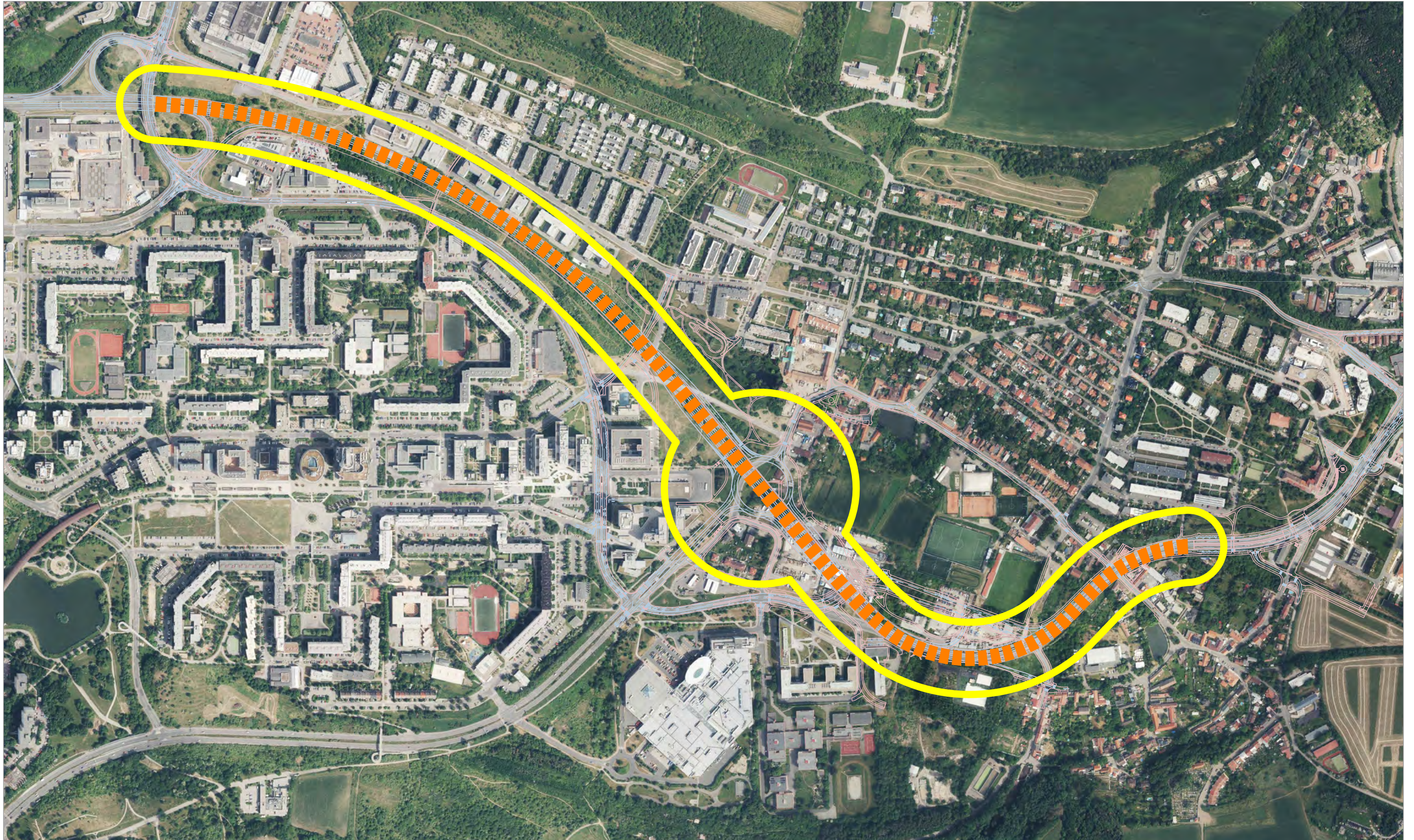


TECHNICKÁ STUDIE RADLICKÉ RADIÁLY V ÚSEKU MŮK BUCHAROVA - MŮK BUTOVICE



PŮRIZOVATEL:
Městské úřady
Hlavní město Praha
Magistrát HMP - odbor investiční
Výhledová 51, 120 00 Praha 2

DÍL A. TEXTOVÁ ČÁST

DATUM: 08/2023

ZPRACOVATEL DOKUMENTACE:
PUDIS
SATRA

sídlo: Podbabská 1014/20 160 00 Praha 6
 IČ: 452 72 891 Tel.: +420 267 004 111
 E-mail: info@pudis.cz www.pudis.cz

SPOLUPRÁCE:

VHE a spol. s r.o.
architektonická kancelář

ing. arch. Klement Valouch
 sídlo: frmy, Tusarova 22/1515, 170 00 Praha 7
 atelier: Jeronkova 195/91 130 00 Praha 3
 IČ: 246 56 992 Tel.: +420 602 144 559
 E-mail: vhe@vhe.cz www.vhe.cz

STAVBA Č. 9567 RADLICKÁ RADIÁLA JZM – SMÍCHOV

Variantní řešení úseku MÚK Bucharova – MÚK Butovice

Fáze III – dopracování na základě projednání

DÍL A TEXTOVÁ ČÁST

Obsah textové části a obrázků

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	4	Obr. 1	Radlická radiála v systému nadřazených městských komunikací.....	6
2. ÚVODEM	5	Obr. 2	Dokumentace pro územní rozhodnutí 2017, změny oproti DÚR 2011.....	6
3. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	5	Obr. 3	Spojení Butovického a Jinonického tunelu, varianty územního řešení	7
4. REKAPITULACE FÁZE I. A FÁZE II.	5	Obr. 4	Technická studie pro oblast MÚK Jinonice – sledovaná varianta B.....	7
4.1. Analytická část	5	Obr. 5	Výřez z Přehledné situace kanalizací a vodních toků z DUR 2017	9
4.2. Rozbory a podklady	7	Obr. 6	Radlická radiála v Metropolitním plánu.....	9
4.2.1. Limity potenciálu území – urbanistické souvislosti	7	Obr. 7	Podrobný inženýrskogeologický průzkum – podélný profil dle DUR 2017.....	10
4.2.2. Dopravní vztahy	8	Obr. 8	Úsek Botanica – dopravní schéma varianta A.....	13
4.2.3. Limity podmínek životní prostředí	8	Obr. 9	Úsek Botanica – dopravní schéma varianta B.....	13
4.2.4. Podmínky pro řešení odvodnění území	8	Obr. 10	Úsek Botanica – dopravní schéma varianta C.....	13
4.2.5. Územně plánovací podmínky trasy Radlické radiály	9	Obr. 11	Oblast MÚK Řeporyjská – dopravní schéma varianta A.....	13
4.2.6. Vlastnické vztahy	9	Obr. 12	Oblast MÚK Řeporyjská – dopravní schéma varianta B.....	13
4.2.7. Morfologie a geologie.....	9	Obr. 13	Oblast MÚK Řeporyjská – dopravní schéma varianta C.....	13
4.2.8. Dopravně inženýrské podklady.....	10	Obr. 14	Úsek Botanica – dopravní situace varianta A.....	14
4.3. Koncepční část.....	11	Obr. 15	Úsek Botanica – dopravní situace varianta B.....	14
4.3.1. Výchozí principy.....	11	Obr. 16	Úsek Botanica – dopravní situace varianta C.....	14
4.3.2. Urbanistické zásady.....	20	Obr. 17	Oblast MÚK Řeporyjská dopravní situace varianta A.....	14
4.3.3. Dopravní návrhové charakteristiky.....	20	Obr. 18	Oblast MÚK Řeporyjská dopravní situace varianta B.....	14
4.3.4. Dopravně inženýrské posouzení.....	21	Obr. 19	Oblast MÚK Řeporyjská dopravní situace varianta C.....	14
4.3.5. Principy stavebního a technologického řešení.....	21	Obr. 20	Úsek Botanica – podélný profil RR varianta A.....	15
4.3.6. Technická náročnost.....	22	Obr. 21	Úsek Botanica – podélný profil RR varianta B.....	15
4.3.7. Principy vodohospodářského řešení.....	23	Obr. 22	Úsek Botanica – podélný profil RR varianta C.....	15
4.3.8. Hluková studie.....	23	Obr. 23	Oblast MÚK Řeporyjská – podélný profil RR varianta A.....	15
4.3.9. Rozptylová studie.....	23	Obr. 24	Oblast MÚK Řeporyjská – podélný profil RR varianta B.....	15
4.3.10. Stavební a provozní náklady.....	24	Obr. 25	Oblast MÚK Řeporyjská – podélný profil RR varianta C.....	15
4.4. Shmující hodnocení koncepčních variant.....	24	Obr. 26	Úsek Botanica – urbanistická situace varianta A.....	16
4.4.1. Cíle studie.....	24	Obr. 27	Úsek Botanica – urbanistická situace varianta B.....	16
4.4.2. Hodnotící kritéria.....	25	Obr. 28	Úsek Botanica – urbanistická situace varianta C.....	16
4.4.3. Doporučené preference variant.....	25	Obr. 29	Oblast MÚK Řeporyjská – urbanistická situace varianta A.....	16
4.4.4. Rekapitulace hodnocení variant – tabulkové shrnutí.....	26	Obr. 30	Oblast MÚK Řeporyjská – urbanistická situace varianta B.....	16
5. PROJEDNÁNÍ FÁZE I. A FÁZE II.	28	Obr. 31	Oblast MÚK Řeporyjská – urbanistická situace varianta C.....	16
5.1. Režim projednávání	28	Obr. 32	Úsek Botanica – vizualizace varianta A.....	17
5.2. Usnesení Rady HMP ze dne 1.8.2022	28	Obr. 33	Úsek Botanica – vizualizace varianta B.....	17
5.3. Rekapitulace vyjádření k Navazující TES – vypořádání připomínek	28	Obr. 34	Úsek Botanica – vizualizace varianta C.....	17
5.4. Shrnutí vyhodnocení připomínek (Fáze I. a II.).....	33	Obr. 35	Oblast MÚK Řeporyjská – vizualizace varianta A.....	17
6. DOPORUČENÉ ŘEŠENÍ	35	Obr. 36	Oblast MÚK Řeporyjská – vizualizace varianta B.....	17
6.1. Úsek Botanica – varianta B	35	Obr. 37	Oblast MÚK Řeporyjská – vizualizace varianta C.....	17
6.2. Oblast MÚK Řeporyjská – varianta BC1	36	Obr. 38	Teoretická kombinace variant A – A.....	18
6.3. Oblast MÚK Řeporyjská – subvarianta BC2.....	38	Obr. 39	Teoretická kombinace variant B – B.....	18
7. ZÁVĚREČNÉ SHRUTÍ	39	Obr. 40	Teoretická kombinace variant C – C.....	18
7.1. K výběru variant	39	Obr. 41	Oblast MÚK Řeporyjská – vizualizace varianta B, pozitivní a negativní aspekty.....	19
7.2. K dalšímu postupu.....	39	Obr. 42	Oblast MÚK Řeporyjská – vizualizace varianta C, pozitivní a negativní aspekty.....	19
7.3. Rizika a nejistoty pro další postup.....	39	Obr. 43	Úsek Botanica – vizualizace – varianta BC.....	19
8. DOKLADY	45	Obr. 44	Oblast MÚK Řeporyjská – dopravní schéma varianta BC.....	19
		Obr. 45	Oblast MÚK Řeporyjská – dopravní situace varianta BC.....	19
		Obr. 46	Oblast MÚK Řeporyjská – urbanistická situace varianta BC.....	19
		Obr. 47	Úsek Botanica – urbanistická situace – varianta B.....	35
		Obr. 48	Úsek Botanica – dopravní schéma – varianta B.....	35
		Obr. 49	Oblast MÚK Řeporyjská – urbanistická situace – varianta BC1.....	36
		Obr. 50	Oblast MÚK Řeporyjská – dopravní schéma – varianta BC1.....	36
		Obr. 51	Oblast MÚK Řeporyjská – urbanistická situace – varianta BC2.....	38
		Obr. 52	Vizualizace doporučené varianty – úsek Botanica – varianta B.....	41
		Obr. 53	Vizualizace doporučené varianty – oblast MÚK Řeporyjská – varianta BC1.....	42
		Obr. 54	Vizualizace doporučené varianty – oblast MÚK Řeporyjská – varianta BC2.....	43
		Obr. 55	Doporučená kombinace ve variantách B – BC1.....	44
		Obr. 56	Doporučená kombinace ve variantách B – BC2.....	44

1. Identifikační údaje

Stavba

Stavba č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov

Technická studie variantního řešení úseku MÚK Bucharova – MÚK Butovice (dále *Navazující TES*),

Fáze III – dopracování na základě projednání

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/21/05/006966/2020

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

D-15-013

Datum

08/2023

Zpracovatelský tým

hlavní inženýr projektu Ing. Aleš Merta (PUDIS)

zodpovědní projektanti

koordinace Ing. Michal Rebec (PUDIS)

Ing. Alexandr Butovič (SATRA)

urbanistické řešení Ing. arch. Klement Valouch (VHE a spol. s.r.o.)

doprava Ing. Lukáš Kořínek (PUDIS)

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

konstrukce Ing. Lukáš Grünwald (SATRA), Ing. Pavel Soukup (SATRA)

životní prostředí Ing. Olga Šambergerová (PUDIS)

hluková studie Ing. Michaela Vrdlovcová

rozptylová studie Mgr. Jakub Bucek, (Bucek s.r.o.)

stavební náklady Ing. Pavel Soukup (SATRA)

2. Úvodem

Technická studie variantního řešení úseku MÚK Bucharova – MÚK Butovice (dále *Navazující TES*) je zpracována ve 3 postupových fázích:

Fáze I	Analýza a koncepce (vyskladněna 12/2021).
Fáze II	Zpracování výsledné varianty podle koncepčních vyjádření a dílčí zpráva o zapracování připomínek získaných do 30. 11. 2022 (vyskladněna 11/2022).
Fáze III	Dopracování kompletního díla na základě projednání s vybranými DOSS.

Samostatné dokumentace Fáze I – III tvoří jednotný komplet. Dokumentace Fáze III. čerpá z předchozích etap, na které se částečně odvolává, rozhodující informace však pro přehlednost ve zkrácené formě shrnuje. Fázi III tak lze pojímat jako kompaktní celek finálního výstupu celé studie. DÍL A TEXTOVÁ ČÁST je s vybranými vloženými obrázky sestaven tak, aby dokumentace byla srozumitelná i bez podrobnějšího náhledu na grafické přílohy (DÍL B GRAFICKÉ PŘÍLOHY). Rekapitulace, závěry a doporučení k vybrané variantě jsou doloženy v části dokumentace DÍL C -SHRnutí.

Základní požadavky na *Navazující TES* vycházejí ze závěrů *Pracovní skupiny pro zlepšení stavby Radlické radiály*, východiska urbanistické koncepce jsou shrnuta v „*Koncepčním zadání k záměru na veřejném prostranství (IPR Praha 07/2020)*“. Její zadání se opírá o usnesení Rady hl. m. Prahy č. 2544 ze dne 25.11.2019 a č. 1455 ze dne 13.7.2020.

Navazující TES se zabývá úsekem MÚK Bucharova – MÚK Butovice. Návrhy na případné změny řešení stavby Radlické radiály podle závěrů *Pracovní skupiny* byly v dílčích oblastech již dříve prověřovány samostatnými studiemi:

- o Studie k prověření spojení Butovického a Jinonického tunelu (08/2018),
- o Studie pro oblast MÚK Jinonice (12/2020).

Další postupové kroky se odkazují na Usnesení Rady HMP č. 1860 ze dne 1.8.2022, které ukládá INV MHMP „*připravit komplexní podklad pro rozhodnutí Rady HMP o změnách řešení stavby č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov*“. Podle stejného Usnesení Rady HMP *Navazující TES* nemá žádnou přímou souvislost s probíhajícím územním řízením zahájeném oznámením Stavebního úřadu MČ Praha 5 pro stavbu Radlická radiála JZM – Smíchov, stavba č. 9567 ze dne 8.1.2018 a nijak jeho průběh nenarušuje.

Komplexní sestavení alternativního řešení v celém úseku MÚK Bucharova – MÚK Jinonice se předpokládá provést v tzv. *Konsolidované studii změn Radlické radiály oproti DÚR 2017*. Předkládaná studie (Fáze I. až III.) variantního řešení úseku MÚK Bucharova – MÚK Butovice je pro zhotovení Konsolidované studie výchozím podkladem.

3. Základní údaje

- Pro stavbu č. 9567 Radlická radiála JZM Smíchov bylo zahájeno územní řízení v 01/2018 podle projednané dokumentace DUR 09/2017 (dále DUR 2017). Územní řízení není ukončeno, probíhá.
- Cílem *Navazující TES* je nalézt v daném úseku Radlické radiály nejvýhodnější územní a technické řešení funkční dopravní stavby, které:
 - o je umístitelné do zájmového území při respektování stávající územní struktury,
 - o je realizovatelné s přijatelnými technickými parametry,
 - o splní požadovaný dopravní účel stanovený územním plánem,
 - o bude respektovat místní dopravní vztahy, a to včetně nemotorové dopravy,
 - o bude mít průchodnost územím z hlediska životního prostředí,
 - o přispěje k rozvoji území,

- o bude ekonomicky přijatelné z hlediska financování.
- Účelem *Navazující TES* je připravit k posouzení alternativy ke stavbě Radlické radiály, proti řešení předloženému k územnímu řízení (DUR 2017) a případně schválené úpravy projektu projednané a schválené Radou HMP implementovat následně do projektu stavby č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov.
- V obecných bodech zadání se požaduje, aby *Navazující TES* prověřila:
 - o prostorovou optimalizaci trasy Radlické radiály v úseku mezi MÚK Bucharova a MÚK Řeporyjská se zhodnocením účinků různých rozsahů jejího případného zakrytí,
 - o možnost vedení Radlické radiály bez v DUR2017 uvažované estakády nad okružní křižovatkou jejím umístěním na úroveň terénu a s tím související přeřešení celé MÚK Řeporyjská,
 - o možnost křížení ulice Nová Radlická s trasou Radlické radiály s přednostně sledovaným řešením formou nadjezdu ulice Nová Radlická,
 - o možné úpravy MÚK Butovice v návaznosti na prověřované úpravy ulice Nová Radlická a MÚK Řeporyjská a na podmínky zajištění dopravní obslužnosti oblasti Starých Butovic.
- Ze zadání vyplývá, že při sestavování variant, na rozdíl od doposud sledovaného požadavku, již nejsou svazující soulady s platným územním plánem a se Stanoviskem EIA a lze se od nich odchýlit.

4. Rekapitulace Fáze I. a Fáze II.

Pozn.: Rešerše kapitol 3 až 5 z Fáze I. *Navazující TES*

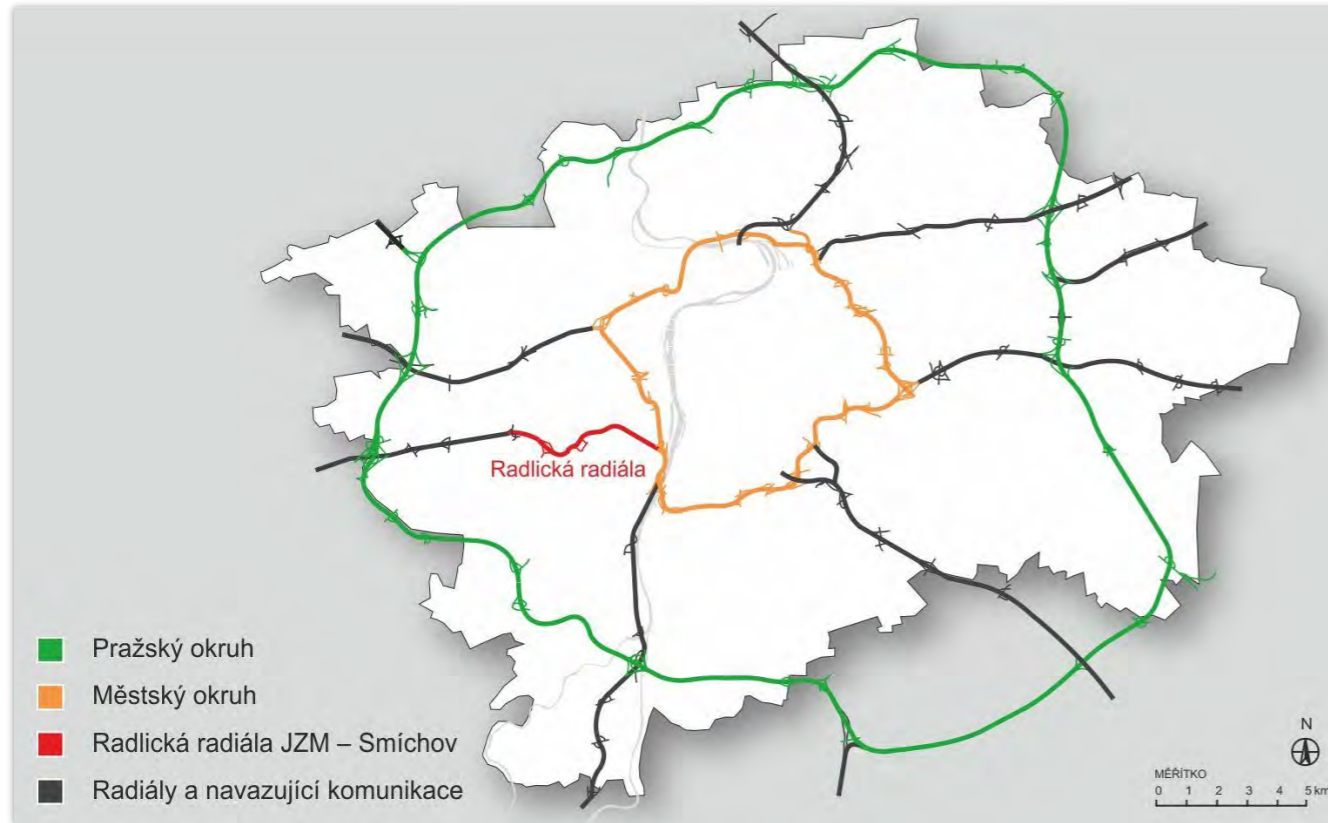
Pozn.: Rešerše kapitol 8 až 9 z Fáze II. *Navazující TES*

4.1. Analytická část

V analytické části (Fáze I.) jsou popsány dřívější dokumentace, obsahující rozsáhlou databázi informací, ze které nové návrhy čerpají. Zdroje výchozích informací je třeba hledat v kompletních projektových výstupech ale také i v procesech, které vznik a projednávání postupových dokumentací provázely.

- Územní stabilizaci Radlické radiály v koncepci dle DUR 2017 provedla změna územního plánu SÚ hl. m. Prahy Z 769/05 (10/2005).
Připravovaný Metropolitní plán (ve verzi 4.1.) funkční význam radiály a podmínky pro její umístění víceméně přebírá.
- Z dosavadní investorské přípravy mj. vyplývá, že:
 - o Pro stavbu Radlické radiály je vydáno stanovisko EIA ze dne 10.7.2009, které bylo v následných procesech opakovaně prodlužováno. Aktuálně je stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí platné do 10.7.2026.
V závazném stanovisku (4.10.2017) se mj. v závazných podmínkách uvádí: „*V žádné etapě projektové přípravy ani v žádné etapě stavby nebude MÚK Řeporyjská ve variantě A mít funkci úrovně městské křižovatky a bude již v počátku stavby realizována mimoúrovňově*“.
 - o DUR 09/2017 je zpracována v souladu s územním plánem sídelního útvaru hlavního města Prahy schváleného Zastupitelstvem hl. m. Prahy usnesením č. 10/05 ze dne 9. 9. 1999, kde je Radlická radiála zanesena jako veřejně prospěšná stavba 17/DK/5 a 13 – Praha 5 a Praha 13 – Radlická radiála – úsek Bucharova – Městský okruh.

Charakteristika RR



Obr. 1 Radlická radiála v systému nadřazených městských komunikací

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.

Z hlediska své funkce jsou obecně radiály popsány jako hlavní sběrné komunikace celoměstského významu, které zajišťují 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 s 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. Z těchto v územně plánovací dokumentaci definovaných zásad nutno vycházet i při náhledu na alternativní technická řešení nadřazené dopravní stavby při jejím začlenění do současné i budoucí urbanistické struktury.

Dokumentace pro územní rozhodnutí (Sdružení PUDIS-SATRA, 2016 – 09/2017)

Ve sledované urbanistické koncepci je jako hlavní osa v území založena městská třída tzv. Nová Radlická ulice, která ustálením svých výhledových uličních čar zakládá rovněž územní rezervu pro možnost dodatečného vložení tramvajové trati. Návrhová kategorie Nová Radlická ulice je MO 2 ad(T) 27 / 19 / 40, což je směrově rozdělená komunikace se středním dělicím pásem minimálně 7,0 m pro výhledovou tramvajovou trať a s 5,5 m širokými jízdny pásy.

Návrh stavby Radlické radiály, jak je předložen do územního řízení, splňuje veškeré legislativní a technické podmínky o čemž svědčí i jeho bezrozporové projednání s dotčenými orgány státní správy. Byl koncipován tak, aby zaručil soulad s územním plánem hl. m. Prahy. Verifikační dokumentace (coherence stamp) prokazuje i shodu se Stanoviskem EIA.

Podání na stavební úřad je datováno 6.10.2017. Oznámení o zahájení navazujícího územního řízení veřejnou vyhláškou na odboru Stavební úřad Úřadu městské části Praha 5 je ze dne 8.1.2018.



Obr. 2 Dokumentace pro územní rozhodnutí 2017, změny oproti DÚR 2011

Studie k prověření spojení Butovického a Jinoňického tunelu (PUDIS - SATRA, VHE a spol. s r.o., 08/2018)

Studie k prověření spojení Butovického a Jinoňického tunelu řešila jak stavebně technické dopady případného zakrytí mezitunelového úseku, tak i vlivy na imisní zatížení území. Ze závěrů studie jsou významné i důsledky a podmínky pro využití přilehlého území z urbanistického hlediska.

Univerzální technické řešení umožňuje řešit parter ve dvou základních urbanistických variantách. Varianta A vychází z podmínek územního plánu a varianta B vyžadující v přilehlých územích změnu územního plánu uvažuje s přestavbou ulice Nová Radlická na plnohodnotnou městskou třídu s možností okolní zástavby.

Prověřovací studie prokázala technickou reálnost a prospěšnost vhodnou ke sledování v dalších fázích přípravy. Předkládaná Navazující TES ze závěrů studie spojení tunelů vychází.





Obr. 3 Spojení Butovického a Jinonického tunelu, varianty územního řešení

Technická studie pro oblast MÚK Jinonice v rámci stavby č. 9567 RR JZM – Smíchov (VHE a spol., s.r.o. + PUDIS, 12/2020)

Dokumentace ověřuje možnosti úpravy MÚK Jinonice na Radlické radiále v úzké koordinaci s možnostmi využití a uspořádání území. V úpravě Radlické ulice je počítáno s rezervou pro umístění tramvajové trati s dočasnou koncovou smyčkou v oblasti areálu bývalého Svazarmu. V řešené oblasti je zahrnuta část Radlické ulice v úseku křižovatka U Trezorky – křižovatka V Zářezu. Z variant A – E doporučila studie k dalšímu sledování řešení podle varianty B.



Obr. 4 Technická studie pro oblast MÚK Jinonice – sledovaná varianta B

4.2. Rozbory a podklady

4.2.1. Limity potenciálu území – urbanistické souvislosti

- Určujícím a limitujícím prvkem v území je především vlastní trasa Radlické radiály. Její umístění je dáno historicky již od 60. let 20. století. Poloha Radlické radiály se v průběhu doby ustálila na současné podobě a této trase se přizpůsobilo i využití sousedícího území (zejména výstavba JZM – soubor Nové Butovice, obytný celek Botanica a pás nebytové zástavby podél Pekařské ulice).

- Radlická radiála – od počátku pojatá jako rychlostní komunikace bez přímého vztahu k sousedícímu území – představuje významný bariérový prvek, rozdělující přilehlé území na dvě části. Podle DUR 2017 jsou propojené třemi koridory (lávka Nušlova – Pekařská, ulice Schwarzenberská a prostor MÚK Řeporyjská).
- Význam bariérového účinku RR narůstá s postupem urbanizace sousedícího území. Prvním větším počinem zde byla realizace obytného souboru Botanica, vyžadujícího silnější funkční, dopravní a pěší vztahy s oblastí sousedního obytného souboru a centra Nové Butovice. Je ke konstatování, že již dávno před dobou výstavby tohoto souboru byly v zásadě podmínky, které v území trasa RR vytvoří, známy. Podobné potenciální potřeby vztahů lze očekávat mezi rozvojovým územím Jinonice jih a centrem Nové Butovice, stejně jako s oblastí Butovice západ a s rekreačním zázemím Prokopského údolí.
- Významným urbanistickým faktorem či prvkem limitujícím a v mnohém určujícím urbanistické a prostorové souvislosti území je oblast MÚK Řeporyjská. Tento nesporně důležitý dopravní uzel je také ve všech dosud prověřovaných podobách zároveň významným bariérovým a problémovým prvkem ve vztazích k sousedícím urbanistickým celkům a lokalitám.
- Podmínky pro přirozené městotvorné propojení zejména mezi oblastmi Centra Nové Butovice, Jinonickou návší a budoucím rozvojovým územím Jinonice jih jsou limitovány mělce položenými konstrukcemi stanice a trasy metra, která zde omezuje možnosti podzemních dopravních tras. Ve vývoji názoru na prostorové uspořádání MÚK Řeporyjská tyto podmínky vedly k přijetí řešení s dlouhou estakádou RR nad poměrně rozsáhlou okružní křižovatkou umístěnou na terénu.
- Dalším významným prvkem, vstupujícím do celkového uspořádání území, je trasa budoucího biokoridoru, propojující oblast Prokopského údolí s oblastí Vidoule a přírodního parku Košíře – Motol. Biokoridor se ve sledovaném území kříží s trasou RR v prostoru západně od zástavby při ulici Novoveské a dále sleduje severní stranu trasy RR až k MÚK Řeporyjská. Zde navazuje na stávající plochy zeleně jihozápadně od Jinonického zámečku odkud pásem při ulici Schwarzenberská pokračuje severně k návrší Vidoule. Tato poloha biokoridoru je dosud ve vývoji urbanistického názoru na okolí trasy RR stabilizovaná, pokusy o dílčí úpravy trasy do polohy mezi sportovním areálem Motorlet Jinonice a Jinonickým rybníkem a návší (studie AED) se neujaly.
- Pokud přijmeme charakter RR jako komunikaci především dopravního významu bez přímého vztahu k okolnímu městskému parteru, tvoří pás zeleně s biokoridorem celkem logický oddělující prostor mezi trasou RR a sousedícím rozvojovým územím a jistě existují urbanistické a architektonické prostředky jak (při zachování funkčnosti biokoridoru v ÚSES) toto území formovat tak, aby se stalo integrálním prvkem související urbanistické struktury.
- Významnými osami a veřejnými prostory ve struktuře souvisejícího území jsou hlavní ulice komunikační sítě, navazující na trasu RR a vytvářející urbanistickou kostru území. V tomto smyslu se jedná především o trasy ulic Radlická, Bucharova a Řeporyjská (s pokračováním Karlštejnské) a potenciálně o budoucí páteřní komunikaci rozvojového území Jinonice jih. Tyto komunikace jsou ovšem v dosavadní podobě v podstatě pouze dopravními trasami spíše bariérového působení, a nikoliv přirozenými páteřními prvky veřejného prostoru. Je to jistě dáno i tím, že v současné době při neexistenci RR přebírají její dopravní význam ve vztahu mezi oblastí JZM a centrem města. Je ale logické, že v souvislosti s vybudováním Radlické radiály vyvstává legitimní potřeba tento charakter změnit a pokusit se o přeměnu těchto dopravních koridorů na plnohodnotné veřejné prostory městských tříd s živým městským parterem související zástavby.
- 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 určující návazná síť MHD, reprezentovaná v současnosti autobusovými linkami.
- Aktuálně se prosadila myšlenka výhledové možnosti obsluhy území tramvajovou tratí, navazující na současnou konečnou u stanice metra Radlická a využívající koridor Radlické ulice. Tato *Navazující TES* záměr respektuje a zakládá v uspořádání koridoru prostorovou rezervu pro následné umístění tramvajové trati s možným pokračováním Bucharovou s přímou návazností na stanici metra Nové Butovice a s případným dalším výhledovým pokračováním až do oblasti Velké Ohrady.
- Důležitou úlohu při hledání optimální podoby trasy a řešení Radlické radiály mají i potenciální rozvojová území s RR související. Jejich základní koncepce byla předmětem *Studie okolí Radlické radiály* z roku 2016, která

vymezila jednotlivé lokality a popsala jejich základní podmínky a charakter. Jejich aktivace ovšem nebude součástí stavby RR, ale předpokládá se postupné naplňování jako „souvisějící investice“ – pro tyto účely byla městem formálně založena zvláštní stavba č. 43923 nazvaná Radlická radiála – doprovodné projekty.

