky cca 60 m, který podchází větev N, která zajišťuje sjezd z RR na ul. Radlická. Tvoří je konstrukce rámového charakteru. V příčném řezu je konstrukce tvořena spodní základovou železobetonovou deskou, nosnými bočními stěnami a stropní železobetonovou deskou. Celá konstrukce je navržena s membránovou hydroizolací. Celková šířka vozovky mezi obrubníky je 5 000 mm. Výška průjezdného profilu je 4 500 mm. Po obou stranách vozovky je navržen nouzový chodník o šířce 1 350 mm, oddělený od komunikace betonovým štěrbinovým žlabem s obrubníkem sloužícím k odvodnění vozovky.

Úsek mezi západním portálem Radlického tunelu a východním portálem spojeného Butovického tunelu je z části v úrovni terénu, z části v zářezu, lemovaném opěrnými zdmi.

Varianta E

Ze stavebního hlediska dochází k posunu východního portálu spojeného Butovického tunelu o cca 266 m, čímž vzniká nový veřejný prostor, na kterém je v rámci této studie navrhována výsadba zeleně. Z důvodu prodloužení tunelu došlo k rozšíření technologického centra u východního portálu.

S ohledem na nové dopravní řešení je nezbytná změna směrového i výškového vedení trasy RR, které se dotýká i západní části Radlického tunelu a příportálového technologického centra.

Pro zajištění požadovaných dopravních vztahů je součástí návrhu i nová konstrukce překrytí rampy O pod rampou P délky 62 m a podjezd rampy P pod RR. Jejich technické řešení je totožné jako v případě zakrytí rampy M u výše popsané varianty B. Úsek mezi západním portálem Radlického tunelu a východním portálem spojeného Butovického tunelu je v zářezu, lemovaném opěrnými zdmi. Dále s ohledem na změnu dopravního řešení vede tato varianta k nutnosti úpravy rozsahu podjezdu pod železniční tratí délky 34 m v blízkosti železniční stanice Jinonice.

6. Hodnocení variant

6.1. Metoda hodnocení

V hodnocení variant se střetávají rozdílné zájmy, které se ale v řadě hodnotících hledisek překrývají. Patří mezi ně hlediska územní, provozně technická, ekonomická, sociální a další, nezanedbatelnou váhu mají i hlediska politická, která se mj. odvozují i od podmínek souvisejících s přípravou záměru.

Hodnocení variant je tak provedeno ve vícekritériálním pohledu, bez stanovení vah jednotlivým hlediskům. Pro celkovou srozumitelnost byla vybrána základní hodnotící kritéria, která by při rozhodování měla být brána v úvahu. Podle charakteru zvolených hledisek se hodnocení opírá o textové popisy po úsecích (oblastech) k jednotlivým variantám, a to včetně srovnání s řešením dle DUR 2017, nebo v přesahovém pohledu pro celý záměr.

Závěry jsou rekapitulovány v souhrnných tabulkách. Barevná zvýraznění jednotlivých polí jsou jen vodítkem pro přehlednější orientaci, obecně upozorňují pouze na priority a rizika hodnoceného hlediska.

Lokální hlediska:

- urbanistické hodnocení,
- dopravní hodnocení,
- stavební hodnocení.

Přesahová hlediska:

- stavební a provozní nálady,
- vztah k územnímu plánu,
- vztah k procesu EIA,
- legislativní souvislosti procesu přípravy.

6.2. Lokální hodnotící hlediska

6.2.1. Urbanistické hodnocení

Úsek Botanica

Obě varianty, prezentované v Konsolidované studii RR, splňují hlavní urbanistické požadavky na zlepšení situace v předmětné oblasti oproti návrhu DUR 2017. Z hlediska vlivu na související území (hluk, exhalace) vyhovuje hygienickým limitům i původní řešení DUR 2017 s otevřenou trasou v nesnížené niveletě. V konsolidovaných variantách je pracováno se sníženou niveletou radiály a tím pádem i s větší protihlukovou ochranou obytného souboru Botanica i zástavby JZM – Nové Butovice. Platí to jak pro variantu B, tak samozřejmě plně i pro variantu C s celotunelovým řešením.

Z hlediska příčné prostupnosti a propojení území obytných celků Botanica a JZM – Nové Butovice jsou obě varianty prakticky srovnatelné, neboť trasy pěších a dopravních propojení jsou určovány především stávající zástavbou mezi Pekařskou a trasou RR a prolukami mezi již realizovanými objekty.

V obou variantách lze počítat s využitím pásu území podél Bucharovy ulice pro zástavbu formující nový parter veřejného prostoru coby městské třídy. Tato koncepce vnáší do návrhu potenciál vyšší urbanistické kvality, přestože není přímou součástí stavby Radlické radiály.

Lze však samozřejmě konstatovat, že z hlediska urbanistické kvality bude veřejností nesporně upřednostňována varianta C s úplným zakrytím RR v předmětném úseku, a to bez ohledu na vyšší investiční a provozní náklady stavby.

Oblast MÚK Řeporyjská

Varianty BC1 a BC2 v oblasti MÚK Řeporyjská se liší především mírou zakrytí trasy radiály úseku mezi Schwarzenberskou a podzemní trasou metra. Jedná se o velmi exponované území krajinného a urbanistického rozhraní mezi drobnou „vesnickou“ strukturou Jinonické návsi a historického jádra Jinonic a jinonické vilové čtvrti na jedné straně a intenzivní spíše hybridní strukturou nových objektů centra Nové Butovice, na něž navazuje modernistická struktura sídliště JZM – Nové Butovice na straně druhé. Exponovaná poloha této oblasti dává zdůvodnění spíše větší míře zakrytí podle varianty BC1, zejména ve spojení s potenciálem stavebního využití cenných pozemků v sousedství stanice metra nad tunely RR a těsnějšího propojení centra Nové Butovice s přírodním zázemím a oblastí historického jádra Jinonic severně od trasy Radlické radiály.

Pro tuto oblast je ale neméně významné těsné propojení centrální oblasti Nových Butovic a stanice metra se systémem zeleně a parkových rekreačních ploch s vazbami k širšímu rekreačnímu a volnočasovému zázemí. Toto do značné míry splňují obě varianty, celkové zakrytí podle varianty BC1 je ale nesporně i v tomto ohledu jednoznačnější.

Úsek spojení tunelů

Tato oblast je v Konsolidované studii prezentována invariantně. Krátký mezitunelový úsek z DUR 2017 má

technickou motivaci (etapizace výstavby) a nedává urbanistický smysl. V podstatě v této oblasti prakticky zne-
možňuje plnohodnotnou transformaci dopravní trasy Radlické ulice na městskou třídu s městským parterem a
plnohodnotné využití parkové volnočasové a rekreační plochy, související s areálem Tyršovy školy. Tento cíl je
zde nesporně hlavním urbanistickým přínosem konsolidovaného řešení Radlické radiály.

Oblast MÚK Jinonice

Varianta B MÚK Jinonice vychází vstříc požadavkům Pracovní skupiny pro zlepšení návrhu Radlické radiály pře-
devším z hlediska posílení městského využití území v oblasti kolem stanice metra Jinonice (při respektování pod-
mínek území). Vytváří rovněž podmínky pro přeměnu Radlické ulice na městskou třídu a možnost koncipování
veřejného prostoru při stanici metra – opět samozřejmě v rámci daných podmínek území. Dopravně-funkční prin-
cip MÚK Jinonice je přitom oproti koncepci DUR 2017 pouze mírně modifikován, ale úprava a rozložení křižovat-
kových větví podle varianty B nijak významně nepřispívá ku prospěchu urbanistické kvality souvisejícího území.

Varianta E naproti tomu pracuje se zásadně jiným dopravně-provozním konceptem a díky tomu vytváří v souvi-
sejícím území předpoklady pro ještě účinnější urbanistické zhodnocení potenciálu exponované oblasti při stanici
metra a přestupním uzlu dalších typů MHD. Předpokladem reálnosti řešení podle varianty E je ale mimo jiné i
významný přesun v majetkoprávních vztazích (při podmínce zachování stávajících aktivit – TBG Metrostav a
Sběrný dvůr Pražských služeb v této oblasti). Z hlediska využití potenciálu a urbanistické kvality území je však
toto řešení nesporně významně odlišné od předchozích variant a nepříznivé vlivy RR v území minimalizuje na
nezbytný krátký úsek vlastní křižovatky.

Ve srovnání varianty B s původním řešením MÚK Jinonice podle DÚR 2017 lze konstatovat, že z urbanistického
hlediska se jeví jako příznivější původní koncepce, kterou lze modifikovat dílčími úpravami, zlepšujícími podmínky
pro potenciál využití souvisejícího území a koncipování veřejných prostorů. Jedná se především o pás mezi že-
lezniční tratí a trasou Radlické radiály, obslužený uvažovanou příjezdovou komunikací, napojenou za podjezdem
Radlické ulice na ul. Do Polí u nové železniční zastávky, který ve variantě B zabírá rampa A MÚK Jinonice, kdežto
ve variantě DÚR je využitelný pro (nebytovou) zástavbu. Lze také uvažovat s posunem potrálu tunelu Jinonice
východním směrem tak, aby se zlepšily podmínky pro vytvoření veřejného prostoru v oblasti kolem křižovatky
Radlické ulice s ul. V Zářezu v předprostoru stanice metra.

Z hlediska potenciálu pro následné využití souvisejícího atraktivního území kolem stanice metra je původní kon-
cepce podle varianty DÚR (s mírnými úpravami oproti návrhu DÚR 2017) výhodnější.

6.2.2. Dopravní hodnocení

Úsek Botanica

Z pohledu dopravního návrhu jsou varianty B a C zcela srovnatelné. Proti řešení DUR 2017 jsou obě varianty
příznivější v nabídkách podmínek pro konkrétní řešení bezmotorové dopravy.

Oblast MÚK Řeporyjská

V systémovém pohledu lze tvrdit, že vyloučení částečné MÚK Butovice nelze považovat za závalu, neboť inten-
zity na zrušených křižovatkových větvích, napojujících obousměrně oblast Starých Butovic od západu, nejsou
v území podstatné, i když nepříznivým důsledkem bude mírné přetížení profilu Nové Radlické včetně křižovatky
Radlická – Jeremiášova – Bucharova – Karlštejská.

Odstranění přímého napojení Jinonic z Radlické radiály je v konsolidovaných návrzích cílené. Jeho přenesení na
místní komunikace lze považovat za systémové, neboť pocitově zamezuje využívání „zkratky“ ve stopě ulic Ře-
poryjská, Karlštejská, Klikatá, Peroutkova a Na Václavce (resp. Jinonická, Vrchlického, Plzeňská) k centrální
části Smíchova.

Z pohledu dopravního hodnocení jsou obě konsolidované varianty (BC1 a BC2) shodné. Proti návrhu dle DUR
2017 však celý dopravní návrh křižovatky Řeporyjská není symetrický a ztrácí logickou přehlednost. To se však
netýká rozhodujícího směru v křižovatce, kterým je dopravní vztah Radlická radiála z centra – JZM (Jeremiášova).
Ten je naopak v nových variantách oproti DUR 2017 řešen jednoznačně výhodněji (bez průjezdu okružní křižo-
vatkou).

Úsek spojení tunelů

V úseku spojení tunelů jsou řešení podle DUR 2017 i podle konsolidované varianty z hlediska dopravního návrhu
a funkce shodná. To platí bez výhrad pro vlastní podzemní trasu radiály. Na povrchu se odstranění mezitunelo-
vého otevřeného úseku zúročí ve volnosti podmínek pro detailní návrh Nové Radlické, z hlediska dopravní funkč-
nosti to však není příliš významné.

Oblast MÚK Jinonice

Z hlediska stavebního řešení dopravního návrhu lze obě hodnocené varianty (B a E) považovat rámcově za srov-
natelné, neboť návrhové parametry dopravního návrhu se pohybují v intervalech přípustných hodnot.

Významným hodnotícím kritériem je však provozně dopravní funkčnost. Dopravní důsledky z přerozdělení do-
pravních vztahů lze korektně zhodnotit, neboť pro obě varianty jsou k dispozici podrobné kartogramy a grafiky
křižovatek. Obecně lze shrnout, že přerozdělením dopravních vztahů mezi křižovatkami Puchmajerova a U Tre-
zorky dochází oproti základnímu scénáři dle DUR 2017 v předmětném mezikřižovatkovém úseku na ulici Radlická
ke snížení obousměrných intenzit, což podporuje sledovaný cíl, posílit funkce veřejného prostoru u stanice metra.
Konkrétně u křižovatky Puchmajerova činí součet vjezdů do křižovatky ve variantě E 50% a ve variantě B 70%
skutečnosti proti modelu DUR 2017. Děje se tak ale za cenu koncentrace intenzit do křižovatky U Trezorky, a to
zejména u varianty E.

Křižovatka U Trezorky byla jako „nejslabší článek“ soustavy křižovatek ve srovnání s variantou B v izolovaném
modelu kapacitně posouzena. Obě varianty byly vyhodnoceny jako přiměřeně vyhovující (varianta B s ÚKD na
stupni C, varianta E s ÚKD na stupni D).

Dopravní řešení dle varianty E je však ještě zatíženo průpletovým úsekem na paprsku křižovatky od Radlické
radiály, který se překrývá s řadícími pruhy na vjezdu do křižovatky U Trezorky, čímž je jeho účinná délka zásadně
ovlivněna. Podle výsledku posouzení mikrosimulací (společně s křižovatkou U Trezorky) je funkčnost průpletu na
hranici přijatelnosti.

Uspořádání úrovnových křižovatek v návaznosti na Radlickou radiálu (rozvržení řadících pruhů) se ale neodvíjí
pouze od signálních plánů a rezerv kapacity na konkrétních vjezdech. V blízkosti tunelových portálů je nezbytné
zohlednit také provozní souvislosti z řízení dopravy v tunelech (volný výjezd pro opuštění tunelů v případech mi-
mořádných událostí, resp. dostatečně dlouhé řadící pruhy v případě tunelových uzavírek). S přihlédnutím k těmto
širším souvislostem, které v úrovni studie nemohly být do kapacitní rozvahy zahrnuty, lze provozní schéma vari-
anty E považovat za nestabilní a rizikové.

Na místě je i otázka, přináší-li řešení dle varianty B, byť kapacitně vyhovující, oproti původnímu návrhu dle DUR
2017 očekávané územní přínosy, neboť původní řešení dle DUR vychází v provozních dopravních schématech
výhodněji. Jak je uvedeno v kap. 6.2.1. stejné lze konstatovat i z pohledu urbanistického hodnocení.

V hodnocení variant je proto posuzována i varianta vycházející z provozního schématu DUR, která je ale v do-
pravním návrhu mírně modifikována. Modifikace dopravního řešení vychází z tzv. varianty A prezentované ve
zdrojovém podkladu Technická studie pro oblast MÚK Jinonice.

6.2.3. Stavební hodnocení

Ze stavebního hlediska je patrné, že navrhovaná technická řešení jsou ve všech případech proveditelná, obsahují
postupy a řešení běžně používané na jiných stavbách v ČR. Z pohledu hodnocení jednotlivých variant se tato
problematika v plném rozsahu promítá do celkové výše investičních a provozních nákladů stavby. Jakékoliv srov-
návání variant z čistě technického hlediska se jeví jako nadbytečné.

Úsek Botanica

V předmětném úseku stavby je stěžení rozdíl mezi hodnocenými variantami (B, C) v rozsahu zakrytí trasy RR.
Z technického hlediska se jedná o větší či menší podíl podzemních konstrukcí stejného typu. S ohledem na dílčí
ustanovení ČSN 73 75 07 Projektování tunelů pozemních komunikací a navazujících předpisů nejsou krátké
úseky do 100 m považovány za tunel na pozemní komunikaci a nemusí tak splňovat náročná kritéria, zejména
technologického charakteru, zajišťující bezpečnost provozu. Významná část nákladů je v tomto úseku spojená se

snížením nivelety trasy, která je však u obou hodnocených variant v podstatě zcela totožná. Významnější rozdíl je pak v rozsahu technologického zázemí.

Oblast MÚK Řeporyjská

Technické řešení je v předmětném úseku velmi podobné a hodnocené varianty (BC1, BC2) se liší zejména rozsahem zakrytí trasy RR v rozsahu staničení cca km 0,800 - 1,200. V navazujícím úseku jsou obě varianty BC totožné a vycházejí z kombinace výhod v předchozí studii zpracovaných variant B a C. Náročnost této části stavby spočívá zejména v paralelním vedení 3 komunikací, které je však spojené spíše s nárůstem investičních nákladů stavby. Mírně diskutabilní je napojení plánovaného objektu garáží P+R v rámci tunelové části (BC1) probíhající odpojovací rampy (větev B MÚK Řeporyjská), které se po předběžném bezpečnostním posouzení jeví jako proveditelné.