- Některá z těchto rozvojových území jsou již v současnosti projektově a studijně připravována soukromými investory – Asipra II v oblasti Centra Nové Butovice (Livesport s.r.o.) s navazujícím parkovištěm P+R, Metro Nové Butovice (Trigema a.s.) a oblast Butovice západ (projekt GID Jinonice), kde aktuálně připravuje obytné využití developerská skupina Sekyra Group.
- Z dalších potenciálních rozvojových prostorů lze uvést oblast Jinonice Jih, oblast Radlické – Prokopových a oblast kolem Bucharovy ulice. *Navazující TES* naznačuje pouze rámeček a charakter nebo potřebné urbanistické vztahy a souvislosti těchto rozvojových a přestavbových oblastí z pohledu podmínek Radlické radiály. Je přitom zřejmé, že výsledná podoba řešení a uspořádání těchto dílčích rozvojových prostorů bude předmětem dalších úvah a konkrétních investorských záměrů.

4.2.2. Dopravní vztahy

Radlická radiála

Radlická radiála plní funkci hlavní komunikace pro oblast Radlic, Jinonic a Jihozápadního města. Zprostředkovává všechny důležité vazby ve směru východ – západ mezi Jihozápadním městem a centrem hl. m. Prahy. Zároveň přenáší i pro území tranzitní dopravní vztahy mezi Pražským a Městským okruhem.

Jihozápadní město (JZM), které je jádrem městské části Praha 13 a které vzniklo jako téměř monofunkční sídliště, má dnes cca 65 tisíc obyvatel. Zdrojem většiny pracovních příležitostí i místem pro uspokojování kulturních potřeb obyvatel JZM zůstává nadále celoměstské centrum a centrum Prahy 5 – Smíchov. Přesto, že se dle územního plánu hl. m. Prahy a Strategického plánu hl. m. Prahy počítá s dovybavením sídlišť o chybějící obchodní a kulturní zařízení a pracovní příležitosti, vztah k centru města bude nadále silný.

Radlická ulice

V současném stavu je nositelkou dopravních relací JZM – Smíchov – centrum ulice Radlická, podél které jsou postupně realizovány a připravovány developerské záměry s nároky na dopravní obslužnost. Tím vzniká další tlak na dopravní kapacity a doprava se přenáší i do náhradních tras v 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 řešení *Navazující TES* zde není vytváření nových dopravních vazeb. Výjimkou jsou nové doprovodné místní komunikace spojené s realizací rozvojových projektů.

Významné místní komunikace souvisějící s řešeným územím:

- Ulice Radlická, základní a jediná obslužná komunikace Radlického údolí, která ale ve směru západ – východ zároveň zprostředkovává mimooblastní vztahy, a to jak z přilehlých urbanistických celků, tak širší tranzitní vztahy od dálnice D5 (Rozvadovská spojka).
- 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 a Řeporyjská, 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, je v napojení na Radlickou radiálu zcela zásadní obousměrná dopravní relace Jeremiášova – RR centrum odehrávající se převážně v MÚK Řeporyjská.

- Diagonální komunikace ve stopě ulic Řeporyjská, Karlštejnská, Klikatá, Peroutkova a Na Václavce (resp. Jinonická, Vrchlického, Plzeňská). Spojuje a obsluhuje oblasti Jinonic, část Radlic (oblasti Farkáně a Malvazinek) a centrální část Smíchova. V současném stavu (bez Radlické radiály) ale také nabízí v systému nežádoucí alternativní „zkratku“ proti trase po ulici 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. Důležité 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. V současnosti 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. *Navazující TES* nemá ambici jeho funkci měnit.

Městský charakter ulice Nová Radlická podporuje i výhledový záměr na prodloužení tramvajové trati od ČSOB v Radlicích do oblasti Butovic, pro který se zakládá v zájmovém úseku záměru Radlické radiála v uličním profilu prostorová rezerva. Nánavnost k metru Radlice prověřovala *Koordináční studie tramvajové trati mezi stanicemi metra Radlické a Jinonice (PUDIS a.s., 12/2012)*, pořizovaná MČ Praha 5. Případné další prodloužení tramvajové trati na západním konci je ve stádiu vizí a přesahuje rámeček zadání *Navazující TES*. Dokládána je pouze úvaha s ukončením v prostoru mezi Radlickou radiálou a ulicí Bucharova s potenciálem prodloužení do oblasti Malá Ohrada, resp. v tangenciálním směru Motol – Vypich – Petřiny.

4.2.3. Limity podmínek životního prostředí

Ve Fázi I. je analýza podmínek životního prostředí popsána v osnově standardních kapitol posuzovaných v hodnocení vlivů na životní prostředí záměrů. V podkapitolách Kvalita ovzduší, Akustická studie, Půda, Staré ekologické zátěže, Krajina, Památková ochrana, Zeleň, a ZCHÚ, přechodně chráněné plochy, přírodní parky, památné stromy, Natura 2000, ÚSES a VKP jsou základní charakteristiky posávy.

Ve shrnujícím komentáři je formulován závěr, že koridor pro umístění variant Radlické radiály se nachází v silně urbanizovaném území a výskyt přírodních prvků je zde spíše v menší míře a pro návrh variant není limitující.

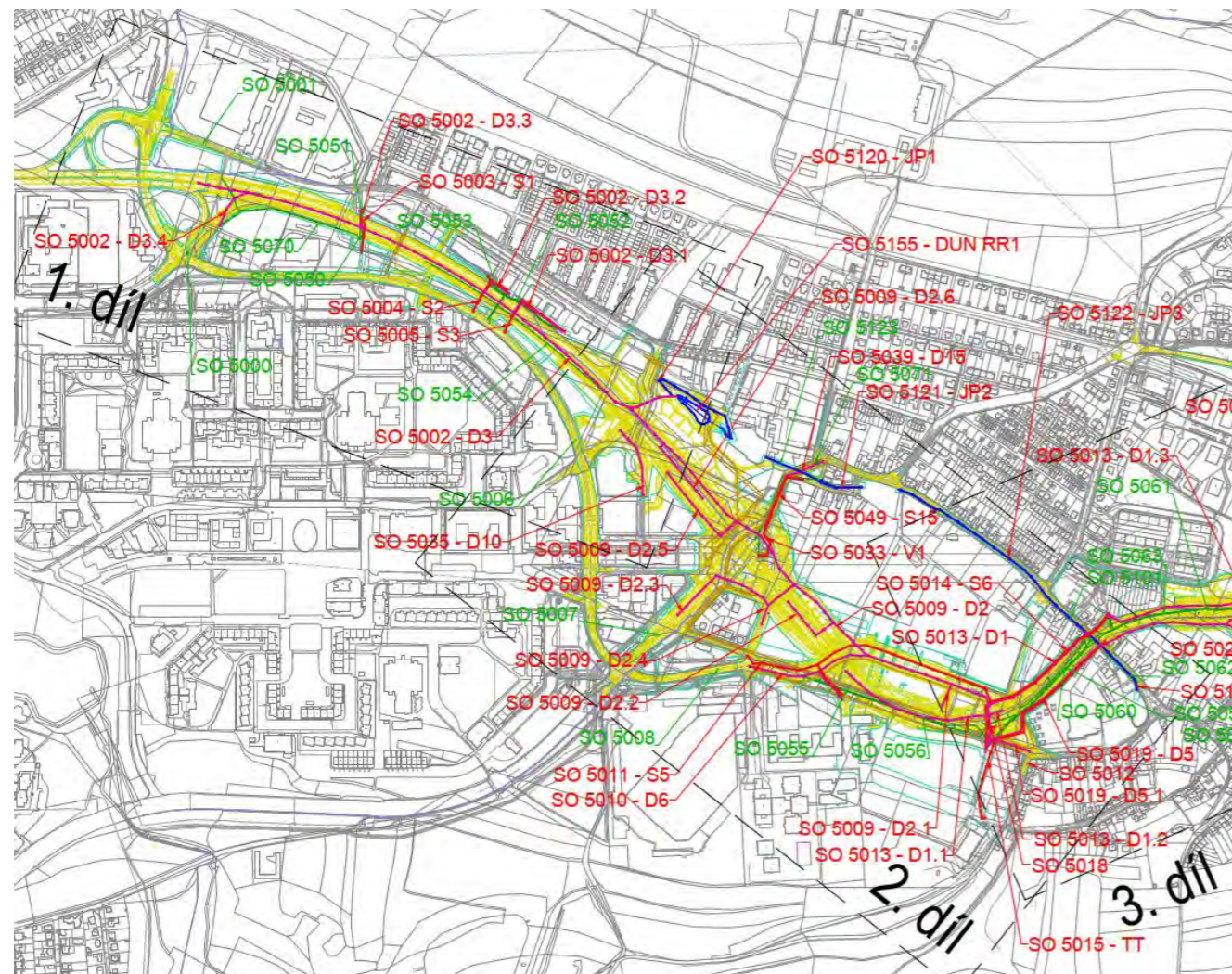
Podrobnější specifikace jsou v kapitole 3.6.3. dokumentace Fáze I.

4.2.4. Podmínky pro řešení odvodnění území

Koncepce odvodnění území je stanovena v DUR 2017. Splaškové vody prostřednictvím splaškové kanalizace v ulici Bucharova jsou zaústěny do sběrače P, pro odvádění srážkových vod je recipientem Jinonický potok s DUN Jinonice IV v oblasti ulice Novoveská a další tok Prokopským údolím.

Vodohospodářské řešení v DUR 2017 je 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.

V dopravně urbanistických návrzích nových variant 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. Se snížením nivelety Radlické 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.



Obr. 5 Výřez z Přehledné situace kanalizací a vodních toků z DUR 2017

4.2.5. Územně plánovací podmínky trasy Radlické radiály

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

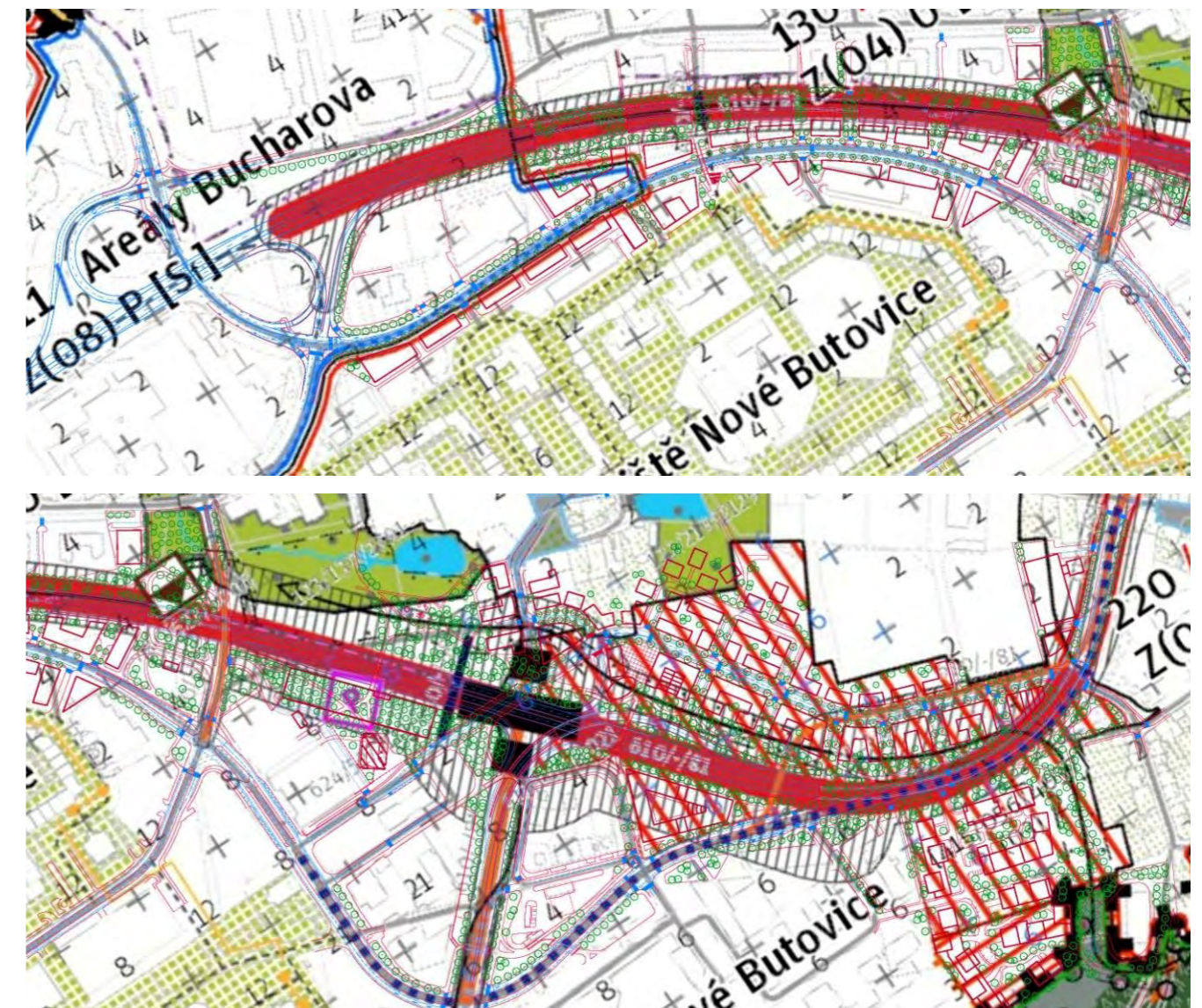
V současném územním plánu je trasa Radlické radiály fixována v podobě a průběhu vycházejícím z dříve zpracovaných dokumentací. Pro řešení dle DUR 2017 byl dle vyjádření OÚP MHMP konstatován s platným územním plánem soulad.

Navrhované koncepční varianty dle *Navazující TES* neopouštějí koridor trasy zakotvené v územním plánu. Z důvodů konkrétních technických podmínek řešení dochází pouze k minimálním korekcím hlavní trasy (v řádu metrů). Odlišné je samozřejmě řešení křižovatkových větví, přitom však lze i zde v zásadě konstatovat, že jejich rozsah a poloha v podstatě nepřekračují rámec daný platným územním plánem. Podrobné posouzení lze provést až na

základě konsolidace pro vybranou variantu, a to včetně předpokládaných úprav území v bezprostředním okolí záměru. Při posuzování souladu záměru Radlické radiály s územním plánem je však třeba zohlednit hranici vlastní investice Radlické radiály.

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.



Obr. 6 Radlická radiála v Metropolitním plánu

4.2.6. 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 předkládané *Navazující TES* pozemkové nároky jednotlivých variant přesně specifikovat.

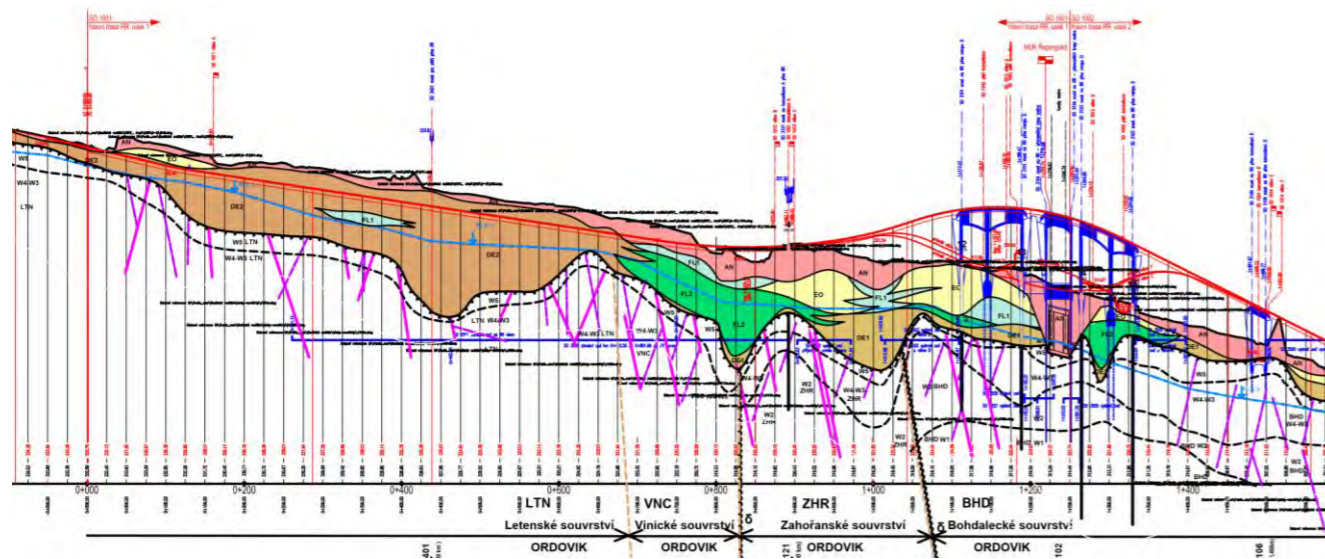
Obecně platí, že všechny prověřované koncepční varianty se pohybují v koridoru RR dle DUR 2017 a problematika vlastnických vztahů bude proto s řešením dle DUR 2017 srovnatelná.

4.2.7. Morfologie a geologie

Plastika krajiny v zájmovém území je výsledkem denudace křídové paroviny a eroze Vltavy a jejích přítoků. Návrší

Vidoule je pozůstatkem horizontálně uložených křídových vrstev. Tvoří zde 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. Z jihu je vymezeno kotlinou horního toku Prokopského a Jinonického potoka. Území pod jižní stranou kopce je už urbanizováno zástavbou podél ulice Pekařská a čtvrtí bytových domů Botanica.

V oblasti nejsou registrovány žádné význačné svahové deformace, poddolovaná území či chráněné ložiskové lokality. Realizace jakékoliv stavby bude zásahem do horninového prostředí, z hlediska geotechnického však lze konstatovat, že pro stavební návrhy v úrovni studie nejsou známy 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.



Obr. 7 Podrobný inženýrskogeologický průzkum – podélný profil dle DUR 2017

4.2.8. Dopravně inženýrské podklady

Dopravně inženýrské podklady (DIP) zpracované pro *Navazující TES* (IPR Praha Č. j. IPR 10211/21 ze dne 22.11.2021) jsou konzistentní s DIP č. j. IPR Praha 10169/17 pro DUR 2017 a vycházejí ze shodného scénáře 3a. Modelové výpočty intenzit automobilové dopravy byly provedeny pro upravené návrhové období ÚP hl. m. Prahy bez Břevnovské radiály, Dvoreckého mostu (průjezd AD), SOKP 518-519-520, zklidnění Jinonic; v modelové síti ÚP hl. m. Prahy je propojení KOMOKO, Vestecká spojka, Obchvat Písnice, povrchový úsek MÚK Bucharova – MÚK Butovice.

Ve Fázi I. jsou doloženy kartogramy pro konkrétní varianty dle řešení *Navazující TES* (tedy v základních řešeních dle variant A, B, C). Pro srovnání jsou doplněny o současné stavy (rok 2019) a stav dle DUR 2017.

V kompletním znění jsou uvedeny v kapitole 3.6.8. Fáze I. *Navazující TES*.

Pozn.: Pro další upřesňující variantu (BC, resp. BC1 a BC2) již konkrétní dopravně inženýrské podklady zpracovány nejsou, případné údaje lze odvodit odborným odhadem.

4.3. Koncepční část

4.3.1. Výchozí principy

Obecně

- Radlická radiála musí naplňovat územním plánem stanovanou funkční definici jako stavby nadřazené dopravní infrastruktury.
- I při zachování segregančního principu dopravního koridoru radiály je ale přednostní sledovat jeho co možná nejméně konfliktní průchod územím, a to ve vyvážené volbě mezi dopravně technickými parametry dopravní investice a požadavky na ochranu urbanistické struktury jak stávající, tak budoucí. Tedy v přiměřeném kompromisu maximálně integrovat nadřazenou dopravní stavbu do městského prostředí.
- V souladu se zadáním sledují všechny ověřované varianty minimalizaci nežádoucích vlivů trasy a křižovatek Radlické radiály na okolní území. K těmto negativním vlivům patří především:
 - Bariérové působení trasy RR, minimum příčných pěších a dopravních propojení.
 - Negativní prostorové působení dlouhé estakády RR v křižovatce MÚK Řeporyjská v exponovaném území mezi Centrem Nové Butovice (CNB) a historickým jádrem Jinonic.
 - Neměstsky působící prostory hlavních navazujících komunikací v území (Bucharova, Radlická, Řeporyjská).
 - Negativní vlivy hluku a exhalací z provozu RR a souvisejících komunikací.
- Pro návrhy variant nejsou svazující podmínky platného územního plánu a souhlasného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru „Stavba č. 9576 Radlická radiála JZM – Smíchov, Prah 5, Praha 13“ na životní prostředí.
- Problematika je řešena ve variantách, sledujících zejména různé stupně a přístupy k naplnění hlavních cílů studie – omezení negativního působení RR v území. Všechny varianty vycházejí ze společných zásad:
 - Snížení nivelety RR dává lepší podmínky pro příčná propojení území a snižuje dopady negativního hlukového působení na okolí.
 Výškové řešení Radlické radiály je obdobné pro všechna řešení. V hlavní trase navazuje na *Studii spojení Butovického a Jinonického tunelu* (v přechodovém úseku u západního portálu s úpravami).
 - Řešení MÚK Řeporyjská bez dlouhé estakády nadjezdu RR s negativním prostorovým a bariérovým působením v exponovaném území. Návrhy variant jsou limitovány mělce pod terénem ležícími konstrukcemi stanice a traťových tunelů trasy B metra.
 - Vedení Nové Radlické ulice v úrovni terénu bez mimoúrovňového křížení s Radlickou radiálou.
 - Prodloužení tunelu Butovice západním směrem a tím užší propojení území východní části rozvojové oblasti Jinonice jih a rozvojové oblasti Butovice západ.
 - Respektování průběhu biokoridoru územím po severní straně trasy RR, využití tohoto pásu zeleně rovněž k rekreačním účelům (pěší a cyklistické trasy, rekreační a volnočasové vybavení) při zachování environmentální funkčnosti biokoridoru.
 - Zohlednění výhledového systému obsluhy území MHD, kde se kromě trasy metra B uplatní také překryvná síť autobusů MHD, významná především v lokálních vztazích. Výhledově sledování možnosti prodloužení tramvajové trati z oblasti stanic metra Radlická a Jinonice do oblasti Centrum Nové Butovice, s případným pokračováním až na JZM a Velkou Ohradu.
 - Vytvoření podmínek pro možnost využití a dostavby potenciálních rozvojových ploch urbanistické struktury, zejména okolí Bucharovy ulice, oblast Jinonice jih, Radlická – Prokopových a Butovice západ. Respektují se přitom známé výhledové záměry v území v rozdílných kategoriích závaznosti.

- Vytvoření podmínek pro přeměnu hlavních městských komunikací, navazujících na RR, z ryze dopravních tras na městské třídy jako součást systému městských veřejných prostorů v území.
- Návrhy jsou řešeny variantně ve dvou oblastech – úsek Botanica a oblast MÚK Řeporyjská. Každá má jiná základní východiska.
- Základní schéma variant:
 - Pro úsek Botanica byly ve Fázi I. k dalšímu posouzení předloženy 3 varianty (var. A, var. B a var. C).
 - Pro oblast MÚK Řeporyjská byly ve Fázi I. k prvotnímu projednání s IPR Praha předloženy 3 varianty (var. A, var. B a var. C).
 Podle doporučení Koncepčního vyjádření IPR Praha k technické studii (č.j. 4832/22 ze dne 3.6.2022) byla následně doplněna ve Fázi II. varianta BC.
- Varianty v úseku Botanica a v oblasti MÚK Řeporyjská lze vzájemně bez omezení kombinovat. Teoreticky tak ve Fázi II. dokumentace vzniká pro výsledné řešení možnost 12 kombinací.

Úsek Botanica (MÚK Bucharova – MÚK Řeporyjská)

- Základními požadavky jsou zvýšení protihlukové ochrany sídlištního celku Botanica a zmenšení bariérového efektu Radlické radiály.
 - Úsek je charakterizován prostorovou optimalizací trasy Radlické radiály snížením nivelety s variantním prověšením efektů a účinků různých rozsahů jeho případného zakrytí.
 - Západně od křížení trasy RR s ulicí Schwarzenberská je řešení trasy RR v podstatě invariantní. Trasa je oproti DUR 2017 vedena ve snížené niveletě s mírnou směrovou korekcí uvolňující prostor pro nový koncept stokové sítě.
 - Území severně je v podstatě stabilizováno, obytný soubor Botanica je od trasy RR oddělen pásem solitérních objektů nebytové zástavby s komunikačními prolukami. Ve východní části navazuje pás zeleně jako součást biokoridoru navazující na oblast Vidoule a PP Košíře – Motol.
 - Jižně od trasy RR podél ulice Bucharova je v souladu se stanovenými obecnými cíli studie uvažováno s odstraněním stávajících protihlukových zemních valů a nahrazením pásem zástavby smíšené funkce.
 Podobně je navrženo využití volných ploch a proluk jižně od Bucharovy ve smyslu přetvoření této dopravní trasy na plnohodnotnou městskou třídu.
 - **Varianta A oblast Botanica** oproti řešení z DUR 2017 v podstatě pouze doplňuje pěší propojení napříč RR o další trasy, přemostění a lávky, hlavní trasa RR tak zůstává v otevřeném zářezu.
 - **Varianta B oblast Botanica** navrhuje kromě nových přemostění rozsáhlejší úseky překrytí trasy RR a tím i větší prostorové propojení území severně a jižně od trasy RR. Tyto úseky překrytí jsou ale omezeny délkou do 100 m tak, aby podjezdy nevyžadovaly technologické a bezpečnostní vybavení nezbytné pro tunelové stavby. Jejich počet je shodný jako ve variantě A.
 - **Varianta C oblast Botanica** 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 souvisejících území, je uvažováno i s možností dílčího zastavení přímo nad tunely a využití území pro veřejné prostory, zeleň, rekreační a volnočasové využití.
- #### Oblast MÚK Řeporyjská
- Základním požadavkem je prověření variant vedení Radlické radiály bez aktuálně uvažované estakády nad okružní křižovatkou dle řešení DUR 2017. Vzhledem k dřívějšímu negativnímu průkazu je vyloučena varianta s trasou Radlické radiály pod tunely metra.
 - Varianty úpravy MÚK Řeporyjská vycházejí z již dříve ověřovaných řešení, námětů a skic tohoto dopravního uzlu při prostorovém uspořádání RR na terénu bez estakády a s pokud možno všesměrovým napojením na

místní uliční síť. Zvláštní důraz je kladen na pěší propojení mezi okolními urbanistickými celky a těžištěm širší oblasti se stanicí metra Nové Butovice.

- Připojení Jinonic je preferováno přes místní uliční síť bez přímého vztahu k radiále. Nová Radlická ulice je v území městskou třídou v úrovni okolní současné i budoucí zástavby a její příčný profil s rezervou pro tramvajovou trať vymezuje jednoznačně výhledovou stavební čáru.
- Všechny sledované varianty řeší shodně východní oblast sledovaného úseku s prodloužením tunelu Butovice o cca 290 m. Tím je umožněno požadované těsnější propojení území rozvojové oblasti Butovice západ, kde se aktuálně připravuje záměr realizace obytného souboru developerskou skupinou Sekyra Group, s východní částí budoucí rozvojové oblasti Jinonice jih. Prodloužení tunelu zároveň umožňuje všem variantám ponechání trasy Nové Radlické ve stávajícím koridoru bez nutnosti přeložky do trasy s mimoúrovňovým vykřížením s RR, jak předpokládalo řešení DUR 2017.

Ve variantách A a C se v tomto území výrazně projeví bariérový vliv výjezdové větve D a u varianty C také sjezdové větve E, jejíž situování vyvolá nutnost změny režimu a systému dopravní obsluhy území při administrativním komplexu Avenir Bussines Park a objektu Celní správy, když východní větev obslužné komunikace není možno napojit na Novou Radlickou a toto propojení je nutné řešit přes obslužnou síť obytného komplexu Butovice západ (bytový projekt GID Jinonice).

- Ve všech variantách je posílen bezkolizní systém pěších a cyklistických vazeb jak ve vztahu Centru Nové Butovice (CNB), k Jinonické návsi, tak k uzlovému bodu nové urbanistické struktury rozvojové oblasti Jinonice jih i k oblasti jižně od Radlické ve směru k OC Galerie NB, Avenir a potažmo k Prokopskému údolí.

Větší význam a prostor je ponechán pěším a rekreačním vztahům v linii biokoridoru severně od trasy RR, ale i v trase jižně od RR od ulice Stodůlecká a historického centra Butovic podél Radlické směrem k OC Galerie NB. Tyto pěší, cyklistické a rekreační trasy jsou v širších souvislostech navázány na zázemí Vidoule, PP Košíře – Motol, Prokopského údolí i oblast Dívčích Hradů.

- V oblasti Centra Nové Butovice (CNB) mezi křížením trasy RR se Schwarzenberskou a MÚK Řeporyjská je zohledněn v současnosti projednávaný záměr realizace výškové budovy Aspira II a námět na způsob řešení objektu P+R s touto stavbou sousedící. Terénní řešení umožňuje přesypání objektu P+R a propojení pěší lávkou do oblasti parku u Jinonického zámečku s vazbou jak na těžiště obytného souboru Botanica, tak na historické jádro a vilovou čtvrť Jinonic.

- **Varianta A MÚK Řeporyjská** vychází ze skici vzniklé již v roce 2014 při úvahách zpracovatelského týmu RR o možných úpravách řešení křižovatky bez estakády. Pro nesoulad se stanoviskem EIA nebyl tehdy variantě dán prostor pro její podrobnější prověření.

Problém mimoúrovňového vykřížení směru RR z centra – Řeporyjská, resp. Jeremiášova (ovlivněného mělkou polohou metra) je řešen v odsunuté poloze od vlastní MÚK výjezdovou větví D napojenou na páteřní povrchovou komunikaci Nová Radlická a jejím prostřednictvím na trasy Bucharova – Jeremiášova.

Ostatní směry v křižovatce jsou řešeny jako připojovací nebo odpojovací větve na terénu s návazností k ulici Řeporyjská, přičemž na větev B je připojen objekt P+R ve směru po RR od západu. Výjezd P+R směrem z města je řešen prostřednictvím ulice Bucharovy do křižovatky na Rozvadovské spoje.

Pěší a dopravní vztahy mezi oblastí CNB a územím severně od trasy RR jsou řešeny přemostěním trasy RR, které je vysunuto severně souběžně s trasou metra a z důvodů výškového řešení napojeno na páteřní komunikaci rozvojové oblasti Jinonice jih a obousměrnou komunikaci na Bucharovu (s využitím rozšíření stávajícího napojení terminálu BUS NB). Na tuto trasu je teprve komunikační spojkou druhotně napojena oblast ulice Karlštejnské a Jinonické návsi.

- **Varianta B MÚK Řeporyjská** vychází z podobné pozdější úvahy zpracovatelského týmu RR, řešit nejzatíženější směr RR z centra – Jeremiášova větví D s podjezdem pod RR ještě před křížením trasy RR s trasou metra.

Ostatní směry jsou řešeny obdobně jako u varianty A. V řešení větve C (z oblasti severně od RR směrem k Rozvadovské spoje) je ověřována poloha alternativní k variantě A, podjíždějící propojení Nové Butovice –

Jinonice.

- **Varianta C MÚK Řeporyjská** vychází z námětu veřejnosti podaného v rámci činnosti *Pracovní skupiny na zlepšení RR*. Křižovatka tvaru „diamant“ je rozdělena do dvou částí. V západní části jsou větve B a C paralelní s trasou RR napojené na nadjezd komunikačního propojení Karlštejnská – Řeporyjská – Jeremiášova a ve východní části diamantu jsou situovány větve D a E, napojené na povrchovou komunikaci Nová Radlická a teprve jejím prostřednictvím na křižovatku Řeporyjská – Jeremiášova – Bucharova.

Prostor východně od křížení s Řeporyjskou je navržen s rozsáhlejším překrytím trasy RR a propojením území jakousi „krou“, uvažovanou v záměru předkladatelů námětu. Technické prověření této myšlenky ukázalo, že se jedná o řešení balancující na hranici reálnosti, zejména s ohledem na výškové řešení ve vztahu k oblasti Jinonické návsi a související stávající zástavby. Jako problematické se jeví výškové řešení překřížení trasy metra územní „krou“ z hlediska technického a bezpečnostního (rozpětí nad metrem v šikmém úhlu a nutná ochrana tunelů metra). Vzhledem k dalším omezením je výsledný stavební objekt (most charakteru tunelu) v předkládaném řešení v rozsahu podstatně menším, než předpokládal původní námět. Průkaz reálnosti tohoto nastíněného řešení přesahuje podmínky této studie, detailnější analýza proveditelnosti by si vyžádala dodatečné průzkumy. Z úrovně studijního prověření lze konstatovat, že se jedná o extrémně náročnou inženýrskou úlohu na hraně realizovatelnosti.

- **Varianta BC MÚK Řeporyjská** byla sestavena v reakci na Koncepčního vyjádření k záměru na veřejném prostranství (IPR Praha, č.j. 4832/2, 3.6.2022). Vyjádření opatřené v průběhu prací k předloženým variantám A, B a C spatřovalo přínosy varianty B v možnosti obnovení nové Radlické ulice na povrchu ve stávající stopě bez křižovatkových větví v relaci JZM – centrum, když tyto vztahy varianta B vede direktivními rampami mimo koridor Radlické ulice. Zároveň varianta B uvolňuje od průjezdné dopravy lokalitu kolem stanice metra Nové Butovice pro její budoucí revitalizaci a rozvoj. Přímé dopravní propojení Jinonic dle varianty C považuje vyjádření IPR Praha za nadbytečné. Varianta BC je tak průnikovým řešením, kombinujícím pozitiva variant B a C.

Základním znakem varianty BC je, že dává podmínky pro návrh založení Nové Radlické ulice ve stávající stopě, a to v homogenním šířkovém uspořádání s přímým vztahem k okolnímu městskému parteru (viz varianta B).

Z varianty C přebírá varianta BC systémový princip dopravního řešení bez ovlivnění lokality u metra Nové Butovice (terminál BUS) a ponechává tak volnost pro zde připravované záměry. Pro napojení místní uliční sítě navrhuje novou komunikační spojkou (propojení Prokopových, větev „Y“) mezi páteřní komunikací rozvojového území Jinonice – jih a Radlickou ulicí s přemostěním RR a napojením do křižovatky s ulicí Prokopových. Tato propojka je zároveň k dispozici pro trasování linky MHD ve vazbě na jinonickou návěs a na centrální veřejný prostor – náměstí rozvojové oblasti.

V linii staré Jinonice (Jinonická návěs) – metro Nové Butovice je navrženo pouze propojení pro bezmotorovou dopravu lávkou v úrovni terminálu MHD, podobně je řešen vztah stanice metra k oblastí jižně od RR a směrem k OC Nové Butovice jižně od rampy E, kde tvoří zároveň protihlukovou ochranu sousedících obytných objektů při ulici Prokopových. Oblast MÚK Řeporyjská je tak komfortně přístupná ve všech směrech, propojujících související atraktivitu jak v bezprostředním okolí křižovatky, tak v širších vztazích.

Ve vztahu k územním plánem uvažovanému objektu P+R jižně od radiály se podmínky varianty BC oproti dalším variantám (A, B, C) nemění.

K doplnění je ještě problematika lokality „Prokopových“, která je v urbanistickém návrhu napojena zaslepenou komunikací ve vazbě na areál ČS OMV Radlická. Zde lze předpokládat, že uspořádání území s čerpací stanicí není definitivní, konkrétní záměr ale není známý.



Obr. 8 Úsek Botanica – dopravní schéma varianta A



Obr. 11 Oblast MÚK Řeporyjská – dopravní schéma varianta A



Obr. 9 Úsek Botanica – dopravní schéma varianta B



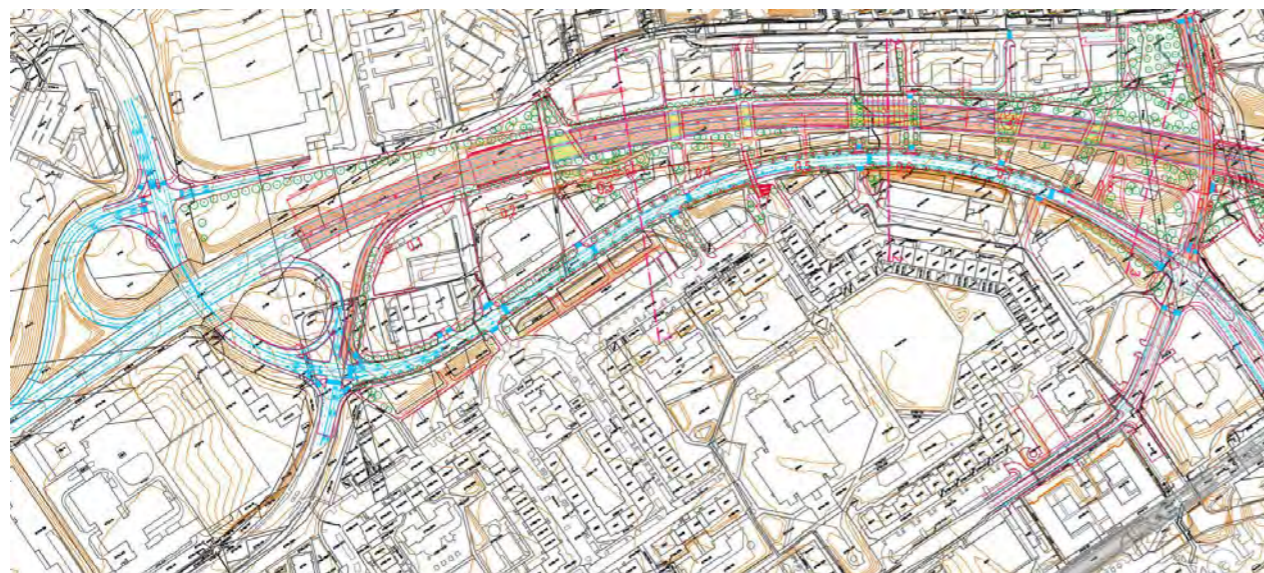
Obr. 12 Oblast MÚK Řeporyjská – dopravní schéma varianta B



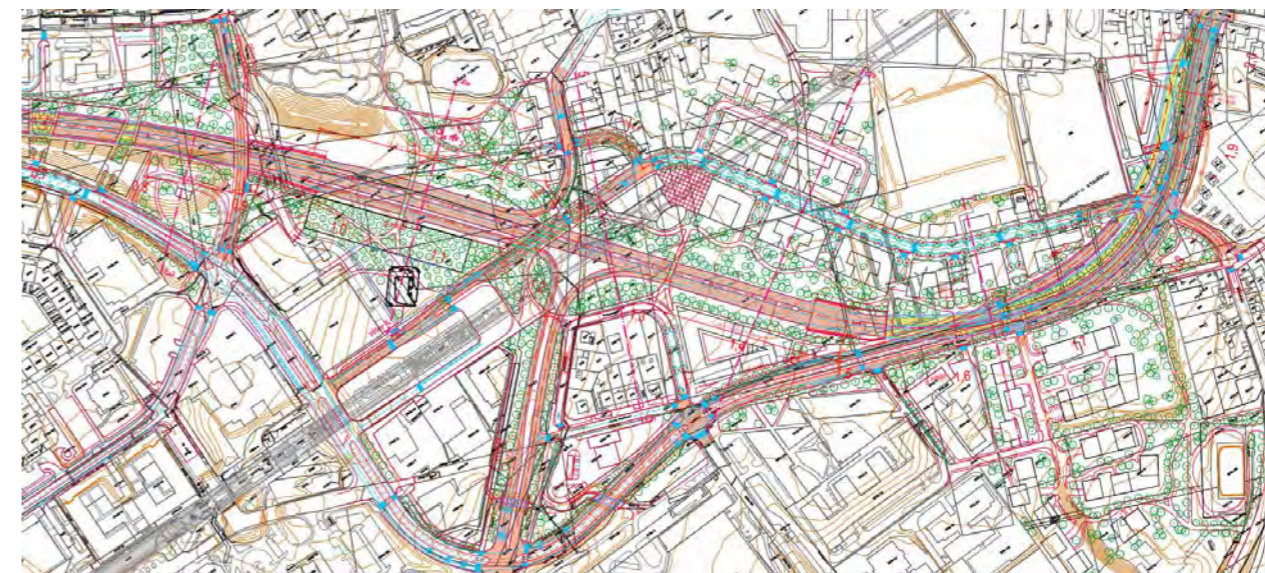
Obr. 10 Úsek Botanica – dopravní schéma varianta C



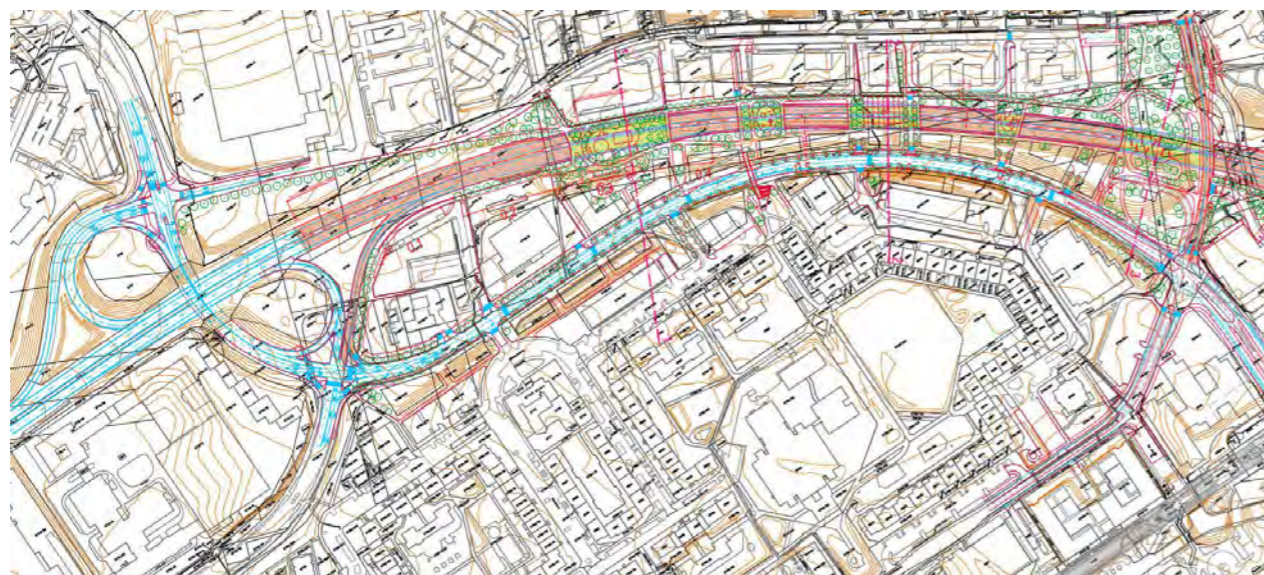
Obr. 13 Oblast MÚK Řeporyjská – dopravní schéma varianta C



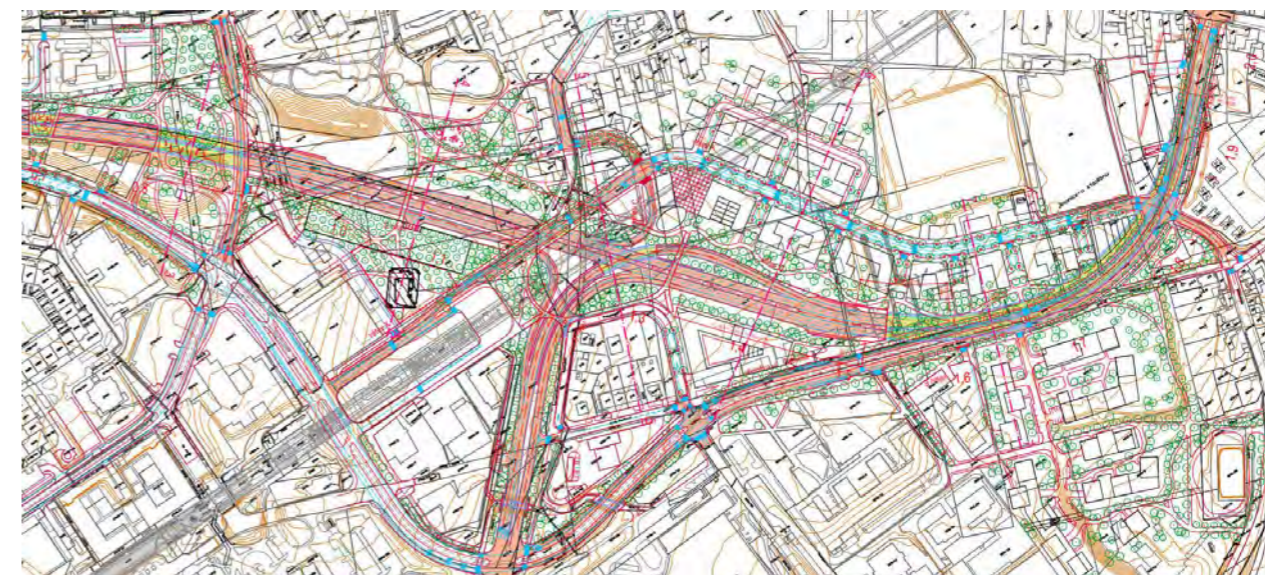
Obr. 14 Úsek Botanica – dopravní situace varianta A



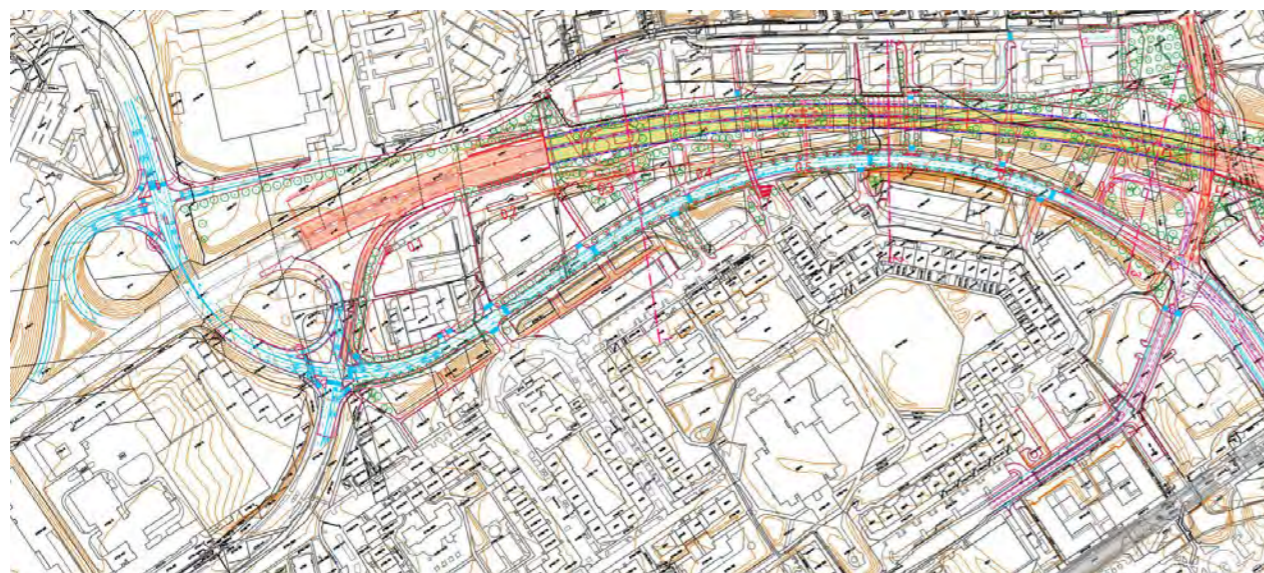
Obr. 17 Oblast MÚK Řeporyjská dopravní situace varianta A



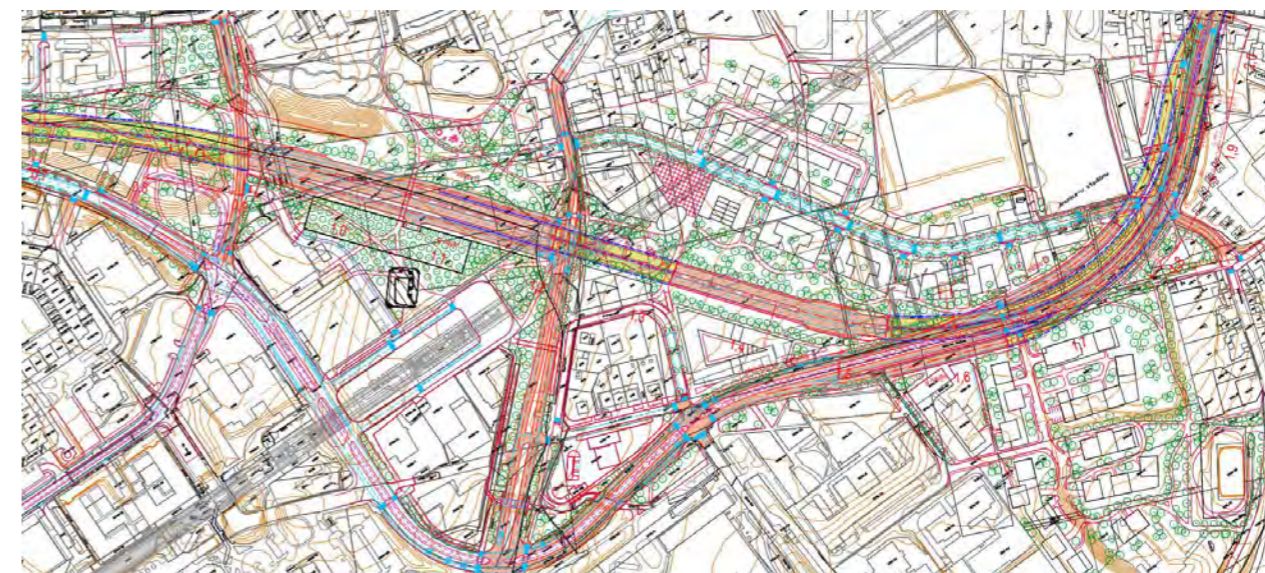
Obr. 15 Úsek Botanica – dopravní situace varianta B



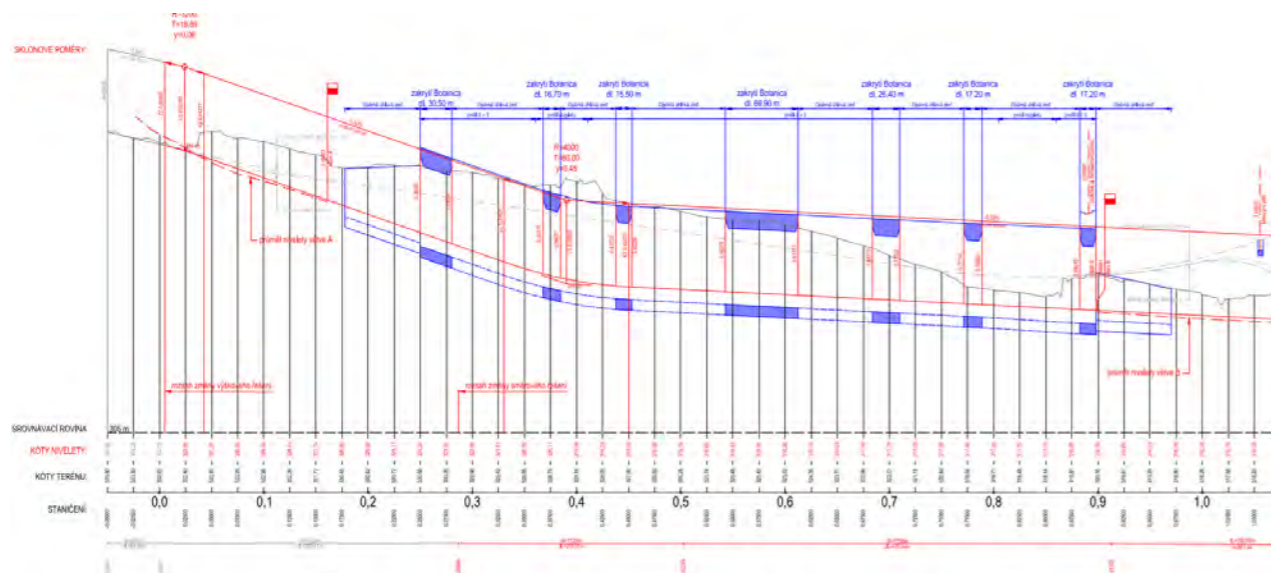
Obr. 18 Oblast MÚK Řeporyjská dopravní situace varianta B



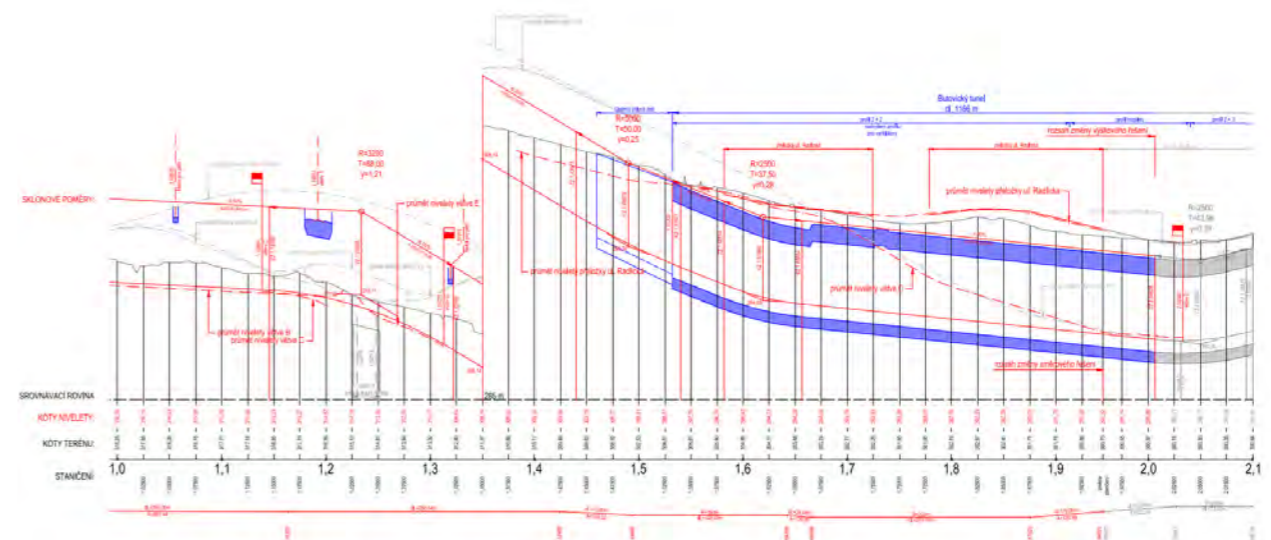
Obr. 16 Úsek Botanica – dopravní situace varianta C



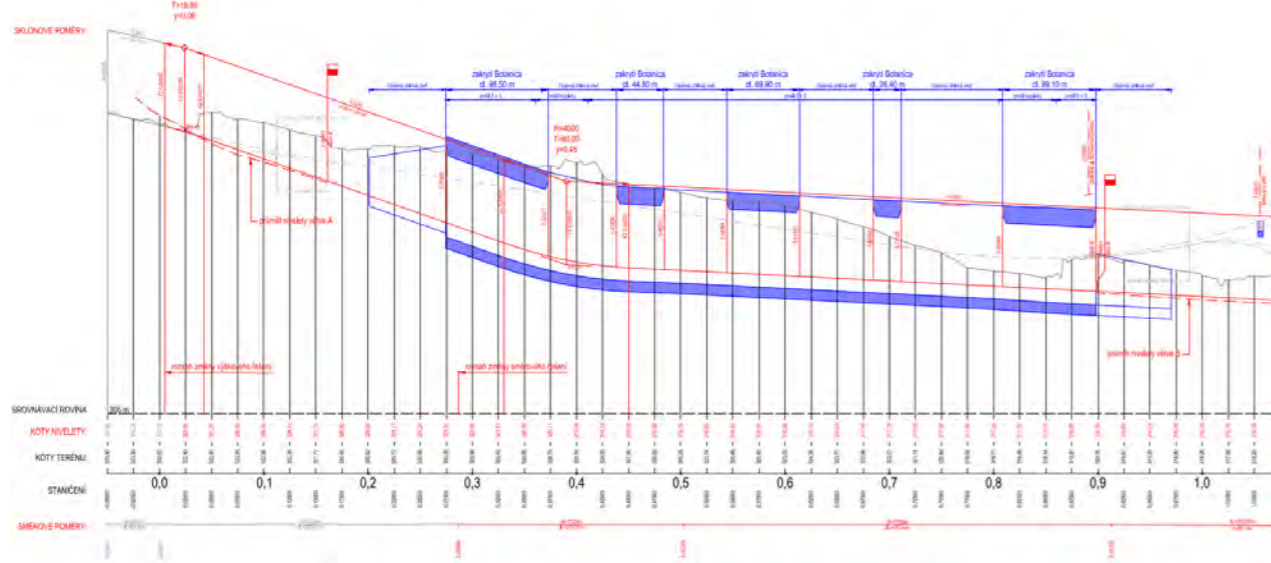
Obr. 19 Oblast MÚK Řeporyjská dopravní situace varianta C



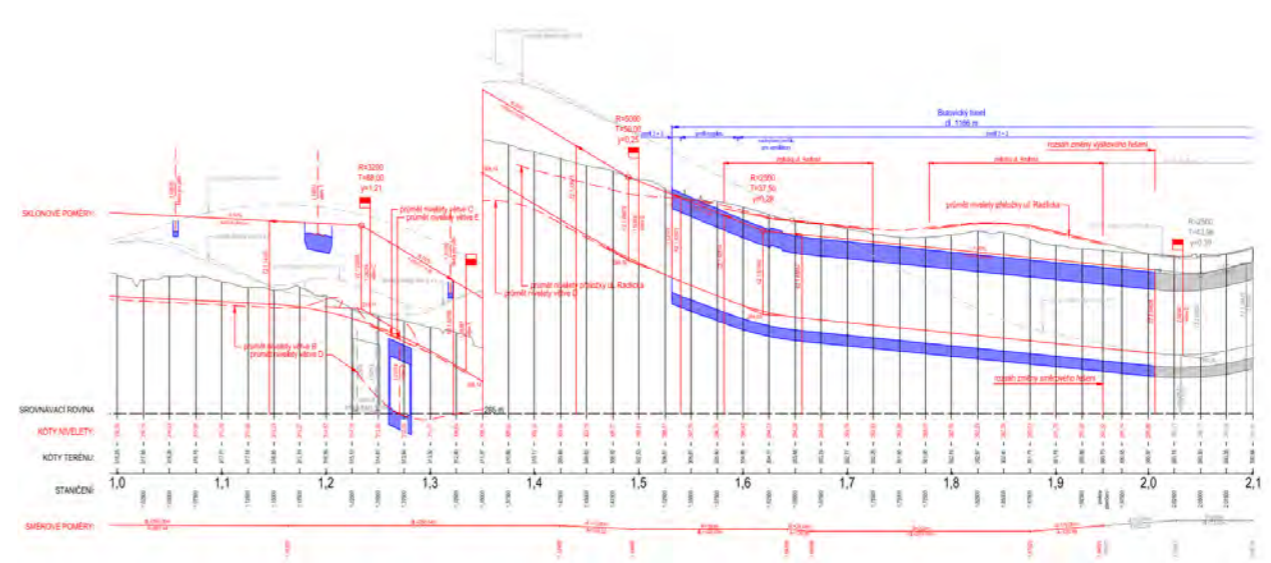
Obr. 20 Úsek Botanica – podélný profil RR varianta A



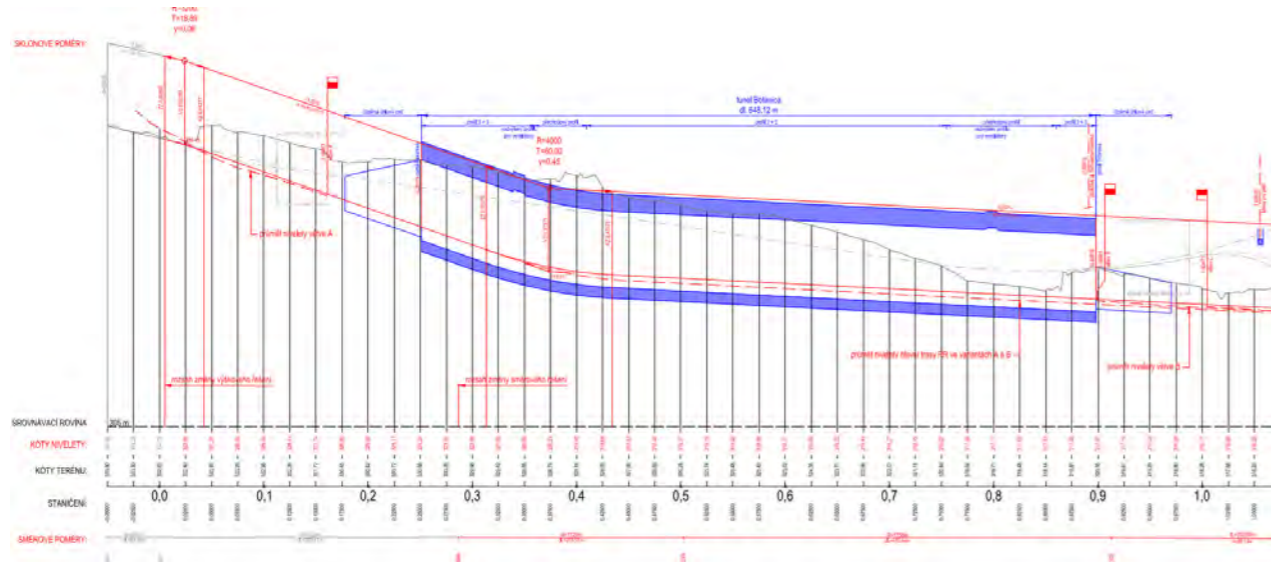
Obr. 23 Oblast MÚK Řeporyjská – podélný profil RR varianta A



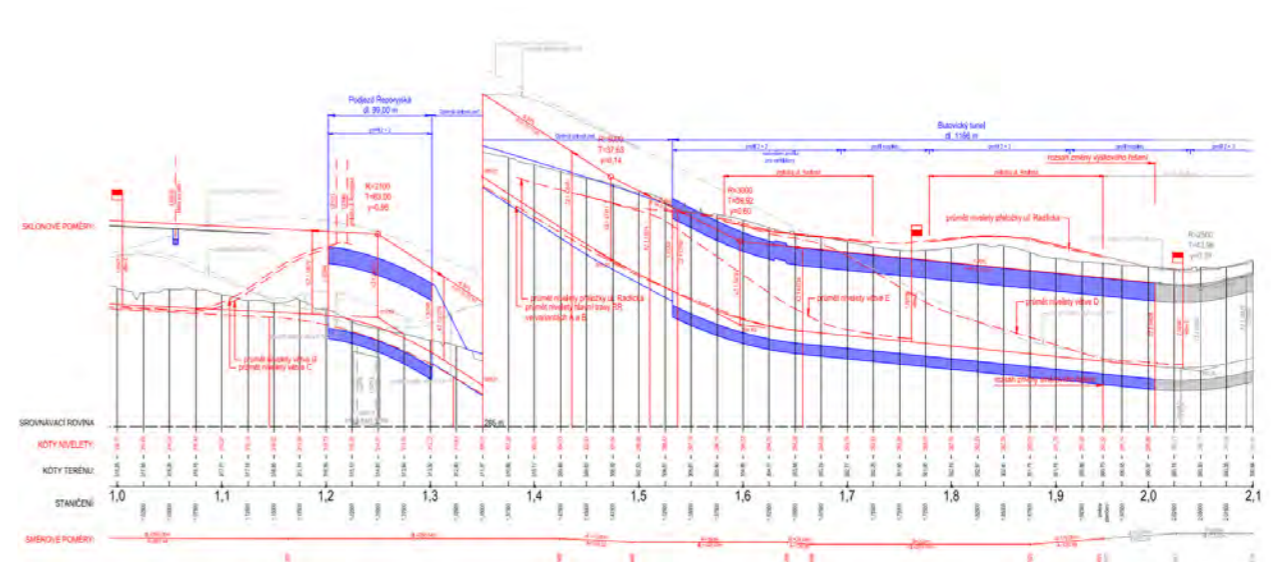
Obr. 21 Úsek Botanica – podélný profil RR varianta B



Obr. 24 Oblast MÚK Řeporyjská – podélný profil RR varianta B



Obr. 22 Úsek Botanica – podélný profil RR varianta C



Obr. 25 Oblast MÚK Řeporyjská – podélný profil RR varianta C



Obr. 26 Úsek Botanica – urbanistická situace varianta A



Obr. 29 Oblast MÚK Řeporyjská – urbanistická situace varianta A



Obr. 27 Úsek Botanica – urbanistická situace varianta B



Obr. 30 Oblast MÚK Řeporyjská – urbanistická situace varianta B



Obr. 28 Úsek Botanica – urbanistická situace varianta C



Obr. 31 Oblast MÚK Řeporyjská – urbanistická situace varianta C



Obr. 32 Úsek Botanica – vizualizace varianta A



Obr. 35 Oblast MÚK Řeporyjská – vizualizace varianta A



Obr. 33 Úsek Botanica – vizualizace varianta B



Obr. 36 Oblast MÚK Řeporyjská – vizualizace varianta B



Obr. 34 Úsek Botanica – vizualizace varianta C



Obr. 37 Oblast MÚK Řeporyjská – vizualizace varianta C



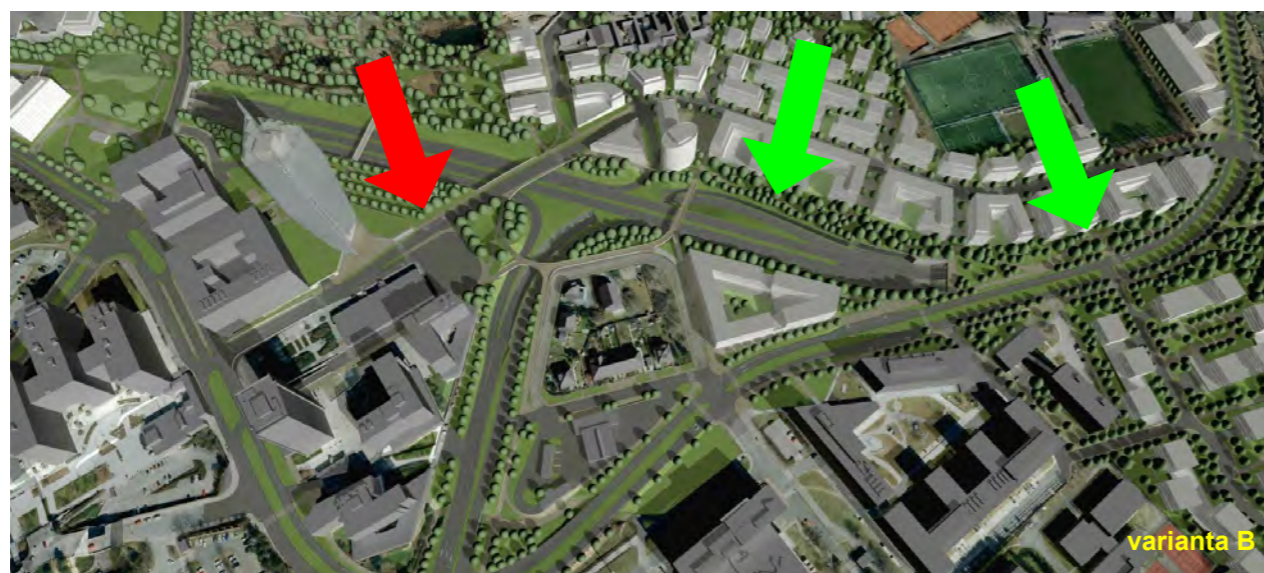
Obr. 38 Teoretická kombinace variant A – A



Obr. 39 Teoretická kombinace variant B – B



Obr. 40 Teoretická kombinace variant C – C



Obr. 41 Oblast MÚK Řeporyjská – vizualizace varianta B, pozitivní a negativní aspekty



Obr. 44 Oblast MÚK Řeporyjská – dopravní schéma varianta BC



Obr. 42 Oblast MÚK Řeporyjská – vizualizace varianta C, pozitivní a negativní aspekty



Obr. 45 Oblast MÚK Řeporyjská – dopravní situace varianta BC



Obr. 43 Úsek Botanica – vizualizace – varianta BC



Obr. 46 Oblast MÚK Řeporyjská – urbanistická situace varianta BC

4.3.2. Urbanistické zásady

Zásady urbanistického využití souvisejícího území jsou v podstatě pro všechny varianty řešení RR obdobné. Ke společným zásadám patří především cíl přeměny alespoň významné části tras hlavních návazných komunikací – Bucharovy, Radlické a částečně i Řeporyjské ulice na městské třídy.