Úsek spojení tunelů

V DUR 2017 navržené technické řešení, obsahující Butovický a Jinonický tunel délek do 300 m a otevřený mezi-tunelový úsek délky cca 180 m vycházelo z přístupu splnění všech legislativních podmínek, umožnění základních logických dopravně-urbanistických vazeb a minimalizace investičních a provozních nákladů stavby. Ze stavebního (konstrukčního) hlediska je spojení "pouze" náhrada otevřeného úseku konstrukcí tunelu (stejně technického řešení). Významným pozitivem spojení tunelů je však možnost změny povrchového vedení ul. Radlická (oproti DUR), která zůstává ve své stávající stopě a z šířkového hlediska umožňuje vytvořit prostorovou rezervu pro budoucí možné vedení tramvajové dopravy.

Oblast MÚK Jinonice

V této oblasti jsou posuzované varianty (B, E) zcela odlišné. Zatímco v případě varianty B dochází "pouze" k drobnému posunu východního portálu Butovického tunelu a přesunu připojovací rampy (větev M MÚK Jinonice) ve směru z centra do prostoru křižovatky Radlická x U Trezorky, u varianty E dochází ke kompletní změně trasy RR. V této variantě dochází k změně směrového řešení, která zasahuje až do raženého Radlického tunelu, významnému prodloužení hloubeného Butovického tunelu východním směrem a změně geometrie, polohy a dopravního řešení samotné MÚK Jinonice, včetně podjezdu pod stávající železniční tratí. Svým vlivem na Radlický tunel a jeho předtunelový úsek tak tato varianta významně ovlivňuje úvahy o dalším postupu při povolování stavby RR.

6.3. Přesahová hodnotící hlediska

6.3.1. Stavební a provozní náklady

Odhad stavebních nákladů při zpracování DUR 2017 vycházel ze „Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací (MD, 08/2017)“, který odkazuje na cenové ukazatele pro stupeň DUR vydaných SFDI (konkrétně se jednalo o tzv. „Sborník agregovaných položek pro dopravní stavby– stupeň DUR, DSP – CÚ 2015“). Odhad stavebních nákladů byl zpracován po jednotlivých objektových řadách, které byly dále rozděleny na stavební celky, stavební objekty a provozní soubory. Protože se jednalo o předběžné stanovení nákladů, nebyly v tomto sborníku agregovaných položek zahrnuty položky pro všechny stavební objekty, případně by bylo jejich použití v konkrétních případech zavádějící. V takovýchto případech byly ceny stanoveny expertním odhadem na základě podrobné znalosti stavby. Tímto způsobem byly celkové investiční náklady na realizaci Radlické radiály vyčísleny na 18,888 mld. Kč bez DPH. Aktuální investiční náklady stavby RR v provedení dle DUR 2017 lze očekávat ve výši cca 30 mld. Kč bez DPH (indexované pro záměr jako celek inflačním koeficientem 1,566462).

Výpočet investičních nákladů stavby dle nově navrhovaných technických řešení je zpracován jako expertní odhad vycházející z jednotkových cen stanovených na základě zkušeností zpracovatele s cenami stavebních prací podzemních dopravních staveb v intravilánu (v aktuální cenové hladině – rok 2023). Níže uvedené odhady investičních nákladů stavby představují dílčí rozdíly (navýšení) jednotlivých variant (nebo jejich kombinací) v porovnání s DUR 2017 (indexované inflačním koeficientem 1,566462).

Stavební náklady

Výpočet je proveden za následujících podmínek:

- Rozsah pozemních komunikací (mimo samotnou trasu RR a rampy MÚK), inženýrských sítí, sadových a dalších úprav je v DUR 2017 a v jednotlivých variantách podobný, resp. dílčí rozdíly představují jen marginální rozsah, který nijak významně neovlivňuje vzájemné porovnání investičních nákladů jednotlivých variant, resp. k DUR 2017.
- Porovnávány jsou tedy náklady takových částí stavby, které mají potenciál existence významnějšího rozdílu mezi DUR 2017 a jednotlivými variantami, resp. mezi variantami, a jejichž výše není zanedbatelná. Jedná se především o položky zemních prací, opěrných zdí, podzemních a mostních staveb.

Za výše uvedených podmínek bylo stanovení investičních nákladů provedeno samostatně pro následující úseky stavby:

- Úsek Botanica (od počátku stavby RR dle DÚR až do staničení cca km 0,900 – samostatně ve variantách B, C).
- Oblast MÚK Řeporyjská (od východního konce úseku Botanica až po východní portál Butovického tunelu dle DUR – samostatně ve variantách BC1, BC2).
- Oblast spojeného Butovického a Jinonického tunelu
- Oblast MÚK Jinonice – samostatně ve variantách B a E (tj. do východního portálu butovického tunelu dle DUR)

Porovnávány jsou náklady bez zahrnutí rezerv a rizikové složky.

Varianta	Botanica		MÚK Řeporyjská		Spojení tunelů	MÚK Jinonice			Celkem nárůst proti DUR 2017 (CÚ 2023)
	B	C	BC1	BC2	B	B	E	DUR	
Odečet DUR	137		790		2 734	3			0
Navýšení variant	1 364	2 639	3 762	3 013	3 528	385	2 576	0	
B-BC1-B-B	1 364	-	3 762		3 528	385			5 375
B-BC1-B-E	1 364	-	3 762		3 528		2 576		7 567
B-BC1-B-DUR	1 364		3 762		3 528			0	4 993
B-BC2-B-B	1 364	-	-	3 013	3 528	385			4 626
B-BC2-B-E	1 364	-	-	3 013	3 528		2 576		6 818
B-BC2-B-DUR				3 013	3 528			0	4 244
C-BC1-B-B	-	2 639	3 762		3 528	385			6 650
C-BC1-B-E		2 639	3 762		3 528		2 576		8 842
C-BC1-B-DUR		2 639	3 762		3 528			0	6 268
C-BC2-B-B		2 639	-	3 013	3 528	385			5 901
C-BC2-B-E	-	2 639	-	3 013	3 528		2 576		8 093
C-BC2-B-DUR		2 639		3 013	3 528			0	5 519

Z výše uvedeného porovnání je patrné, že ve studii navrhované technické řešení stavby ve všech kombinovaných variantách vede k navýšení investičních nákladů oproti DUR 2017 (cca o 4,244 až 8,842 mld. Kč bez DPH).

Jako nejlevnější z nově navrhovaných variant se jeví kombinace variant B+BC2+B+DUR, jejíž navýšení investičních nákladů představuje ve sledovaných položkách 4,244 mld. Kč bez DPH (tj. 4,881 mld. Kč včetně DPH). Naopak nejdražší je kombinace variant C+BC1+B+E, která zahrnuje v jednotlivých úsecích celotunelová řešení a představuje celkové předpokládané navýšení o 8,842 mld. Kč bez DPH (tj. 10,168 mld. Kč včetně DPH). V návaznosti na předpokládanou cenu celé stavby RR přepočtenou na cenovou úroveň 2023 ve výši cca 30 mld. Kč bez DPH se tak u krajních variant jedná o dílčí navýšení ceny o cca 14%, resp. 30%.

V celkovém hodnocení varianta doporučená (B-BC1-B-DUR) navyšuje stavební náklady oproti DUR 2017 o cca 4,993 mld. Kč bez DPH (tj. 5 742 mld. Kč včetně DPH), což představuje nárůst o cca 17%.

Provozní náklady

Kombinace variant C+BC1+B+E, s nejvyšším rozsahem tunelových staveb, je zatížena kromě jednorázových stavebních nákladů rovněž náklady provozními. Rámcově, dle zkušeností s jinými pražskými tunelovými stavbami, lze provozní náklady na údržbu a energie odhadovat částkou cca 70 mil Kč/rok bez DPH.

V případě samotného tunelu Botanica dle varianty B (v kombinaci s variantou BC1 v úseku MÚK Řeporyjská) lze očekávat roční provozní náklady ve výši 12 mil. Kč bez DPH a v případě spojení tunelů dle varianty B (v kombinaci s řešením Jinonice dle DUR) cca 36 mil. Kč bez DPH.

6.3.2. Vztah k územnímu plánu

Řešení dle DUR 2017

Záměr Radlické radiály, tak jak je projednáván v probíhajícím územním řízení, je v souladu s platným územním plánem. Potvrzeno je to vyjádřením Odboru územního rozvoje MHMP č.j. MHMP 274166/2017 ze dne 22.2.2017, kde se mj. uvádí:

„...předložený záměr se nachází v území zastavitelném i nezastavitelném a zasahuje do ploch, které umístění takového záměru umožňují v rámci jejich funkčního nebo doplňkového funkčního využití, případně jeho umístění výjimečně přípouštějí. Konkrétní nezbytnou součástí záměru lze do plochy nepřipouštějící umístění takové stavby v rámci svého funkčního využití umístit s odkazem na to, že Radlická radiála, součástí tzv. nadřazené komunikační sítě hl. města Prahy, odpovídá závazné koncepci dopravy (součástí urbanistické koncepce) ÚP SÚ hl. města Prahy graficky znázorněné ve výkresu č. 5 – Doprava.

Dle výkresu č. 25 – Veřejně prospěšné stavby předmětný záměr odpovídá veřejně prospěšné stavbě 17|DK|5 a 13 – Praha 5 a Praha 13 – Radlická radiála – úsek Bucharova – Městský okruh, a to včetně všech svých nezbytných součástí a vyvolaných úprav okolní dopravní a technické infrastruktury, případně dalších nezbytných zásahů do staveb a zařízení ve svém nejbližším okolí“.

Metoda posuzování vztahu konsolidovaných variant Radlické radiály k územnímu plánu

Technický návrh konsolidovaných variant Radlické radiály je vložen do širšího území a celkové výkresy nerozlišují přesně hranici vlastního záměru (v rozsahu jeho provozní funkčnosti a záměrů pro výhledové uspořádání území souvisejících). Ty jsou dokumentovány pro zobrazení podmínek umístění Radlické radiály většinou jen námětově a pro posuzování vztahu záměru radiály k územnímu plánu nejsou relevantní.

Konsolidované varianty jsou dokumentovány v podrobnosti koncepční studie, tak je nutné připustit, že prověřování souladu záměru s územním plánem je pouze informativní. Je provedeno po sledovaných úsecích (oblastech) a zahrnuty jsou do něj pouze části vlastní stavby podmiňující její provozní funkčnost.

V pohledu na celek v úseku MÚK Bucharova – MÚK Jinonice lze konstatovat, že z hlediska umístění Radlické radiály se nově prověřované varianty s výjimkou varianty E v oblasti MÚK Jinonice nacházejí ve stopě totožné s řešením dle varianty DUR 2017. Ta je definována jako závazný prvek ve výkresu ÚP č. 5 – Doprava a je tak součástí urbanistické koncepce územního plánu.

Při posuzování vztahu k územnímu plánu se vychází z rámcově prověřeného předpokladu, že k dalším závazným prvkům územního plánu je záměr v konsolidovaných variantách konzistentní, resp., že případné kolize budou řešitelné v návazných fázích přípravy. Tyto prvky jsou specifikovány ve vyjádření OÚR MHMP „Stavba č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov, variantní řešení úseku MÚK Bucharova – MÚK Butovice, fáze I. analýza a koncepce“ – č.j. MHMP 1957416 ze dne 25.10.2022 i v dalších vyjádřeních příslušného odboru MHMP.

Posuzování souladu konsolidovaných variant s územním plánem je zaměřeno na hodnocení významnosti střetů záměru s plochami s rozdílným způsobem využití podle jejich kategorií v *Regulativech plošného a prostorového uspořádání území hl. m. Prahy* dle opatření obecné povahy č. 55/2018 (změna územního plánu Z 2832/00). Podrobně je posuzován průmět situačního dopravního návrhu konsolidovaných variant na výkresu ÚP č. 4 – Plán využití ploch, a to v rozsahu, který je pro provozuschopnost záměru Radlické radiály nezbytný.

V textu jsou využívány pouze zkratky kategorií dle následné legendy:

- Plochy smíšené (SV – všeobecně smíšené,
- Plochy výroby a služeb (VN – nerušící výroby a služeb)
- Plochy zvláštních komplexů občanského vybavení (ZVS – vysokoškolské, ZVO – ostatní)
- Plochy veřejného vybavení (VV – veřejné vybavení, VVA – armáda a bezpečnost)
- Plochy dopravní infrastruktury (S1, S2, S4 – vybraná komunikační síť, DZ – tratě a zařízení železniční dopravy, vlečky a nákladní terminály, DGP – garáže a parkoviště, DH – plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R, DU – urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství)
- Plochy krajinné a městské zeleně (ZP – parky, historické zahrady, hřbitovy, ZMK – zezeň městská a krajinná, IZ – izolační zezeň

Při komentování vztahu k územnímu plánu se mj. vychází z vyjádření OÚR MHMP k DUR 2017 a z informativních vyjádření ÚZR MHMP ke zdrojovým studiím:

- „Vyjádření k záměru „Radlická radiála JZM – Smíchov, stavba č. 9567“ – č.j. MHMP 274166/2017 ze dne 22.7.2017, tj. vyjádření k DUR 2017.
- „Stavba č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov, variantní řešení úseku MÚK Bucharova – MÚK Butovice, fáze I. analýza a koncepce“ – č.j. MHMP 1957416 ze dne 25.10.2022.
- Vyjádření ke studii „Prověření spojení Butovického a Jinonického tunelu – Radlická radiála, stavba 9567“ v k.ú. Jinonice – č.j. MHMP 991807/2018 ze dne 25.6.2018.
- Doplnující výklad k vyjádření „Prověření spojení Butovického a Jinonického tunelu – Radlická radiála, stavba 9567“ v k.ú. Jinonice – č.j. MHMP 1825413/2018 ze dne 12.11.2018.
- Vyjádření k záměru „Technická studie pro oblast MÚK Jinonice v rámci stavby č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov“ – č.j. MHMP 1532765/2023 ze dne 20.7.2023.

Je namístě uvést, že následné komentáře popisující vztah stavební části záměru radiály k s plochami s rozdílným způsobem využití jsou prezentovány z pohledu zpracovatele Konsolidované studie a v některých konstatováních nejsou vždy zcela ve shodě se závěry z informativních vyjádření ÚZR MHMP ke zdrojovým studiím. Je to dáno detailnějším zpracováním průmětu záměru do územního plánu v Konsolidované studii, ale zejména podrobnější úvahou opírající se o komplexní pohled na záměr pro splnění podmínek průkazů podmíněné přípustnosti

Vybrané podmiňující předpoklady posuzování

Nadřazený celoměstský systém dopravy (výkres ÚP č. 5 – Doprava) je závazný, níže uvedené případy jsou podmíněně přípustné:

- odchylka od rozhraní plochy nebo koridoru liniových staveb dopravní infrastruktury a sousedící plochy, vyplývající z podrobnějšího prověření stavby za podmínky, že nepřekročí 2,0 mm, tj. 20 m na obě strany od osy čáry v měřítku územního plánu hlavního města Prahy,
- odchylka od tvaru křižovatek v rámci ploch, v nichž je umístění vozidlových komunikací přípustné,
- odchylka trasy tunelových úseků dopravních staveb s výjimkou stanic metra za podmínky, že návaznost na povrchové úseky se nemění.

Pro splnění podmíněné přípustnosti je nutné u vybraných ploch s rozdílným využitím v podrobnější dokumentaci vycházet z následných vybraných podmínek a požadavků:

- IZ Prokázat, že při umístění dopravní a plošné technické infrastruktury dojde k zachování dominantního plošného podílu zeleně na dotčených pozemcích a nedojde k znehodnocení nebo ohrožení využitelnosti dotčených pozemků.
- ZMK V celoměstském systému zeleně (CSZ) je podmíněně přípustné umístění staveb v souladu s podmínkami dané plochy s rozdílným způsobem využití včetně staveb dopravní a technické infrastruktury za podmínky, že zásahy do ZMK, pokud je součástí CSZ, nenaruší jeho funkčnost.

Pro funkčnost celoměstského systému zeleně je rozhodující kromě posouzení, zda nedojde k deficitu veřejně přístupných ploch zeleně v dané lokalitě, také míra plošného zásahu.

V nezastavitelných plochách je nutné přihlídnout ke stávajícímu plošnému vymezení celoměstského

systému zeleně. Záměry, které zde mají být umístěny, je třeba posoudit z hlediska zachování prostupnosti územím a plošného zásahu záměru vůči posuzované ploše CSZ. Akceptovatelné jsou za podmínky souladu s regulativy funkčního využití např.:

- příčné přechody liniových staveb dopravní a technické infrastruktury,
- podélné umístění liniových staveb dopravní a technické infrastruktury

a umístění ostatních staveb v co nejmenším možném rozsahu tak, aby spojitost CSZ nebyla zcela přerušena a tento systém zůstal v převažující míře zachován.