Rozvržení zástavby v rozvojových oblastech v urbanistických výkresech této *Navazující TES* vystihují pouze zásady urbanistických vztahů a podmínek využití souvisejícího území. O to více vyvstává potřeba tyto potenciální záměry a počiny účinně koordinovat přiměřeným územně-plánovacím dokumentem, jehož náplň a smysl tato studie z mnoha ohledů nemůže v plné šíři suplovat.

Urbanistické požadavky v úseku podél sídlištního celku Botanica a v oblasti MÚK Řeporyjská jsou v konkrétních bodech charakterem odlišné. Každá oblast má svá specifika a lze ji proto řešit samostatně, bez úzkých koordinačních vztahů.

Úsek Botanica

V případě Bucharovy ulice je pro zástavbu využitelná prakticky celá její nezastavěná severní strana, kde je dnes situován protihlukový zemní val. Návrh zásad urbanizace počítá s jeho odstraněním a využitím pásu mezi Bucharovou a trasou RR pro liniovou zástavbu s městským parterem, se zelení a s mnohem bohatšími vazbami k oblasti severně od trasy RR podél Pekařské ulice a k obytnému souboru Botanica.

Částečně lze po odstranění betonových protihlukových stěn stavebně využít i jižní stranu Bucharovy ulice s dostavbou na volných plochách nebo prolukách mezi stávajícími vesměs technickými objekty.

Varianty A a B jsou zde co se týče podmínek pro potenciální stavební využití v podstatě stejné nebo velmi podobné. Varianta C navíc při celotunelovém řešení RR nevyklučuje i možnost částečného stavebního využití přímo nad tunely RR a tím pádem i ještě větší propojení urbanistické struktury po obou stranách trasy RR.

Oblast MÚK Řeporyjská

V oblasti Centra Nové Butovice (CNB) při stanici metra studie zohledňuje současný záměr výstavby výškové budovy Aspira II včetně zásad řešení souvisejícího území a objektu P+R, napojeného přímo na RR, který je řešen jako částečně zasypaný s využitím terénu nad objektem pro zeleň a pěší trasy. Výškový rozdíl terénu nad P+R oproti niveletě RR je využit pro pěší propojení lávkou, směřující od stanice metra do parkových ploch severně od RR a do oblasti těžiště obytného souboru Botanica. Za velmi významné lze považovat potenciální propojení oblasti CNB s rozvojovým územím Jinonice jih a s jeho hlavním městským prostorem budoucího náměstí, stejně jako s oblastí Jinonické návsi a vilové jinonické čtvrti.

V tomto ohledu jsou si všechny varianty podobné i když v detailu se uspořádání území poněkud liší s ohledem na polohu a výškové řešení návazných křižovatkových větví a výškové řešení komunikačního a pěšího propojení území přemostěním Radlické radiály. Zde je třeba upozornit na fakt, že poloha přemostění v trase stávající Řeporyjské ulice ve variantě C zasahuje nutnou výškovou úpravou komunikace až do prostoru Jinonické návsi a tuto variantu tím v daném prostoru problematizuje.

V rozvojovém území Jinonice jih počítají všechny varianty se smíšenou blokovou strukturou, koncipovanou podél nové páteřní komunikace vedené paralelně s trasou RR a napojené na východě na Novou Radlickou ulici a na západě na navržené přemostění RR a Řeporyjskou ulici. Z urbanistických a prostorových podmínek logicky vyplývá poloha uzlového prostoru této oblasti při západní části páteřní ulice v dobré vazbě na CNB i na prostor Radlické ulice. Návrh počítá s pěšími spojeními od terminálu MHD a stanice metra Nové Butovice ve dvou větvích. Severní využívá přemostění RR a jižní je vedena lávkou přes Řeporyjskou a systémem pěších ramp a schodišť severně od zástavby při ul. Prokopových (zároveň jako protihluková ochrana této zástavby) s návazností k Radlické i přes RR do centra rozvojové oblasti Jinonice jih.

V severní části rozvojové oblasti se předpokládá zásada rozvolnění a zmenšení měřítko zástavby v zeleni ve vztahu k sousedícímu historickému jádru Jinonic. Jižní strana komunikace je formována bloky smíšené struktury s možným větším podílem nebytového využití s ohledem na podmínky sousedství trasy RR – přesto by bylo žádoucí i zde udržet určitý podíl bydlení ve vztahu k pásu zeleně biokoridoru s páteřní rekreační pěší a cyklistickou trasou, vážící se jak k oblasti Prokopského údolí, tak k oblasti Vidoule a PP Košíře – Motol.

V detailech jsou jednotlivé varianty rozdílné zejména ve vazbě na navrhované varianty křižovatkových větví MÚK Řeporyjská. Významným počinem je zde prodloužení tunelu Butovice s efektem spojení území severně a jižně od trasy RR v této oblasti, a to zejména u variant B a BC – varianty A a C jsou v tomto ohledu omezeny výjezdovými a vjezdovými větvemi propojení RR a Radlické ulice a také větší dopravní zátěží návazného západního úseku Nové Radlické ulice.

Menší rozvojové plochy jsou předpokládány jednak v trojúhelníku mezi RR, ulicemi Prokopových a Radlickou a při východní části Radlické ulice u fotbalového hřiště Motorletu – asi především charakteru komerční nebytové zástavby.

V oblasti jižně od trasy RR (Butovice západ) studie zohledňuje jednu z variant aktuálního záměru obytné výstavby skupiny Sekyra Group (GID Jinonice). Posunutím západního portálu tunelu Butovice tuto oblast připojuje přímo na urbanistickou osu území – trasu Nové Radlické ulice. Ve variantě C neumožňuje poloha jižní sjízdné křižovatkové větve ve směru do centra zachování stávajícího napojení administrativních objektů jižně od Radlické a tento vztah by musel být řešen přes komunikace obytné skupiny GID Jinonice. Je to další aspekt variantu C znevýhodňující.

Významnou roli v území kolem Radlické radiály hraje systém zeleně a hlavních rekreačních tras. Ve vazbě na Prokopské údolí využívá tento systém polohy biokoridoru s pásem přírodě blízké zeleně a s rekreační páteřní cyklistickou a pěší trasou, vedenou podél nově navrhované zástavby. Tento pás přechází v západním směru přes Řeporyjskou a navazuje na stávající parkové plochy zeleně jižně od Jinonického zámku s rybníčky a vodotečí. V pokračování přes Schwarzenberskou navazuje pás zeleně směrem na Vidouli s širší vazbou k přírodnímu parku Košíře – Motol.

Pás zeleně a rekreačních tras alespoň v omezeném rozsahu provází trasu RR směrem ke křižovatce Bucharova a spolu s příčnými propojeními napojuje na širší systém zeleně a rekreačních tras i obytný soubor JZM Nové Butovice. Další méně významné ale neopominutelné vazby tohoto charakteru jsou od prostoru křižovatky Řeporyjská jižním směrem přes ulice Prokopových a Řeporyjskou kolem OC Galerie Nové Butovice směrem k Prokopskému údolí. Významná je i vazba z oblasti rozvojového území Jinonice jih k Jinonické návsi a oblasti rodinné zástavby Jinonic.

4.3.3. Dopravní návrhové charakteristiky

V pracovních výstupech jsou všechny křižovatkové větve a navazující komunikace prověřeny v podélných profilech. Dopravní řešení v úrovni koncepčních návrhů je korektní, splňuje normové parametry a je plně funkční.

Radlická radiála

- Uvažovaná je jako místní sběrná směrově rozdělená komunikace s omezeným přístupem v kategorii MS4d 20,5/70.
- Podélný profil je obdobný pro všechny varianty. V úseku Botanica je trasa zahlobena (oproti DUR 2017 dle konkrétního úseku o cca 3 – 6 m). Míra zahlobení je limitována podmínkami na zajištění odkanalizování jak vlastní stavby RR, tak území severně od radiály gravitačním systémem. V úseku Botanica platí pro všechny varianty shodná kombinace podélných sklonů 3,5% a 0,5%.
- V oblasti MÚK Řeporyjská podélný profil RR radiály dosahuje u variant A a B maximální hodnoty 6%, varianta C vzhledem k podmínkám při přechodu metra mostním objektem má navýšený maximální podélný sklon na 6,5%. Je to hodnota z hlediska ČSN pro sběrné komunikace přípustná, nicméně vzhledem k charakteru a významu Radlické radiály je na hranici přijatelnosti.

- Směrové parametry RR radiály jsou pro všechny varianty shodné.

Křižovatkové větve

- Obecně jednopruhové i dvoupruhové dle konkrétní situace.
- Max. podélný sklon do 7 %.

Nová Radlická

- V šířkovém uspořádání navazuje na založený profil v DUR 2017, tj. s rezervou pro tramvajovou trať

v konstantní šířce 7,0 m, jízdní pásy šířky 5,5 m. Chodníky jsou až za k vozovce přilehlým zeleným pásům.

- Prověřena jsou uspořádání v místech budoucích tramvajových zastávek, resp. přechodů, když změnu v šířkovém uspořádání v atypických úsecích lze řešit na úkor zelených pásů.
- Podélný sklon v řešeném úseku v žádné z variant nepřesahuje 2,5 %.
- Ulice Nová Radlická, na rozdíl od řešení dle DUR 2017 je ve všech variantách založena ve výhledovém uspořádání s rezervou pro tramvajovou trať až ke křižovatce s ulicí Jeremiášova. Její návrh tak jednoznačně definuje uliční a stavební čáru.

Ostatní dotčené místní komunikace

- Maximální podélné sklony jsou dosaženy na příčné komunikaci z Jinonic na ulici Bucharova (ve variantách A a B 8,5 %), resp. do křižovatky s ulicí Jeremiášova (ve variantě C 8 %).
 Velmi problematickým je však dopravní řešení na ulici Řeporyjská u varianty C ve směru do Jinonic. Vzhledem k prostorovým podmínkám v místě křížení s RR, kde musí být zachovány stavební podmínky pro ochranu metra zde dosahuje podélný sklon hodnoty až cca 10% (s důsledky na nepříznivé rozhledové poměry ve vrcholovém zakružovacím oblouku). Podélný sklon je z hlediska ČSN na místní komunikaci přípustný, ale limitní řešení zde vyvolává přiměřenými prostředky obtížně řešitelný zásah do nivelety stávající ulice v již zastavěné části lokality na okraji jinonické návsi.
- U varianty BC větev „Y“ – propojení Prokopových dosahuje max. podélný sklon 7,5%).

Dopravní intenzity v území

Pozn.: Podrobněji s dokladováním kartogramů v kapitole 3.6.8. Fáze I. dokumentace

- Dopravní intenzity pro všechny varianty vycházejí ze shodného zatěžovacího modelu. Rozdíly v intenzitách na konkrétních úsecích jsou dány odlišným řešením napojovacích větví v MÚK Řeporyjská a místy se propisují do širších vztahů. Základní rozdílnosti ve vybraných profilech dokumentuje následná tabulka. Vystihuje obousměrné profilové celodenní intenzity, při porovnávání rozdílů mezi variantami je však nutno nahlédnout i do konkrétních rozdílových kartogramů, které zohledňují i směrové nerovnoměrnosti.
- Návrhové modelové kartogramy jsou výřezem z celkových kartogramů Prahy a okolí s lokálním zpodrobněním komunikační sítě pro konkrétní variantu. Absolutní hodnoty celodenních intenzit však nejsou dogmatické, v úrovni koncepční studie mají ale dostatečnou vypovídací schopnost.
- Při interpretaci výsledků je třeba přihlídnout ke skutečnosti, že jednotlivé scénáře byly sestaveny pro ucelené varianty (úsek Botanica A + oblast MÚK Řeporyjská A, a stejně tak pro varianty B a C), nikoliv pro vyčerpávající kombinace všech variant v úseku Botanica a oblasti MÚK Řeporyjská. Pro hodnocení variant však tato skutečnost není příliš významná.

	Základní scénář	Scénář A	Scénář A1	Scénář B	Scénář B1	Scénář C
RR (Botanica)	62 700	63 400	61 000	60 000	57 200	73 700
RR (v úrovni Butovická)	81 200	79 300	80 200	80 900	81 200	79 300
Nová Radlická (Avenir Business Park)	5 500	12 700	12 500	6 000	5 800	18 400
Bucharova (střed)	4 400	7 900	9 600	6 300	8 900	9 100
Řeporyjská (vjezd do Jinonic)	2 400	4 000	3 900	3 300	3 200	5 000
Schwarzenberská (terminál BUS)	0	4 900	4 700	4 300	3 400	0
Řeporyjská (křižovatka s Bucharovou)	36 100	22 600	22 400	35 300	34 400	11 400

Pozn.: Pro scénář BC nebyl dopravní model zpracován (varianty vznikla dodatečně), rozdíly oproti variantě B ale nebudou významné

- V rozdílech mezi scénáři lze vysledovat funkční principy jednotlivých variant:
 - Intenzity na RR jsou vyrovnané, rozdíly vzhledem k celkové intenzitě nejsou podstatné. Výjimkou je varianta C v úseku Botanica, kde se projevuje přesun místních dopravních vztahů z oblasti sídliště Nové Butovice mezi MÚK Řeporyjská a MÚK Bucharova.
 - Výrazné rozdíly jsou na Nové Radlické (cca profil u Avenir ByssinesPark), kam se u variant A a zejména C promítá přetížení uličního profilu z titulu zaústění křižovatkových větví ve vztahu k centru u západního portálu tunelu Butovice (u varianty C je to obousměrně).
 - Ulice Řeporyjská na vjezd do Jinonic vykazuje hodnoty mezi 2 400 a 5 000 vozidel za den, což je na úrovni 20–35% současného stavu. Maximální intenzity na průjezdu Jinonicemi vykazuje varianta C.
 - Schwarzenberská (terminál BUS) ve variantách A, A1, B a B1 zapojená do systému je zatížena v řádu do 5 tis. vozidel za den. Varianta C se tomuto úseku vyhýbá.
 - Nevyvážené intenzity vjezdu do křižovatky Řeporyjská x Bucharova x Jeremiášova x Radlická jsou svázány s intenzitami na Nové Radlické, na kterou zejména u varianty C je obousměrně přenesen dopravní vztah JZM – RR centrum.

Pěší a cyklistické vztahy

- Pro všechny varianty jsou zpracována schémata pěší a cyklistické dopravy. Jsou rámcově odvozena z komunikační sítě, konkrétní návrhy ve zvolených typologiích jsou odkázány na podrobnější rozpracování vybrané varianty. Koncepční varianty návrh cyklo dopravy nijak neomezuji.
- Z pohledu nabídky koridorů pro cyklistické trasy jsou varianty rovnocenné. To platí i pro podmínky k umístění významných cyklotras (radiální A13 Smíchovské nádraží – Radlice – Jinonice – Nové Butovice – Stodůlky – Třebonice a tangenciální A33 Prokopské údolí – sídliště Nové Butovice – Vidoule – Homolka – Petřiny – Dolní Liboc – Divoká Šárka – Na Padesátníku – Přední Kopanina).

4.3.4. Dopravně inženýrské posouzení

Pozn.: Podrobněji viz kapitola 4.4. Fáze I. dokumentace

Pozn.: Pro dodatečně sestavenou variantu BC není k dispozici konkrétní dopravní model, i bez mikrosimulačního posouzení však lze provozní stabilitu předpokládat.

- Varianty A až C byly posouzeny metodou mikrosimulace. Modelové mikrosimulace upozornily na kritická místa, kterým je potřebné se při podrobnějším návrhu věnovat:
 - Pro všechny varianty je citlivá křižovatka Řeporyjská – Radlická – Bucharova a Jeremiášova. Při podrobnějším kapacitním posuzování se nepochybně projeví systémová závada variant A a C ve vedení hlavních dopravních vztahů (JZM – centrum a centrum – JZM), které se u varianty A v křižovatce Řeporyjská – Radlická – Bucharova – Jeremiášova protisměrně kříží a u varianty C jsou vedeny malými oblouky (v pravém a levém odbočení).
 - Varianty A a B (srovnatelně rovněž varianta BC) mají mírný kapacitní deficit v připojení větve od západu na RR do centra, není však zásadní.

4.3.5. Principy stavebního a technologického řešení

Pozn.: Podrobné popisy jsou obsaženy v kapitole 4.3.2. Fáze I. dokumentace

Úsek Botanica

Variant A

Variantu lze označit z hlediska stavebně-technické náročnosti jako minimalistickou. Příčná propojení území jsou navržena v 7 místech jako rozšířené mostní objekty s pěšími trasami a jedním propojením s delším překrytím v

prostoru navazujícím na ulici Nušlova.

Pro návrh objektů v zásadě platí mostní norma ČSN 73 6201. Dle ČSN 73 7507 Projektování tunelů pozemních komunikací nevyplývají žádné požadavky na stavební ani bezpečnostní úpravy těchto úseků. TP 98 Technologické vybavení tunelů pozemních komunikací stanovují pouze požadavek na zajištění dopravního značení a dopravního zařízení v rozsahu minimálního vybavení pro krátké tunely a doporučení provedení rozhodovací analýzy pro stanovení nutnosti osvětlení.

Varianta B

Varianta představuje kompromisní řešení z hlediska míry a náročnosti zakrytí trasy RR (mezi variantou A 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 (bezpečnostní požadavky, technologické centrum apod.).

Stejně jako u varianty A řešení nevyžaduje technické, technologické a bezpečnostní vybavení klasického tunelu a představuje přitom vyšší míru prostupnosti, využitelnosti a hygienické ochrany souvisejícího území.

Varianta C

Varianta uvažuje vedení trasy RR v celém úseku v tunelu. Délka tunelového úseku je cca 647 m.

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.

Oblast MÚK Řeporyjská

Navrženy jsou 4 rozdílné varianty řešení (varianty A, B, C a BC). Odlišnosti řešení se projevují především v dispozičním řešení větví MÚK a na ně navazujících stavebních objektech a konstrukcích. Hlavní trasa Radlické radiály zůstává svým směrovým vedením napříč popisovanými variantami neměnná, podélný profil variant A, B a BC je shodný, u varianty C je přizpůsoben podmínkám přechodu přes trasu metra (navýšení pro ochrana tunelů metra před zřícením mostní konstrukce).

Všechny varianty uvažují návaznost k tunelu Butovice dle *Studie spojení Butovického a Jinonického tunelu* s posunutím západního portálu o 288 m. Celková délka tunelu Butovice tak vychází 1 166 m.

Požadavky na technologicko-bezpečnostní vybavení tunelu Butovice jsou pro všechny hodnocené varianty jednotné. Z hlediska požadavků na rozsah bezpečnostního vybavení tunelu dle TP98 oproti *Studii spojení tunelů* ke změnám prakticky nedochází, tunel je zařazen do kategorie TA ale je nově kategorizován jako dlouhý, z čehož vyplývají požadavky na jednotlivá zařízení v rámci technologických celků.

Varianty A a C

Varianty jsou charakteristické atypickým stavebním řešením u západního portálu Butovického tunelu. To vyplývá z dopravního systému MÚK Řeporyjská, tedy ze situování vjezdových a výjezdových ramp. V případě varianty A se jedná o výjezdovou větev a v případě varianty C o vjezdovou i výjezdovou větev, které vždy zasahují až do standardního šířkového uspořádání v tunelu Butovice.

Varianty B a BC

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 v podjezdu, resp. mostním objektem charakteru tunelu. Na zakrytý úsek navazují otevřené úseky a ze západu i východu zahloubené oblasti trasy tvoří hluboké zářezy zajištěné úhlovými opěrnými stěnami.

Varianty A, B a BC

Příčný přechod trasy RR novou obousměrnou komunikací je zajištěn mostním objektem. Podle uspořádání MÚK jsou polohy mostu různé. Varianty A a B umisťují přemostění západně ve vztahu k terminálu MHD Nové Butovice, ve variantě BC je pozice mostu určena komunikačním propojením situovaným východněji. Z hlediska technického řešení lze však považovat příčné mostní objekty za srovnatelné.

Varianta C

V případě varianty C je mimoúrovňové křížení hlavní trasy RR novou obousměrnou komunikací řešeno od variant A, B a BC odlišně. Komunikace je vedena nad hlavní trasou RR na přesypávaném mostním dvoupolovém objektu charakteru tunelu, který tvoří podjezd hlavní trasy RR. Překrytý úsek je délky do 100 m. Délka překrytí tak je zároveň v podstatě mezním řešením, které ještě není klasickým tunelem se všemi s tím souvisejícími nároky a podmínkami.

Mostní objekt nad povrchově vedenou trasou radiály zároveň kříží podzemní trasu metra v nepříznivém úhlu cca 50°. Předpokládá se zde nutnost roznosu zatížení této konstrukce zcela mimo konstrukce metra. Jedná se nepochybně o extrémně náročnou inženýrskou konstrukci předpokládající v rámci návrhu mostu (podjezdu) překlenutí rozpětí cca 33 m nad konstrukcí metra a roznesení reakcí do podpor založených na prvcích speciálního zakládání mimo konstrukce metra. S ohledem na statický charakter, délku rozpětí a nutnou ochranu konstrukcí metra před zřícením přecházející konstrukce podjezdu (nad ochranným systémem metra) lze považovat technické řešení na hraně realizovatelnosti. Zohledníme-li vliv korozní agresivity prostředí (bludné proudy) v této oblasti bude navíc problematické garantovat dlouhodobou životnost uvedených konstrukcí.

Varianty A, B, C a BC

Kromě mostních objektů souvisejících s vedením křižovatkových větví, resp. doplňujících komunikací, jsou napříč radiálou doplněny ještě pěší lávky. Pro variantu C v jedné a pro varianty A, B a BC ve dvou trasách.

Varianty A, B, C a BC – dodatečný vstup do ochranného systému metra

V rámci úprav úseku MÚK Řeporyjská se trasa RR mimoúrovňově kříží, resp. přechází trasu metra linky B v blízkosti stanice Nové Butovice. Součástí konstrukcí metra je ochranný systém metra (OSM) s jeho dodatečným vstupem. V rámci stavebních úprav v území je nadále uvažováno (stejně jako v DUR 2017) i s přemístěním vstupní části dodatečného vstupu do OSM, a to do vhodné lokace dle zvolené varianty řešení.

V rámci této studie není poloha blíže specifikována. Konkrétní umístění je závislé na detailnějším řešení parteru území. Předpokládá se, že stávající konstrukce přístupového schodiště zůstane zachována a jeho zabezpečení bude zajištěno dalšími železobetonovými konstrukcemi stěn a stropu v návaznosti na stávající konstrukce až k novému umístění přístupového otvoru.

4.3.6. Technická náročnost

- Rozhodujícími stavebními objekty, kterými se posuzované varianty odlišují jsou mosty a tunely. V ostatních stavebních kategoriích inženýrských objektů jsou varianty poměrně rovnocenné.

Úsek Botanica	varianta A	Varianta B	varianta C
Příčná propojení	7 mostů, na rozpětí přes RR, šířka 30,5+16,7 + 15,5 + 69,9 + 26,4 + 17,2 + 14,6 = clkm 190,8 m	5 mostů na rozpětí přes RR, šířka 98,5 + 44,8 + 69,9 + 26,4 + 89,1 = clkm 328,7 m	1 tunel dl 647,0 m
Otevřené úseky ve zdech	6 úseků, dl. 87,2 + 53,0 + 89,9 + 71,1 + 61,3 + 93,7 = clkm 456,2 m	4 úseky, dl. 65,6 + 60,4 + 71,1 + 97,7 = clkm 294,8 m	nejsou
Celkem v umělých konstrukcích	647,0 m	623,3 m	647,0 m

MÚK Řeporyjská	varianta A	Variant B	varianta C	varianta BC
Prodloužení tunelu Butovice (po spojení tunelů)	288 m (do celkové délky 1 166 m)			
Dodatečný vstup do ochranného systému metra	ano	ano	ano	ano
Výjezdová rampa z tunelu Butovice	220 m	bez	220 m	bez
Vjezdová rampa do tunelu Butovice	bez	bez	164 m	bez
Most přes RR v km 1,192 resp. 1,325 BC	dvoupolový dl. 60 m	dvoupolový dl. 60 m	bez	srovnatelně s var. A a B
Ochrana metra pod RR	obetonování a izolace	obetonování a izolace	speciální konstrukce	obetonování a izolace
Podjezd pod RR v km 1,275	bez	dl. 57 m, rozpětí 11,2 m, navazující úhlové opěrné stěny	bez	bez
Most přes RR v km 1,215	bez	bez	Mostní objekt charakteru tunelu, rozpětí 33 m, překrytý úsek dl. 99 m,	bez

- Komentář zasluhuje specifický objekt navrhovaný ve variantě C, popsany jako most přes RR v km 1,215. Mostní objekt s rozpětím cca 33 m a šířky 99 m funkčně působí jako tunel (nebo podjezd RR). V úrovni studie je nutno zdůraznit, že jeho technické řešení v koordinaci s podzemními konstrukcemi metra je na hranici reálnosti.

4.3.7. Principy vodohospodářského řešení

Oproti DUR 2017 je v technickém návrhu nejvýznamnější změnou, že splaškové a dešťové kanalizace, které v současném stavu v úseku MÚK Bucharova – MÚK Řeporyjská křížují koridor budoucí radiály, nelze z důvodu změny nivelety radiály zachovat, resp. v případě dešťové kanalizace napojit do nové dešťové kanalizace vedené v tělese RR. Pro splaškovou i dešťovou kanalizaci bylo proto nutno v uvedeném úseku pro všechny varianty vylíčit odsunutím původní trasy radiály jižním směrem volný koridor podél severní strany Radlické radiály.

Z pohledu nadřazených kmenových sběračů zůstává koncepce odvádění splaškových vod stejná, protože jak splašková kanalizace v ulici Bucharova, tak splašková kanalizace navržená v rámci této studie je zaústěna do kmenového sběrače P.

Koncepčně shodné s DUR 2017 zůstává hospodaření se srážkovými vodami. Systém odvodnění zajišťuje dotaci Statkového (Zámeckého) rybníka a Jinonického potoka s dalšími 2 rybníky. Ostatní srážkové vody budou stejně jako v DUR 2017 vedeny do DUN Jinonice IV a následně do Jinonického potoka. V souladu s principy modrozeleňé infrastruktury a s již dříve prověřovanými možnostmi revitalizace území Jinonického potoka se navrhuje začlenit do stavby Radlické radiály revitalizaci DUN Jinonice IV. Revitalizace by spočívala ve zvětšení vodní plochy, vytvoření přírodních zatravněných svahů okolo vodní plochy spojené se zrušením převážné většiny stávajících zpevněných ploch v areálu DUN.

4.3.8. Hluková studie

Pozn.: Podrobněji viz kapitola 4.5. Fáze I. a samostatná příloha C.10.1. Hluková studie.

Pozn.: Pro dodatečně sestavenou variantu BC vzhledem k absenci konkrétního dopravního modelu není hlukové

posouzení k dispozici. Celkové hlukové posouzení je však obecně platné (přiměřeně srovnatelné s variantou B).

Následné shrnutí se odvolává na samostatný elaborát souběžně zpracovaný s *Navazující TES*:

- Stavba č. 9567 „Radlická radiála JZM – Smíchov, Praha 5, Praha 13 v úseku MÚK Bucharova – MÚK Butovice, Hluková studie (PUDIS a.s., Ing. Michaela Vrdlovcová).

Pozn.: Zpracováno před platností novely nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací (účinnost od 1.7.2023)

Výsledné hodnoty hlukových emisí variant A, B, C jsou velmi podobné a liší se většinou pouze v desetínách dB. V doložené hlukové studii jsou výsledky komentovány i ve vztahu k variantě DUR 2017. Ze závěrů samostatné hlukové studie lze odvodit:

- V okolí RR budou dodrženy hygienické limity pro hluk z dopravy místních komunikací I. a II. třídy v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích v denní době LAeq,16h = 60 dB a pro dobu noční LAeq,8h = 50 dB.
- Problém je u zástavby v ulici Řeporyjská, na kterou se ve všech variantách napojují větve na RR. V původním řešení dle DUR 2017 s okružní křižovatkou je tato zástavba chráněna protihlukovými clonami. Ve variantách A a B (resp. BC) jsou dle výpočtu bez protihlukových opatření hygienické limity v chráněném venkovním prostoru staveb překročeny v denní i noční době. Ve variantě C je překročení pouze v noční době. Prostor MUK Řeporyjská bude proto nutné ve všech variantách doplnit o protihluková opatření.
- Ve variantě A a B (resp. BC) budou protihluková opatření nezbytná nejen podél větví, ale i na RR obdobně jako ve variantě DUR 2017. Ve variantě C pak pouze podél komunikace Řeporyjská.
- V souhrnném hodnocení se varianta C s nejvyšší mírou zakrytí jeví z hlediska hluku pro místní obyvatele logicky nejvhodnější (psychologický pocit – komunikace je zakrytá). Ochrana obyvatelstva a území proti hluku jsou u této varianty postaveny v oblasti Botanica na dlouhém tunelu, který však není pro dodržení hygienických limitů nezbytný. V oblasti MÚK Řeporyjská jako jediná z variant umožňuje ve vztahu k dispozici křižovatky umístit na trase Radlické radiály ochranný tunel. Tento tunel však má z hlediska technických podmínek nad trasou metra velmi problematické poměry pro založení a v úrovni studie se nelze odvolat na technický průkaz jeho přiměřeného návrhu. Nicméně model varianty C ve výpočtech s tímto tunelem počítá.

Nepříznivě na hlukové poměry se u varianty C však projevují vlivy vjezdové a výjezdové větve z Butovického tunelu, které obousměrně přitěžují Novou Radlickou zbytnými intenzitami. V důsledku toho zasahují nadlimitní hlukové izofony do rozvojových ploch (připravovaný projekt GID Jinonice).

- Varianty A a B (resp. BC) mohou sledované území při využití architektonických prostředků a případně jiných protihlukových opatření chránit na stejné úrovni jako varianta C. V porovnání variant A a B je příznivější varianta B (resp. BC), která systémově nepřitěžuje Novou Radlickou.

4.3.9. Rozptylová studie

Pozn.: Podrobněji viz kapitola 4.6. Fáze I. a samostatná příloha C.10.2. Rozptylová studie.

Pozn.: Pro dodatečně sestavenou variantu BC vzhledem k absenci konkrétního dopravního modelu není rozptylová studie k dispozici. Celkové posouzení je však obecně platné (přiměřeně srovnatelné s variantou B).

Následné shrnutí se odvolává na samostatný elaborát souběžně zpracovaný s *Navazující TES*:

- Radlická radiála v úseku MÚK Bucharova – MÚK Butovice (Technická studie), Příspěvková rozptylová studie (Bucek s.r.o., 12/2021)

Pětileté průměrné koncentrace za období 2016-2020 (vymezené dle § 11 odst. 6 zákona č. 201/2012 Sb.) jsou v řešeném území podél projektované Radlické radiály pro všechny sledované škodliviny pod úrovní příslušných imisních limitů.

- Pro srovnání variant technického studie byly uvažovány imisní příspěvky k průměrným ročním koncentracím hodnocených znečišťujících látek vypočtené v oblasti nejbližší zástavby.

Na základě výsledků rozptylové studie lze konstatovat, že změny imisních příspěvků automobilové dopravy v řešeném území v důsledku možného variantního řešení záměru Radlické radiály jsou s ohledem na celkové imisní zatížení území nevýznamné.

- Z pohledu imisního zatížení území v obytné oblasti zástavby podél úseku Botanica se jako nejpříznivější jeví varianta C technické studie, jako nejméně příznivou variantu lze pro oblast obytné zástavby podél úseku Botanica označit variantu A.
- Pro oblast MÚK Řeporyjská se z pohledu imisních příspěvků automobilové dopravy v oblasti přilehlé zástavby jeví jako nejvíce příznivá rovněž varianta C. Zde platí obdobný komentář viz výše Hlukové posouzení.

Na základě výsledků rozptylové studie lze ale konstatovat, že změny imisních příspěvků automobilové dopravy v řešeném území v důsledku možného variantního řešení záměru Radlické radiály jsou s ohledem na celkové imisní zatížení území nevýznamné.

4.3.10. Stavební a provozní náklady

Pozn.: Podrobněji viz kapitola 4.7. Fáze I. dokumentace

Pozn.: Konkrétní výpočet pro dodatečně sestavenou variantu BC nebyl prováděn. S přihlédnutím k metodě výpočtu (posuzovány pouze rozdíly mezi variantami) a z rámcového porovnání základních charakteristik variant lze bez významných rizik odvodit, že hodnoty pro variantu BC jsou srovnatelné s hodnotami varianty B.

- Výpočet investičních nákladů stavby 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 2021).
- Rozdělení celkových investičních nákladů stavby do parciálních úseků (včetně srovnávací varianty DUR 2017 indexované inflačním koeficientem 1,13625) umožňuje získat cenovou představu o rozdílu v investičních nákladech stavby pro různé kombinace variant. Porovnání s cenou dle DUR 2017 je s ohledem na zvolený způsob zpracování ve všech případech relevantní.

Stavební náklady

- Výpočet je proveden za následujících podmínek:
 - Rozsah pozemních komunikací, 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 DÚR.
 - 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 A, B, C).
 - Oblast MÚK Řeporyjská (od východního konce úseku Botanica až po východní portál Butovického tunelu dle DÚR – samostatně ve variantách A, B, C).
 - Úsek dle DUR v rozsahu od počátku stavby po východní portál Butovického tunelu.
- Pro daný úsek se tedy nejedná o náklady absolutní, ale pouze o vybrané náklady generující rozdíl mezi koncepčními variantami a DÚR 2017. Porovnávány jsou náklady bez zahrnutí rezerv a rizikové složky.

Stavební /investiční/ náklady - kombinace variant (mil. Kč)				
		oblast MÚK Řeporyjská		
		A2	B2	C2
úsek Botanica	A1	3 471	3 778	3 651
	B1	3 601	3 908	3 781
	C1	4 341	4 648	4 521

Stavební /investiční/ náklady - rozdíl oproti DÚR 2017 (mil. Kč)				
		oblast MÚK Řeporyjská		
		A2	B2	C2
úsek Botanica	A1	1 544	1 851	1 724
	B1	1 674	1 981	1 854
	C1	2 414	2 721	2 594

- 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 1,5 – 2,6 mld. Kč bez DPH).
- Jako nejlevnější z nově navrhovaných variant se jeví kombinace varianty A1+A2, jejíž investiční náklady představují ve sledovaných položkách 3,471 mld. Kč bez DPH, což je o 1,544 mld. Kč bez DPH více než dle DUR. Naopak nejdražší jsou varianty, které zahrnují v úseku Botanica celotunelové řešení.

Provozní náklady

- Varianta C, s nejvyšším rozsahem tunelových staveb (tunel Botanica 647 m, tunel nad metrem 99 m a prodloužení tunelu Butovice o 288 m, vcelku v délce cca 1 km tunelu), 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 30 mil Kč/rok. Varianty A a B budou v tomto pohledu generovat roční provozní náklady na cca 1/4 této částky.

4.4. Shrnující hodnocení koncepčních variant

4.4.1. Cíle studie

- V souladu s vytyčenými cíli a se zadáním sledují všechny ověřované varianty minimalizaci nežádoucích vlivů trasy a křižovatek Radlické radiály na okolní území.
- Pro všechny varianty platí, že:
 - snížením nivelety RR v úseku Botanica umožňují lepší podmínky pro příčná propojení území, snižují dopady negativního hlukového působení na okolí a eliminují nutnost budování rozsáhlých úseků protihlukových stěn,
 - křižovatka MÚK Řeporyjská je navržena bez dlouhé estakády nadjezdu radiály s negativním prostorovým a bariérovým a pohledovým působením v exponovaném území,
 - v DUR 2017 založená městská třída Nová Radlická je vedena v úrovni terénu bez mimoúrovňového křížení s Radlickou radiálou,
 - vytvářejí podmínky pro možnost využití a dostavby potenciálních rozvojových ploch urbanistické struktury a pro přeměnu hlavních městských komunikací v dotčeném území z ryze dopravních tras na městské třídy jako součást systému městských veřejných prostorů v území.

4.4.2. Hodnotící kritéria

- Při poměrně shodném naplnění cílů *Navazující TES* u všech variant vstupují do hodnocení další hlediska.
- Rozdílnosti variant ve vybraných dílčích kritériích jsou shrnuty v tabulkovém přehledu s barevným zvýrazněním v barvách semaforu. Hodné zřetele jsou červeně vyznačená pole shrnující tabulky, zvláště jejich popisy, které nevyjadřují pouze pořadí variant v ukazatelích s nepodstatnými rozdíly, ale zaměřují se na negativa a rizika s variantou spojená.
- Pro zhodnocení hledisek shrnutých v popisných podkapitolách 4.3.1. až 4.3.10. jsou pro stanovení preference variant bez určení konkrétních vah, ale přiměřeně v dále uvedeném pořadí upřednostňovány souvislosti:
 - urbanistické,
 - provozně dopravní,
 - stavební náročnosti.

4.4.3. Doporučené preference variant

Do projednání Fáze I. a Fáze II. dokumentace byla ve shrnujícím pohledu předložena následná doporučení včetně rámcového zdůvodnění:

V úseku Botanica je preferováno koncepční řešení varianty B

- Varianta B oproti řešení dle DUR 2017 výrazně zmenšuje bariérový efekt trasy RR a její negativní působení v území.
- Pro příčná propojení území napříč Radlickou radiálou nabízí dostatečný počet příležitostí, s variantou A je v tomto ohledu shodná.
- Varianta B je investičně přiměřená a zejména nevyžaduje stálé provozní náklady tunelového řešení.

V oblasti MÚK Řeporyjská je preferováno koncepční řešení varianty BC

- Jak z urbanistických hledisek, tak z dopravně provozních je preferována varianta BC, neboť minimalizuje nepříznivé působení dopravy ve větším rozsahu území souvisejícího s trasou Radlické radiály a nevnáší další dopravní zátěž do území mimo vlastní koridor RR.
- Varianta BC dává rovněž příznivější podmínky pro funkční uspořádání ulice Nová Radlická jako městské třídy s těsně přilehlým parterem.
- Z technického prověření v limitech daných podklady a podrobností koncepční studie se jeví řešení podle varianty C na hraně technické reálnosti, a to v důsledku podmínek pro návrh přechodu ulice Řeporyjské nad konstrukcemi metra. Navržená výšková úprava Řeporyjské v návaznosti na křížení s hlavní trasou radiály přitom zasahuje až k prostoru Jinonické návsi.

Studie neprokázala ani urbanistický přínos této varianty oproti ostatním variantám.

- Uspořádání MÚK Řeporyjská ve variantě A znamená, že se značná část dopravní zátěže z větve D (převládající vztah centrum – JZM) přesouvá na poměrně dlouhý povrchový úsek Nové Radlické ulice se všemi z toho plynoucími negativními vlivy.

Ještě markantnější je tento vliv do území u varianty C, kde Novou Radlickou přitěžuje i opačný dopravní vztah ve směru z JZM do centra směřovaný na větev E.

Varianty A a C tak svými větvemi napojujícími se u portálu Butovického tunelu ze spodní úrovně na ulici Nová Radlická vytvářejí prostorovou bariéru, fragmentují území a ulice Nová Radlická tak ztrácí přímý kontakt s přilehlým městským parterem.

- Převedení v MÚK Řeporyjská nejvýznamnějšího dopravního vztahu na Novou Radlickou (ve variantě A jednosměrně a ve variantě C obousměrně) se nepříznivě promítne i do organizace dopravního režimu v křižovatce Řeporyjská – Radlická – Bucharova a Jeremiášova. Zejména u varianty C, kde se dopravní vztahy protisměrně kříží, to lze považovat za dopravní systémovou závalu.

4.4.4. Rekapitulace hodnocení variant – tabulkové shrnutí

	Díl 1 – úsek Botanica		
	varianta A	varianta B	varianta C
Splnění základních požadavků – cílů řešení			
Bariérové působení RR	pocitově nejhorší 7 příčných přechodů po mostech	v území přiměřené 5 překrytí RR do dl. 100 m	nejlepší pro výhledovou urbanizaci souvislý tunel
Celkové urbanistické řešení			
Podmínky urbanistického rozvoje	přiměřené nabídka zástavby Bucharova sever		nejlepší možnost výstavby nad tunelem
Respektování stávající struktury	žádná z variant nemění územní podmínky současné zástavby		
Dopravní hodnocení			
Schéma pěších a cyklistických vztahů	pro všechny varianty shodné		
Technické parametry RR a větví křižovatek	pro všechny varianty obdobné		
Dopravní intenzity v území	závislé na variantě oblasti MÚK Řeporyjská rozdílnosti se projevují navýšením intenzit na ul. Bucharova a v Jinonicích, a to pro modelový scénář varianty C oblasti MÚK Řeporyjská		
Technická přiměřenost (náročnost)			
Rozhodující stavební objekty	stavebně standardní 7 příčných mostů, celková šířka 190 m	stavebně standardní 5 překrytí do dl. 100 m, celková šířka cca 330 m	nejnáročnější souvislý tunel, ckm 647 m
Sledované stavební náklady	nejnižší 1 029 mil. Kč	přiměřené 1 159 mil. Kč	nejvyšší 1 899 mil. Kč
Životní prostředí			
Územní limity	varianty jsou ve shodném koridoru a jsou rovnocenné		
Hlukové posouzení	legislativní limity nejsou překračovány pocitově je var. A nejhorší	legislativní limity nejsou překračovány ochrana území dostatečná	nejvyšší míra ochrany území
Imisní zatížení	imisní příspěvky k celkovému imisnímu zatížení území jsou nepodstatné k oblasti Botanica nejméně příznivé	imisní příspěvky k celkovému imisnímu zatížení území jsou nepodstatné k oblasti Botanica příznivější než var. A	imisní příspěvky k celkovému imisnímu zatížení území jsou nepodstatné k obytné oblasti Botanica nejpříznivější
Rizika a nejistoty další přípravy			
Vztah k územnímu plánu SÚ hl. m. Prahy	všechny varianty jsou v trase RR shodně posunuty jižním směrem (v řádu metrů) změny nepřekračují rámec stanovený platným územním plánem, jsou ve funkční ploše izolační zeleň		
Vztah ke stanovisku EIA	z hlediska významnosti změn jsou varianty obdobné, odlišnosti lze očekávat v účincích stavby vzhledem k rozdílné míře zakrytí RR (hluk a exhalace)		

	Díl 2 – oblast MÚK Řeporyjská			
	varianta A	varianta B	varianta C	Varianta BC
Splnění základních požadavků				
Negativní působení estakády RR	všechny varianty MÚK Řeporyjská jsou bez estakády přímého směru Radlické radiály			
Nová Radlická bez křížení s RR	všechny varianty požadavek splňují, Nová Radlická je umístěna na terénu bez křížení s Radlickou radiálou			
Úpravy MÚK Butovice	všechny varianty MÚK Butovice ze systému vylučují			
Celkové urbanistické řešení				
Ovlivnění záměru Aspira II	s ovlivněním parteru	s ovlivněním parteru	bez ovlivnění parteru	bez ovlivnění parteru
Bariéra větví D a E	bariéra větve D	bez bariéry	bariéra větví D a E	bez bariéry
Výškové řešení ulice Řeporyjská	netýká se	netýká se	nepříznivý vliv	netýká se
Respektování stávající struktury	zavedení dopravy k terminálu BUS	zavedení dopravy k terminálu BUS	vyvolaná změna obsluhy Avenir Bussines	respektováno
Dopravní hodnocení				
Schéma pěších a cyklistických vztahů	komplikace při trasování pěších a cyklistů u větve D u portálu Butovického tunelu	bez výrazného omezení	komplikace při trasování pěších a cyklistů u větví D a E u portálu Butovického tunelu	bez výrazného omezení
Technické parametry RR a větví křižovatek	varianty A, B a BC shodné, bez nadlimitních hodnot		RR (přechod metra) 6,5%, Řeporyjská (nadjezd nad metrem a RR) 10%	varianty A, B a BC shodné, bez nadlimitních hodnot
Dopravní intenzity v území	Nová Radlická jednosměrně přitížena nadřazenými vztahy centrum – JZM (Nová Radlická celkem obousměrně 12 700 voz/den)	nadřazené vztahy centrum – JZM nezatěžují Novou Radlickou (Nová Radlická celkem obousměrně 6 000 voz/den)	Nová Radlická obousměrně přitížena nadřazenými vztahy centrum – JZM (Nová Radlická celkem obousměrně 18 400 voz/den)	nadřazené vztahy centrum – JZM nezatěžují Novou Radlickou (Nová Radlická celkem obousměrně 6 000 voz/den)
Trasa Řeporyjská – Klikatá v zástavě starých Jinonic	3 900 – 4 000 voz/den	3 300 – 3 200 voz/den	5 000 voz/den	srovnatelně s var. B 3 300 – 3 200 voz/den
Dopravní posouzení	v křižovatce Jeremiášova – Radlická – Bucharova – Řeporyjská jsou vztahy JZM – centrum v obou směrech vedeny malými oblouky	v křižovatce Jeremiášova – Radlická – Bucharova – Řeporyjská jsou vztahy JZM – centrum v obou směrech vedeny v přímé	v křižovatce Jeremiášova – Radlická – Bucharova – Řeporyjská se vztahy JZM – centrum a naopak protisměrně kříží	v křižovatce Jeremiášova – Radlická – Bucharova – Řeporyjská jsou vztahy JZM – centrum v obou směrech vedeny v přímé
Technická přiměřenost (náročnost)				
Rozhodující stavební objekty	stavebně standardní řešení	stavebně standardní řešení	mostní objekt charakteru tunelu přes RR je na hranici realizovatelnosti	stavebně standardní řešení
Sledované stavební náklady	nejnižší 2 442 mil. Kč	nejvyšší 2 749 mil. Kč	střední 2 622 mil. Kč	nestanoveno, předpoklad srovnatelně s var. B
Životní prostředí				
Územní limity	nefunkční lokální biokoridor L4/242 omezen větví D	nefunkční lokální biokoridor L4/242 přiměřeně respektován	nefunkční lokální biokoridor L4/242 omezen větví D	nefunkční lokální biokoridor L4/242 přiměřeně respektován
Hlukové posouzení	ochrana lokality Prokopových – nutná protihluková opatření (den i noc) lokalita k zástavbě podél Nové Radlické nadlimitní ovlivnění na části zastavitelné plochy	ochrana lokality Prokopových – nutná protihluková opatření (den i noc) lokalita k zástavbě podél Nové Radlické nadlimitní ovlivnění na hranici lokality	ochrana lokality Prokopových – nutná protihluková opatření (pouze noc) lokalita k zástavbě podél Nové Radlické nadlimitní ovlivnění na části zastavitelné plochy	nestanoveno, předpoklad srovnatelně s variantou B
Imisní zatížení	imisní příspěvky k celkovému imisnímu zatížení území jsou nepodstatné	imisní příspěvky k celkovému imisnímu zatížení území jsou nepodstatné	imisní příspěvky k celkovému imisnímu zatížení území jsou nepodstatné	nestanoveno, předpoklad srovnatelně s variantou B
Rizika a nejistoty další přípravy				
Vztah k územnímu plánu SÚ hl. m. Prahy	všechny varianty jsou v oblouku trasy RR shodně posunuty jižním směrem (v řádu metrů) změny trasy nepřekračují rámec stanovený platným územním plánem, jsou ve funkční ploše izolační zeleň (resp. ZMK)			
Dotčení plochy ZMK	shodně jako varianta B + dotčení větví D	cca shodně s variantou DÚR 2017	Shodně jako varianta B + dotčení větví D a E	cca shodně s variantou DÚR 2017
Vztah ke stanovisku EIA	žádná z variant nerespektuje závaznou podmínku stanoviska k tvaru MÚK Řeporyjská			

5. Projednání Fáze I. a Fáze II.

5.1. Režim projednávání

Navazující technická studie ve Fázi I. byla ve dvou částech (A Textová část a B Grafická část) vyskladněna zadavateli (INV MHMP) 13.12.2021. Po interním projednání byla po drobných úpravách v čistopisu finalizována v 02/2022.

Přednostně bylo opatřeno *Koncepční vyjádření k záměru na veřejném prostranství od IPR Praha (č.j. IPR 4832/22, 3.6.2022)*, které bylo obecně souhlasné se specifikovanými doporučeními obsahujícími i zdůvodnění.

- V úseku Botanika se závěry Koncepčního vyjádření přiklonily k variantě A, naopak variantu C s plným zakrytím nepodpořily.
- V oblasti MÚK Řeporyjská *Koncepční vyjádření* upozorňuje na budoucí revitalizaci a rozvoj lokality kolem stanice metra Nové Butovice a s přihlédnutím k potřebě eliminace průjezdů vnitroměstské dopravy mezi Novými Butovicemi a Jinonicemi ulicí Karlštejnskou doporučilo k prověření ještě průnikové řešení variant B a C kombinující pozitiva obou variant.

Přímé dopravní propojení Jinonic dle varianty C považuje vyjádření IPR Praha za nadbytečné.

Fáze II. – Dokumentace dopracovaná podle koncepčního vyjádření IPR (ze dne 3.6.2022) byla společně s Fází I. (po sestavení kombinované varianty BC) rozeslána k projednání dne 5.10.2022. Stalo se tak dle následného rozdělovníku:

IPR Praha	Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město
MHMP	Mariánské nám. 2/2, 110 01 Praha 1 <ul style="list-style-type: none">- Odbor územního rozvoje- Odbor pozemních komunikací a drah- Odbor ochrany prostředí
MČ Praha 5	Nám. 14. října 1381/4, 150 22 Praha 5 <ul style="list-style-type: none">- Odbor územního rozvoje- Odbor dopravy- Odbor ochrany životního prostředí
MČ Praha 13	Sluneční náměstí 2580/13, 158 00 Praha 5 - Stodůlky <ul style="list-style-type: none">- Odbor stavební- Odbor dopravy- Odbor životního prostředí
DP hl. m. Prahy	Sokolovská 42/217, 190 00 Praha 9 Vysočany
ROPID	Rytiřská 10, 110 00 Praha 1
PČR KŘP hl. m. Prahy	Kongresová 1666/2, 140 21 Praha 4

5.2. Usnesení Rady HMP ze dne 1.8.2022

- V průběhu zpracování a dílčího projednávání *Navazující technické studie* s IPR Praha vydala Rada HMP dne 1.8.2022 Usnesení č. 1861, ve kterém mj:
 - IV. Souhlasí
 - 1. s konceptem Technické studie MÚK Bucharova – MÚK Butovice s tím, že pro oblast MÚK Butovice preferuje řešení dle varianty B,
 - 2. s koncepčním vyjádřením k záměru na veřejném prostranství IPR Praha k Technické studii MÚK Bucharova – MÚK Butovice ze dne 3.6.2022,
 - 3. 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. ukládá MHMP INV
 - 1. zajistit dopracování technického řešení studie v úseku MÚK Bucharova – MÚK Butovice dle připomínek IPR Praha a v souladu se schválenými koncepčními dokumenty města, projednat takto upravený koncept studie s IPR Praha, OCP MHMP, PKD MHMP, ROPID, PČR, MČ Praha 5, MČ Praha 13, DPP a.s. a s dalšími subjekty a připravit komplexní podklad pro rozhodnutí Rady HMP o změnách a úpravách technického řešení stavby č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov,
 - 2. připravit komplexní podklad pro rozhodnutí Rady HMP o změnách řešení stavby č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov.

5.3. Rekapitulace vyjádření k Navazující TES – vypořádání připomínek

Reakce na obdržená vyjádření je zpracována formou komentářů (kurzíva). Uvedeny jsou pouze komentáře k výslovným požadavkům a doporučením hodných zřetele. Komentáře vyjadřují společný názor přímého investora a projekčního týmu.

Pozn.: Pro srozumitelnost jsou vybrané textace z obdržených vyjádření upraveny (kráceny), úplná znění obdržených vyjádření jsou v kapitole Doklady.

IPR Praha (č.j. 4832/22, květen 2022)

Navrhované řešení Radlické radiály ve všech variantách, v porovnání s původním návrhem, vnímáme jako přínosné. Pozitivně hodnotíme rozšíření nabídky příčných i podélných pěších a cyklistických vazeb i snahu citlivěji začlenit stavbu do území.

V úseku mezi MÚK Bucharova a MÚK Řeporyjská (část západní) se varianty A, B, C liší mírou zakrytí navrhované Radlické radiály. Větší rozsah zakrytí by byl z hlediska pobytové funkce příznivější, ovšem za cenu výrazně vyšších investičních i provozních nákladů. Kladně vnímáme rozpracování úseku ve variantách, zároveň na jejich základě za diskutabilní považujeme navrhovanou zástavbu v úzkém pruhu mezi Bucharovou ul. a navrhovanou Radlickou radiálou, který se nachází v ploše se způsobem využití IZ (izolační zeleň). Vzhledem k technické složitosti výstavby nad tunelem podporujeme variantu A, která poskytuje dostatek potřebných příčných vazeb pro pěší a cyklisty.

Zásadní rozdíl variant západní části řešeného úseku Radlické radiály je v míře zakrytí této komunikace. Ve variantě C je dokonce prostor nad souvislým tunelem využitý pro potenciální zástavbu bez bližšího funkčního určení. Z hlediska dopravy není otázka míry zakrytí zásadní. Z technického hlediska při variantě plného zakrytí jde o reálné avšak komplikované řešení, i z pohledu ekonomického se jedná spíše o maximalistické řešení, které v současné době nepodporujeme.

Komentář: *Negace varianty C je ve shodě s doporučením Navazující TES.*

V úseku od MÚK Radlická radiála - Řeporyjská (včetně) směrem na východ (část východní) je nutné mít na zřeteli budoucí revitalizaci a rozvoj lokality kolem stanice metra Nové Butovice. S poukazem na tuto skutečnost a na potřebu eliminace průjezdů vnitroměstské dopravy mezi Novými Butovicemi a Jinonicemi ulicí Karlštejnskou doporučujeme ještě prověřit řešení, které na východě u Butovic a Jinonic zachová úzký koridor Radlické ulice na principu varianty B a u stanice metra Nové Butovice bude sledovat úsporné řešení bez nového automobilového propojení do terminálu u stanice metra. Pro zohlednění aspektů dopravního i urbanistického pohledu považujeme za žádoucí pokusit se ještě najít průnikové řešení kombinující pozitiva variant B a C.

Komentář: *Varianta BC byla dopracována ve Fázi II. Navazující TES (09/2022).*

Závěrem též připomínáme, že vlivem značného nárůstu individuální automobilové dopravy, ke kterému došlo rozvojem hlavního města i masivní suburbanizací ve spádové oblasti kolem Prahy, by zprovoznění Radlické radiály přineslo dle studie ČVUT bez dalších opatření významné provozní komplikace a rizika na Městském okruhu v oblasti Smíchova a Barrandovského mostu. S poukazem na tuto skutečnost i na složitou ekonomickou situaci považujeme za opodstatněné zabývat se etapizací stavby.

Komentář: Přípomínka přesahuje obsahový rámec technické studie. Související opatření v oblasti Smíchova a Barrandovského mostu jsou prověřována v samostatném procesu.

Problematika etapizace bude řešena v následující Konsolidované studii v uceleném pohledu na celou stavbu.

IPR Praha (č.j. 13859/22, prosinec 2022)

Nově navržená varianta BC zohledňuje naše požadavky na šířkovou redukci koridoru RR v úseku procházejícím v trase Radlické ulice u Jinonic a Butovic, kde Radlická ulice bude na stropě Butovického a Jinonického tunelu, vyhovuje též založením budoucí uliční sítě v koridoru u Butovic a Jinonic, které považujeme za maximum v mezích možného. Tato varianta vytváří též podmínky pro sledované urbanistické řešení okolí stanice metra Nové Butovice.

K záměru uvádíme:

- 1 Varianty A, B, C se liší především mírou zakrytí budoucí komunikace. Z dopravního hlediska není míra jejího zakrytí rozhodující, všechny nově uvedené varianty snižují bariérový efekt této celoměstsky významné komunikace, otázkou zůstává míra pobytové funkce v koridoru RR, kdy větší rozsah zakrytí je příznivější, avšak za cenu vyšších investičních i provozních nákladů. Určující je tedy urbanistické vyhodnocení předložených variant.
- 2 Varianty A a B obsahují nové komunikační propojení mezi navrženým rozvojovým územím směrem na sever a prostorem u terminálu PID při stanici metra Nové Butovice, které by zkomplikovalo možnosti vhodného celkového urbanistického řešení u této stanice, proto považujeme toto propojení pro automobilovou dopravu za nežádoucí.
- 3 Varianta C nahrazuje uvedené propojení do terminálu propojením ulic Karlštejská – Řeporyjská včetně MÚK, které je prostorově velmi problematické a obtížně realizovatelné, toto řešení považujeme též za nežádoucí.

Komentář: Charakteristika variant dle bodů 1-3 je ve shodě se závěry Navazující TES.

Doporučení:

Pokud bude nadále i přes složitou ekonomickou situaci a problematiku zprovoznění RR na území Smíchov nadále probíhat příprava tohoto záměru, doporučujeme pokračovat v již započatém aktuálním procesu souvisejícím s územním rozhodnutím, což pro úsek od MÚK Radlická radiála – Řeporyjská (včetně) představuje variantu D.

Následně poté, z výše uvedených důvodů, doporučujeme dále sledovat předloženou variantu BC a její schvalovací proces provést případně formou změny.

Komentář: Doporučení jsou ve shodě s Usnesením Rady hl. m. Prahy č. 1861 ze dne 1.8.2022. Varianta BC je v III. fázi dokumentace preferována a na základě získaných připomínek dopracována do znění varianty BC1.

V případě pokračování záměru ve vybraných variantách je třeba věnovat náležitou pozornost veškerému souvisejícímu veřejnému prostoru, včetně řešení okolní vegetace a modrozelené infrastruktury.

Komentář: Konceptní charakter TES z uvedeného principu vychází a dává prostor pro rozpracování problematiky v návazné dokumentaci.

Magistrát hl. m. Prahy, Odbor územního rozvoje, oddělení technické podpory (č.j. MHMP 1957416/2022, ze dne 25.10.2022)

Záměr byl posouzen výhradně z hledisek územního plánování. Jeho soulad s dalšími předpisy a nařízeními posoudí příslušné orgány státní správy a další subjekty, které se k záměru vyjadřují.

Vyjádření k záměru obsahuje:

- Popis záměru ve variantách dle úseků Botanika a MÚK Řeporyjská
- Specifikaci dotčených ploch s rozdílným způsobem využití
- Výčet dotčených závazných prvků územního plánu, které musí být respektovány
- Výčet dotčených limit a informačních prvků uvedených ve výkresech územního plánu
- Specifikaci regulativů plošného a prostorového uspořádání území v dotčených kategoriích (hlavní využití, přípustné využití, podmínečně přípustné využití, nepřípustné využití)
- Rámcové vyhodnocení střetů záměru s jednotlivými prvky
- Závěr:

Úřad územního plánování na základě výše uvedených důvodů konstatuje, že předložený stavební záměr bude (v rámci obou předložených variant) v souladu s využitím platného ÚP hl. m. Prahy, a to za předpokladu doložení výpočtů koeficientů zeleně v plochách SV-B, SV-C, SV-D, SMJ-G, SMJ-J a ZVO-F, dále při splnění podmínek plovoucí značky DH v dotčené ploše DGP, dále při splnění podmínek přípustnosti v plochách ZMK a IZ, celoměstského systému zeleně a územního systému ekologické stability.

Úřad územního plánování dále musí upozornit, že na základě předložené dokumentace ve stupni studie se jedná pouze o informativní vyjádření ohledně souladu daného záměru s platným Územním plánem hl. m. Prahy, které není závazným stanoviskem orgánu územního plánování podle §96b stavebního zákona, v platném znění.

Komentář: Vyjádření OÚR vyjadřuje základní rámec a podmínky pro konstatování souladu s ÚP hl. m. Prahy. Podrobnější specifikace budou prověřeny v následné dokumentaci.

Magistrát hl. m. Prahy, Odbor ochrany prostředí, Oddělení posuzování vlivů na životní prostředí (č.j. MHMP 1829652/2022, ze dne 4.11.2022)

Z hlediska ochrany ovzduší

Modelové výpočty byly zpracovány pro 3 výpočtové stavy, odpovídající třem variantám alternativního řešení stavby v Technické studii, varianty A, B a C. Z uvedených údajů je patrné, že se jedná v rámci pražských relací o vyhovující imisní pozadí s hodnotami koncentrací všech sledovaných látek (průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého (NO₂), poletavého prachu frakce PM₁₀, poletavého prachu frakce PM_{2,5}, benzenu, benzo(a)pyrenu, 24hodinové koncentrace PM₁₀) pod imisními limity.

Vyhodnocení příspěvků ve vztahu k obytné zástavbě bylo provedeno v 15 vybraných bodech obytné zástavby. Bod č. 14 se nachází v rozvojové oblasti Jinonice jih a bod č. 15 v rozvojové oblasti Butovice západ. Obě oblasti budou využity pro obytnou funkci. Z výsledků rozptylové studie vyplývá, že příspěvky imisních koncentrací sledovaných znečišťujících látek na vybraných bodech obytné zástavby od provozu automobilové dopravy jsou ve všech variantách velmi nízké a neměly by vést k překračování imisních limitů. Vzhledem k tomu, že v rozvojové oblasti Jinonice jih - bod č. 14 a v rozvojové oblasti Butovice západ – bod č. 15 s bytovou funkcí byly zjištěny vyšší příspěvky krátkodobých koncentrací NO₂ a PM₁₀ vzhledem k některým ostatním bodům, požadujeme při návrhu obytné zástavby v těchto oblastech věnovat zvýšenou pozornost na eliminaci vlivů od škodlivých emisí. Jedná se zejména o vybudování účinného odstínění, např. formou izolační zeleně, s ohledem na vzdálenost jednotlivých obytných budov od komunikací a nedalekého portálu prodlouženého tunelu Butovice.

Obdobnou pozornost se zaměřením na ochranu proti škodlivým emisím požadujeme věnovat dalším rozvojovým oblastem v těsné blízkosti sledovaného úseku Radlické radiály. V těchto oblastech vylučujeme bytovou funkci, případná administrativní funkce musí být rovněž náležitě ošetřena proti vlivu škodlivých emisí.

Komentář: Zhotovitel bere doporučení na vědomí. Konstatuje zároveň, že rozvržení zástavby v rozvojových oblastech vystihují pouze zásady urbanistických vztahů a podmínek využití souvisejícího území. Konkrétní řešení jednotlivých záměrů a dílčích rozvojových a přestavbových projektů bude nesporně předmětem dalšího podrobnějšího prověřování.