Závazná koncepce dopravy Nezbytnou součástí záměru lze do plochy nepřipouštějící, resp. podmíněně připouštějící umístění takové stavby v rámci svého funkčního využití umístit s ohledem na to, že Radlická radiála, jako součást tzv. nadřazené komunikační sítě hl. m. Prahy, odpovídá závazné koncepci dopravy ÚP SÚ (součást Urbanistické koncepce) graficky znázorněné ve výkresu č. 5 – Doprava.

Územní plán zobrazuje zpravidla využití ploch na zemském povrchu s výjimkou mostů, estakád apod., kde je znázorněna nejvyšší vrstva. Využití podzemí v místech bez nadzemní zástavby nebo využití na konstrukci nad nezastavěnou plochou je přípustné za podmínky, že není v rozporu s využitím stanoveným plánem.

Umísťování staveb v systému ÚSES je omezeno jen na příčné přechody staveb dopravní a technické infrastruktury. Jiné umístění těchto staveb je podmíněně přípustné, a to pouze za podmínky zachování minimálních prostorových parametrů, daných příslušnou metodikou pro tvorbu ÚSES. Stavby procházející ÚSES by měly být uzpůsobovány tak, aby nevytvářely migrační bariéru pro organismy.

Stavby a zařízení, která neodpovídají využití ploch stanovenému ve výkresu č. 4 je přípustné umístit, pokud jsou závazně vymezeny v ostatních výkresech územního plánu, zejména liniových staveb technické a dopravní infrastruktury.

Úsek Botanica (k přemostění Schwarzenberská)

V úseku Botanica jsou konsolidované varianty B a C ve vztahu k územnímu plánu shodné. I přes odsun osy radiály severním směrem zůstávají hlavní trasa i ostatní doprovodné komunikace na plochách, které jejich umístění umožňují.

S1, S2, S4 umístění v souladu s hlavním využitím

IZ umístění podmíněně přípustné

Věcný komentář: Zásah do IZ je minimalizován, a to jen v souvislosti s drobnými korekcemi hlavní trasy.

ZP umístění přípustné

Oblast MÚK Řeporyjská (od přemostění Schwarzenberská k ulici Stodůlecká)

V oblasti MÚK Řeporyjská jsou konsolidované varianty BC1 a BC2 ve vztahu k územnímu plánu shodné. I přes směrové diference oproti DUR 2017 zůstává hlavní trasa v původním koridoru.

S1 umístění v souladu s hlavním využitím

IZ umístění podmíněně přípustné

ZMK umístění podmíněně přípustné

Věcný komentář: Zásah do ZMK je výhradně v podzemí (tunel radiály) a je omezen na úzký pás šířky cca do 10 m souběžný s hranicí ZMK v délce cca 250 m.

Mění se uspořádání křižovatky a důsledkem je i zrušení křižovatky Butovice. Křižovatkové větve B, C, D a E jsou v obou konsolidovaných variantách BC1 a BC2 shodné.

S1 umístění v souladu s hlavním využitím

IZ umístění podmíněně přípustné

Věcný komentář: Zásah do IZ je cca v rozsahu odlišného tvaru křižovatky dle výkresu č. 5 Doprava.

ZMK umístění podmíněně přípustné

Věcný komentář: Zásah do ZMK platí pouze pro větev D, tanguje hranici ZMK a IZ v délce cca 70 m.

Městské komunikace (Propojení Prokopových, Obslužná komunikace rozvojové oblasti Jinonice jih, tj. Nová

Novoveská – pouze západní část, Schwarzenberská), které v systému křižovatky spolupůsobí, ale mají zároveň obslužnou funkci pro území.

S2 umístění přípustné

DU umístění přípustné

SV-B, SV-C, SV-D umístění přípustné

Věcný komentář: Zásah do uvedených ploch v podobě vozidlových komunikací nižší třídy.

ZMK umístění podmíněně přípustné

Věcný komentář: Zásah do ZMK je charakterizován příčným kolmým křížením komunikací nižší třídy.

Nová Radlické ulice je navržena ve stávající stopě, avšak proti současnému stavu v jiném šířkovém uspořádání. Ve východní části je půdorysně umístěna částečně na stropě tunelu radiály.

S1 umístění přípustné

SV-C, ZVO, ZVO – E umístění přípustné

IZ umístění podmíněně přípustné

ZMK umístění podmíněně přípustné

Ostatní plochy související s provozem Radlické radiály

ZP umístění přípustné

Věcný komentář: Západně od Schwarzenberské – umístění malé vodní plochy (mimo výkres C.8., ale viz výkres B.3).

Ulice Nová Tichnova v navrhované poloze není integrální součástí záměru Radlické radiály, provozně s ní nesouvisí, navržena je v širších souvislostech jako doplnění místní komunikační sítě.

ZP umístění nepřípustné

SV umístění přípustné

IZ umístění podmíněně přípustné

Úsek spojení tunelů (od ulice Stodůlecká k ulici U Kříže)

Nové technické řešení umísťuje hlavní trasu do tunelu ve shodné stopě jako v DUR 2017, kde byl ale tunel přerušen mezitunelovým otevřeným úsekem.

S1 umístění v souladu s hlavním využitím

SV-C umístění přípustné

Věcný komentář: Pouze okrajový zásah výhradně v podzemní úrovni.

IZ umístění podmíněně přípustné

Věcný komentář: Pouze minimální záťahy výhradně v podzemní úrovni.

Ulice Nová Radlická je umísťována shodně jako v DUR 2017 na stropě tunelu hlavní trasy.

S1, S4 umístění přípustné

Věcný komentář: Existuje výkladová nejistota v interpretaci dvouúrovňového zobrazení územního plánu.

ZMK umístění podmíněně přípustné

Věcný komentář: Zcela nepodstatný zásah na hranici ploch s rozdílným způsobem využití

Místní komunikace napojující se na Novou Radlickou

ZMK umístění podmíněně přípustné

Věcný komentář: Pouze příčné kolmé křížení komunikací nižší třídy

SV-G, SV-D umístění přípustné

Oblast MÚK Jinonice – varianta B (od ulice U Kříže)

Trasa RR ve variantě B se nijak neodlišuje od polohy dle DUR 2017, je v koridoru vymezeném územním plánem.

S1 umístění v souladu s hlavním využitím

SV-D umístění podmíněně přípustné
Věcný komentář: Zásah pouze v podzemní úrovni.

Vlastní MÚK

S1 umístění v souladu s hlavním využitím

S4 umístění v souladu s hlavním využitím

IZ umístění podmíněně přípustné

VN umístění přípustné

Věcný komentář: Zásah do plochy VN je nad zábor stavby dle DUR 2017.

Ulice Nová Radlická

S4 umístění v souladu s hlavním využitím

IZ umístění podmíněně přípustné

Ostatní místní komunikace

ZMK umístění podmíněně přípustné

Věcný komentář: Obslužná komunikace k areálům Pražských služeb a betonárky TBG Metrostav, tedy k areálům, které nejsou územním plánem stabilizovány (probíhají změny územního plánu).

SV-D umístění podmíněně přípustné

Věcný komentář: Umístění tramvajové smyčky není součástí záměru Radlické radiály.

DU umístění přípustné

Oblast MÚK Jinonice – varianta E (od ulice U Kříže)

Trasa RR ve variantě E není v koridoru dle DUR 2017, tedy ani ve stopě určené územním plánem.

S1 umístění v souladu s hlavním využitím

SV-D umístění podmíněně přípustné

Věcný komentář: Zásah pouze v podzemní úrovni, proti DUR 2017 ve větším rozsahu.

ZMK umístění podmíněně přípustné

Věcný komentář: Značný zásah, částečně v podzemní úrovni, plochu ZMK rozděluje.

IZ umístění podmíněně přípustné

Vlastní MÚK

Věcný komentář: Odlišný tvar křižovatky od výkresu č. 5 – Doprava.

ZMK umístění podmíněně přípustné

Věcný komentář: Do plochy ZMK zasahuje celá JV část křižovatky.

S4 umístění v souladu s hlavním využitím

IZ umístění podmíněně přípustné

Ulice Nová Radlická

S4 umístění v souladu s hlavním využitím

IZ umístění podmíněně přípustné

Ostatní místní komunikace

ZMK umístění podmíněně přípustné

Věcný komentář: Síť obslužných komunikací je navržena na nové zásady organizace území, plochy ZMK se nesnaží respektovat.

SV-D umístění přípustné

Věcný komentář: Umístění tramvajové smyčky není součástí záměru Radlické radiály.

DU umístění v souladu s hlavním využitím

Shrnutí

Na základě provedené analýzy lze z pohledu zpracovatele Konsolidované studie konstatovat, že:

- Záměr „Radlická radiála JZM – Smíchov, stavby č. 9567“ je veřejně prospěšnou stavbou 17|DK |5 a 13 – Praha 5 a Praha 13 – Radlická Radiála úsek Bucharova – Městský okruh, a to včetně všech svých nezbytných součástí a vyvolaných úprav okolní dopravní a technické infrastruktury, případně dalších nezbytných zásahů do staveb a zařízení ve svém nejbližším okolí.
- Pro umístění záměru „Radlická radiála JZM – Smíchov, stavby č. 9567“ v konsolidovaných variantách ve vztahu k platnému územnímu plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy platí:

V úseku Botanica, tj. shodně pro varianty B i C lze konstatovat soulad s územním plánem za splnění doplňujících podmínek k umístění na plochách IZ.

Takový průkaz je reálný, nenese žádná významná rizika.

V oblasti Řeporyjská, tj. shodně pro varianty BC1 a BC2 lze konstatovat soulad s územním při splnění doplňujících podmínek k umístění na plochách IZ a ZMK.

Takový průkaz je reálný, nenese žádná významná rizika.

V úseku spojení tunelů lze konstatovat soulad s územním plánem při splnění doplňujících podmínek k umístění na plochách IZ a ZMK.

Zároveň je nezbytné odstranit výkladové nejistoty k definicím v *Regulativech funkčního a prostorového uspořádání území hl. m. Prahy*, konkrétně k problematice zobrazení využití ploch ve více vrstvách (na povrchu a trasy v tunelu). S odkazem na konflikt zobrazení ploch S1 a S4 vydal ÚZR HMP ke zdrojové studii „*Spojení tunelů*“ informativní vyjádření, které vyjadřuje nesoulad s územním plánem.

Je reálný předpoklad, že tento výkladový rozpor bude odstraněn společně se zdůvodněním umístění na plochách IZ a ZMK.

V oblasti MÚK Jinonice pro variantu B lze konstatovat soulad s územním plánem za splnění doplňujících podmínek k umístění na plochách IZ a ZMK.

Takový průkaz je reálný, nenese žádná významná rizika.

V oblasti MÚK Jinonice pro variantu E lze konstatovat, že varianta E ve svém urbanistickém průmětu řeší funkční využití a uspořádání ploch v zájmovém území zcela odlišně od platného územního plánu.

Trasa RR ve variantě E není ve shodě s výkresem ÚP č. 5 – Doprava. S tím souvisí i odchylka trasy v tunelovém úseku pod Dívčími Hradky, přičemž její návaznost na povrchový úsek RR dle výkresu č. 5 logicky nemůže být respektována. Stejně tak nemůže být respektována poloha křižovatky na radiále.

K záměru v úrovni zdrojové studie (TES pro oblast MÚK Jinonice) se informativně vyjádřil ÚZR MHMP se závěrem, že „...že předložený stavební záměr bude, z pohledu platného Územního plánu SÚ hl. m. Prahy, ve všech variantách předložené studie posuzován jako přípustný:

1) *za předpokladu splnění podmínek přípustnosti v plochách DZ, ZMK, IZ a OP*

2) *a dále při splnění podmínek přípustnosti z hlediska celoměstského systému zeleně.*“

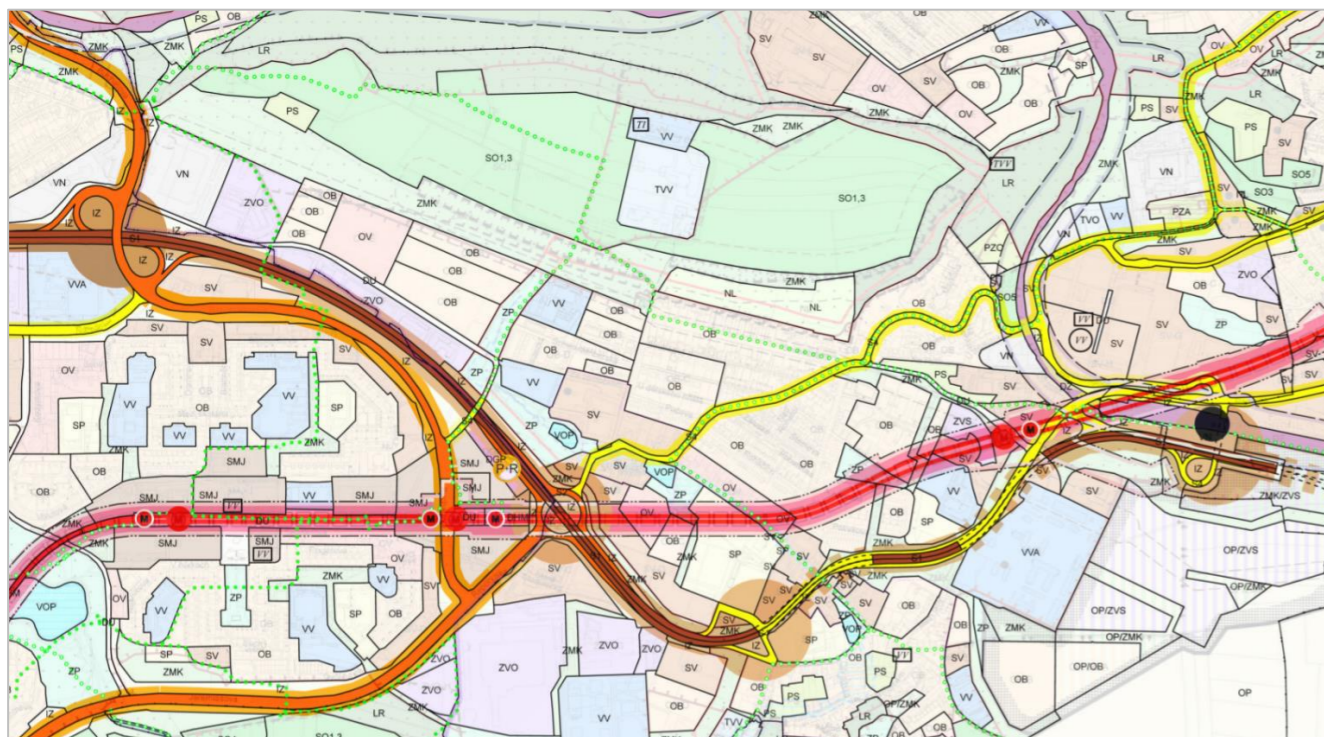
Přičemž:

Ad1) vozidlové komunikace odpovídají v nezastavitelné ploše ZMK podmíněně přípustnému využití, kde je nutné prokázat nad rámec potřeb dané plochy, že zájem vyjádřený potřebou umístit dopravní infrastrukturu převažuje nad ostatními veřejnými zájmy.

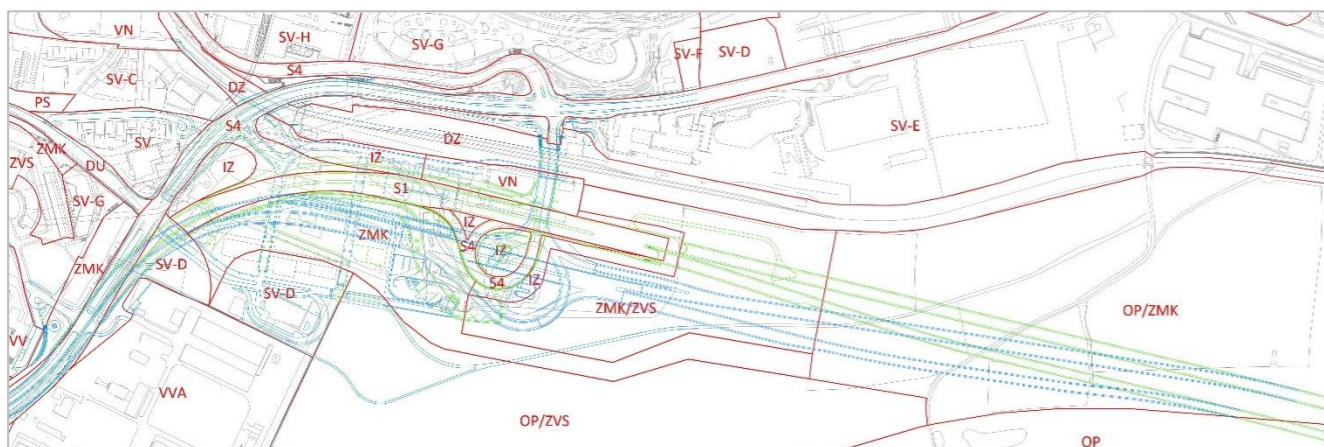
Ad2) pokud vozidlové komunikace zasahují do celoměstského systému zeleně, který je vymezen na nezastavitelné ploše ZMK. V dotčené ploše budou výše uvedené části záměru z hlediska celoměstského systému zeleně posuzovány jako podmíněně přípustné, pokud budou v souladu s podmínkami plochy s rozdílným způsobem využití. Výše uvedené části záměru nesmí narušit funkčnost CSZ a jejich zřízením nesmí dojít prakticky k žádnému úbytku veřejně přístupných ploch zeleně v posuzované lokalitě.