Orgán ochrany ovzduší upozorňuje, že při projednávání Technická studie variantního řešení úseku MÚK Bucharova – MÚK Butovice a následné projektové přípravě je nutné zohlednit příslušná opatření obsažená v Akčním plánu k Programu zlepšování kvality ovzduší PZKO 2020+, Aglomerace Praha CZ01, Druhá část – Podpurná opatření, která jsou v souladu s Plánem udržitelné mobility. Program zlepšování kvality ovzduší pro aglomeraci Praha – CZ01 je hlavním konceptním dokumentem z hlediska ochrany ovzduší v Praze. K návrhu a realizaci variantního řešení úseku MÚK Bucharova – MÚK Butovice se vztahují především tato opatření PZKO 2020:

- P 9 - Odklon tranzitní a části vnitroměstské dopravy mimo obytné části obcí – opatření č.585 Radlická radiála (projektová příprava), přijaté v rámci Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí,
- P 10- Zvýšení plynulosti dopravy v obcích,
- P 17- Omezení resuspenze z dopravy, zaměřené především na výsadbu izolační zeleně v okolí komunikací a jejich čištění.

Komentář: Konceptní varianty z opatření PZKO 2020 vycházejí a jejich zásady naplňují.

Na základě výsledků modelových výpočtů rozptylové studie dáváme přednost při řešení úseku MÚK Bucharova – MÚK Butovice variantě C. Vzhledem k celkově nízkým hodnotám zjištěných imisních příspěvků sledovaných škodlivin od automobilové dopravy v jednotlivých variantách A, B a C i k malým rozdílům mezi nimi nemáme zásadní připomínky ani k doplněné variantě BC (kompromisní řešení mezi variantami B a C) pro oblast MÚK Řeporyjská.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny

K předložené studii nemáme připomínky. Námi chráněné zájmy jsou dotčeny pouze okrajově a záleží tedy více na ostatních složkách životního prostředí, respektive dalších veřejných zájmech v území (bezpečnost dopravy, hluk, urbanistická koncepce....).

Z hlediska ochrany vod

Protože je technická studie obecným dokumentem bez konkrétních projektových opatření, ze kterých by bylo možné vyhodnotit jednoznačné dotčení zájmů chráněných zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, v platném znění (vodní zákon), nemáme ke studii pro tuto fázi rozpracovanosti žádné připomínky.

Komentář: Navazující TES posuzuje koncepční varianty, přičemž v koordinačních souvislostech zohledňuje pouze podmínky pro technický návrh základní stokové sítě.

Z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí

Sdělujeme, že záměr „Stavba č.9567 Radlická radiála JZM – Smíchov, Praha 5, Praha 13“ byl posuzován dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů a bylo vydáno stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí pod SZn. S-MHMP-417045/2006/OOP/VI/EIA/263-8/Ža ze dne 10.7.2009. Platnost stanoviska k posouzení vlivů na životní prostředí je prodloužena v současné době do 10.7.2026.

Komentář: Stalo se tak na základě dokumentace Podklad k žádosti o prodloužení platnosti závazného stanoviska, který zohlednil aktuální změny v území.

Městská část Praha 13, Rada MČ Praha 13, (USNESENÍ číslo UR 0128/2023 ze dne 03.04.2023)

Rada městské části

I. schvaluje

jako vhodnou variantu a dle preferencí IPR Praha v úseku "Botanika" variantu B a v úseku "Řeporyjská" variantu BC, které lze projednat beze změny územního plánu a změny stávající EIA.

Komentář: To je ve shodě se závěry Navazující TES.

Městská část Praha 13, Úřad městské části, Odbor životního prostředí (zn. OŽP/P13-49404/2022, ze dne 25.10.2022)

Z pohledu životního prostředí a obyvatel stále nejlépe vychází varianta C – nejnižší zatížení okolí hlukem, imisemi a nejvyšší možnost využití území nad tunely (zeleň, veřejné parky, rekreační a volnočasové aktivity).

K variantě BC nemáme připomínky.

Komentář: Konstatování k variantě C v úseku Botanica je ve shodě s obsahem Navazující TES. Opírá se však pouze o uvedená hlediska.

Městská část Praha 13, Úřad městské části, Odbor dopravy (zn. P13-49404/2022/01/Mi, ze dne 1.3.2023)

Odbor dopravy MČ P13 plně podporuje probíhající územní řízení stavebního úřadu MČ Praha 5 pro záměr Radlická radiála JZM - Smíchov podle bezrozporově projednané dokumentace (DÚR 09/2017) v souladu s platnou EIA.

V úseku „Botanika“ jako vhodnou variantu a dle preferencí IPR Praha, odbor dopravy MČ Praha 13 preferuje variantu B, která kromě nových přemostění obsahuje rozsáhlejší úseky překrytí trasy RR a tím i větší prostorové propojení území severně a jižně od trasy RR.

V úseku „Řeporyjská“ jako vhodnou variantu a dle preferencí IPR Praha, odbor dopravy MČ Praha 13 preferuje čtvrtou variantu BC.

Komentář: Vyjádření je ve shodě s doporučením Navazující TES.

Městská část Praha 5, Rada městské části Praha 5, (RMČ/OÚR/2023/9522, ze dne 24.4.2023)

Rada městské části Praha 5

II. Konstatuje

1. že ctí kontinuitu rozhodování a v souladu s unesením Rady HMP číslo 1861 ze dne 1.8.2022 (Příloha č. 1 tohoto usnesení) a vyjádření IPR Praha k Technické studii Stavba č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov – variantní řešení MÚK Bucharova – MÚK Butovice č.j. 13859/22 ze dne 16. 12. 2022 (Příloha č. 2 tohoto usnesení), podporuje úpravy projektu radiály, aby se významně zmenšily dopady stavby na okolí a došlo k odblokování přípravy projektu.

Komentář: Konstatování je ve shodě se zadáním Navazující TES.

III. Souhlasí

1. s technickou studii spojení Jinonického a Butovického tunelu, jež je přílohou usnesení Rady HMP číslo 1861 ze dne 1. 8. 2022 (Příloha č. 1 tohoto usnesení). 2. s technickou studii pro oblast MÚK Jinonice, jež je přílohou č. 2 usnesení Rady HMP číslo 1861 ze dne 1. 8. 2022 (Příloha č. 1 tohoto usnesení).

Komentář: Navazující TES je s technickou studii spojení Jinonického a Butovického tunelu koordinována.

IV. Žádá

1. v oblasti MÚK Butovice preferovat řešení dle varianty „BC,“ jak je uvedeno ve Vyjádření IPR Praha č.j. 13859/22 ze dne 16. 12. 2022 (Příloha č. 2 tohoto usnesení).

2. v oblasti MÚK Butovice v rámci varianty „BC“ prověřit možnost lepšího urbanistického využití (vyšší stavební potenciál) oblasti u jinonického zámečku mezi ulicemi Schwarzenberská a Řeporyjská v případě většího zakrytí tělesa radiály, zvýšení pěší prostupnosti územím a zlepšení pobytové kvality veřejných prostranství.

Komentář: Ve Fázi III. dokumentace je varianta BC dopracovaná o obdržené připomínky i od jiných subjektů a prezentována je jako varianta BC1. Přitom jsou konkrétní připomínky Rady městské části Praha 5 z hlediska technických souvislostí v maximální možné míře zohledněny.

3. aby byla přijata opatření, která zamezí tranzitu IAD z centra přes ulice Jinonická/Peroutkova – Karlštejská na radiálu (např. odstranění rampy z ul. Karlštejská na radiálu jako je ve variantě „B“ MÚK Butovice).

Komentář: Výsledná doporučená varianta BC1 na připomínku reaguje, větve ve směru k MÚK Bucharova je uvažována dle varianty B.

4. podmínit zahájení provozu radiály realizací projektu Zkapacitnění uzlu Barrandovský most (V6 – rampa přes Modřanskou ulici) a prověřit možnost zkapacitnění napojení radiály na Městský okruh ve směru Barrandovský most dvěma jízdními pruhy.

Komentář: Připomínka přesahuje rámec zadání technické studie v úseku MÚK Bucharova – MÚK Butovice.

5. připravit opatření pro zklidnění dopravy v ulicích, kde jsou očekávány poklesy intenzit dopravy (zejména Plzeňská, Vrchlického, Jinonická, Peroutkova, Radlická, K Barrandovu) a to tak, aby mohla být realizována současně se zprovozněním radiály.

Komentář: Připomínka nesměřuje přímo k návrhu variant Navazující. Z jmenovaných opatření se v zájmovém území nachází pouze ulice Radlická, jejíž velkorysý návrh uspořádání s rezervou pro tramvajovou trať je součástí stavby Radlické radiály.

Pro záměry v blízkém okolí Radlické radiály je definovaná stavba 43923 Radlická radiála – doprovodné projekty v rámci které byly již ve studiích prověřeny projekty v územním rozsahu mimo vlastní investici Radlické radiály. Tyto projekty navazujících veřejných prostranství lze připravovat samostatně jako „doprovodné investice“

Radlické radiály s cílem dořešit společně se zprovozněním Radlické radiály nejen definitivní uliční čáry nové Radlické ulice, ale i širší městský parter. Mezi tyto projekty patří i „Technická studie pro oblast Jinonic a Butovic“. Tato studie obsahuje technické návrhy rekonstrukce uličních profilů včetně nutných rozsahů překládek inženýrských sítí. Jedním z hlavních cílů bylo zklidnění automobilové dopravy, zejména v relaci Řeporyjská – Karlštejnská – Klikatá.

6. podél nově zakládaných páteřních komunikací vytvořit stavebně oddělenou cyklo-infrastrukturu, zejména ve směru centrum – JZM a ve směru Prokopské údolí – Vidoule.

Komentář: Koncepční návrhy variant dávají dostatek prostoru pro podrobnější rozpracování technického návrhu cyklo- infrastruktury a to pro radiální cyklotrasu A13 i tangenciální A33.

Městská část Praha 5, Úřad městské části, Odbor dopravy (MC05/277962/2022/ODP/MM, ze dne 16.1.2023)

Z dopravního hlediska nebudeme posuzovat míru zakrytí Radlické radiály v části MÚK Bucharova - MÚK Jinonice, neboť všechny varianty umožňují dostatečné propojení obou částí podél RR, míra zakrytí výrazně přispívá ke snížení negativních vlivů dopravy a zvyšuje využitelnost území. Ve věci bude, dle našeho názoru, rozhodující ekonomické hledisko (nejen investiční ale i provozní náklady).

Komentář: Souhlas s konstatováním, že míra zakrytí radiály v úseku Botanica neovlivňuje dopravní koncept.

V části MÚK Bucharova - MÚK Jinonice je nutno doplnit bezpečné a funkční pěší vazby v ul. Pekařská až k severnímu chodníku (zejména návaznost na pěší lávku směrem ke stanici metra Nové Butovice).

Komentář: Připomínka je relevantní pro podrobnější rozpracování vybrané varianty.

Varianta A a B přenáší dopravní zátěže související s dopravní obsluhou současné zástavby i budoucího rozvoje území v severní části území směrem na jih do bezprostřední blízkosti stávajícího autobusového terminálu Nové Butovice, což není žádoucí.

Komentář: Dopracovaná kombinovaná varianta BC se vedení obslužné dopravy autobusovému terminálu vyhýbá.

Varianta A je oproti B napojena na RR směrem z centra výhodnějším řešením z pohledu zásahu do dotčeného území.

Komentář: Způsob napojení na RR směrem z centra je variantní. Do návrhu kombinované varianty BC je zahrnuto řešení předmětného napojení podle varianty A. V reakci na Usnesení Rady MČ Praha 13 je však ve výsledné variantě BC1 uvažováno s větví podle varianty B.

Varianta C nezavádí tranzitní dopravu k autobusovému terminálu Nové Butovice, směřuje však obslužnou dopravu stávajícího administrativního objektu Avenir Business Park na komunikační síť u budoucí obytné zástavby, což není žádoucí. V tomto případě by bylo nutné změnit řešení dopravní obsluhy administrativního objektu či přemístit komunikaci podél bytové zástavby.

Ve variantě C je omezeno napojení oblasti Jinonic a Nových Butovic na Radlickou radiálu v prostoru MÚK Nové Butovice. Tímto řešením by byla nadbytečně zatěžována nadzemní komunikační síť Bucharova a Radlická, neboť vyhovujícím napojením na RR je MÚK Bucharova a MÚK Jinonice.

Varianta A a C navrhuje křížení budoucí ul. Radlická výjezdem z RR v úhlu, který je naprosto nevhodný. Též není zcela jasné vedení pěších přes tuto rampu.

Komentář: Připomínky k variantám A a C jsou ve shodě s jejich popisem v dokumentaci. Mimo jiné právě z uvedených důvodů nejsou varianty A a C doporučeny k dalšímu sledování.

Dále doporučujeme prověřit možnost řešení křižovatky Bucharova - Petržilkova kruhovým objezdem (MČ Praha 13).

Komentář: Námet lze prověřit v následných fázích. Z prostorového hlediska se jeví jako nevhodný, rovněž je třeba mít na vědomí souvislosti s případným ukončením tramvajové tratě v daném prostoru.

Dodatečně byla našemu odboru dodána varianta BC, která je kompromisním řešením odklánějším zbytnou

tranzitní dopravní zátěž z bezprostřední blízkosti stávajícího autobusového terminálu Nové Butovice. Dvě nově navržené komunikace propojují oblast Jinonic s ul. Radlickou, čímž bude zajištěno dopravní propojení přes RR. Tuto variantu považujeme za dostatečné řešení pro dopravní obsluhu dotčeného a následného území.

Komentář: Konstatování je ve shodě se závěry Navazující TES.

Ve věci zároveň uvádíme, že s ohledem na délku trvání projednávání stavby RR je žádoucí hodnotit míru úprav tohoto projektu, neboť vzrůstající dopravní zátěž na stávající komunikační síti při dalším rozvoji urbanizace území přináší obtížně řešitelné situace.

Komentář: Obecné sdělení je namístě. Návrhy Navazující TES dávají rámcové podmínky pro rozvoj urbanizace.

Pro komunikaci Prokopových jako námět uvádíme zrušení navrhovaného zaslepení a zřízení jednosměrného napojení na novou komunikaci propojující budoucí zástavbu v severní části s ul. Radlická. Důvodem tohoto námětu je odlehčení křižovatky Radlická - Jeremiášova - Butovická - Řeporyjská, na kterou je směřována i dopravní obsluha čerpací stanice pohonných hmot.

Komentář: Ve výsledné variantě BC1 je prověřeno řešení s jednosměrným objezdem s napojením na komunikační příčku Prokopových. Lze však předpokládat, že oblast Prokopových není územně stabilizována a způsob její obsluhy se bude ještě vyvíjet.

Městská část Praha 5, Úřad městské části, Odbor ochrany životního prostředí (MC05/222906/2022/OŽP/Ryš, ze dne 28.11.2022)

Vyjádření dle § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů – z hlediska vodního hospodářství (Bc. Iveta Holubová, DiS./tel. linka 134)

Uvedený záměr je z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (dále jen „vodní zákon“), ve znění pozdějších změn, možný.

Komentář: Bezroporové vyjádření. Další uvedená upozornění jsou zpracovateli známa.

Sdělení z hlediska odpadového hospodářství (Ing. Jana Kačenová/tel. linka 185)

Komentář: Podmínky stanovené pro další stupně jsou standardní a splnitelné.

Vyjádření dle § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů – z hlediska ochrany přírody a krajiny (Ing. Ivana Křehlíková/tel. linka 115)

Komentář: Podmínky stanovené pro další stupně jsou standardní a splnitelné.

Vyjádření dle § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů – z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu (Monika Myslíková/tel. linka 264)

Předložená projektová dokumentace nazvaná „Stavba č. 9567 Radlická radiála JZM - Smíchov“ neuvádí konkrétní pozemky, které by stavbou byly dotčeny.

Komentář: Dokumentace v úrovni technické studie má koncepční charakter. V návazných dokumentacích budou pozemky náležející do ZPF specifikovány.

Vyjádření dle § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů – z hlediska ochrany ovzduší (Mgr. Helena Wolfová/tel. linka 119)

Na základě výsledků rozptylové studie lze konstatovat, že změny imisních příspěvků automobilové dopravy v řešeném území v důsledku možného variantního řešení záměru Radlické radiály jsou s ohledem na celkové imisní zatížení území nevýznamné. Z pohledu imisního zatížení území v obytné oblasti zástavby podél úseku Botanica se jako nejpříznivější jeví varianta C technické studie, jako nejméně příznivou variantu lze pro oblast obytné zástavby podél úseku Botanica označit variantu A.

Pro oblast MÚK Řeporyjská se z pohledu imisních příspěvků automobilové dopravy v oblasti přílehlé zástavby jeví jako nejvíce příznivá rovněž varianta C technické studie.

Pro srovnání variant technického studie byly uvažovány imisní příspěvky k průměrným ročním koncentracím

hodnocených znečišťujících látek vypočtené v oblasti nejbližší zástavby. Nárůst imisních příspěvků oproti stávajícímu stavu (tj. stav bez realizace záměru Radlické radiály) však nelze v žádné z posuzovaných variant technické studie vyloučit.

Z hlediska ochrany ovzduší jsou řešení navržené studii možná.

Komentář: Body vyjádření pouze rekapitulují závěry Rozptylové studie.

Policie České republiky, Krajské ředitelství policie hl. m. Prahy, Odbor služby dopravní policie (č.j.: RPA-323032-2/ČJ-2022-0000DŽ, ze dne 19. října 2022)

1. Navržené řešení, tedy úsporná varianta A – tímto řešením v podobě sedmi rozšířených mostních konstrukcí, vzniká dostatečná propojenost území pro pěší a cyklisty, je však nutné podotknout, že silniční síť bude vedena pouze přes ul. Schwarzenberskou a ul. Nušlova, uvedená varianta navrhuje sjetí a njetí na ul. Řeporyjskou pouze ve směru jízdy DC, z opačného směru jízdy toto možné není. Další aspekt tohoto řešení je zhoršení propojenosti území mezi ul. Řeporyjská a ul. Karlštejnská, které dle návrhu je možné přes terminál Butovice, kam přivede kromě hromadné dopravy také silniční, nebo z opačného směru přes novou komunikaci navazující na ul. Radlická. Pokud nově navrhovaný objekt v blízkosti terminálu Butovická s přímým připojením na Radlickou radiálu je svým určením zamýšlen jako parkoviště P+R, je vjezd do tohoto objektu výhodný, je však nevýhodný při vyjíždění – složitě vedení trasy při potřebě vyjetí směrem ZC. Jako nepříznivé hodnotíme časté změny světelných podmínek pro řidiče, což může mít za následek zvýšení dopravních nehod, tato varianta rovněž může přinášet více exhalací, případně hluku.

2. Navržené řešení, tedy kompromisní varianta B – toto řešení v podobě pěti rozšířených mostních objektů, jejichž podjezdná délka nepřekročí 100 m sebou přináší dostatečnou propojenost pro pěší a cyklisty navíc s možností realizací odpočinkových míst, parků nebo dalších propojení pro silniční dopravu. Další aspekt tohoto řešení je zhoršení propojenosti území mezi ul. Řeporyjská a ul. Karlštejnská, které dle návrhu je možné přes terminál Butovice nebo z opačného směru před novou komunikaci navazující na ul. Radlická. Pokud nově navrhovaný objekt v blízkosti terminálu Butovická s přímým připojením na Radlickou radiálu je svým určením zamýšlen jako parkoviště P+R, je vjezd do tohoto objektu výhodný, není však výhodný při vyjíždění – složitě vedení trasy při potřebě vyjetí ZC. Přibyla zde možnost sjetí ZC na ul. Řeporyjskou. Jako nepříznivé hodnotíme časté změny světelných podmínek pro řidiče, což může mít za následek zvýšení dopravních nehod, tato varianta rovněž může přinášet více exhalací, případně hluku. Varianta s sebou přináší také potřebné bezpečnostní prvky pro vybavení tunelu.

3. Navržené řešení, tedy varianta C – toto řešení v podobě tunelového vedení Radlické radiály, dává možnost nejen nejširšího využití pěších a cyklistických vazeb na povrchu, ale také nejširšího využití území - zastavitelnost. Zlepšuje propojenost území mezi ul. Řeporyjská a ul. Karlštejnská. Terminál Butovická je samostatně řešen, tedy bez vzájemné interakce se silniční dopravou. Pokud nově navrhovaný objekt v blízkosti terminálu Butovická s přímým připojením na Radlickou radiálu je svým určením zamýšlen jako parkoviště P+R, je vjezd do tohoto objektu výhodný, touto variantou vzniká i snadné vyjíždění – při potřebě vyjetí ZC. Tunelové vedení Radlické radiály rovněž přináší snížení exhalací, hluku a kontinuální světelné podmínky pro řidiče. Tímto řešením je však dotčena povinnost zřízení příslušného dopravního značení, osvětlení, SOS výklenky/kabiny, nouzové chodníky, a další bezpečnostní vybavení, které částečně musí splňovat také první dvě varianty.

Závěrem tedy, Policie ČR, Krajské ředitelství policie hl. m. Prahy, Odbor služby dopravní policie konstatuje, že studie návrhu tří variant, způsobu možného provedení Radlické radiály v úseku Bucharova – Řeporyjská na Praze 5 a 13, z hlediska námi chráněných zájmů bezpečnost a plynulost silničního provozu je nevhodnější navrhovaná varianta „C“, tedy vedení Radlické radiály v uvedeném úseku v tunelu, při současném dodržení ČSN 73 6110, ČSN 73 6101, ČSN 73 6102, ČSN 73 7507.

Komentář: Vyjádření charakterizuje jednotlivé varianty. Preference varianty C v úseku Botanica se odkazuje na nepříznivé časté změny světelných podmínek pro řidiče v případě variant A a B. V dalším prověřování se předpokládá provedení rozhodovací analýzy pro stanovení optimálního osvětlení.

Je však nutné podotknout, že návrh provedení Radlické radiály, musí splňovat návrhovou rychlost min. 70 km/h, s tím spojené dostatečně dlouhé připojovací a odbočovací jízdní pruhy, podjezdná výška tunelu 4,8 m s ohledem na možnou detekci falešné výšky nákladních vozidel (odstranění nepřiměřeně časté regulace provozu), a kontinuální světelné podmínky pro řidiče. Další výhody této varianty, které převažují nad ostatními, jsou možnosti

výhledové zastavitelnosti území, a to i nad tunelem, zvýšení ochrany území a oddělení tranzitní dopravy od běžné městské, provoz terminálu Butovická, bez ovlivnění silniční dopravy.

Komentář: Problematika podjezdné výšky byla řešena již při projednávání DUR s tím, že výsledné technické řešení všech tunelů Radlické radiály je navrženo pro 4,5 m. Tato výška koresponduje s minimální podjezdnou výškou navazujících tunelových staveb Městského okruhu. Realizace vyšší podjezdné výšky by tak byla neekonomickým řešením, které by prodražilo stavbu v řádu prvních desítek milionů korun, bez adekvátního přínosu.

Dopravní podnik hl. m. Prahy (zn. DP/2904/22/1 00630/TZ/39/1626, ze dne 9.11.2022)

Souhrnné stanovisko nezákladě projednání ve Svodné komisi

U staveb navrhovaných do OPM, resp. ODM, požadujeme dodržovat „Obecné podmínky pro přípravu a realizaci staveb v OPM“. Součástí „Obecných podmínek ...“ je též požadavek na vydání závazného stanoviska ke stavbě v OPM, který vydává odbor pozemních komunikací a drah Magistrátu hl. m. Prahy.

Komentář: Připomínka směřuje k návazné dokumentaci. Bude respektována.

Řešení dopravní obsluhy dotčeného území projednejte ve spolupráci s DPP + Ropid, včetně vhodného umístění zastávek.

Komentář: Navazující TES byla DPP a Ropidu poskytnuta k vyjádření.

Požadujeme ve všech variantách zachovat odstavnou plochu BUS Nové Butovice, včetně zastávek BUS.

Komentář: Žádná z variant odstavnou plochu BUS Nové Butovice neruší.

Bereme na vědomí, že v předložené studii je znázorněna v rámci řešeného území tramvajová trať z Jinonic do Nových Butovic vedená ulicemi Radlická a Bucharova se smyčkou severně od křižovatky Bucharova - Tichnova. Tato trasa tramvajové trati není obsažena v současné době v koncepčních materiálech hl. m. Prahy a příprava takového záměru neprobíhá. Doložené prověření vnímáme jako orientační a dostatečné pro daný stupeň a účel dokumentace. V případě budoucího rozhodnutí hl. m. Prahy o sledování takového záměru by muselo být řešení tramvajové trati přesněno, a to zejména doplněním chybějících zastávek v Radlické ulici či korekcí prostorových uspořádání v místech křižovatek a přechodů pro chodce.

Komentář: V Navazující TES je pro tramvajovou trať naznačena pouze územní rezerva, konkrétní uspořádání se odkazuje na následnou dokumentaci.

Za předpokladu splnění našich připomínek a požadavků vydáváme tímto souhrnné souhlasné stanovisko pro předloženou studii.

Dopravní podnik hl. m. Prahy (DP / 1944/ 22/ 800210/JL, ze dne 26.10.2022)

800000 - úsek technický – Metro

Obecně lze konstatovat, že objekty metra Nové Butovice, Jinonice a Radlická jsou součástí ochranného systému metra (OSM), OÚ-B7 (s tlakovou odolností včele rázové vlny 0,1 MPa). Předpokládané dopady záměru do OSM - komora dodatečného vstupu u stanice Nové Butovice, OSM výdechy staniční VZT, uklidňovací jímky a další dopady do OSM. Ze zasláné PD nelze konkrétní dopady do OSM a objektů metra identifikovat.

Dopady do objektů metra a OSM musí být v souladu s interním předpisem DPP CO-6-5 Projektování a výstavba ochranného systému městské podzemní dráhy a jeho uvádění do provozu. Veškeré zásahy do OSM musí posoudit a schválit Jednotka Technologická zařízení a OSM (DP, a.s. - 850000), projektant specialista na OSM (Metroprojekt Praha, a.s.), Odbor bezpečnosti, Oddělení preventivní ochrany Magistrátu hlavního města Prahy (OB OPO MHMP) a Odbor ochrany obyvatelstva a krizového řízení HZS hl. m. Prahy.

V dalším stupni PD požaduje DP, a.s., úsek technický – Metro:

- Zpracovat samostatnou část dokumentace, která se bude věnovat těm částem Radlické radiály, kde dochází ke kontaktu s ochranným pásmem metra (OPM).
- Součástí PD musí být Posudek specialisty na OSM a statické posouzení vlivu stavby na objekty metra.

- Úpravu vstupu do KDV konzultovat v průběhu projekčních prací s pracovníky DP, a.s. a Metroprojektu Praha a.s.
- Součástí PD dále musí být korozní průzkum a řešení ochrany nových objektů před šířením bludných proudů z provozu metra a vyřešeno oddělení zemnicích sítí metra a nových objektů - JEKU s.r.o.
- V kolizních místech (křížení metra s Radlickou radiálou atd.) požaduje DP, a.s. - úsek technický – Metro zpracovat řezy objekty metra a Radlické radiály. Pro zpracování těchto řezů je v dotčených místech nutné provést geodetické zaměření objektů metra. Podklady z Informačního systému metra a výkresů z technického archivu metra svojí přesností nevyhovují pro projekční práce.

Komentář: Informace o OSM jsou zhotoviteli Navazující TES známe. Koordinace technického řešení RR s objekty OSM probíhala již v dokumentaci DUR 2017. Technická část dokumentace principy koordinace zohledňuje. Podrobnější doložení technických vazeb se odkazuje na následnou dokumentaci.

Regionální organizátor pražské integrované dopravy (zn. 0951/227TB, ze dne 27.10.2022)

Bereme na vědomí, že ve východní části řešeného území (oblast MÚK Řeporyjská) je preferovanou variantou kombinovaná varianta BC a toto řešení podporujeme zejména s ohledem na zachování výhradního vjezdu do terminálu Nové Butovice pouze pro jeho obsluhu, nikoliv jeho rozšíření o novou obousměrnou komunikaci pro IAD, se současným zachováním lávky pro pěší a cyklisty propojující terminál se zastavbou starých Jinonic. Zároveň toto řešení považujeme za vhodnější z hlediska souvisejících komunikačních propojení, profilu Radlické ulice a vyšší míry urbanisticky hodnotného území.

Komentář: Vyjádření je ve shodě se závěry Navazující TES.

V západní části řešeného území (oblast MÚK Bucharova a Botanica) se předložené varianty A, B a C téměř neliší v dopadech na provoz PID, zejména ul. Bucharova, proto všechny varianty považujeme za možné. Vzhledem k různému míře zakrytí Radlické radiály v jednotlivých variantách, odhadovým investičním nákladům a provedenímu zhodnocení považujeme za nejvhodnější variantu B. Základním přínosem všech variant oproti variantě DUR je však výrazné zlepšení pěších a cyklistických vazeb v území včetně vazeb na zastávky MHD, výrazné urbanistické zkvalitnění území a odstranění fragmentace a bariérovosti.

Komentář: Vyjádření je ve shodě se závěry Navazující TES.

Dále ke studii uvádíme následující:

- Z důvodu opakujících se kongescí a zpoždování spojů PID v ul. Bucharova před levým odbočením na rampu ul. Rozvadovská spojka doporučujeme zvážit doplnění nájezdové rampy také na severovýchodním kvadrantu MÚK Bucharova (přímá rampa z ul. Bucharova na ul. Rozvadovská spojka směr západ).

Komentář: Prověření bylo v pracovní úrovni provedeno, ale jako negativní průkaz, a to vzhledem k nedostatečné délce vznikajícího průpletu.

- Za účelem optimalizace vedení linky PID č. 137 (výhledově trolejbusová linka 52 v elektrické trakci) a zajištění obsluhy ul. Pekařské veřejnou dopravou požadujeme prověřit možnost přímého propojení ul. Pekařská, resp. Schwarzenberská s ul. Karlštejnská komunikací umožňující obousměrný provoz bus.

Komentář: Absence propojení mezi ulicemi Pekařská a Karlštejnská ve všech variantách v oblasti MÚK Řeporyjská je zřejmá nejen pro MHD. Ve výsledné variantě BC1 je propojení pro místní vztahy doplněno.

- Na křižovatce komunikací „Propojení Prokopových“ a „Pátevní komunikace rozvojového území“ dle varianty BC požadujeme doplnit zastávku bus i na východní rameno křižovatky tak, aby se nacházela na všech třech vjezdech do křižovatky.

- Na komunikaci „Pátevní komunikace rozvojového území“ dle varianty BC požadujeme doplnit pro obsluhu nové zastávky pár zastávek i v blízkosti jejího západního konce, před křižovatkou s ul. Radlická.

- V ul. Radlická před OC Galerie Butovice požadujeme doplnit obousměrně zastávky bus.

Komentář: Zastávky BUS jsou ve variantě BC1 v logických polohách doplněny.

5.4. Shrnutí vyhodnocení připomínek (Fáze I. a II.)

V následném shrnutí jsou uvedeny vyslovené preference subjektů projednání k prověřovaným variantám.