Konstatování podmíněně přípustnosti záměru ve variantě E se tedy odkazuje obecně na nezbytnost dodatečných průkazů podmíněnosti, jejichž reálnost vzhledem k charakteru kolizí je vysoce nejistá.

V úrovni koncepční studie lze čerpat pouze z orientačního vyjádření Odboru územního rozvoje MHMP, který může uvedené výkladové nejistoty metodicky objasnit.



Obr. 13 Územní plán hl. m. Prahy, výkres č. 5 – Doprava



Obr. 14 Varianty B a E v oblasti MÚK Jinonice – vztah k územnímu plánu

6.3.3. Vztah k procesu EIA

Stav procesu EIA

- Stanovisko bylo vydáno dne 10.7.2009 (SZn. S-MHMP-417045/2006/OOP/VI/EIA/263/Žá).
- Prodloužení platnosti stanoviska do 10.7.2016 (SZn. S-MHMP 0286936/2011/2/OOP/VI/EIA/Žá ze dne 28.12.2011).
- Prodloužení platnosti stanoviska do 10.7.2021 (SZn. S-MHMP 0646018/2016, č.j. MHMP 646018/2016 ze dne 23.05.2016).
- Závazné stanovisko (ZS) k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí, vydáno podle bodu 1. čl. II zák. č. 39/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně pozdějších předpisů, a další související zákony dne 4.10.2017 pod číslem jednacího MHMP 1518069/2017 (sp. zn. S-MHMP 1411786/2017 OCP).

- Souhlasné závazné stanovisko podle ustanovení § 9a odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb. dne 12.2.2018 (sp. zn. S-MHMP 1564317//2017 OCP, č.j. MHMP 247059/2018) ověřilo, že nedošlo ke změnám záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, zejména ke zvýšení jeho kapacity a rozsahu nebo ke změně jeho technologie, řízení provozu nebo způsobu užívání.
- Platnost ZS stanoviska byla prodloužena příslušným úřadem na základě žádosti oznamovatele do 10.7.2026 (č. j. MHMP 919701/2022, sp. zn. S-MHMP 1013746/2021 OCP, ze dne 24.5.2022).

V souvislosti s přijetím zákona č. 463/2023 Sb. došlo ke změně právní úpravy ohledně prodloužení platnosti závazných stanovisek EIA. V důsledku toho se výše uvedené závazné stanovisko EIA považuje za platné do 31.12.2026 a další prodloužení jeho platnosti je vyloučeno.

To znamená, že v době platnosti závazného stanoviska EIA musí být alespoň v prvním stupni vydána všechna rozhodnutí v navazujících řízeních. V reáliích RR to znamená, že veškerá stavební povolení, resp. veškerá povolení záměru dle nového stavebního zákona musí být vydána do 31.12.2026.

Komentář

Od vydání stanoviska dne 10.7.2009 (SZn. S-MHMP-417045/2006/OOP/VI/EIA/263-8/Žá) vznikla při ustálení záměru v různých fázích dokumentací pro územní řízení řada změn, které byly postupně posuzovány i v souběžném procesu EIA samostatnými dokumentacemi.

Rekapitulace všech změn v DUR 2017 oproti řešení ve znění k vydání stanoviska byla provedena v dokumentaci: „Ověření změn záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí“ (z 09/2017). Změny tam byly podrobně popsány, zdůvodněny a posouzeny. Na základě uvedené dokumentace vydal dne 12.2.2018 OCP MHMP (podle ustanovení § 9a odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí) souhlasné závazné stanovisko, ve kterém se mj. uvádí:

„Nyní předkládané změny záměru lze rozdělit do dvou kategorií. Jedná se o 26 změn a úprav, které jsou v následujícím textu očíslovány. V první kategorii jsou uvedeny změny, které lze označit jako zásadnější úpravy v poloze některých doprovodných objektů Radlické radiály. Vliv těchto změn se promítl do více složek životního prostředí a byly podrobně posouzeny dle všech složek životního prostředí. Jedná se o:

- Zrušení betonové DUN těsně u tělesa RR (u ul. Schwarzenberská) a její nahrazení přírodní nádrží s kombinovanou funkcí usazovací, retenční a krajinnou (viz změna č.1 a změna č. 3).
- Změna trasy komunikace I („Nové Radlické“) v úseku ul. V Zářezu – ul. Mezi Lány. Původní vedení trasy přes stávající vojenský areál bylo správcem areálu odmítnuto (viz změna č.2).
- Změna trasy komunikace D („Nové Radlické“) v úseku Prokopových – Novoveská (viz změna č.4).“

„V závěru Ověření se konstatuje, že vlivy navrhovaných změn v porovnání s původním řešením posouzeným v procesu EIA se v mnoha případech na jednotlivých složkách životního prostředí prakticky neprojeví. U žádné změny nedojde vlivem realizace Radlické radiály k překročení limitních hodnot příslušné složky životního prostředí. V 8 případech byly identifikovány kladné dopady změny na jednotlivé složky životního prostředí. V 21 případech se změna projeví nevýznamně kladně u jednotlivých složek životního prostředí. Pouze ve dvou změnách (4 složky) byly identifikovány nevýznamné negativní vlivy (změna č. 2 a změna č. 19). U všech ostatních změn byl identifikován vliv jako nulový, nebo zanedbatelný.“

Vztah procesu EIA ke konsolidovaným variantám

Změny záměru RR ve variantách Konsolidované studie jsou zaměřeny na úsek MÚK Bucharova – MÚK Jinonice, úsek RR zahrnující vlastní tunel Radlice s napojením na Městský okruh v oblasti Zlíchova je přejímán dle návrhu DUR 2017 (s výjimkou varianty E v oblasti MÚK, která přesahuje až do technického řešení tunelu Radlice). Změny v úseku MÚK Bucharova – MÚK Jinonice mají charakter technických změn návrhu stavby, odehrávají se v koridoru původního řešení dle DUR 2017.

Z rámcového posouzení změn záměru ve vztahu k verifikovanému řešení záměru (DUR 2017) lze usuzovat, že změny nemají významnější vliv na ŽP, neboť změnová řešení v úseku MÚK Bucharova – MÚK Jinonice mají charakter technických změn návrhu stavby, odehrávají se v koridoru původního řešení dle DUR 2017 a jejich hlavním principem je úmysl, v maximální možné míře vést Radlickou radiálu tunely. Pro tuto úvahu však v úrovni

koncepční studie chybí relevantní průkazní podklady.

K potvrzení tohoto předběžného závěru je třeba postupovat dle § 9 odst. 6 zákona č. 100/2021 Sb., tedy předložením dokumentace pro příslušné navazující řízení OCP MHMP včetně úplného popisu případných změn oproti záměru, ke kterému bylo vydáno stanovisko EIA a to s průkazem nevýznamnosti změn z hlediska vlivů na ŽP.

OCP MHMP po oznámení o zahájení navazujícího řízení potom ověří, zda nedošlo ke změnám záměru, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, zejména ke zvýšení jeho kapacity a rozsahu nebo ke změně jeho technologie, řízení provozu nebo způsobu užívání. Takto významné změny by totiž musely být podle § 4 odst. 1 písm. g) zákona znovu posuzovány.

Současně platné stanovisko určuje, podmínky, které jsou správní úřady příslušné k vedení navazujících řízení povinny zahrnout do svých rozhodnutí. Z výčtu podmínek lze zvýraznit ty, které z povahy věci nelze bez výhrad v rámci změnového konsolidovaného návrhu plnit. V rámci stanoviska jsou to závazné podmínky pro fázi přípravy.

Podmínka 2) Preferovat řešení MÚK Řeporyjská podle varianty A s tím, že:

- V prostoru uvnitř rondelu budou provedeny terénní úpravy spojené se skupinovou výsadbou odpovídajících druhů stromových a keřových dřevin s cílem opticky snížit vjem vyvýšené části radiály v dotčeném krajinném prostoru.
- Bude specifikováno pojetí materiálův odlehčených protihlukových stěn tak, aby bylo možno využít i popínávacích druhů dřevin pro zmírnění jejich optického působení v případě, že nebude možné využít zcela průhledný materiál.

Komentář: Právě přeřešení celé MÚK Řeporyjská s vedením Radlické radiály bez aktuálně uvažované estakády nad okružní křižovatkou je předmětem změnového řešení. Varianta A křižovatky je tak z návrhu Konsolidovaného řešení vyloučena a podmínku nelze plnit.

Podmínka 36) Upřesnit technický způsob převedení lokálního biokoridoru L4/242 přes trasu RR formou zabezpečeného systému propustků a podchodů a dořešit způsob konkrétního technického pojetí přeložené části biokoridoru.

Komentář: Pro všechny varianty Konsolidovaného řešení Radlické radiály je podmínka bezpředmětná. Převedení biokoridoru je řešeno odlišným způsobem.

Ve vztahu k novele zákona č. 100/2001 Sb. je třeba uvést, že do 31.12.2026 musí být v prvním stupni ukončena všechna navazující řízení (tedy za platnosti závazného stanoviska EIA).

Případné změnové řízení je navazujícím řízením za předpokladu, že záměr (nebo jeho část) nemá ještě vydaná všechna rozhodnutí v navazujícím řízení a nejedná se tak o povolený záměr ve smyslu definice dle písm. m) § 3 zákona č. 100/2001Sb. A současně změna vydaného rozhodnutí spočívá ve změně podmínek vydaného rozhodnutí. V případě povoleného záměru (ve smyslu definice) již řízení o změně záměru není navazujícím řízením. Pokud by však změna záměru naplnila některou z podmínek § 4 zákona 100/2001 Sb., musela by taková změna být předmětem posouzení vlivů na životní prostředí, resp. nejdříve zjišťovacího řízení.

6.3.4. Legislativní souvislosti procesu přípravy

Ke dni 1.1.2024 vstoupil v účinnost nový stavební zákon č. 283/2012 (dále jen „NstZ“). Podle přechodných ustanovení se až na určité výjimky postupuje do 30.6.2024 (včetně) podle dosavadních právních předpisů, tzn. zejména podle zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „StZ“). NstZ se od 1.1.2024 uplatní pouze ve vztahu k vyhrazeným stavbám vymezeným v příloze č. 3, mezi které však posuzovaný záměr nespadá.

Zároveň se stávajícím StZ se na posuzovaný záměr použije dosavadní zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „liniový zákon“), který je v režimu speciality vůči starému i novému stavebnímu zákonu.

Jak je uvedeno výše v kapitole 6.3.3., byla přijata novela zákona č. 100/2001 Sb., dle které došlo k úpravě (omezení) možnosti opakovaného prodloužení platnosti závazného stanoviska EIA pro jiné než vybrané stavby. Stavba RR mezi vybrané stavby nepatří, a platnost závazného stanoviska EIA se považuje za platné do 31.12.2026 bez

možnosti dalšího prodloužení.

Z hlediska posouzení legislativních souvislostí procesu přípravy vstupují do posuzování dva základní, toho času neznámé, parametry:

- 1) Existence vydaného územního rozhodnutí o umístění stavby na stávající technické řešení, jak je řízení vedeno Stavebním úřadem Městské části Praha 5 pod sp. zn. MC05/OSU/6979/2017/Pka/17/DK/5 a jeho nabytí právní moci.

Územní řízení je vedeno Stavebním úřadem Městské části Praha 5 od roku 2017, kdy postup v řízení byl paralyzován opakovanými námitkami systémové podjatosti. V současné době jsou veškeré doposud podané námítky systémové podjatosti pravomocně vypořádány a očekává se další postup v řízení s předpokládaným vydáním územního rozhodnutí v první polovině roku 2024.

- 2) Okamžik zahájení řízení o projednání změny dle zvoleného variantního řešení.

Radlická radiála není záměrem uvedeným v příloze č. 3 zákona č. 283/2021 Sb. stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „NstZ“) a nejedná se tak o tzv. „vyhrazenou stavbu“.

Dle § 334a NstZ pak v přechodném období do 30. 6. 2024 platí, že se u staveb, které nejsou stavbami vyhrazenými, stavbami s nimi souvisejícími a stavbami tvořícími s nimi soubor staveb, postupuje podle dosavadních právních předpisů, tedy dle zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „StZ“). Rozhodným datem pro podání žádosti tak je 30. 6. 2024.

Z hlediska pravděpodobnosti jednotlivých výše uvedených variant je dále přednostně uvažováno se stavem, že územní rozhodnutí o umístění stavby na stávající technické řešení je vydáno (a nabylo právní moci) a že s ohledem na předpokládanou časovou náročnost rozhodovacího procesu výběru vhodné varianty a zpracování potřebné projektové dokumentace nedojde k zahájení příslušného správního postupu, tj. k podání žádosti včetně zpracované projektové dokumentace, dříve než 1. 7. 2024. Z hlediska právního stavu tak je vycházeno z právní úpravy, která je ke dni zpracování tohoto textu platná a účinná od 1. 7. 2024.

K otázce aspektů časového hlediska při posuzování procesních možností ve vztahu k zahájenému územnímu řízení bylo zpracováno „*Posouzení časového hlediska procesního řešení projektu Radlická radiála JZM – Smíchov (stavba č. 9567)*“ (K2 Legal s.r.o., advokátní kancelář, 13. 11. 2023; dále jen „Posouzení časových aspektů“). Výsledkem posouzení byl závěr, že pokračování v zahájeném územním řízení a vydání územního rozhodnutí o umístění stavby na stávající řešení RR může vést k otevření možností, jak začít realizovat tunel Radlice samostatně v časovém předstihu, tak aby zvýšená časová náročnost ražby byla konzumována právě dřívějším zahájením stavebních prací a tím bylo dosaženo dřívější možnosti zprovoznění celé Radlické radiály.

Do posuzování procesních možností dále proti Posouzení časových aspektů vstupuje novela zákona č. 100/2001 Sb., v důsledku které platnost závazného stanoviska EIA (S-MHMP 417045/2006/OOP/VI/EIA263-Žá ze dne 10.7.2009 pro záměr „Stavba č. 9567 adlická radiála JZM – Smíchov, Praha 5, Praha 13) skončí 31.12.2026. V Posouzení časových aspektů uvažovaný harmonogram se tek dostává do relativního časového tlaku, neboť v době platnosti závazného stanoviska EIA musí být v prvním stupni ukončena všechna navazující řízení. K Posouzení časových aspektů byl dne 19.2.2024 zpracován dodatek vztažený výlučně ve vztahu ke změnám platnosti stanoviska EIA, kde jsou podrobněji vysvětleny právní aspekty výše uvedeného. Nabytí účinnosti NstZ nemá z hlediska principiálního posouzení jednotlivých variant dle Posouzení časových aspektů a v něm konstruovaných závěrů podstatný vliv.

Novelizace právní úpravy ohledně prodlužování stanoviska EIA pak má za důsledek, že této právní úpravě **by měl být přizpůsoben i rozhodovací proces na straně investora a faktická příprava Stavby, a to např. akcelerací rozhodovacího procesu a procesu projektové přípravy tak aby byl uvedený termín 31.12.2026 splnitelný. V opačném případě by bylo nutné zahájit kroky na přípravě vydání nového stanoviska EIA** (a to dle okolností k celé Stavbě či její části).

Z níže uvedených důvodů ve vztahu k procesním aspektům přípravy vyplývají následující základní závěry, které jsou pro srozumitelnost textu zjednodušovány jak z hlediska terminologie, tak konstrukce a vysvětlení jednotlivých procesních instrumentů:

- 1) V oblasti MÚK Jinonice má varianta E podstatný vliv na řešení severního portálu tunelu Radlice a při výběru varianty E MÚK Jinonice by tak neplatily závěry z výše uvedeného Posouzení časových aspektů. Výběr této varianty by nezbytně vedl k nutnosti projednat změnu záměru i v rozsahu tunelu Radlice.
- 2) Pro variantní řešení v úseku Botanica, v oblasti Řeporyjská i v úseku spojení tunelů platí, že jakékoliv variantní řešení bude vyvolávat potřebu projednání změny záměru. Rozdíly mezi jednotlivými variantami z hlediska dílčích procesních aspektů jsou pak podrobně uvedeny v příloze „Individuální parametry procesních aspektů“. Po porovnání dílčích procesních aspektů pak lze učinit závěry o preferenci jednotlivých variantních řešeních, resp. jejich kombinací. V zásadě lze shrnout, že u variant s větší mírou zakrytí lze předpokládat méně procesních překážek.

Změnu záměru, jak je předpokládána v předchozím odstavci, lze dle NStZ realizovat v zásadě dvěma základními procesními postupy, a to dle toho, zda lze legálně zahájit stavební či přípravné práce bez projednání změny či nikoliv. V tomto směru je rozhodující, zda bude možné relevantní stavební či přípravné práce zahájit v souladu s vydaným územním rozhodnutím a nebude třeba dalšího povolení ve smyslu NStZ. Dalším povolením dle předchozí věty je povolení záměru dle § 182 a násl. NStZ, když pravomocné územní rozhodnutí o umístění stavby vydané v územním řízení dle StZ se považuje za rozhodnutí v části věci v řízení o povolení záměru podle NStZ (ve vztahu k územnímu posouzení).

Prvním uvažovaným procesním postupem je změna vydaného územního rozhodnutí spojená s žádostí o povolení záměru. Bylo by nezbytné podat samostatnou žádost o povolení záměru a současně též samostatnou žádost o změnu povolení, tj. rozhodnutí v části věci (kterým je právě vydané územní rozhodnutí o umístění stavby). Tato dvě řízení by pak mohla být spojena v intencích § 140 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů. Výsledkem řízení by pak byla změna povolení ve vztahu k územnímu posouzení a povolení ve vztahu k provedení stavby. Tento postup by se realizoval před samotným zahájením stavby, neboť dle § 200 NStZ platí, že povolení nelze změnit nebo zrušit, pokud bylo se stavbou započato.

Druhým uvažovaným postupem je změna záměru před dokončením dle § 224 NStZ. I v tomto případě platí, že změna záměru musí být povolena před její realizací (pokud takové povolení je třeba). Tento postup by se uplatnil v případě změn projednávaných po zahájení stavby, a to za podmínek dle § 224 NStZ, tedy zejména pouze v rozsahu projednávaných změn. Zahájit stavbu by muselo v konkrétním případě však být možné bez dalšího povolení, jak je uvedeno výše, a to v intencích § 330 odst. 6 NStZ, dle kterého se pravomocné územní rozhodnutí o umístění stavby dle StZ považuje za povolení dle NStZ, pokud tyto záměry nevyžadovaly podle dosavadních právních předpisů stavební povolení nebo ohlášení.

Současně si lze představit kombinaci obou výše uvedených postupů ve vztahu k jednotlivým stavbám v rámci povolovaného souboru staveb, tedy záměru.

Praktické, zejména časové, rozdíly mezi výše uvedenými procesními postupy pak závisí zejména na samotném rozsahu projednávaných změn a není v možnostech tohoto textu podat vyčerpávající analýzu. Současně by pro vyčerpávající analýzu procesních postupů, jak je uvažovaná v předchozí větě, bylo nezbytné zpracovat projektovou dokumentaci ve větší podrobnosti tak, aby bylo možné kvalifikovaně posoudit jednotlivé dílčí aspekty. Lze však zjednodušit závěr v tom smyslu, že čím menší rozsah změn, tím jednodušší projednání.

Na závěr je třeba upozornit, že k právní úpravě NStZ doposud neexistuje žádná relevantní aplikovaná praxe ani rozhodovací činnost. Nelze tak vyloučit, že se praxe přikloní k jiným než výše uváděným výkladům právní úpravy NStZ.

DÍLČÍ HODNOCENÍ	Úsek Botanica			Oblast MÚK Řeporyjská			Úsek spojení tunelů + oblast MÚK Jinonice		
	varianta DUR	varianta B	varianta C	varianta DUR	varianta BC1	varianta BC2	varianta DUR	varianta B	varianta E
Charakteristika varianty	Niveleta RR cca po povrchu. Jedno propojení napříč RR pěší lávkou, jedno sdruženým přemostěním (Schwarzenberská).	Snížená niveleta o 3 až 7 m. Přes RR 5 různě širokých mostů, které spojují území S a J od RR.	Snížená niveleta o 3 až 7 m. Podél sídliště Botanica hloubený tunel.	Radlická radiála na estakádě nad okružní křižovatkou. Ul. Radlická prochází podjezdem pod RR.	Bez okružní křižovatky a estakády na RR. Ul. Radlická vedena po povrchu. Okolo Jinonického zámečku "dlouhý" tunel. Prodloužení Butovického tunelu západním směrem.	Bez okružní křižovatky a estakády na RR. Ul. Radlická vedena po povrchu. Okolo Jinonického zámečku 2 mosty různých šířek. Prodloužení Butovického tunelu západním směrem.	Propojení Jinonického a Butovického tunelu (odstranění otevřeného úseku uvažováno až s realizací tramvajové trati). MÚK Jinonice v modifikovaném tvaru „trubka“ s napojením křižovatkových větví na ul. Radlická ve dvou křižovatkách (Puchmajerova a U Trezorky).	Propojení Jinonického a Butovického tunelu (odstranění otevřeného úseku již v etapě ke zprovoznění RR). Částečný přesun dopravních pohybů z Puchmajerovy do křižovatky U Trezorky. Varianta nemá vliv na Radlický tunel	Propojení Jinonického a Butovického tunelu (odstranění otevřeného úseku již v etapě ke zprovoznění RR). Zrušení sjezdu i nájezdu Puchmajerova (přesun do křižovatky U Trezorky). Varianta vyvolává změnu trasy Radlického tunelu
Významné objekty	Úsek RR je sevřený ve zdech, resp. je v zářezu svahován. Příčná lávka pro pěší a most Schwarzenberská.	Úsek RR mezi příčnými mosty je sevřený ve zdech. Příčné široké mosty, celková šířka cca 341 m	Navazující opěrné zdi k západnímu portálu tunelu. Tunel délky 647 m, v kombinaci s variantou BC1 dl. 940 m.	Mostní estakáda nad okružní křižovatkou. Ochranná konstrukce metra. Náhradní vstup do OSM. Most na RR (podjezd ul. Radlická) včetně souběžného ekomostu. Podchod pro pěší pod RR. Pěší lávka přes ul. Řeporyjská.	Most na křižovatkové větví (podjezd pod RR) s navazujícími opěrnými zdmi. Náhradní vstup do OSM. Most na Prokopových napříč Radiálou. Pěší lávka přes ul. Řeporyjská. Tunel délky 379 m, v kombinaci s variantou C Botanica celkem 940 m. Prodloužení Butovického tunelu cca 280 m.	Most na křižovatkové větví (podjezd pod RR) s navazujícími opěrnými zdmi. Náhradní vstup do OSM. Most na Prokopových napříč Radiálou. Pěší lávka přes ul. Řeporyjská. Široké mosty napříč radiálou v celkové šířce cca 104 m. Prodloužení Butovického tunelu cca 280 m.	Železniční most (podjezd pro křižovatkové větve). Most na RR (podjezd pro křižovatkové větve). Opěrné stěny křižovatkových větví a podél trasy RR mezi portály tunelů.	Železniční most (podjezd pro křižovatkové větve), proti DUR podjezd rozšířen. Most na RR (podjezd pro křižovatkové větve). Prodloužení spojených tunelů, proti DUR o cca 53 m. Opěrné stěny křižovatkových větví a podél trasy RR mezi portály tunelů, proti DUR ve větším rozsahu. Podjezd v křížení křižovatkových větví.	Železniční most (podjezd pro křižovatkové větve), proti variantě B rozšířen). Dva mosty na RR (podjezdy pro křižovatkové větve). Prodloužení spojených tunelů východním směrem proti var. B o cca 266 m. Opěrné stěny křižovatkových větví a podél trasy RR mezi portály tunelů. Prosloužení tunelu Radlice západním směrem v řádu metrů.
Urbanismus									
Bariérový efekt	Pouze dva příčné lokální přechody napříč RR.	V četnosti nabídky je prostupnost územím napříč RR srovnatelná s variantou C.	V četnosti nabídky je prostupnost územím napříč RR srovnatelná s variantou B.	Výraznou územní i pohledovou bariéru tvoří estakáda RR, rovněž tak podjezd ul. Radlická pod RR.	Proti DUR je pohledová bariéra RR odstraněna vedením RR nad metrem na úrovni terénu. Příčné přechody S – J jsou převedeny na umělé objekty. Ul. Radlická zůstává v současné stopě.	Proti DUR je pohledová bariéra RR odstraněna vedením RR nad metrem na úrovni terénu. Příčné přechody S – J jsou převedeny na umělé objekty. Ul. Radlická zůstává v současné stopě.	V úseku spojení tunelů je dle DUR otevřený mezikřižovatkový úsek dočasným řešením. V MÚK Jinonice je bariéra RR dána její polohou napříč transformační lokalitou, což částečně omezuje podmínky pro návrh její výhledové struktury.	Spojení Jinonického a Butovického tunelu odstraňuje pocitovou bariéru otevřeného úseku RR. V MÚK Jinonice je bariéra RR dána její polohou napříč transformační lokalitou, což částečně omezuje podmínky pro návrh její výhledové struktury. Varianty DUR a B jsou srovnatelné.	Spojení Jinonického a Butovického tunelu odstraňuje pocitovou bariéru otevřeného úseku RR. V MÚK Jinonice je bariérový efekt RR snížen prodloužením tunelu v západní části oblasti.

DÍLČÍ HODNOCENÍ	Úsek Botanica			Oblast MÚK Řeporyjská			Úsek spojení tunelů + oblast MÚK Jinonice		
	varianta DUR	varianta B	varianta C	varianta DUR	varianta BC1	varianta BC2	varianta DUR	varianta B	varianta E
Ochrana území	Vyhovuje legislativním hygienickým limitům.	Proti DUR zajišťuje vyšší protihlukovou ochranu. Emise jsou vyvážené k celé trase.	Proti DUR zajišťuje nesrovnatelně vyšší protihlukovou ochranu. Soustřeďuje emise z RR k portálu tunelu.	Vyhovuje legislativním hygienickým limitům, na estakádě jsou průběžné protihlukové stěny.	Zajišťuje ochranu území dlouhým tunelem (západní část). Ve východní části proti DUR vyšší protihluková ochrana prodloužením tunelu Butovice a kombinací protihlukových úprav a bariérového efektu výhledové zástavby.	Zajišťuje ochranu území krátkými překrytími s navazujícími zemními valy (západní část). Ve východní části proti DUR vyšší protihluková ochrana prodloužením tunelu Butovice a kombinací protihlukových úprav a bariérového efektu výhledové zástavby.	Vyhovuje legislativním hygienickým limitům. V DUR však nebyly posuzovány vlivy na případnou výhledovou urbanizaci lokality.	Odvozeně z řešení dle DUR je ochrana přilehlého území s DUR srovnatelná. V křižovatce ulic Radlická a V Zářezu (u metra Jinonice) nepřináší varianta B proti DUR žádné zřetelné přínosy. Výnosy z východního portálu tunelu se zvyšují prodloužením tunelu.	Zakrytí západního úseku RR dává pro ochranu výhledového uspořádání území přiměřeně dobré podmínky. K východnímu portálu tunelu se soustřeďují emise z výrazného prodlouženého tunelu.
Územní rozvoj	Potenciální nová zástavba podél ul. Bucharova má omezující podmínky k severním fasádám.	Potenciální nová zástavba podél ul. Bucharova má mírně omezující podmínky k severním fasádám.	Potenciální nová zástavba podél ul. Bucharova nemá výrazná omezení. Existuje i potenciál výhledové nabídky výstavby nad tunelem.	Podmínky rozvoje v oblasti Jinonice-jih jsou omezovány vedením ul. Radlická v podjezdu pod RR a nepříznivými vlivy z provozu RR na estakádě. Nepříznivé hodnocení vlivu povrchového vedení RR na rozvojovou oblast Velké Jinonice.	Varianta umožňuje přímé propojení nové urbanistické struktury Velkých Jinonic a rozvojové oblasti Jinonice – jih podél nové urbanistické osy severně od koridoru RR. Tunelové řešení dává nabídku na prověření stavebního využití cených pozemků v sousedství stanice metra nad tunely RR.	Varianta umožňuje přímé propojení nové urbanistické struktury Velkých Jinonic a rozvojové oblasti Jinonice – jih podél nové urbanistické osy severně od koridoru RR.	Podmínky pro územní rozvoj jsou omezeny povrchovým vedením RR. V urbanistickém návrhu jsou respektovány areály Pražských služeb a betonárky TBG Metrostav (pro jejich územní stabilizaci probíhá změna územního plánu). Ve všech variantách je uvažováno s umístěním tramvajové smyčky ve shodné poloze.	Podmínky pro územní rozvoj jsou omezeny povrchovým vedením RR. Prostor mezi RR a železniční tratí není využitelný, historické objekty Radlické cihelny jsou demolovány. V urbanistickém návrhu jsou respektovány areály Pražských služeb a betonárky TBG Metrostav (pro jejich územní stabilizaci probíhá změna územního plánu). Ve všech variantách je uvažováno s umístěním tramvajové smyčky ve shodné poloze.	Zakrytí radiály dává předpoklady pro urbanistické zhodnocení transformační lokality. Nepříznivé vlivy RR v území minimalizuje na nezbytný krátký úsek vlastní křižovatky. Navržená struktura výhledové dostavby nerespektuje areály Pražských služeb a betonárky Metrostav. Ve všech variantách je uvažováno s umístěním tramvajové smyčky ve shodné poloze.

DÍLČÍ HODNOCENÍ	Úsek Botanica			Oblast MÚK Řeporyjská			Úsek spojení tunelů + oblast MÚK Jinonice		
	varianta DUR	varianta B	varianta C	varianta DUR	varianta BC1	varianta BC2	varianta DUR	varianta B	varianta E
Dopravní řešení									
Provozní funkčnost	Varianty DUR, B i C jsou dopravně srovnatelné.	Varianty DUR, B i C jsou dopravně srovnatelné.	Varianty DUR, B i C jsou dopravně srovnatelné.	Kladem dopravního řešení DUR je jednoznačnost a přehlednost v MÚK, byť v okružní křižovatce jsou významově nevyvážené dopravní vztahy.	Varianty BC1 a BC2 jsou dopravně shodné. Proti DUR ale dopravní návrh MÚK není symetrický (ztrácí logickou přehlednost). Ze systému je vyloučena MÚK Butovice, což nelze považovat za závadu, neboť intenzity v MÚK nejsou v území podstatné. Odstranění přímého napojení Starých Jinonic z Radlické radiály je cílené, pocitově zamezuje využívání „zkratky“ v relaci Jinonice – Smíchov.	Varianty BC1 a BC2 jsou dopravně shodné. Proti DUR ale dopravní návrh MÚK není symetrický (ztrácí logickou přehlednost). Ze systému je vyloučena MÚK Butovice, což nelze považovat za závadu, neboť intenzity v MÚK nejsou v území podstatné. Odstranění přímého napojení Starých Jinonic z Radlické radiály je cílené, pocitově zamezuje využívání „zkratky“ v relaci Jinonice – Smíchov.	Funkčnost dopravního návrhu je prověřena v úrovni DUR. Rozdělení připojovacích větví MÚK do křižovatek Puchmajerova a U Trezorky je funkční a nepřináší kapacitní problémy. Ze všech variant je dopravní řešení dle DUR nejvýhodnější.	Přenesením jednoho dopravního vztahu do křižovatky U Trezorky dochází ke snížení intenzit na mezikřižovatkovém úseku ul. Radlická (Puchmajerova – U Trezorky), zároveň je však přitěžována křižovatka U Trezorky (ÚKD stupeň C). Proti řešení dle DUR je to řešení sice kapacitně vyhovující, ale systémově méně příznivé.	Přenesením všech dopravních vztahů do křižovatky U Trezorky dochází ke snížení intenzit na mezikřižovatkovém úseku ul. Radlická (Puchmajerova – U Trezorky), zároveň je však přitěžována křižovatka U Trezorky (ÚKD stupeň D). Problematickým je průplet na jižním paprsku křižovatky U Trezorky, jehož funkčnost je na hranici přijatelnosti. Celkové dopravní řešení je z hlediska jeho funkčnosti rizikové.
Bezmotorová doprava	Prostupnost územím napříč radiálou je omezena na dva koridory.	Prostupnost územím napříč radiálou je komfortní, směřována je do logických tras mezi prolukami stávající zástavby v Pekařské. Řešení je zcela srovnatelné s variantou C.	Prostupnost územím napříč radiálou je komfortní, směřována je do logických tras mezi prolukami stávající zástavby v Pekařské. Řešení je zcela srovnatelné s variantou B.	Podmínky pro bezmotorovou dopravu jsou v řešení dle DUR omezené povrchovým vedením radiály, resp. umístěním křižovatkového rondelu.	Podmínky pro bezmotorovou dopravu jsou přiměřeně komfortní a srovnatelné s var. BC2. Proti var DUR jsou výrazně příznivější.	Podmínky pro bezmotorovou dopravu jsou přiměřeně komfortní a srovnatelné s var. BC1. Proti var DUR jsou výrazně příznivější.	Návrhy všech variant podporují shodně trasu metro Jinonice – tramvajová smyčka – Dívčí Hrady.	Návrhy všech variant podporují shodně trasu metro Jinonice – tramvajová smyčka – Dívčí Hrady.	Návrhy všech variant podporují shodně trasu metro Jinonice – tramvajová smyčka – Dívčí Hrady.
Koordinační návrh	Řešení zachovává současný režim odvodnění širšího území.	Výškový návrh vyžaduje založení nových stok podél severní hrany RR.	Výškový návrh vyžaduje založení nových stok podél severní hrany RR.	Návrh je prověřen v úrovni DUR včetně inženýrských sítí.	Návrh je v úrovni koncepční studie, prověřeny jsou hydrotechnické vztahy.	Návrh je v úrovni koncepční studie, prověřeny jsou hydrotechnické vztahy.	Návrh je prověřen v úrovni DUR včetně inženýrských sítí.	Návrh je srovnatelný s řešením dle DUR, stavebně je ale náročnější.	Návrh je v úrovni koncepční studie. Řešení má výrazný negativní přesah do trasy tunelu Radlice dle DUR.