Subjekt projednání	Úsek Botanica preferance varianty	Komentář – zdůvodnění
IPR Praha (květen 2022)	varianta A	Vzhledem k technické složitosti výstavby nad tunelem (var. C) a dostatečnosti příčných vazeb pro pěší a cyklisty
IPR Praha (prosinec 2022)	bez vyjádření preferance	Rozhodující je míra pobytové funkce v koridoru RR, kdy větší rozsah zakrytí je příznivější, avšak za cenu vyšších investičních i provozních nákladů, určující je tedy urbanistické vyhodnocení předložených variant
MHMP, Odbor územního rozvoje, oddělení technické podpory (ze dne 25.10.2022)	bez vyjádření preferance	xxx
MHMP Prahy, Odbor ochrany prostředí, Oddělení posuzování vlivů na ŽP (ze dne 4.11.2022)	varianta C	Na základě výsledků modelových výpočtů rozptylové studie
MČ Praha 13, Rada městské části (ze dne 03.04.2023)	varianta B	Ve shodě s posouzením IPR
MČ Praha 13, Odbor životního prostředí (ze dne 25.10.2022)	varianta C	Nejnižší zatížení okolím hlukem, imisemi a nejvyšší možnost využití území nad tunelem (zeleň, veřejné parky, rekreační a volnočasové aktivity)
MČ Praha 13, Odbor dopravy (ze dne 1.3.2023)	varianta B	Kromě nových přemostění obsahuje rozsáhlejší úseky překrytí trasy RR a tím i větší prostorové propojení území severně a jižně od trasy RR
MČ Praha 5, Rada městské části (ze dne 24.4.2023)	bez vyjádření preferance	Podpora úpravy projektu RR, aby se významně zmenšily dopady stavby na okolí a došlo k odblokování přípravy projektu
MČ Praha 5, Odbor dopravy (ze dne 16.1.2023)	bez vyjádření preferance	Všechny varianty umožňují dostatečné propojení obou částí podél RR, míra zakrytí výrazně přispívá ke snížení negativních vlivů dopravy a zvyšuje využitelnost území, ve věci bude rozhodující ekonomické hledisko (investiční ale i provozní náklady)
MČ Praha 5, Odbor ochrany životního prostředí (ze dne 28.11.2022)	varianta C	Z pohledu imisního zatížení území podél úseku Botanica se jeví jako nejpříznivější, jako nejméně příznivá je varianta A, z hlediska ochrany ovzduší jsou všechna řešení navržená ve studii možná.
PČR, Krajské ředitelství hl. m. Prahy, Odbor služby dopravní policie (ze dne 19. října 2022)	varianta C	Kontinuální světelné podmínky pro řidiče
Dopravní podnik hl. m. Prahy (ze dne 9.11.2022)	bez vyjádření preferance	xxx
Dopravní podnik hl. m. Prahy (ze dne 26.10.2022)	bez vyjádření preferance	xxx
ROPID (ze dne 27.10.2022)	varianta B	Vzhledem k investičním nákladům a provedenímu zhodnocení je nejvhodnější, v dopadech na provoz PID, zejména ul. Bucharova, jsou všechny varianty možné

Subjekt projednání	Oblast MÚK Řeporyjská preference varianty	Komentář – zdůvodnění
IPR Praha (květen 2022)	průnikové řešení variant B a C	Pro zohlednění aspektů dopravního i urbanistického pohledu je žádoucí pokusit se najít průnikové řešení kombinující pozitiva variant B a C
IPR Praha (prosinec 2022)	varianta BC	Varianta BC zohledňuje dopravně urbanistické požadavky, vyhovuje též založením budoucí uliční sítě v koridoru u Butovic a Jino-nic
MHMP, Odbor územního rozvoje, oddělení technické podpory (ze dne 25.10.2022)	bez vyjádření preference	xxx
MHMP Prahy, Odbor ochrany prostředí, Oddělení posuzování vlivů na ŽP (ze dne 4.11.2022)	varianta BC	Vzhledem k celkově nízkým hodnotám zjištěných imisních příspěvků sledovaných škodlivin od automobilové dopravy i k malým rozdílům mezi variantami
MČ Praha 13, Rada městské části (ze dne 03.04.2023)	varianta BC	Ve shodě s posouzením IPR
MČ Praha 13, Odbor životního prostředí (ze dne 25.10.2022)	varianta BC	Bez zdůvodnění
MČ Praha 13, Odbor dopravy (ze dne 1.3.2023)	varianta BC	Dle preferencí IPR
MČ Praha 5, Rada městské části (ze dne 24.4.2023)	varianta BC	Ve shodě s vyjádřením IPR, upřesněny jsou další podmínky pro její optimalizaci
MČ Praha 5, Odbor dopravy (ze dne 16.1.2023)	varianta BC	Varianta je dostatečným řešením pro dopravní obsluhu dotčeného a následného území
MČ Praha 5, Odbor ochrany životního prostředí (ze dne 28.11.2022)	varianta C	Z pohledu imisních příspěvků automobilové dopravy v oblasti přílehlé zástavby se jeví jako nejvíce příznivá, z hlediska ochrany ovzduší jsou všechna řešení navržená studií možná.
PČR, Krajské ředitelství hl. m. Prahy, Odbor služby dopravní policie (ze dne 19. října 2022)	bez vyjádření preference	xxx
Dopravní podnik hl. m. Prahy (ze dne 9.11.2022)	bez vyjádření preference	xxx
Dopravní podnik hl. m. Prahy (ze dne 26.10.2022)	bez vyjádření preference	xxx
ROPID (ze dne 27.10.2022)	varianta BC	Varianta zachovává výhradní vjezd do terminálu Nové Butovice pouze pro jeho obsluhu

V objektivním komentáři lze ale konstatovat, že:

- Z hlediska hluku jsou výsledné hodnoty hlukových emisí variant A, B, C velmi podobné a liší se většinou pouze v desetínách dB.
- Ochrana obyvatelstva a území proti hluku je u varianty C v oblasti Botanica postavena na dlouhém tunelu, který však není pro dodržení hygienických limitů nezbytný.
- Změny imisních příspěvků automobilové dopravy v řešeném území v důsledku možného variantského řešení záměru Radlické radiály jsou s ohledem na celkové imisní zatížení území nevýznamné.
- V oblasti MÚK Řeporyjská je jednoznačně preferována varianta BC.

Ze shrnutí je zřejmé, že:

- V úseku Botanica není pro doporučení varianty jednoznačná shoda.
 - Početně většinová preference varianty C (orgány životního prostředí) však vychází pouze z pocitových hledisek, že úplné zakrytí radiály kontinuálním tunelovým úsekem bude pro okolní prostředí z pohledu imisního zatížení a zatížení hlukem příznivější než jakákoliv jiná varianta.
 - Policie ČR, jako orgán státní správy ve věcech bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích konstatuje, že varianta C přináší kontinuální světelné podmínky pro řidiče.

6. Doporučené řešení

6.1. Úsek Botanica – varianta B

Vyhodnocení projednání

Z výsledků projednání Fází I. a II. vyplývá, že pro preferenci varianty není většinová shoda.

K variantám A, B, a C nebyly vzneseny žádné konkrétní požadavky na zapracování do koncepčních návrhů.

Pro další sledování v souladu s vyhodnocením v kap. 4.4. se doporučuje varianta B.

Výchozí koncept

Koncepční návrh varianty B je charakterizován 5 krátkými překrytími do limitní délky 100 m. Je tak z hlediska stavebního uspořádání střední variantou mezi krajními variantami A a C. Řešení nevyžaduje technické, technologické a bezpečnostní vybavení klasického tunelu a představuje přitom vyšší míru prostupnosti, využitelnosti a hygienické ochrany souvisejícího území. Překryté úseky Radlické radiály jsou navrženy ve střídavém taktu s nezakrytými úseky, které jsou v zahlužené niveletě sevřeny do opěrných stěn. Jsou umístěny tak, že v dostatečné míře zajišťují komunikaci napříč radiálou a odstraňují tak bariérový efekt radiály v území.



Obr. 47 Úsek Botanica – urbanistická situace – varianta B

Urbanistické zásady

Ve shodě s vyjádřením IPR lze uvést, že pro optimalizaci technického návrhu úseku Botanica je rozhodující urbanistické vyhodnocení územního koridoru podél Radlické radiály. V tomto smyslu platí, že rozvržení nové zástavby v rozvojových oblastech vystihuje pouze zásady urbanistických vztahů a podmínek využití souvisejícího území. Konkrétní řešení jednotlivých záměrů a dílčích rozvojových a přestavbových projektů bude nesporně předmětem dalšího podrobnějšího prověřování. Varianta B pro to dává dostatek prostoru.

V případě Bucharovy ulice je pro zástavbu využitelná prakticky celá její nezastavěná severní strana, kde je dnes situován protihlukový zemní val. Návrh zásad urbanizace počítá s jeho odstraněním a využitím pásu mezi Bucharovou a trasou RR pro liniovou zástavbu s městským parterem, se zelení a s mnohem bohatšími vazbami k oblasti severně od trasy RR podél Pekařské ulice a k obytnému souboru Botanica.

Částečně lze po odstranění betonových protihlukových stěn stavebně využít i jižní stranu Bucharovy ulice

s dostavbou na volných plochách nebo prolukách mezi stávajícími vesměs technickými objekty.

Dopravní schéma

V úseku Botanica je na radiále umístěna již dříve založená MÚK Bucharova navazující na tangenciální trasu ulice Bucharova v širších vztazích relací Petřiny (Ankarská) – Vypich (Kukulova) – Motol (Plzeňská) JZM (Jeremiášova).

Severně od radiály je souběžná stávající obslužná komunikace Pekařská v rámci varianty BC1 doplněna o propojení Tichnova, které zprostředkovává propojení oblasti Botanica s centrem Jinonic.



Obr. 48 Úsek Botanica – dopravní schéma – varianta B

Základní návrhové dopravní parametry

Radlická radiála je uvažovaná jako místní sběrná směrově rozdělená komunikace s omezeným přístupem v kategorii MS4d 20,5/70. Oproti DUR 2017 je niveleta Radlické radiály zahlužená o 3 – 6 m a to kombinací podélných sklonů 3,5% a 0,5%.

Principy stavebního řešení

Zakrytí trasy RR se sníženou niveletou je řešeno v pěti úsecích podjezdů o délce od cca 26 do 100 m. Překryté úseky jsou vystřídané čtyřmi otevřenými úseky trasy v délkách 53–97 m. Mezilehlé otevřené úseky a ze západu i východu navazující zahlužené oblasti trasy tvoří hluboké zářezy zajištěné úhlovými opěrnými stěnami.

Délka uvažovaných úseků příčných propojení (podjezdů) je předpokládána vždy do 100 m, tzn. že dle ČSN 73 7507 Projektování tunelů pozemních komunikací nevyplývají žádné požadavky na stavební ani bezpečnostní úpravy těchto úseků. Z TP 98 Technologické vybavení tunelů pozemních komunikací vyplývá požadavek pouze na zajištění dopravního značení a dopravního zařízení v rozsahu minimálního vybavení pro krátké tunely a doporučení provedení rozhodovací analýzy pro stanovení nutnosti normálního osvětlení. Stavebně – technické řešení musí odpovídat návrhu dle požadavků ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů.

Principy vodohospodářského řešení

V důsledku snížení nivelety Radlické radiály v úseku Botanica nelze zachovat splaškové a dešťové stoky křižující koridor radiály z území Botanica do ulice Bucharova. Pro nové vedení hlavních stok splaškové i dešťové kanalizace je proto odsunutím trasy radiály na jih vytvořen volný územní pás podél severní strany radiály, která se tak dostává mimo svou doposud sledovanou stopu.

Širší koncepce se však jak z pohledu nadřazených kmenových sběračů, tak pro odvádění srážkových vod oproti DUR 2017 nemění.

Vliv na životní prostředí

V liniovém vedení radiály tohoto úseku se snížení nivelety a částečná překrytí projevují příznivě. Hluková studie (pozn.: Zpracovaná před platností novely nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací /účinnost od 1.7.2023/) konstatuje, že v předmětném úseku budou dodrženy hygienické limity pro hluk z dopravy místních komunikací I. a II. třídy v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích v denní době LAeq,16h = 60 dB a pro dobu noční LAeq,8h = 50 dB.

Podobně i rozptylová studie konstatuje, že změny imisních příspěvků automobilové dopravy v řešeném území v důsledku zprovoznění radiály budou s ohledem na celkové imisní zatížení území nevýznamné.

Stavební a provozní náklady

Stavební náklady daného úseku byly stanoveny nikoliv absolutně, ale relativně k řešení dle DUR 2017. Porovnávají jsou pouze náklady takových částí stavby, které mají potenciál existence významnějšího rozdílu od DÚR. Z porovnání vztaženém k cenové úrovni 2021 vychází navýšení investičních nákladů oproti řešení dle DUR o 1,159 mld. Kč.

Provozní náklady lze pro technické řešení dle této varianty očekávat cca 5 mil. Kč/rok.

6.2. Oblast MÚK Řeporyjská – varianta BC1

Vyhodnocení projednání

Z výsledků projednání Fází I. a II. vychází jednoznačně většinová podpora variantě BC. V některých vyjádřeních však byly uplatněny dílčí náměty a požadavky, které jsou zapracovány do návrhu řešení v podobě varianty BC1. Jedná se zejména o zohlednění připomínek z vyjádření MČ Praha 5 a ROPID.

Výchozí koncept

Koncept dopravně-urbanistického návrhu varianty BC1 vychází z principů varianty BC a rozvíjí je o několik nových prvků, reagujících na podněty a připomínky z projednání. Změny a úpravy oproti variantě BC se v podstatě týkají pouze západní části oblasti MÚK Řeporyjská mezi ulicemi Schwarzenberská a novou propojovací komunikací propojující ulici Radlická a Pátevní komunikací rozvojového území Jinonice – jih.

Návrh zároveň reflektuje současný vývoj názoru na urbanistický rozvoj oblasti kolem stanice metra Nové Butovice a objektu P+R Nové Butovice v koordinaci se zpracovateli dokumentace těchto záměrů. Využity pro to byly podklady investora Livesport (ASPIRA II a P+R NB ve znění k 06/2023). Stav záměru Metro Nové Butovice (Trigema) je aktuálně ve fázi, která není pro koordinaci se záměrem Radlické radiály pro koordinaci dostatečná.

Urbanistické zásady

Úpravy varianty BC, promítnuté do varianty BC1, jsou pro související území příznivé. Z hlediska propojení napříč Radlickou radiálou pro pěší a bezmotorovou dopravu dávají komfortní podmínky pro bezkolizní vztahy oblastí Jinonice a Botanica s Centrem Nové Butovice se stanicí metra.

V exponovaném území u metra Nové Butovice varianta uvažuje s tunelovým řešením v celém úseku včetně souběžné odpojovací větve z radiály od západu na ulici Řeporyjská. V důsledku toho je nutné připustit vjezd a výjezd z přílehlého P+R v tunelu. Řešení však uvolňuje podmínky pro výslednou územní urbanizaci, zejména v souvislosti s doposud zcela nestabilizovanými záměry ASPIRA II a Metro Nové Butovice a umožňuje maximálně možnou formu ochrany přílehlého území i v širších souvislostech.

V oblasti trasy RR východně od křížení s trasou metra již nejsou podobná překrytí možná, neboť niveleta RR zde klesá do tunelu Butovice ve sklonu, který technické normy pro tunelové trasy neumožňují.



Obr. 49 Oblast MÚK Řeporyjská – urbanistická situace – varianta BC1

Dopravní schéma

Dopravní princip MÚK Řeporyjská zůstává podobný, jako u varianty BC, mění se jen poloha a napojení větve C, která namísto napojení na ulici Řeporyjskou a oblast Jinonice a trasu Karlštejské je nově napojena na propojující komunikaci mezi ulicemi Radlickou a rozvojovým územím Jinonice – jih, která jako přímá sjezdová rampa ve směru z centra přiléhá k trase radiály. Umístění větve omezuje atraktivitu pro tranzitní dopravní napojení průjezdem přes Jinonice.



Obr. 50 Oblast MÚK Řeporyjská – dopravní schéma – varianta BC1

Pro lokální dopravní propojení oblastí Botanica a Jinonice je do varianty BC1 vložena trasa upravené Nové Tichnovy ulice, významná především pro lokální dopravní vztahy a MHD. Nahrazuje ve variantě BC původně uvažované propojení prostřednictvím stávajících ulic Za Zámečkem a Na Vidouli (mimo výkresový formát dílu 2), které je zejména pro provoz MHD nedostatečně dimenzované a s ohledem na charakter území nevhodné. Navrhovaná stopa Nové Tichnovy však není ve shodě s platným územním plánem (umístěna na ploše ZP), je proto jen výhledovou možností řešící obslužnost širšího území. Pro záměr stavby Radlické radiály není její realizace podmínkou, systémově s křižovatkou Řeporyjská nijak nesouvisí.

V oblasti ulice Prokopových je alternativně ověřeno řešení bez zaslepení ulice s jednosměrným provozem charakteru dopravně zklidněné komunikace s napojením na novou propojku přes trasu RR.

Kromě těchto systémových úprav byly v návrhu varianty BC1 zohledněny i některé méně významné připomínky, jako např. poloha a řešení zastávek MHD v oblasti náměstí a páteřní komunikace rozvojového území Jinonice – jih.

Základní návrhové dopravní parametry

Průjezdem přes MÚK Řeporyjská prochází radiála v homogenním šířkovém profilu s navazujícími úseky v kategorii MS4d 20,5/70. Podélný profil radiály od výjezdu z tunelu Butovice k přechodu přes metro dosahuje maximální hodnoty 6%.

Nová Radlická v šířkovém uspořádání navazuje na založený profil v DUR 2017, tj. s rezervou pro tramvajovou trať v konstantní šířce 7,0 m, jízdní pásy šířky 5,5 m. Chodníky jsou až za k vozovce přilehlým zeleným pásům.

Koordinace s P+R Nové Butovice

V koordinaci s přípravou aktuálních projektů v oblasti kolem stanice metra Nové Butovice je ověřeno situování a dopravní napojení objektu P+R s přímou vazbou na větev B MÚK Řeporyjská a s druhým napojením na Novou Schwarzenberskou prostřednictvím obslužné komunikace objektu Aspira I tak, aby byl objekt P+R přístupný nejen přímo z RR, ale i pro místní dopravní vztahy. Poloha, umístění a předpokládaná dispozice objektu P+R vychází již z podmínek upravené trasy RR, liší se od trasy RR z DÚR 2017 odsunutím SV o cca 5-7 m. Tyto nové podmínky jsou pro situování a dopravní napojení objektu P+R jednoznačně výhodnější. Prověřeny jsou i koordinační vazby časové, když záměry RR a P+R nejsou ve své realizaci na sobě závislé.

Dopravní řešení respektuje požadavky na délku odpojovacího pruhu, které vychází pod nově navrženou mostní konstrukci šířky 30 m.

Principy stavebního řešení

V návaznosti na Studii k prověření spojení Butovického a Jinonického tunelu dochází k posunu jeho portálu západním směrem o cca 295 m do staničení cca km 1+526.526. Spojený Butovický tunel tak má nově navrženou celkovou délku 1160 m. Navrhovaný tunel je dvoutubusový s jednosměrným provozem v každé tunelové troubě. Šířková kategorie tunelu (dle ČSN 73 7507) odpovídá T-7,5, T-11,25.

S ohledem na délku tunelu a předpokládané intenzity dopravy se jedná o tunel bezpečnostní kategorie TA. Součástí tunelu jsou 3 průchozí neprůjezdné příčné propojky, které tvoří posuvné dveře ve střední dělicí stěně, sloužící jako úniková cesta. S ohledem na VZT řešení tunelu se ve středním úseku nachází nadvýšený profil pro umístění ventilátorů.

Jedná se o hloubený tunelový úsek budovaný do otevřené stavební jámy. Tunel tvoří konstrukce rámového charakteru se dvěma dvoupruhovými směrově oddělenými tunelovými troubami. V celé délce mají tunely tohoto uspořádání dva tubusy 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 chodnicích jsou vedeny kabelové trasy inženýrských sítí a technologického vybavení. Výška obrubníku chodníku je 120 mm. Nad nouzovým chodníkem ve výšce 2 500 mm se nachází prostor pro dopravní značení. Při chodnicích je pod vozovkou rovněž vedena podélná drenáž z PVC trubek Ø150 mm, která svádí případné průsakové vody z prostoru chodníků a vozovek do nejnižšího místa tunelu ve staničení km 2+036.60 do jímky v čerpací stanici na jižní straně tunelu.

Opojení větve D začíná cca 55 m před západním portálem tunelu a dále pokračuje již jako povrchová komunikace (v zářezu), připojení větve E na hlavní trasu RR je ukončeno ještě před prostorem tunelového úseku.

Ve staničení hlavní trasy RR km 1+275.73 podchází hlavní trasu RR větev D vedená v podjezdu, resp. mostním objektu charakteru tunelu délky 56,7 m. Přemostění rampy bude řešeno železobetonovou rámovou konstrukcí. Na zakrytý úsek navazují otevřené úseky a ze západu i východu navazující zahloubené oblasti trasy tvořící hluboké zářezy zajištěné úhlovými opěrnými stěnami.

V rámci řešení MÚK přechází ve staničení km 1+325 hlavní trasu RR nová obousměrná komunikace. V křížení s RR je komunikace vedena na třípruhovém mostním objektu celkového rozpětí cca 60 m a šířky 20 m.

S cílem zajistit vyšší zakrytí trasy RR vzniká v této variantě ve staničení 0+826.062 až 1+094,694 nový tunel délky 268,6 m. Navrhovaný tunel je třítubusový s jednosměrným provozem v každé tunelové troubě (2 tubusy hlavní trasy RR, jeden pro odpojení z RR a napojení uvažovaného P+R a objektu Aspira II. Šířková kategorie tunelu (dle ČSN 73 7507) odpovídá T-7,5, T-11,25. U západního portálu je navržen přejezd středního dělicího pásu délky 60 m. Další prodloužení zakrytí východním směrem je limitováno zejména konstrukcí metra B a výškou prodlouženého Butovického tunelu s ohledem na příčné křížení s Novou radlickou. V dosaženém podélném sklonu 6% ČSN 73 7507 tunel nepřipouští.

S ohledem na délku tunelu a předpokládané intenzity dopravy se jedná o tunel bezpečnostní kategorie TD-H. Tunel neobsahuje žádné průchozí ani neprůjezdné příčné propojky. Jeho součástí je i napojení na uvažované P+R u objektu Aspira II. S přihlédnutím k neznámým realizačním časům stavby RR a přilehlých staveb, je konstrukce tunelu od P+R oddělena.

Jedná se o hloubený tunelový úsek budovaný do otevřené stavební jámy. Tunel tvoří konstrukce rámového charakteru se třemi dvoupruhovými a třípruhovými směrově oddělenými tunelovými troubami. V celé délce mají tunely tohoto uspořádání tři tubusy 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.

Celková šířka vozovky mezi obrubníky je 7 500 – 11 500 mm. Výška průjezdného profilu je ve všech 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 chodnicích jsou vedeny kabelové trasy inženýrských sítí a technologického vybavení. Výška obrubníku chodníku je 120 mm. Nad nouzovým chodníkem ve výšce 2 500 mm se nachází prostor pro dopravní značení. Při chodnicích je pod vozovkou rovněž vedena podélná drenáž z PVC trubek Ø150 mm, která svádí případné průsakové vody z prostoru chodníků a vozovek.

V rámci úprav úseku MÚK Řeporyjská trasa RR přechází trasu metra linky B v blízkosti stanice Nové Butovice. Součástí konstrukcí metra je ochranný systém metra (OSM) s jeho dodatečným vstupem. Dodatečný vstup je nutné přemístit do vhodné lokace podle podmínek okolního území. Předpokládá se, že stávající konstrukce přístupového schodiště zůstane zachována a stavebními konstrukcemi bude zajištěn přístup k novému umístění přístupového otvoru.

Principy vodohospodářského řešení

Koncepce odvádění srážkových vod, stejně jako v DUR 2017, umožňuje dotaci Statkového (Zámeckého) rybníka a Jinonického potoka s dalšími 2 rybníky. Srážkové vody jsou vedeny do DUN Jinonice IV a následně do Jinonického potoka.

V souladu s principy modrozelené infrastruktury a s již dříve prověřovanými možnostmi revitalizace území Jinonického potoka se navrhuje začlenit do stavby Radlické radiály revitalizaci DUN Jinonice IV. Revitalizace by spočívala ve zvětšení vodní plochy, vytvoření přírodních zatravněných svahů okolo vodní plochy spojené se zrušením převážně většiny stávajících zpevněných ploch v areálu DUN.

Vliv na životní prostředí

Pro dodatečně vzniklou variantu BC1 nebyly zpracovány hluková a rozptylová studie. Již z logiky koncepčního návrhu vyplývá, že ochrana okolního území před negativními účinky hluku je zaručena nejvyšší mírou, kterou lze stavebními prostředky s omezeními danými technickými a podmínkami zajistit. K podrobnějšímu posouzení je problematika exhalačních výnosů u obou portálů vloženého tunelu.

Stavební a provozní náklady

Samostatný výpočet pro variantu BC1 nebyl zpracován. S přihlédnutím k metodě výpočtu (posuzovány pouze rozdíly mezi variantami) a z rámcového porovnání základních charakteristik variant lze bez významných rizik odvodit, že náklady pro variantu BC1 jsou srovnatelné s hodnotami varianty B, ale s výjimkou nově navrhované tunelové stavby, jejíž předpokládané investiční náklady jsou 425 mil. Kč. Celkové předpokládané navýšení investičních nákladů oproti DUR lze u této varianty očekávat cca 3,175 mld. Kč.

Z hlediska provozních nákladů lze uvažovat s náklady cca 15 mil. Kč/rok.

6.3. Oblast MÚK Řeporyjská – subvarianta BC2

Varianta BC1 je doprovázena ještě subvariantou BC2, vycházející z obdobných dopravních i urbanistických zásad. Varianta navazuje na od západu uplatněný princip prostřídání otevřených a překrytých úseků radiály, při splnění limitní podmínky technického návrhu, když překryvy radiály (do délky 100 m) ještě nemají technický a normový charakter plnohodnotných tunelů a obejdou se tudíž bez nutných technických a bezpečnostních náležitostí tunelové trasy.



Obr. 51 Oblast MÚK Řeporyjská – urbanistická situace – varianta BC2

Ve variantě BC2 je oproti variantě BC posunuto překrytí RR kolem ulice Schwarzenberská (v délce 100 m) východně tak, aby bylo dosaženo plynulejšího pěšího propojení oblasti centra NB a stanice metra s obytným celkem Botanica. Nové širší překrytí je také navrženo v oblasti mezi Jinonickým zámečkem a návsí Jinonic a východní částí centra NB se stanicí metra. Zde je rozsah překrytí z východu limitován polohou trasy metra (nad ní je překrytí technicky prakticky nerealizovatelné), ze západu je logicky navázáno na objekt P+R. Překryv v délce cca 80 m zde nabízí dostatečně komfortní pěší a krajinářské propojení oblastí centra NB a Jinonic.

Další propojení charakteru širokého mostu se zelení je navrženo přibližně v polovině objektu P+R (vjezd a výjezd z P+R zůstává v otevřeném úseku radiály) v návaznosti na parkové úpravy kolem objektu Aspira II (obnovení bývalé višňovky nad objektem P+R) a parkovými úpravami jihozápadně od Jinonického zámečku. Toto přemostění překonává díky výškovým poměrům upraveného terénu kolem RR bezkolizně i ulici Nová Tichnova, která je obnovena v nové stopě.

Subvarianta BC2 je kompromisním řešením, které výrazně zjednodušuje technický návrh a oproti variantě BC1 s tunelem nebude generovat pravidelné provozní náklady. Požadavky na propojení území pěšími a bezmotorovými vztahy zajišťuje dostatečně komfortně.

Stavební a provozní náklady

Samostatný výpočet nákladů pro variantu BC2 nebyl zpracován. S přihlédnutím k metodě výpočtu (posuzovány pouze rozdíly mezi variantami) a z rámcového porovnání základních charakteristik variant lze bez významných rizik odvodit, že náklady pro variantu BC2 jsou srovnatelné s hodnotami varianty BC s doplněním nákladů na překrytí mezi Jinonickým zámečkem a návsí Jinonic. Celkové předpokládané navýšení investičních nákladů oproti DUR lze u této varianty očekávat cca 2,75 mld. Kč.

Z hlediska provozních nákladů lze uvažovat s totožnými náklady jako u varianty B, tedy cca 8 mil. Kč/rok.

7. Závěrečné shrnutí

7.1. K výběru variant

Úsek Botanika – varianta B

- Varianta B oproti řešení dle DUR 2017 výrazně zmenšuje bariérový efekt trasy RR a její negativní působení v území.
- Pro příčná propojení území napříč Radlickou radiálou nabízí shodný počet příležitostí jako ostatní varianty. Umístěním zakrytých úseků reaguje na předpokládanou blokovou strukturu nové zástavby severně od ulice Bucharova a dává zároveň dostatek prostoru pro případnou optimalizaci jejich rozsahu.
- Princip prostřídání překrytých a nepřekrytých úseků je investičně přiměřený a zejména nevyžaduje stálé provozní náklady tunelového řešení.

Oblast MÚK Řeporyjská – varianta BC1, resp. varianta BC2

- Oproti řešení dle DUR 2017 výrazně mění celou koncepci MÚK Řeporyjská.
- Odstraňuje z území v DUR 2017 uvažovanou estakádu hlavní trasy a rovněž dává podmínky pro vedení Nové Radlické v úrovni městského parteru.
- Návrhem překrytých úseků radiály umožňuje propojení území mezi oblastí centra Nové Butovice se stanicí metra a oblastí Botanica, Jinonického zámečku a historické části Jinonic.
- Zejména varianta BC1 zajišťuje vyšší míru ochrany přilehlého území a poskytuje také více volnosti pro výslednou urbanizaci v souvislosti s připravovanými záměry ASPIRA II. a Metro Nové Butovice.

7.2. K dalšímu postupu

- Předpokládá se, že v následném postupu bude pořízena *Konsolidovaná studie změn oproti DÚR 2017* (dále *Konsolidovaná studie*). Požadavek na zpracování *Konsolidované studie* se opírá o bod V.2 Usnesení Rady HMP č. 1860 ze dne 1.8.2022, který ukládá INV MHMP „připravit komplexní podklad pro rozhodnutí Rady HMP o změnách řešení stavby č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov“ a to v souběhu s probíhajícím územním řízením na stavbu Radlické radiály podle DUR 2017.
- S odkazem na body III.1 a III.2 stejného Usnesení by předmětem konsolidovaného řešení měl být úsek Radlické radiály MÚK Bucharova včetně – MÚK Jinonice včetně, který je pokrýván samostatnými studiemi:
 - Studie k prověření spojení Butovického a Jinonického tunelu (08/2018),
 - Studie pro oblast MÚK Jinonice (12/2020).
 - Technická studie variantního řešení úseku MÚK Bucharova – MÚK Butovice (tj. tato *Navazující TES*).Uvedené studie byly zpracovány v odlišných zadáních vycházejících z jejich účelu. Tedy i jejich podrobnost zpracování je rozdílná. S ohledem na časový odstup zpracování těchto studií a výsledky jejich samostatného projednávání nejsou studie ve vzájemných vazbách dílčích úseků konzistentní a je nezbytné je věcně koordinovat a sjednotit do jednotného celku. Přitom se předpokládá, že technické řešení jak hlavní trasy Radlické radiály, tak navazující sítě okolních komunikací bude nutné upravit. To se týká zejména úseku spojených tunelů, kde sousední studie navrhly jeho úpravy.
- Manažerské shrnutí *Konsolidované studie* by mělo obsáhnout kompletní analýzu jako podklad pro rozhodnutí Rady HMP o případných změnách projektu Radlické radiály. Kromě technických koordinačních souvislostí popíše i procesní důsledky ve vztahu k probíhajícímu územnímu řízení, mj. následná hlediska:
 - vztah k územnímu plánu,

- vztah k procesu EIA,
- aspekty legislativní, finanční a časové,
- rizika a nejistoty variantních postupů přípravy záměru.

7.3. Rizika a nejistoty pro další postup

Vztah ke stanovisku EIA

- Souhlasné stanovisko (dále jen ZS EIA) k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (SZn. S-MHMP-417045/2006/OOP/VI/EIA/263-8/Žá) bylo vydáno 10.7.2009. V procesu EIA byla platnost stanoviska prodloužena do 10.7.2026 (MHMP 919701/2022, ze dne 24.5.2022).
V závazném stanovisku EIA (ZS EIA) je jako výsledek posuzování pro MÚK Řeporyjská jednoznačně doporučena varianta A s umístěním okružní křižovatky na terénu. V podmínkách ZS EIA pro fázi přípravy je tato podmínka definována jako závazná.
- Na záměr je již vedeno navazující řízení dle podkladu DUR 2017 (územní řízení zahájené vyhláškou ze dne 8.1.2018) a změny záměru byly řešeny dle postupu § 9a odst. 6 ZPV (vydání verifikačního ZS EIA).
- Ze znění aktuálně platného ZS EIA (datováno 4.10.2017) je zřejmé, že žádná z prověřovaných variant podmínku k tvaru MÚK Řeporyjská nerespektuje
- V dalších krocích bude nezbytné určit, zda se, co se týká nového návrhu řešení RR dle této *Navazující TES* jedná o změnu významnou. Určení, zda se jedná o významnou změnu (dle § 4 odst. 1 ZPV) je zcela na správním úvaze příslušného úřadu. Přitom se příslušný úřad bude zabývat tím, zda předmětná změna může generovat významné negativní vlivy na životní prostředí a významnost vlivů změny záměru je potřeba posoudit i na základě jejich velikosti a trvalosti.
- Hlavní změny v předkládaných variantách (tvar MÚK Řeporyjská, resp. míra zakrytí úseku Botanica) nenavýšují kapacitu záměru a jejich důsledky jsou pro území prospěšné. Může se tedy předběžně usuzovat, že změny s ohledem na jejich rozsah (v poměru k celému záměru RR) budou hodnoceny jako nevýznamné, je ale předpoklad, že budou muset být posouzeny ve zjišťovacím řízení.
- Pro stanovení konkrétního postupu (stanovení, zda změna je či není významná a tím nutnosti podrobení posouzení změn ve zjišťovacím řízení) se lze odvolat na ustanovení ZPV (zákon o posuzování životního prostředí) s odkazem na 23 odst. 3 nebo 4, který předpokládá součinnost příslušného úřadu při odstranění pochybností oznamovatele při posuzování změn (tzv. zařazení záměru). Tímto krokem lze proces zahájit nezávisle na probíhajícím územním řízení. Nastíněným postupem může oznamovatel předejít případnému pozastavení navazujícího řízení (změna územního rozhodnutí), když změny budou posouzeny před jeho zahájením.
- Je očekávané, že příslušný úřad (OCP MHMP) si pro posouzení významnosti změn vyžádá dokumentaci (odborný podklad), která kromě popisu změn posoudí, zda nedošlo ke změnám podmínek v dotčeném území nebo poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí. Tento odborný podklad musí obsahovat mj. kapitoly Změna dopravních modelů v dotčeném území, Hluk, Ovzduší a klima, Zdraví obyvatelstva a Dendrologie.
- V širších souvislostech nutno upozornit na skutečnost, že revizi návrhu stavby č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov podléhají souběžnými dokumentacemi v úrovni studie i její jiné úseky (*Studie k prověření spojení Butovického a Jinonického tunelu, 11/2018 a Technická studie pro oblast MÚK Jinonice v rámci stavby č. 9567 RR JZM – Smíchov, 12/2020*), což by mělo být při stanovení postupu posuzování významnosti změn zohledněno konsolidací uvedených studií do uceleného úseku MÚK Bucharova – MÚK Jinonice.