DÍLČÍ HODNOCENÍ	Úsek Botanica			Oblast MÚK Řeporyjská			Úsek spojení tunelů + oblast MÚK Jinonice		
	varianta DUR	varianta B	varianta C	varianta DUR	varianta BC1	varianta BC2	varianta DUR	varianta B	varianta E
Stavební a technologické řešení									
Rozsah překrytí RR	Bez souvislého překrytí.	5 mostů napříč RR do šířky 100 m (v celkové šířce 330 m),	Dlouhý tunel v rozdílných délkách dle kombinace variant: var. C-BC1 940 m, var. C-BC2 647 m.	Bez souvislého překrytí.	Dlouhý tunel v rozdílných délkách dle kombinace variant: Var. B-BC1 379 m, var. C-BC1 940 m. Prodloužení Butovického tunelu o cca 280 m.	Dva mosty napříč RR do šířky 100 m (v celkové šířce 104 m). Prodloužení Butovického tunelu o cca 280 m.	V MÚK Jinonice bez souvislého překrytí. Celková délka spojeného tunelu je 1151 m. Technické řešení tunelu Jinonice umožňuje posun východního portálu o cca 53 m (do shodné polohy s variantou B).	V MÚK Jinonice bez souvislého překrytí. Tunel Jinonice proti DUR prodloužen posunutím portálu o cca 53 m. Celková délka spojeného tunelu je 1204 m.	V MÚK Jinonice tunel Jinonice proti DUR prodloužen na východ o cca 53 m. Celková délka spojeného tunelu je 1417 m.
Technologie	Bez provozní technologie.	Proti DUR pouze vyšší nároky na osvětlení.	Standardní požadavky na technologické vybavení tunelů dle TP 98.	Bez provozní technologie.	Standardní požadavky na technologické vybavení tunelů dle TP 98.	Proti DUR pouze vyšší nároky na osvětlení.	Standardní požadavky na technologické vybavení tunelů dle TP 98.	Standardní požadavky na technologické vybavení tunelů dle TP 98. Nároky jsou přiměřené v rozsahu dle DUR.	Standardní požadavky na technologické vybavení tunelů dle TP 98. Trasa RR zasahuje do tunelu Radlice, včetně úseku s technologickým centrem.
Ekonomie									
Náklady záměru	Pro úsek nestanoveno.	Bez odečtu DUR 1 364 mil. Kč.	Bez odečtu DUR 2 639 mil. Kč. Varianta C proti B stavebně + 1 275 mil. Kč Proti variantě B vyšší provozní náklady.	Pro úsek nestanoveno.	Bez odečtu DUR 3 762 mil. Kč. Varianta BC1 proti BC2 stavebně + 749 mil. Kč. Proti variantě BC2 vyšší provozní náklady.	Bez odečtu DUR 3 013 mil. Kč.	Pro úsek nestanoveno.	Bez odečtu DUR 3 913 mil. Kč. Proti variantě DUR vyšší provozní náklady	Bez odečtu DUR 6 104 mil. Kč. Varianta E proti B stavebně + 2 191 mil. Kč. Proti variantě B vyšší provozní náklady.
Územní plán									
Hodnocení souladu	Soulad potvrzen v rámci probíhajícího územního řízení.	Podmíněný soulad.	Podmíněný soulad.	Soulad potvrzen v rámci probíhajícího územního řízení.	Podmíněný soulad.	Podmíněný soulad.	Soulad potvrzen v rámci probíhajícího územního řízení.	Podmíněný soulad.	Podmíněný soulad.

DÍLČÍ HODNOCENÍ	Úsek Botanica			Oblast MÚK Řeporyjská			Úsek spojení tunelů + oblast MÚK Jinonice		
	varianta DUR	varianta B	varianta C	varianta DUR	varianta BC1	varianta BC2	varianta DUR	varianta B	varianta E
Podmínky souladu	Netýká se.	Splnění podmínek přípustnosti je reálné, nese sebou významná rizika.	Splnění podmínek přípustnosti je reálné, nese sebou významná rizika.	Netýká se.	Splnění podmínek přípustnosti je reálné, nese sebou významná rizika.	Splnění podmínek přípustnosti je reálné, nese sebou významná rizika.	Netýká se.	Výkladová nejistota v interpretaci průmětu územního pránu ve více vrstvách.	Výkladová nejistota v interpretaci průmětu územního pránu ve více vrstvách. Rizikové je splnění podmínek přípustnosti v plochách ZMK a celoměstského systému zeleně. Existuje neshoda s výkresem D5 doprava.
Proces EIA									
Podmínky stanoviska k variantě DUR	Splněny v rámci verifikace (coherence stamp).	Pro úsek Botanica nejsou konkrétně stanoveny.	Pro úsek Botanica nejsou konkrétně stanoveny.	Splněny v rámci verifikace (coherence stamp).	Nelze splnit (stanovisko určuje tvar křižovatky).	Nelze splnit (stanovisko určuje tvar křižovatky).	Splněny v rámci verifikace (coherence stamp).	Pro oblast MÚK Jinonice nejsou konkrétně stanoveny.	Pro oblast MÚK Jinonice nejsou konkrétně stanoveny.
Požadavky procesu přípravy	Rizika časového tlaku vyplývajícího z omezení platnosti stanoviska (až k navazujícímu stavebnímu povolení).	Nezbytné posouzení významnosti změn záměru ve vztahu k vlivu na ŽP. Rizika časového tlaku vyplývajícího z omezení platnosti stanoviska.	Nezbytné posouzení významnosti změn záměru ve vztahu k vlivu na ŽP. Rizika časového tlaku vyplývajícího z omezení platnosti stanoviska.	Rizika časového tlaku vyplývajícího z omezení platnosti stanoviska (až k navazujícímu stavebnímu povolení).	Nezbytné posouzení významnosti změn záměru ve vztahu k vlivu na ŽP. Rizika časového tlaku vyplývajícího z omezení platnosti stanoviska (až k povolení záměru)	Nezbytné posouzení významnosti změn záměru ve vztahu k vlivu na ŽP. Rizika časového tlaku vyplývajícího z omezení platnosti stanoviska (až k povolení záměru).	Rizika časového tlaku vyplývajícího z omezení platnosti stanoviska (až k navazujícímu stavebnímu povolení).	Nezbytné posouzení významnosti změn záměru ve vztahu k vlivu na ŽP. Rizika časového tlaku vyplývajícího z omezení platnosti stanoviska. Proti variantě E je riziko výrazně menší.	Nezbytné posouzení významnosti změn záměru ve vztahu k vlivu na ŽP Rizika časového tlaku vyplývajícího z omezení platnosti stanoviska.
Procesní aspekty									
Dokumentace změny	Netýká se	Nutné zpracovat ve stupni DUSP.	Nutné zpracovat ve stupni DUSP.	Netýká se.	Nutné zpracovat ve stupni DUSP.	Nutné zpracovat ve stupni DUSP.	Netýká se.	Nutné zpracovat ve stupni DUSP.	Nutné zpracovat ve stupni DUSP. Nezbytný IGP
Očekávané námítky	Netýká se	Nemusí být zásadní.	Nemusí být zásadní.	Netýká se.	Nemusí být zásadní.	Nemusí být zásadní.	Netýká se.	Nemusí být zásadní.	Nejsou známé výhledové funkce v území. Nelze zachovat stávající funkce v území (Pražské služby + TBG Metrostav).

- Pozn. 1) Barevná zvýraznění ve standardních barvách semaforu pouze orientačně upozorňují na významnost zjednodušených popisů pro hodnocení nebo porovnávání variant.
2) Popisy nejsou vyčerpávající, podrobnější argumentaci nutno čerpat z předchozích kapitol 5. Popis koncepčních variant a 6. Hodnocení variant
3) V některých případech tak také vyjadřují pořadí variant pro příslušné hledisko

SHRnutí HODNOCENÍ	Úsek Botanica			Oblast MÚK Řeporyjská			Úsek spojení tunelů + oblast MÚK Jinonice		
	varianta DUR	varianta B	varianta C	varianta DUR	varianta BC1	varianta BC2	varianta DUR	varianta B	varianta E
Urbanismus	Bariéra v území, omezené podmínky pro územní rozvoj.	Odstranění územní bariéry, dostatečná ochrana území. Dobré podmínky pro územní rozvoj.	Odstranění územní bariéry, nejlepší ochrana území. Nejlepší podmínky do výhledu pro územní rozvoj.	Nepříznivé vedení Nové Radlické. Pohledová bariéra estakády. Bariéra v prostupnosti území.	Podmínky z pohledu prostupnosti území jsou s variantou BC2 srovnatelné. Existuje rozvojový potenciál zástavby nad tunely.	Podmínky z pohledu prostupnosti území jsou s variantou BC1 srovnatelné.	Podmínky pro urbanizaci prostorů na Nové Radlické jsou s variantou B srovnatelné. Nabídka pro zástavbu v územním pásu mezi radiálou a železniční tratí.	Podmínky pro urbanizaci prostorů na Nové Radlické jsou s variantou DUR srovnatelné. Bez možnosti pro zástavbu v územním pásu mezi radiálou a železniční tratí.	Nejlepší podmínky pro výhledovou urbanizaci území. Nerespektuje současné funkce v území
Dopravní řešení	Všechny varianty srovnatelné.	Všechny varianty srovnatelné.	Všechny varianty srovnatelné.	Přehledné funkčně vyhovující řešení, ale s nerovnoměrným zatížením na vjezdech do okružní křižovatky.	Varianty BC1 a BC2 shodné. Nejzatíženější směr (centrum – JZM) v samostatné křižovatkové větvi.	Varianty BC1 a BC2 shodné. Nejzatíženější směr (centrum – JZM) v samostatné křižovatkové větvi.	Symetrické rozdělení dopravních vztahů do dvou křižovatek na ul. Radlické je provozně nejvýhodnější.	Proti variantě DUR nepřináší žádné výhody, naopak, nepříznivě přetěžuje křižovatku U Trezorky.	Rizikové, i bez zohlednění souvislosti s řízením tunelů je na hranici provozní funkčnosti.
Stavební řešení	Standardní. Náročnost promítnuta ve stavebních nákladech.	Standardní. Náročnost promítnuta ve stavebních nákladech.	Standardní. Náročnost promítnuta ve stavebních nákladech. Varianta C proti B stavebně +1 275 mil. Kč	Standardní. Náročnost promítnuta ve stavebních nákladech.	Standardní. Náročnost promítnuta ve stavebních nákladech. Varianta BC1 proti BC2 stavebně +749 mil. Kč.	Standardní. Náročnost promítnuta ve stavebních nákladech.	Standardní. Náročnost promítnuta ve stavebních nákladech.	Standardní. Náročnost promítnuta ve stavebních nákladech. Varianta B proti DUR385 mil. Kč	Standardní. Náročnost promítnuta ve stavebních nákladech. Varianta E proti B stavebně +2 191 mil. Kč.
Stavební a provozní náklady	Standardní pro vedení RR na povrchu.	Bez provozních nákladů.	Nejvyšší stavební ale zejména provozní náklady.	Z porovnávaných variant nejnižší.	Nejvyšší stavební ale zejména provozní náklady.	Bez provozních nákladů.	Z porovnávaných variant nejnižší.	Bez provozních nákladů.	Nejvyšší stavební ale zejména provozní náklady.
Vztah k územnímu plánu	Netýká se	Nutno splnit podmínky přípustnosti. Bez výrazných rizik.	Nutno splnit podmínky přípustnosti. Bez výrazných rizik.	Netýká se.	Nutno splnit podmínky přípustnosti. Bez výrazných rizik.	Nutno splnit podmínky přípustnosti. Bez výrazných rizik.	Netýká se.	Nutno splnit podmínky přípustnosti. Bez výrazných rizik.	Pro RR rizikové splnění podmínek přípustnosti, uvažovaný rozvoj území vyžaduje zásadní změnu ÚP.
Vztah k procesu EIA	Netýká se.	Nezbytná verifikace změn. Rámcově hodnoceno jako nevýznamná změna.	Nezbytná verifikace změn. Existují rizika doložení průkazu výnosů z portálu.	Netýká se.	Nezbytná verifikace změn. Existují rizika doložení průkazu výnosů z portálu, nelze plnit podmínky Stanoviska.	Nezbytná verifikace změn. Rámcově hodnoceno jako nevýznamná změna, nelze plnit podmínky Stanoviska.	Netýká se.	Nezbytná verifikace změn. Rámcově hodnoceno jako nevýznamná změna.	Nezbytná verifikace změn. Existují rizika doložení průkazu výnosů z portálu.
Procesy přípravy	Netýká se.	Nejsou identifikována významná rizika.	Nejsou identifikována významná rizika.	Netýká se.	Nejsou identifikována významná rizika.	Nejsou identifikována významná rizika.	Netýká se.	Nejsou identifikována významná rizika.	Zasahuje do změnami nedotčeného úseku Radlického tunelu.

CELKOVÉ HODNOCENÍ	Úsek Botanica			Oblast MÚK Řeporyjská			Úsek spojení tunelů + oblast MÚK Jinonice		
	varianta DUR	varianta B	varianta C	varianta DUR	varianta BC1	varianta BC2	varianta DUR	varianta B	varianta E
Pořadí variant	3	1	2	3	1	2	1	2	3

7. Sestavení doporučené kombinace variant

Celkové hodnocení variant kumuluje vícekritériální pohled, bez stanovení vah jednotlivým hlediskům. Z provedených analýz definuje *Konsolidovaná studie změn Radlické radiály oproti DUR 2017* doporučení k dalšímu sledování kombinaci variant:

Botanica B – MÚK Řeporyjská BC1 – MÚK Jinonice DUR (modifikovaná)

- Proti DUR 2017 kombinace variant Botanica B – MÚK Řeporyjská BC1 – MÚK Jinonice DUR prodlužuje úseky kategorizované jako tunely o celkem 879 m, celková délka tunelů je 1 583 m.
- Navýšení stavebních nákladů oproti řešení dle DUR 2017 je o 4 993 mil. Kč (bez DPH).
- V úseku Botanica je preference varianty B zdůvodněna dostatečnou ochranou přilehlého území vyplývající ze zahloubení trasy radiály a zcela uspokojující nabídkou pro zajištění příčných přechodů orientovaných do proluk mezi stávající zástavbou podél ulice Pekařská (odstranění bariéry radiály).

Úplné zakrytí radiály podle varianty C sebou nese nepřiměřeně vysoké stavební náklady (včetně provozních), které nelze zdůvodnit výhledovým urbanistickými přínosy, spočívajícími v problematickém potenciálu zástavby nad tunely (například objekty bez podzemních podlaží).

- Ve vysoce exponovaném území v oblasti centra Nové Butovice, kde se střetávají historické, současné i rozvojové urbanistické struktury s krajinnými prvky, je jistě požadavek na maximální míru zakrytí radiály, tedy podle varianty BC1, zdůvodněn.
- V oblasti MÚK Jinonice je jednoznačně negována varianta E vzhledem k nestabilnímu dopravnímu řešení, které je na hranici přijatelnosti. V případě rozhodování o variantě nadřazené dopravní stavby je to hledisko zásadní.

Vysoké nejistoty k variantě E jsou konstatovány i ve vztahu k územnímu plánu. Urbanistické přínosy varianty E jsou sice zjevné, jsou však podmíněny nerespektováním majetkových vztahů a nehlídají na probíhající stabilizaci současných aktivit v území (Pražské služby, TBG Metrostav). Uspořádání území je zcela v jiné koncepci, než předpokládá územní plán.

Negativně pro variantu E vyznívá i její technický přesah do změnami nedotčeného úseku Radlického tunelu tkřka v polovině jeho délky, což mj. ovlivňuje i procesní aspekty přípravy záměru.

Varianta E je proti variantě B zatížena značným rozdílem stavebních nákladů (+ 2 191 mil. Kč) a návazně i náklady provozními.

- Příklon k variantě DUR modifikované proti variantě B je zdůvodněn výhodnějším dopravním řešením bez koncentrace dopravních vztahů do křižovatky U Trezorky.

Oproti variantě B poskytuje prostorové uspořádání MÚK Jinonice podle původní koncepce DÚR větší potenciál pro následné využití území v atraktivním sousedství stanice metra a po dílčích úpravách i přiměřené podmínky pro vytvoření veřejného prostoru v bezprostředním okolí stanice metra Jinonice. Varianta DUR nabízí k zástavbě také územní pás severně od radiály k železniční trati.

Modifikace varianty DUR ve prospěch celkového hodnocení je nepodstatnou změnou. Prověřena byla v podkladové studii Technická studie MÚK Jinonice, kde byla prezentována jako varianta A. Hlavními úpravami je sledována možnost prodloužení spojených tunelů o cca 53 m posunutím portálu východním směrem. Modifikovaná varianta DUR také zjednodušuje dopravní řešení pro napojení na ulici Radlickou v oblasti křižovatky Puchmajerova.

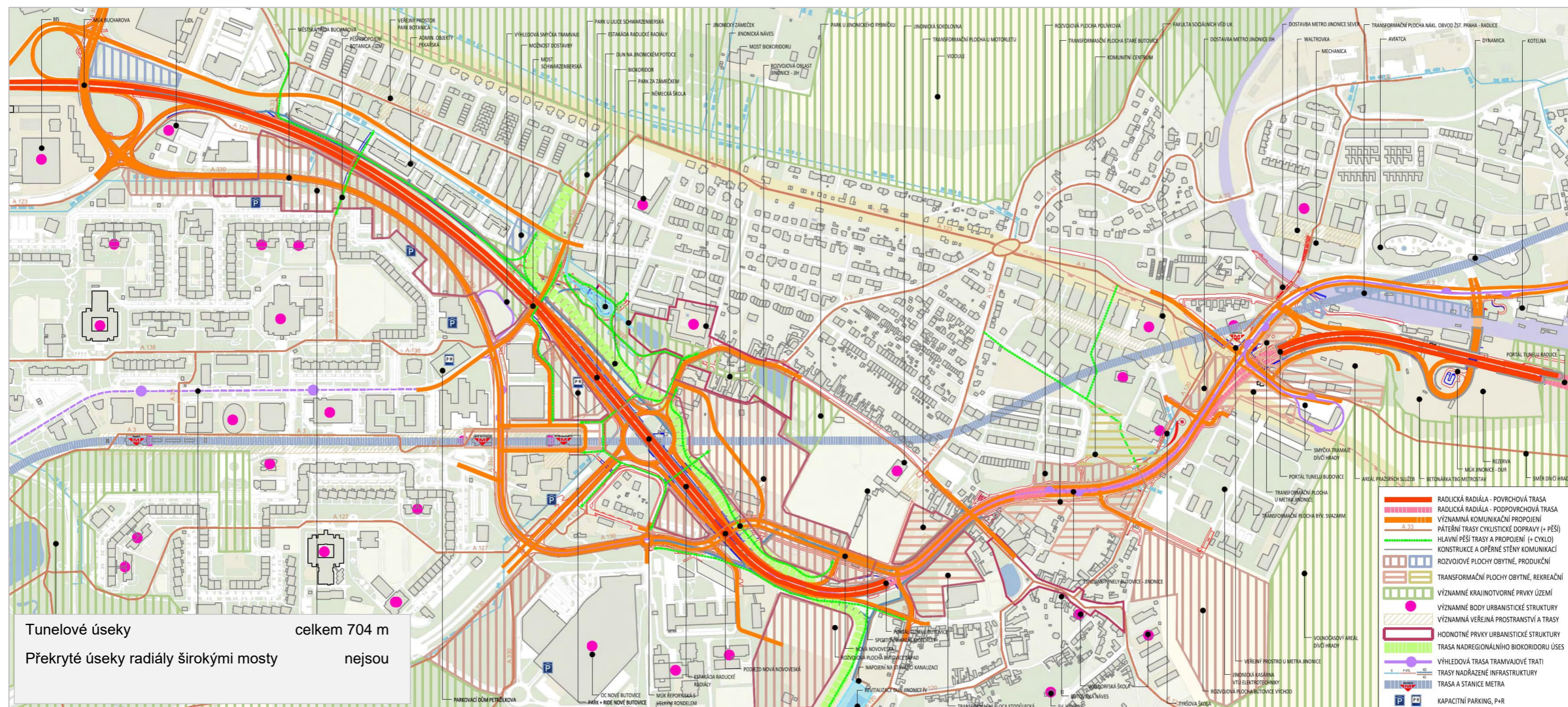
Pro úplnost a porovnání jsou dále uváděny kombinace variant prověřovaných v Konsolidované studii, které jsou z pohledu navýšení stavebních nákladů proti řešení dle DUR 2017 maximalistické a minimalistické.

Kombinace variant Botanica B – MÚK Řeporyjská BC2 – MÚK Jinonice DUR (modifikovaná)

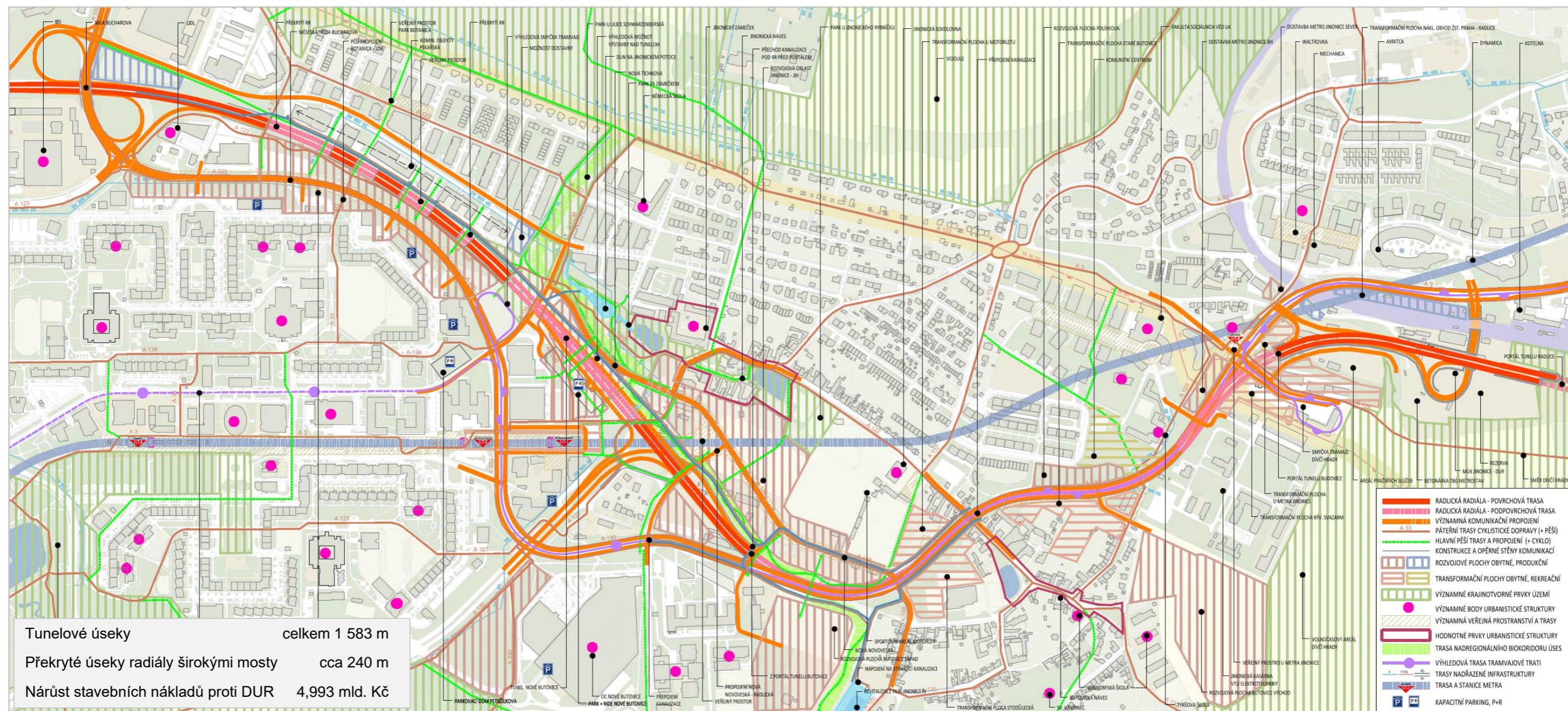
- Uvádí se jako z pohledu stavebních a provozních nákladů minimalistická kombinace variant.
- Proti DUR 2017 kombinace prodlužuje úseky kategorizované jako tunely o celkem 500 m, celková délka tunelů je 1 204 m.
- Navýšení stavebních nákladů oproti řešení dle DUR 2017 je o 4 244 mil. Kč (bez DPH).
- Kombinace variant je dopravně funkční, v úseku Botanica i v oblasti MÚK Řeporyjská odstraňuje bariérový efekt radiály a poskytuje přilehlým územím dostatečnou ochranu.

Kombinace variant Botanica C – MÚK Řeporyjská BC1 – MÚK Jinonice E

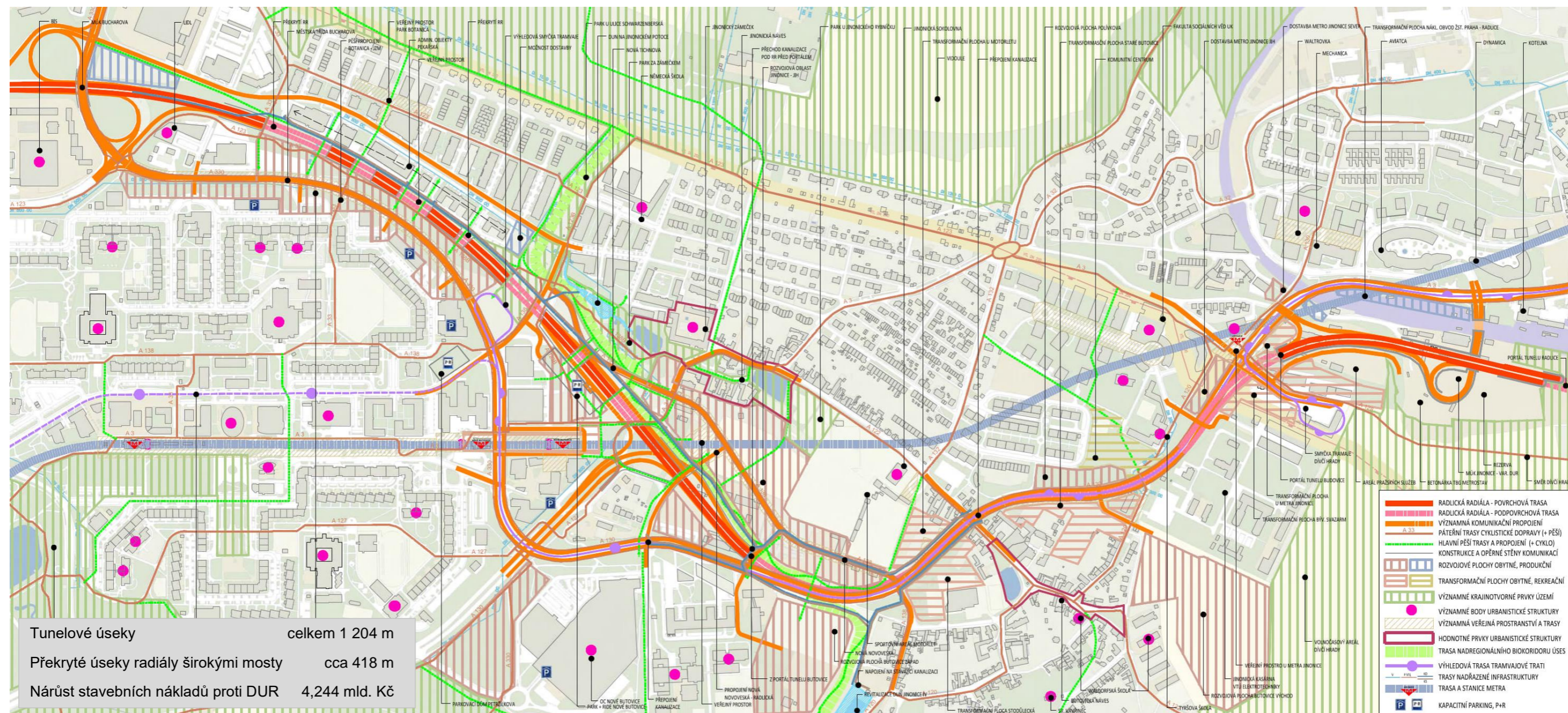
- Uvádí se jako z pohledu stavebních a provozních nákladů maximalistická kombinace variant. Nutno však zdůraznit, že řešení dle varianty E v MÚK Jinonice je z důvodu nevhodného dopravního řešení odmítáno.
- Proti DUR 2017 prodlužuje kombinace úseky kategorizované jako tunely o celkem 1 635 m, celková délka tunelů je 2 357 m.
- Navýšení stavebních nákladů oproti řešení dle DUR 2017 je o 8 842 mil. Kč (bez DPH).
- Kombinace variant nabízí dobré podmínky pro výhledový územní rozvoj (byť v oblasti MÚK Jinonice nezhledněný současným územním plánem). Dopravní návrh MÚK Jinonice však vykazuje významné závady, a proto není toto řešení pro další sledování podporováno.



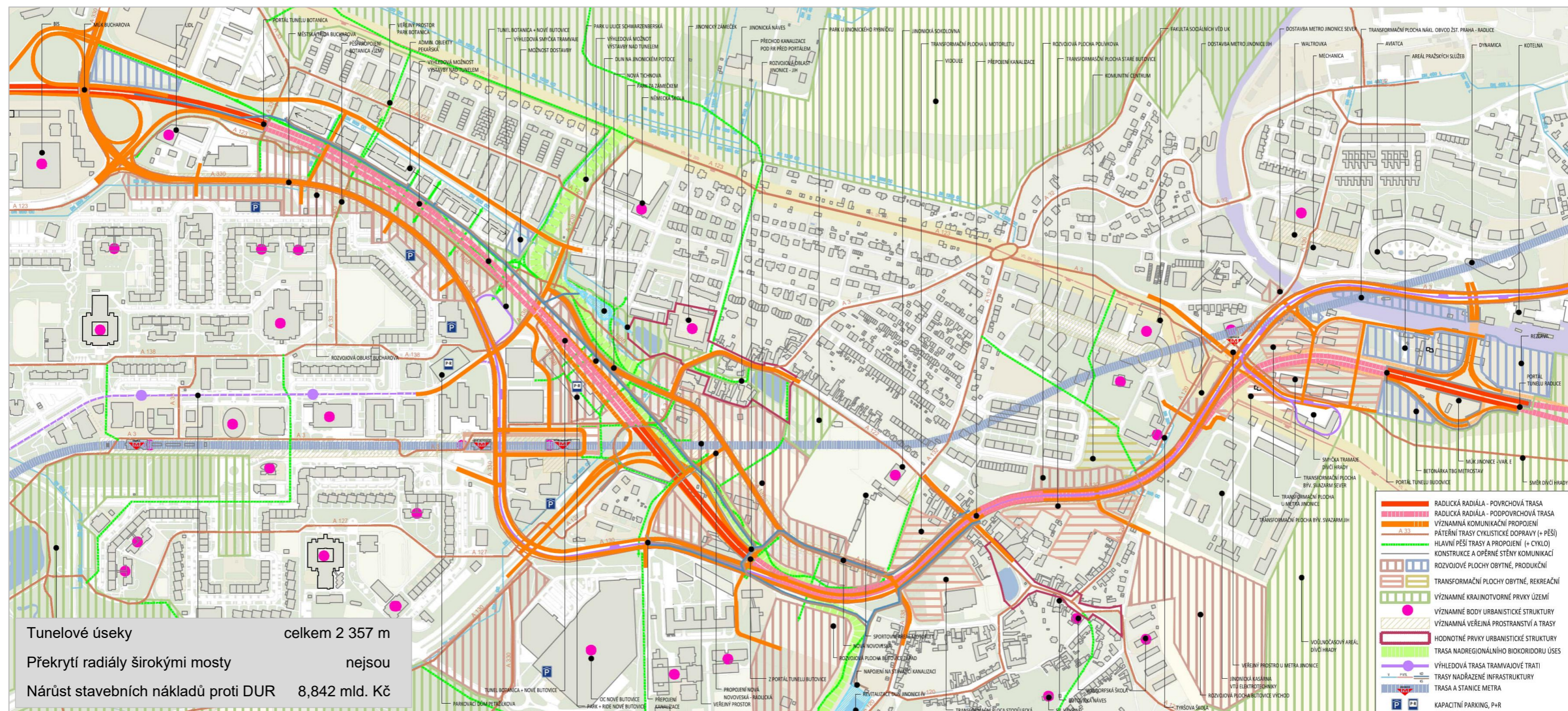
Obr. 15 Přehledná situace ve variantě DUR



Obr. 16 Přehledná situace v doporučené kombinaci B-BC1-DUR



Obr. 17 Přehledná situace v kombinaci B-BC2-DUR



Obr. 18 Přehledná situace v kombinaci C-BC1-E

8. Shrnutí

Aktuální stav přípravy záměru Radlická radiála

Záměr Radlická radiála JZM – Smíchov má závazné stanovisko podle bodu 1. čl. II zák. č. 39/2015 Sb. (ze dne 4.10.2017) a rovněž souhlasné závazné stanovisko podle ustanovení § 9a odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb. ze dne 12.2.2018. Platnost stanoviska byla prodloužena do 10.7.2026, podle čl. VIII odst. 3 zákona 463/2023 se považuje za platné do 31. prosince 2026 a další prodloužení jeho platnosti je vyloučeno.

Na záměr je vedeno od 01/2018 na odboru Stavební úřad MČ Praha 5 územní řízení podle projektové dokumentace z roku 2017.

Usnesením č. 1861 ze dne 1.8.2022 rozhodla Rada hl. m. Prahy o prověření možných změn projektu s tím, že územní řízení má nadále probíhat a pro další rozhodnutí o případných změnách záměru bude zpracován komplexní podklad, tzv. *Konsolidovaná studie změn Radlické radiály oproti DUR 2017*.

Zadání Konsolidované studie

Konsolidovaná studie zdrojově čerpá z dílčích podkladových studií a výstupů z jejich projednávání:

- Technická studie variantního řešení úseku MÚK Bucharova – MÚK Butovice (Společnost PUDIS – SATRA, 08/2023),
- Studie k prověření spojení Butovického a Jinonického tunelu (Sdružení PUDIS-SATRA, 08/2018),
- Technická studie pro oblast MÚK Jinonice v rámci stavby č. 9567 RR JZM – Smíchov (VHE a spol., s.r.o., 12/2020).

Podkladové studie řeší problematiku v zadaných úsecích (oblastech) v ucelených variantách, které lze vzájemně kombinovat. Charakteristickými úseky (oblastmi) jsou:

Úsek (oblast)	rozsah	varianta dle podkladové studie
Úsek Botanica	cca km 0,0 – km 0,9	varianty B a C
Oblast MÚK Řeporyjská	cca km 0,9 – km 1,5	varianty BC1 a BC2
Úsek spojení tunelů	cca km 1,5 – km 2,8	varianta B
Oblast MÚK Jinonice	cca km 1,8 – km 3,3	varianty B a E

Zdrojové studie pokrývají úsek Radlické radiály MÚK Bucharova (včetně) – MÚK Jinonice (včetně). Z celkové délky záměru cca 5,5 km se tedy zabývají částí Radlické radiály v délce cca 3,3 km. Zbývající homogenní úsek od západního portálu tunelu Radlice k napojení na městský okruh v MÚK Zlíchov přebírá konsolidované řešení beze změny, tedy dle DUR 2017. Výjimkou je konsolidované řešení v oblasti MÚK Jinonice, které ve variantě E z důvodů technických souvislostí přímou návazností na tunel Radlice nerespektuje.

Východiska pro řešení Konsolidované studie

Cílem Konsolidované studie je sestavit komplexní podklad pro rozhodnutí Rady HMP o změnách řešení stavby č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov ve smyslu Usnesení Rady hl. m. Prahy číslo 1861 ze dne 1.8.2022.

Úkolem Konsolidované studie je koordinace a sjednocení dříve zpracovaných samostatných studií v úseku Radlické radiály mezi MÚK Bucharova a MÚK Jinonice a nalezení nejvýhodnějšího technického a územního řešení nadřazené dopravní stavby, které bude vycházet z principů a závěrů zdrojových studií.

S ohledem na nejednoznačné výsledky projednání podkladových studií je problematika řešena zpracováním variant (resp. jejich kombinací).

Pro sestavování variant, na rozdíl od doposud sledovaného požadavku sledujícího integritu přípravy stavby, již nejsou svazující soulady s územním plánem a se Stanoviskem EIA a lze se od nich odchýlit.

Řešené území není přesně vymezeno, varianty jsou pojímány v rozsahu záměrem RR ovlivněného území. Součástí dokumentace jsou tak kromě vlastního technického návrhu Radlické radiály také zásady výhledového řešení souvisejícího území, dokumentující urbanistický kontext stavby RR a její vliv na následnou využitelnost okolního území. Výsledné výstupy proto nemají přesné vymezení stavební části záměru Radlické radiály.

Konsolidovaná studie vychází z komplexní analýzy území v urbanistických souvislostech. Zohledněny jsou přitom vztahy k současné urbanistické struktuře a budoucím rozvojovým záměrům v území. Ty jsou ve vztahu k jejich přípravě v různých stupních závaznosti, povětšinou jsou v úrovni námětů.

Návrh variantních řešení Radlické radiály se opírá o podrobné dopravně inženýrské podklady (DIP) pro výhledové období poskytnuté IPR Praha ke zdrojovým studiím. Pro konsolidované varianty v oblasti MÚK Řeporyjská nejsou konkrétní DIP zpracovány a přesné rozvržení dopravních vztahů lze pouze odhadovat. Odborné odhady jsou však pro rámcové prověření kapacit dopravního řešení dostatečné.

Definice variant

Návrh variant je ve sledovaných úsecích (oblastech) definován grafickými přílohami a textovými popisy v souvislostech urbanistických, provozně dopravních, stavebních a technologických.

Souvislosti environmentální jsou komentovány pouze textově. Koridor stavby RR je bohatě prozkoumán souvisejícími průzkumy a dokumentacemi v rámci dřívějších fází přípravy záměru a jejich výsledky byly brány na zřetel.

Urbanistické výstupy jsou těmi zásadními, technické přílohy jsou doloženy jen v názornosti pro koncepční studii. Prověření reálnosti navržených řešení však je v pracovních podkladech k dispozici, resp. lze je odvodit z předchozích dokumentací.

Metoda hodnocení variant

Hodnocení je provedeno ve vícekritériálním pohledu. Zvolená hlediska jsou charakterem lokální, tj. po úsecích (oblastech) k jednotlivým variantám, a to včetně srovnání s řešením dle DUR 2017, nebo přesahová pro celý záměr.

Lokální hlediska:

- urbanistické hodnocení,
- dopravní hodnocení,
- stavební hodnocení.

Přesahová hlediska:

- stavební a provozní nálady,
- vztah k územnímu plánu,
- vztah k procesu EIA,
- legislativní souvislosti procesu přípravy.

Doporučená kombinace dílčích variant

Celkové hodnocení variant kumuluje vícekritériální pohled, bez stanovení vah jednotlivým hlediskům. Z jednotlivých oblastí hodnocení po úsecích (oblastech) se zohledněním vybraných přesahových hledisek je složena doporučená kombinace skládající se z dílčích variant:

Botanica varianta B – MÚK Řeporyjská varianta BC1 – MÚK Jinonice varianta DUR (modifikovaná)

Doporučená kombinace je sestavena bez přihlížení k procesním aspektům přípravy. Lze obecně shrnout, že při zachování dopravní funkčnosti se v hodnocení nejvíce prosazovala hlediska urbanistická, která byla vyvažována pohledem na ekonomickou náročnost příslušné varianty.

Procesní aspekty dalšího postupu

V hodnocení variant mají nezanedbatelnou váhu i hlediska politická, která se mj. odvozují i od podmínek dalšího postupu v přípravě záměru.

Do hodnocení variant se tak promítají i priority a rizika při následném projednávání s orgány státní správy, dotčnými samosprávami, odbornou i laickou veřejností. Ty lze velmi obtížně předvídat, podmínky jsou však jednoznačně vymezeny legislativním prostředím.

Má-li být doporučené konsolidované řešení záměru implementováno do projektu stavby, po zhodnocení současného stavu přípravy záměru, s přihlédnutím k novelizované stavební legislativě doprovázející postupy podle nového stavebního zákona nelze tvrdit jinak, než že v dalším postupu přípravy je řada nejistot. Tyto nejistoty jsou

zdůrazněny i variantností možného postupu.

Základní východiska pro další procesování přípravy záměru jsou shrnuty v samostatných dokumentech, které jsou přílohou textové části. Nedílnou součástí Konsolidované studie jsou tak přílohy:

- A.2. Posouzení časového hlediska procesního řešení projektu Radlická radiála JZM – Smíchov, stavba č. 9567 (K2 Legal s.r.o. advokátní kancelář, 13.11.2023),
- A.2.1. Posouzení časového hlediska procesního řešení projektu Radlická radiála JZM – Smíchov, stavba č. 9567 – Dodatek EIA (K2 Legal s.r.o. advokátní kancelář, 19.2.2024),
- A.3. Individuální parametry procesních aspektů.

9. Doporučení dalšího procesního postupu

Východiska

Dále uvedená základní východiska a postupy čerpají z analýzy Konsolidované studie, podrobněji jsou popsána v příslušných kapitolách a doprovodných přílohách textové části. **Vycházejí z premisy, že celkové změnové řešení stavby Radlické radiály (tj. pouze v částech, které jsou nezbytné pro její provoz) nebude podléhat změnám územního plánu.**

- Bude i nadále sledován cíl, aby projekt Radlické radiály byl upraven do podoby, která bude v souladu s se schválenými koncepčními a strategickými dokumenty hl. m. Prahy (viz Usnesení Rady HMP č. 2544 ze dne 1.8.2022).
- Rada HMP a Zastupitelstvo HMP potvrdí závěry Konsolidované studie, resp. rozhodnou, jakou kombinaci variant dále sledovat, a osvědčí další postup v implementaci změnového řešení do projektu.
- Odborem stavebním na Městské části Praha 5 bude vydáno územní rozhodnutí o umístění stavby na stávající technické řešení dle DUR 2017 a nabude právní moci.
Předpokladu vydání územního rozhodnutí nic objektivně nebrání, oprávněné nejistoty lze spatřovat v následných postojích zejména veřejnosti (rizika odvolání).
Pozn.: Nebude-li územní rozhodnutí vydáno do 30.6.2024, další správní řízení spadá do působnosti krajského úřadu – tj. MHMP.
- Podle konstrukce postupové varianty dle Konsolidované studie lze vydané územní rozhodnutí „konzumovat“ na část stavby změnami nedotčenou (tj. obecně úsek tunelu Radlice s napojením na Městský okruh), v části stavby s konsolidovanými změnami (obecně úsek MÚK Bucharova – MÚK Jinonice) bude nezbytné zahájit příslušné povolovací procesy.
Uvedený postup vede k výraznému zkrácení lhůty do zprovoznění stavby, když vyšší časová náročnost ražby tunelu Radlice bude využita na dořešení přípravy a povolení úseku stavby se změnami.

Podmínky povolení záměru

V dalším postupu při povolování záměru je nutné vycházet z podmínky, že pro následující přípravu a povolovací procesy stavby Radlické radiály bude příslušný nový stavební zákon (efektivní účinnosti od 1. 7. 2024).

- Na rozdíl od dosavadní právní úpravy nový stavební zákon již neobsahuje řadu různých forem umístění a povolení, ale pouze jedinou formu, a to rozhodnutí o povolení záměru, kterým se stavba, jak umístí, tak i povolí její realizace. Stavební úřad tedy záměr bude posuzovat v rámci jednoho řízení (jak z hlediska umístění záměru, tak současně z hlediska povolení jeho realizace).
- Součástí žádosti o povolení stavby (povolení záměru) na změnové řešení bude dokumentace podle nového stavebního zákona. Na záměr se vztahuje rovněž v postavení les specialis zákon 416/2009 (liniový zákon), podle kterého lze dokumentaci pro vydání povolení záměru zpracovat v omezeném rozsahu.
Pozn.: V současné době práce na příslušných prováděcích předpisech probíhají, do doby jejich vydání bude platná vyhláška č. 583/2020 Sb.

Podmínky procesu EIA

Proces EIA na celý záměr je aktuálně ve fázi vydaného závazného stanoviska k řešení dle DUR 2017. S odkazem na novelu zákona č. 100/2001 Sb. je stanovisko platné do 31.12.2026. Z toho mj. vyplývá následné shrnutí:

- Před navazujícím řízením ke změnovému řešení musí být příslušnému orgánu (OCP MHMP) doložen průkaz, že popsané změny záměru nebudou mít významný negativní vliv na životní prostředí (§ 9a odst. 6 zákona 100/2001 Sb.).
Vzhledem k tomu, že principem hlavních změn je v maximálně možné míře vést Radlickou radiálu tunely, lze předpokládat, že se tyto skutečnosti podaří prokázat.
- Veškerá rozhodnutí pro povolení záměru dle stavebního zákona, tedy jak zahájené územní řízení, tak „navazující“ řízení o povolení záměru, resp. povolení záměru pro upravenou variantu záměru, musí být v prvním stupni vydána nejpozději do 31.12.2026 (tj. za platnosti závazného stanoviska).
- Novelizací zákona č. 100/2001 Sb., která určuje limitní milník k ukončení všech navazujících řízení v prvním stupni, se postup přípravy dostává do časového tlaku.
Při zohlednění poslušnosti v celém povolovacím procesu na změnové řešení záměru a započtení reálných lhůt pro dílčí kroky tohoto procesu, se dodržení termínu 31.12.2026 jeví jako velmi rizikové. Přihlednout je nezbytné i ke skutečnosti, že územní řízení na záměr stále probíhá a pravomocné územní rozhodnutí není k dispozici. Tj. že počátek změnového povolovacího procesu má nejistý začátek a pevný konec (31.12.2026).
- Pro posílení jistoty, že nastavené změnové procesy promítané jak do projektové dokumentace, tak do dokumentace EIA a povolení záměru budou reálně ukončeny do 31.12.2026 jeví se jako nezbytné, zahájit kroky k vydání nového stanoviska EIA, a to pro stavbu jako celek.
Pro toto doporučení není významné, jaké postupy budou zvoleny při povolování záměru. Je platné pro přednostní dílčí povolení záměru v části stavby změnami nedotčenými s následným povolením části stavby dotčené změnami i pro povolením záměru jako celku. Proces EIA takový postup umožňuje.

Návrh výkonných fází

Dále nastíněná posloupnost výkonných fází přípravy konkretizuje dílčí kroky směřující ke změně projektu stavby Radlické radiály.

- Stále sledovat cíl k vydání pravomocného územního rozhodnutí na řešení dle DUR 2017.
- Usnesení Rady HMP k závěrům Konsolidované studie, resp. s podporou usnesení Zastupitelstva HMP.
- Stabilizace podmínek pro konsolidované řešení a k dalšímu postupu přípravy.
- Zahájení procesu pořízení nového stanoviska EIA (na celý záměr).
- Zahájení procesu pořízení příslušných projektových dokumentací směřujících k povolení záměru, a to jak v části stavby podléhající změnám, tak v části stavby změnám nepodléhající.

Režim zadávání příslušných projektových dokumentací je přitom závislý na zvoleném předpokladu realizace stavby (dodavatelský systém) a na dostupnosti územního rozhodnutí v právní moci.