Vztah k územnímu plánu hl. m. Prahy

- V platném územním plánu je trasa Radlické radiály zanesena v řešení vycházejícím z dříve zpracované dokumentace RR. I řešení dle DUR 2017 je podle názoru OÚP MHMP (nyní OÚR HMP) s územním plánem

v souladu.

- Pokud jde o posuzování souladu jednotlivých variant řešení RR podle této *Navazující TES* s platným územním plánem, lze konstatovat, že ve všech sledovaných variantách dochází ke směrovým a výškovým korekcím trasy RR (v řádu metrů) oproti trase zakotvené v územním plánu, což vychází především z detailních technických podmínek řešení křižovatkových větví, podmínek pro odvodnění, upravené nivelety a z hlediska vytvoření optimálních podmínek pro následné využití souvisejícího území.

Odišné je řešení vlastních křižovatek na RR, přitom však lze i zde v zásadě konstatovat, že jejich rozsah a poloha v podstatě nepřekračují rámec daný platným územním plánem.

- Soulad s územním plánem je na posouzení OÚR MHMP, což lze prověřit po rozpracování zatím koncepčních návrhů variant do odpovídající podrobnosti. Pro posouzení bude rovněž významné, oddělit stavební řešení spadající do záměru Radlické radiály a řešení související se záměry v přilehlém území, ale která realizaci Radlické radiály nepodmiňují.
- Obdobně jako u odstavce výše, je namístě upozornění na probíhající revizi návrhu stavby v oblastech tunelů Jinonice a Butovice, resp. MÚK Jinonice.

Vztah k metropolitnímu plánu

- 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. MPP stanovuje jako rozvojové plochy území lokality 056/Z (03)O [S] Nové Butovice. S novým využitím území souvisejícího s Bucharovou ulicí implicitně nepočítá, nicméně ho přímo nevyklučuje.
- Metropolitní plán je ve fázi projednávání a jeho znění není pro hodnocení variant relevantní.



Obr. 52 Vizualizace doporučené varianty – úsek Botanica – varianta B



Obr. 53 Vizualizace doporučené varianty – oblast MÚK Řeporyjská – varianta BC1



Obr. 54 Vizualizace doporučené varianty – oblast MÚK Řeporyjská – varianta BC2



Obr. 55 Doporučená kombinace ve variantách B – BC1



Obr. 56 Doporučená kombinace ve variantách B – BC2

8. Doklady

Koncepční vyjádření k záměru na veřejném prostranství

VÁŠ DOPIS ZN. S-MHMP 603140/2022
 Č. J. IPR 4832/22
 VYŘIZUJE / KANCELÁŘ Ing. arch. Drahomíra Kunová / KPU
 E-MAIL / TELEFON kunova@ipr.praha.eu / 236 005 014

128 00 Ing. Markéta Fialová
 MHMP
 Vyšehradská 51
 Praha 2
 T) 236 005 610
 DS) 48ia97h

VĚC: KONCEPČNÍ VYJÁDŘENÍ K TECHNICKÉ STUDII:
 RADLICKÁ RADIÁLA V ÚSEKU MÚK BUC HAROVA – MÚK BUTOVICE

Investor: HL. m. Praha
 Autor dokumentace: Pudis - Satra
 Datum dokumentace: 12/2021
 Vaši žádost jsme obdrželi dne 05. 04. 2022.

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy (dále jen „IPR Praha“) se vyjadřuje v souladu s *Pravidly pro přípravu investic na veřejných prostranstvích v aktuálním znění dle usnesení RHMP č. 2588 ze dne 30. 9. 2014.* Koncepční vyjádření k záměru na veřejném prostranství zavazuje investora v rozsahu a způsobu provedení investiční akce (dále jen „koncepční vyjádření“). IPR Praha se také vyjadřuje předběžně k záměru jménem hlavního města Prahy jako účastníka územního řízení dle § 85 odst. 1 stavebního zákona. K zastupování jsme zmocněni zřizovací listinou schválenou usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 32/2 ze dne 7. 11. 2013, ve znění pozdějších změn. IPR Praha k Vaší žádosti vydává toto koncepční vyjádření:

S PŘEDLOŽENÝM ZÁMĚREM SOUHLASÍME S NIŽE UVEDENÝM DOPORUČENÍM.

Popis záměru:

Technická studie prověřuje modifikaci prostorového a technického řešení úseku Radlické radiály mezi Vidoulí a Butovicemi, který je součástí stavby Radlické radiály, na kterou byla zpracována DUR, byla vyhodnocena procesem EIA a nyní je stavba v procesu územního řízení. Nově prověřovaný úsek Radlické radiály mezi křižovatkou Rozvadovská spojka – Bucharova a plánovaným tunelem Radlické radiály v Butovicích (v koridoru Radlické ulice) je ve studii doložen ve čtyřech variantách A, B, C a D, přičemž varianta D reprezentuje návrh dle DUR. Všechny předložené varianty jsou členěny na část západní (úsek od MÚK Rozvadovská spojka respektive Radlická radiála – Bucharova k MÚK Radlická radiála – Řeporyjská), část východní (úsek MÚK Radlická radiála – Řeporyjská – Butovický tunel). Jednotlivé varianty A, B, C, D lze v částech 1 (západní) a 2 (východní) jakkoli kombinovat.

Koncepční vyjádření k záměru na veřejném prostranství

Cílem technické studie je nalézt v daném úseku stavby nejvýhodnější územní a technické řešení dopravní stavby a případně schválené úpravy projektu projednané a schválené Radou HMP implementovat následně do projektu stavby č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov.

Předložené nové varianty řešení Radlické radiály v úseku mezi Vidoulí a budoucím Butovickým tunelem se výrazně liší od projednaného návrhu v DUR, který byl posouzen v rámci EIA. A to především podobou MÚK Radlická radiála – Řeporyjská a s tím souvisejícími úpravami komunikační sítě v navazující oblasti u Butovic a Jinonic.

a) Západní část řešeného úseku Radlické radiály

Západní část řešeného úseku Radlické radiály od MÚK Radlická radiála – Bucharova k západnímu okraji MÚK Radlická radiála – Řeporyjská je navržena v nových variantách A, B, C. Ty představují různou míru zakrytí Radlické radiály, čímž se zásadně liší od projednaného řešení na úrovni DUR, které tento úsek řeší bez zakrytí.

Na úrovni DUR projednaná varianta (D) představuje výraznou prostorovou bariéru, neboť nabízí v mezikřižovatkovém úseku pouze omezené možnosti příčných vazeb v podobě dvou mimoúrovňových křížení radiály – tj. lávkou nad Radlickou radiálou zajišťující již existující pěší propojení mezi obytnou zástavbou Jihozápadního Města a zástavbou podél Pekařské ulice využívající stávající lávku pro pěší nad Bucharovou ulicí a pěší vazbu v trase navrženého nového komunikačního propojení ulic Bucharovy a Pekařské v prodloužení Petřílkovy ulice severním směrem, zahrnujícím nové přemostění nad Radlickou radiálou. Toto propojení je uváděno jako ul. Schwarzenberská, do které bude napojena obslužná komunikace komplexu administrativních budov v severním sousedství stanice metra trasy B Nové Butovice.

Nové varianty A, B, C navrhuji výrazné rozšíření nabídky příčných pěších (a cyklistických) vazeb přes Radlickou radiálu propojujících zástavbu jižně a severně od Radlické radiály (mezi Bucharovou a Pekařskou ulicí). Potvrzují navržená propojení obsažená v projednaném návrhu na úrovni DUR (var. D), navíc vymezují v tomto úseku dalších šest možných příčných pěších propojení, celkem je tedy u nových variant uvažováno s osmi příčnými pěšími vazbami v úseku mezi stávající MÚK Radlická radiála – Bucharova a navrhovanou MÚK Radlická radiála – Řeporyjská.

Oproti projednanému návrhu na úrovni DUR (var. D) jsou v nových variantách A, B, C posíleny i pěší vazby v podélném západovýchodním směru, neboť v projednané variantě se počítá pouze s pěší (a cyklistickou) trasou podél severní strany Radlické radiály (mezi severním okrajem tělesa této komunikace a stávajícími areály obsluhovanými u Pekařské ulice), zatímco ve variantách A, B, C je navržena navíc i pěší (a cyklistická) trasa i podél jižního okraje Radlické radiály (v případě var. C přecházející na východě na zakrytou část radiály). Je prokázáno, že rozšíření příčných i podélných pěších a cyklistických vazeb je realizovatelné bez ohledu na rozsah zakrytých částí komunikace.

Koncepční vyjádření k záměru na veřejném prostranství

Zásadní rozdíl variant západní části řešeného úseku Radlické radiály je v míře zakrytí této komunikace. Ve variantě C je dokonce prostor nad souvislým tunelem využitý pro potenciální zástavbu bez bližšího funkčního určení. Z hlediska dopravy není otázka míry zakrytí zásadní. Z technického hlediska při variantě plného zakrytí jde o reálné avšak komplikované řešení, i z pohledu ekonomického se jedná spíše o maximalistické řešení, které v současné době nepodporujeme.

b) Východní část řešeného úseku Radlické radiály

Nové varianty A, B, C nabízejí především odlišné řešení MÚK Radlická radiála – Řeporyjská (dále MÚK), která je sledována východně od stanice metra trasy B Nové Butovice. Projednaný návrh této MÚK na úrovni DÚR (dle var. D), jehož těžištěm je rozsáhlá okružní křižovatka, byl v minulosti vyhodnocen a posouzen kladně s vědomím, že není pro dané území prostorově příliš vhodný, nicméně nepodařilo se dohodnout jiné řešení.

Kromě MUK u stanice metra Nové Butovice se nové varianty dále výrazně liší i v uspořádání komunikační sítě v koridoru Radlické radiály u Butovic.

Zásadní změnou vůči projednanému řešení (var. D) je návrh nového založení povrchové směrově dělené Radlické ulice ve stopě stávající Radlické ulice po výstavbě Radlické radiály. Tím se principiálně (kromě MÚK u stanice metra) liší od projednaného návrhu, který u Butovic (sportovního areálu Motorlet) předpokládal založení nové směrově dělené Radlické ulice (se středním dělicím pásem) v samostatné trase mimo stopu Radlické radiály. A tudíž v přechodovém úseku do stávající trasy směrem na západ vyvolal potřebu mimoúrovňového křížení obou komunikací.

Obnovení Radlické ulice ve stávající stopě (v novém šířkovém uspořádání) je umožněno nově navrženou podobou MÚK Radlická radiála – Řeporyjská dle variant A, B, C, kde niveleta Radlické radiály je navržena těsně nad stropem tunelů metra na rozdíl od projednaného řešení na úrovni DÚR, kde niveleta Radlické radiály mostem kříží velkou okružní křižovatku situovanou na stropě tunelů metra. Nižší úroveň nivelety Radlické radiály vytváří příznivější předpoklady pro její zahloubení v prostoru stávající zástavby Butovic a zároveň obnovení Radlické ulice na povrchu ve stávající stopě v celém úseku.

Varianty A a C navrhuji zjednodušení MÚK Radlická radiála – Řeporyjská za cenu doplnění nabídky dopravních vazeb v území o nové rampy propojující Radlickou radiálu s ulicí Radlickou. A to ve variantě C dvěma křižovatkovými větvemi u Starých Butovic pro směr do a z centra a ve variantě A pouze jednou křižovatkovou větví pro směr z centra. I když je u Butovic prostorové řešení dle var. A v porovnání s var. C prostorově příznivější, obě varianty nárokuje výrazné rozšíření dopravního koridoru u Butovic a zároveň investičně i technicky náročnější řešení tunelů u Butovic a Jínonic.

Varianta B přináší rovněž odlišné řešení MÚK Radlická radiála – Řeporyjská vůči projednanému návrhu na úrovni DÚR (var. D), je oproti variantám A a C územně náročnější, nicméně umožňuje územně nejúspornější řešení koridoru Radlické ulice (s Radlickou radiálou v tunelu) podél Butovic a Jínonic. MUK dle této varianty je tvarově přizpůsobena mělce založenému metru, obsahuje direktní rampy pro významné dopravní vztahy mezi

Koncepční vyjádření k záměru na veřejném prostranství

Jihozápadním Městem a centrem hlavního města, což je příznivé pro omezení nárůstu dopravního zatížení Radlické ulice v Butovicích.

Varianta C též zjednodušuje křižovatku Radlická radiála – Řeporyjská, prostorové řešení je však komplikované s ohledem na výškové poměry křižovatky v místě křížení radiály Řeporyjskou ulicí u stávající historicky vzniklé zástavby.

Nelze pominout, že lokalita u stanice metra Nové Butovice v budoucnu projde zásadní proměnou. V současnosti se předpokládá revitalizace tohoto zanedbaného prostoru kolem stanice metra i autobusového terminálu. Dá se předpokládat, že vzniklá piazzeta nabídne nové příležitosti a potenciál budovy DP bude rozšířen o další funkce. V souvislosti s další plánovanou výstavbou tak bude oživeno jedno z přirozených center Nových Butovic, které bude navazovat na korzo Seydlerova a posilovat tak funkci pěší zóny. Aby bylo eliminováno riziko nežádoucích průjezdů vnitroměstské dopravy stávající obytnou zástavbou Butovic a Jínonic (ulic Karlštejskou) doporučujeme prověřit optimalizaci propojení od Karlštejské ke stanici metra pouze pro veřejnou dopravu. Z urbanistického hlediska se jeví příčné dopravní propojení s Jínonicemi pro automobilovou dopravu jako nadbytečné.

Závěr:

Navrhované řešení Radlické radiály ve všech variantách, v porovnání s původním návrhem, vnímáme jako přínosné. Pozitivně hodnotíme rozšíření nabídky příčných i podélných pěších a cyklistických vazeb i snahu citlivěji začlenit stavbu do území.

V úseku mezi MÚK Bucharova a MÚK Řeporyjská (část západní) se varianty A, B, C liší mírou zakrytí navrhované Radlické radiály. Větší rozsah zakrytí by byl z hlediska pobytové funkce příznivější, ovšem za cenu výrazně vyšších investičních i provozních nákladů. Kladně vnímáme rozpracování úseku ve variantách, zároveň na jejich základě je diskutabilní považujeme navrhovanou zástavbu v úzkém pruhu mezi Bucharovou ul. a navrhovanou Radlickou radiálou, který se nachází v ploše se způsobem využití IZ (izolační zeleň). Vzhledem k technické složitosti výstavby nad tunelem podporujeme variantu A, která poskytuje dostatek potřebných příčných vazeb pro pěši a cyklisty.

V úseku od MÚK Radlická radiála - Řeporyjská (včetně) směrem na východ (část východní) je nutné mít na zřeteli budoucí revitalizaci a rozvoj lokality kolem stanice metra Nové Butovice. S poukazem na tuto skutečnost a na potřebu eliminace průjezdů vnitroměstské dopravy mezi Novými Butovicemi a Jínonicemi ulic Karlštejskou doporučujeme ještě prověřit řešení, které na východě u Butovic a Jínonic zachová úzký koridor Radlické ulice na principu varianty B a u stanice metra Nové Butovice bude sledovat úsporné řešení bez nového automobilového propojení do terminálu u stanice metra. Pro zohlednění aspektů dopravního i urbanistického pohledu považujeme za žádoucí pokusit se ještě najít průnikové řešení kombinující pozitivita variant B a C.

Závěrem též připomínáme, že vlivem značného nárůstu individuální automobilové dopravy, ke kterému došlo rozvojem hlavního města i masivní suburbanizací ve spádové oblasti kolem Prahy, by zprovoznění Radlické radiály

Koncepční vyjádření k záměru na veřejném prostranství

přineslo dle studie ČVUT bez dalších opatření významně provozní komplikace a rizika na Městském okruhu v oblasti Smíchova a Barrandovského mostu. S poukazem na tuto skutečnost i na složitou ekonomickou situaci považujeme za opodstatněné zabývat se etapizací stavby.

V případě potřeby jsme připraveni celou problematiku konzultovat na našem pracovišti.

S pozdravem

MGR. ONDŘEJ BOHÁČ
– ředitel

ROZDĚLOVNÍK:

- 1. Adresát
- 2. MČ Praha 5, Odbor územního rozvoje, ID) yctbyzq
- 3. ÚMČ Praha 5, Oddělení umísťování staveb, ID) yctbyzq
- 4. MČ Praha 13, Odbor - Kancelář starosty, ID) zv6bsur
- 5. ÚMČ Praha 13, Oddělení územního rozhodování, ID) zv6bsur
- 6. MHMP, ODO - Odbor dopravy, ID) 48ia97h - Ing. Libor Štíma
- 7. MHMP, UZR - Odbor územního rozvoje, ID) 48ia97h - Ing. Martin Čemus
- 8. MHMP, OPP - Odbor památkové péče, ID) 48ia97h - Mgr. Jiří Skalický
- 9. IPR Praha – KPU
- 10. IPR Praha – KVP
- 11. IPR Praha – KDI
- 12. IPR Praha – KTI
- 13. IPR Praha – KZI
- 14. IPR Praha – spisovna + spis

Vyjádření

VÁŠ DOPIS ZN. D21-005/AM/22/002
Č. J. IPR 13859/22
VYŘÍZUJE / KANCELÁŘ akad. arch. Jan Lepša / KPU
E-MAIL / TELEFON lepsa@ipr.praha.eu / 777 359 952

PUDIS a.s.
Podbabská 1014/20
160 00 Praha 6
ID) hd4fwa5
E) ales.merta@pudis.cz

VĚC: **VYJÁDŘENÍ K TECHNICKÉ STUDIÍ:**

STAVBA Č. 9567 RADLICKÁ RADIÁLA JZM – SMÍCHOV, VARIANTNÍ ŘEŠENÍ ÚSEKU MÚK BUCAROVA – MÚK BUTOVICE.

Investor: HL. m. Praha

Autor dokumentace: PUDIS a.s.

Datum dokumentace: 10/2022

Dotčené pozemky: v k. ú. Jinonice, Stodůlky, Praha 5

Vaši žádost jsme obdrželi dne 5. 10. 2022.

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy (dále jen „IPR Praha“) se vyjadřuje předběžně k záměru jménem hlavního města Prahy jako účastníka územního řízení dle § 85 odst. 1 stavebního zákona. K zastupování jsme zmocněni zřizovací listinou schválenou usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 32/2 ze dne 7. 11. 2013, ve znění pozdějších změn. IPR Praha k Vaši žádosti vydává toto vyjádření:

V PŘEDLOŽENÉM ZÁMĚRU DOPORUČUJEME POKRAČOVAT DLE NÍŽE UVEDENÉHO POSTUPU.

Popis záměru:

Předložená studie představuje modifikaci prostorového a technického řešení části stavby *Radlické radiála* (dále jen RR) - nově prověřovaného úseku, mezi křižovatkou *Rozvadovská spojka – Bucharova a plánovaným tunelem v Butovicích (v koridoru Radlické ulice)*, jako součást celkového záměru. Tato stavba byla v minulosti s dotčenými institucemi projednávána od zpracování návrhů a studie, v současnosti je již ve stupni územního řízení, její vliv na území byl rovněž vyhodnocen procesem EIA. Uvedený dopravní záměr celoměstského významu prochází od východu územím Smíchova, dále pokračuje přes k. ú. Radlice, Jinonice a Stodůlky, kde se má napojit na současně dočasně ukončenou Rozvadovskou spojku. Předložená studie je doložena ve variantách A, B, C a D a BC, přičemž varianta D reprezentuje návrh, jež je součástí dokumentace v procesu DUR.

Vyjádření

Předložené varianty řešení (A, B, C a BC) v úseku mezi Vidoulí a budoucím Butovickým tunelem se výrazně liší od projednaného návrhu v DUR, (var. D) a to především podobou MÚK (mimoúrovňového křížení) RR – Řeporyjská, souvisejícími úpravami komunikační sítě u Butovic a Jínonic a rozsahem zakrytí západní části řešeného úseku. V úseku mezi MÚK RR – Bucharova a MÚK RR – Řeporyjská se nové varianty A, B, C liší především různou mírou zakrytí uvedené dopravní stavby. Varianta D reprezentující projednaný návrh na úrovni DUR, řeší tento úsek bez zakrytí. Dále tato varianta nabízí v tomto úseku pouze omezené možnosti příčných pěších a cyklistických vazeb a představuje v území velkou prostorovou bariéru. Oproti tomu nové předložené varianty navrhuji u těchto vazeb výrazné rozšíření nabídky, propojujících zástavbu severně a jižně od RR (mezi ulicemi Pekařská a Bucharova), navíc vymezují v tomto úseku další příčná pěší propojení. V těchto variantách jsou rovněž posíleny i pěší vazby v podélném západovýchodním směru. Kromě MÚK u stanice metra Nové Butovice se nové varianty výrazně liší i v uspořádání komunikační sítě v koridoru Radlické radiály u Butovic - tyto varianty dále nabízejí výrazně odlišné řešení MÚK RR – Řeporyjská, která je součástí stavby RR v probíhajícím územním řízení. Obnovení Radlické ulice ve stávající stopě a v novém šířkovém uspořádání je umožněno nově navrženou podobou MÚK RR – Řeporyjská dle variant A, B, C, ve které je niveleta RR vedena těsně nad stropem tunelů metra, na rozdíl od projednaného návrhu stavby v územním řízení, kde RR kříží mostním objektem velkou okružní křižovatku na stropě tunelů metra. Nižší úroveň nivelety tak vytváří příznivější předpoklady pro zahloubení v prostoru stávající zástavby Butovic a zároveň obnovení Radlické ulice na povrchu ve stávající stopě v celém úseku.

Zásadní změnou vůči projednanému řešení (var. D) je v nových variantách návrh povrchové směrově dělené Radlické ulice převážně ve stopě stávající trasy. Projednaný návrh v úseku u Butovic předpokládal založení nové směrově dělené Radlické ulice se středním dělicím pásem v samostatné trase mimo stopu RR a tím v přechodovém úseku do stávající trasy směrem na západ vyvolal potřebu mimoúrovňového křížení obou komunikací. Varianty A a C navrhuji zjednodušení MÚK RR - Řeporyjská za cenu doplnění dopravních vazeb v území novými větvemi pro propojení s ulicí Radlickou a to ve variantě A dvěma křižovatkovými větvemi u starých Butovic pro směr do a z centra a ve variantě C jednou křižovatkovou větví pro směr z centra. Obě varianty však nárokuje nežádoucí rozšíření dopravního koridoru u Butovic a investičně i technicky náročnější řešení tunelu u Butovic a Jínonic. Varianta B představuje rovněž odlišné řešení MÚK RR – Řeporyjská, které je oproti variantám A a C územně náročnější, přináší ale nejúspěšnější řešení koridoru Radlické ulice (s RR v tunelu) podél Butovic a Jínonic. MÚK dle varianty B je tvarově přízvučně mělce založené trase metra, obsahuje direktní rampy pro dopravní vztahy do a z centra města, což má příznivý vliv na omezení nárůstu dopravního zatížení Radlické ulice v Butovicích.

Nově doložená varianta BC zohledňuje naše požadavky na šířkovou redukci koridoru RR v úseku procházejícím v trase Radlické ulice u Jínonic a Butovic, kde Radlická ulice bude na stropě Butovického a Jínonického tunelu, vyhovuje též založením budoucí uliční sítě v koridoru u Butovic a Jínonic, které považujeme za maximum v mezích možného. Tato varianta vytváří též podmínky pro sledované urbanistické řešení okolí stanice metra Nové Butovice.

Vyjádření

K záměru uvádíme:

1. Varianty A, B, C se liší především mírou zakrytí budoucí komunikace. Z dopravního hlediska není míra jejího zakrytí rozhodující, všechny nové uvedené varianty snižují bariérový efekt této celoměstsky významné komunikace, otázkou zůstává míra pobytové funkce v koridoru RR, kdy větší rozsah zakrytí je příznivější, ašak za cenu vyšších investičních i provozních nákladů. Určující je tedy urbanistické vyhodnocení předložených variant.
2. Varianty A a B obsahují nové komunikační propojení mezi navrženým rozvojovým územím směrem na sever a prostorem u terminálu PID při stanici metra Nové Butovice, které by zkomplikovalo možnosti vhodného celkového urbanistického řešení u této stanice, proto považujeme toto propojení pro automobilovou dopravu za nežádoucí.
3. Varianta C nahrazuje uvedené propojení do terminálu propojením ulic Karlštejnská - Řeporyjská včetně MÚK, které je však prostorově velmi problematické a obtížně realizovatelné, toto řešení proto považujeme též za nežádoucí.

Doporučení:

Pokud bude nadále i přes složitou ekonomickou situaci a problematiku zprovoznění RR na území Smíchov nadále probíhat příprava tohoto záměru, doporučujeme pokračovat v již započatém aktuálním procesu souvisejícím s územním rozhodnutím, což pro úsek od **MÚK Radlická radiála – Řeporyjská (včetně)** představuje variantu D. Následně poté, z výše uvedených důvodů, doporučujeme dále sledovat **předloženou variantu BC** a její schvalovací proces provést případně formou změny. V případě pokračování záměru ve vybraných variantách je třeba věnovat náležitou pozornost veškerému souvisejícímu veřejnému prostoru, včetně řešení okolní vegetace a modrozelené infrastruktury.

S pozdravem

Mgr.
Ondřej Boháč
Digitálně podepsal
 Mgr. Ondřej Boháč
 Datum: 2022.12.14
 11580710100
 MGR. ONDŘEJ BOHÁČ
 – ředitel

ROZDĚLOVNÍK:
 → 1. Adresář
 → 2. MČ Praha 5, Odbor územního rozvoje, ID) yctbzyq
 → 3. ÚMČ Praha 5, Oddělení umístování staveb, ID) yctbzyq
 → 4. MHMP, UZR - Odbor územního rozvoje, ID) 48ia97h - Ing. arch. Filip Foglar
 → 5. MHMP, OPP - Odbor památkové péče, ID) 48ia97h - Mgr. Jiří Skalický
 → 6. IPR Praha – KPU
 → 7. IPR Praha – spisovna + spis



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
 MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
 Odbor územního rozvoje
 Oddělení technické podpory



PUDIS, a.s.
 Ing. Aleš Merta
 Podbabská 1014/20
 160 00 Praha 6
 ID DS: hd4fwa5

Váš dopis zn./ze dne:
D21-005/AMer/22/003
 Č. j.:
MHMP 1957416/2022
 Sp. zn.:
S-MHMP 1820363/2022

Vyřizuje/tel.:
Ing. Tomáš Kusý
236 005 809
 Počet stran/příloh: **11/0**
 Datum:
25.10.2022

Vyjádření k záměru "Stavba č. 9567 Radlická radiála JZM - Smíchov, variantní řešení úseku MÚK Bucharova - MÚK Butovice, fáze I. analýza a koncepce" umístěnému v katastrálních územích Stodůlky a Jinonice.

Dne 05. 10. 2022 obdržel Odbor územního rozvoje Magistrátu hl. m. Prahy od společnosti PUDIS, a.s., se sídlem Podbabská 1014/20, 160 00 Praha 6, IČ: 45272891, žádost o vyjádření k technické studii, znázorňující variantní řešení umístění Radlické radiály v úseku mimoúrovňových křižovatek MÚK Bucharova a MÚK Butovice. Zpracovatelem studie (z 12/2021) společně s dodatkem č. 1 (z 09/2022) je sdružení společností PUDIS, a.s., se sídlem Podbabská 1014/20, 160 00 Praha 6, IČ: 45272891 a SATRA, spol. s r.o., se sídlem Pod Pekárnami 878/2, 190 00 Praha 9, IČ: 18584209.

Předmětem předložené studie je posouzení variantních řešení návrhu Radlické radiály v úseku dvou mimoúrovňových křižovatek, a to MÚK Bucharova a MÚK Butovice. Radlická radiála je uvažovaná jako místní sběrná, směrově rozdělená komunikace s omezeným přístupem v kategorii MS4d20,5/70. Návrh pracuje (po zpracování dodatku č. 1) se dvěma variantami (var. A a BC). Dále je záměr z hlediska dokumentace rozdělen do dvou úseků (dílů) - úsek Botanica a oblast MÚK Řeporyjská.

Úsek Botanica

Z pohledu var. A se jedná o minimalistickou variantu z hlediska stavebně-technické náročnosti. Příčná propojení území jsou navržena v 7 místech jako rozšířené mostní objekty s pěšími trasami a jedním propojením pozemní komunikací s delším překrytím v prostoru navazujícím na ulici Nušlova. Délka uvažovaných úseků příčných propojení mostními objekty (podjezdy) je předpokládána max. 70 m. Dále nevyplývají žádné požadavky na stavební ani bezpečnostní úpravy těchto úseků. Technologické vybavení tunelů pozemních komunikací stanovuje pouze požadavek na zajištění dopravního značení a dopravního zařízení v rozsahu minimálního vybavení pro krátké tunely a doporučení provedení rozhodovací analýzy pro stanovení nutnosti normálního osvětlení. Překryté úseky jsou vystřídány mezilehlými otevřenými úseky trasy v délkách 53–94m. Mezilehlé otevřené úseky ze západu a východu navazující části trasy vytvářejí hluboké zářezy zajištěné úhlovými opěrnými stěnami.

Sídlo: Mariánské nám. 2/2, 110 01 Praha 1
 Pracoviště: Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
 Kontaktní centrum: 12 444, fax: 236 007 157
 E-mail: posta@praha.eu, ID DS: 48ia97h

Elektronický podpis - 26.10.2022
 Certifikát autora podpisu :
 Jméno : Filip Foglar
 Vydal : AC:ARH012 - Issuing Certificate
 Platnost : 19.03.2013 11:21:00 - 01.01.2030

Z hlediska var. BC dochází, v tomto úseku, ke kompromisnímu řešení z hlediska míry a náročnosti zakrytí trasy Radlické radiály. Zároveň se v podstatě jedná o mezní řešení, které ještě není klasickým tunelem se všemi s tím souvisejícími nároky a podmínkami (bezpečnostní požadavky, technologické centrum apod.). Zakrytí trasy Radlické radiály se sníženou niveletou je řešeno v pěti úsecích podjezdů o délce od cca 26 do 100 m. Překryté úseky jsou vystřídány čtyřmi otevřenými úseky trasy v délkách 53–97 m. Mezilehlé otevřené úseky a ze západu i východu navazující zahloubené oblasti trasy tvoří hluboké zářezy zajištěné úhlovými opěrnými stěnami. Řešení této varianty nevyžaduje technické, technologické a bezpečnostní vybavení klasického tunelu a představuje přitom vyšší míru prostupnosti, využitelnosti a hygienické ochrany souvisejícího území. Délka uvažovaných úseků příčných propojení (podjezdů) je předpokládána vždy do 100 m. Z hlediska technologického vybavení tunelů pozemních komunikací vyplývá požadavek pouze na zajištění dopravního značení a dopravního zařízení v rozsahu minimálního vybavení pro krátké tunely a doporučení provedení rozhodovací analýzy pro stanovení nutnosti normálního osvětlení podobně jako ve výše popsané variantě A. Dále je v rámci této varianty uvažováno vedení trasy Radlické radiály v celém úseku sídliště Botanica až po náběhy připojení křižovatek v MÚK Řeporyjská východně od křížení ulic Schwarzenberskou v tunelu. Předpokládaná délka tunelového úseku je cca 647 m.

Oblast MÚK Řeporyjská

V předmětné oblasti jsou v rámci této studie hodnoceny rozdílné varianty řešení povrchové MÚK Řeporyjská (varianty A, a BC). Odlišnosti řešení se projevují především v dispozičním řešení ramp MÚK a na ně navazujících stavebních objektech a konstrukcích. Hlavní trasa Radlické radiály zůstává svým směrovým vedením napříč popisovanými variantami neměnná. Řešení tunelu Butovice je v rozsahu hlavní trasy RR v rámci této studie a v řešené oblasti uvažováno jako neměnné. Navrhovaný tunel je hloubený, dvoutubusový s jednosměrným provozem v každé tunelové troubě. Tunelové trouby jsou řešeny jako dvoupruhové, případně třípruhové v místech připojení a odpojení tunelových ramp. Součástí tunelu se předpokládají čtyři průchozí neprůjezdné příčné propojky, které tvoří posuvné dveře ve střední dělicí stěně sloužící jako úniková cesta. S ohledem na VZT řešení tunelu jsou předpokládány nadvýšené profily pro umístění proudových ventilátorů provozního a požárního větrání umístěné minimálně v portálových úsecích a ve středním úseku tunelu. Tunel bude zásobován médiem a obsluhován ze dvou objektů technologických center (TGC) doplněných o objekty rozvodny. V nejnižším místě tunelu bude umístěna čerpací stanice pro odvod zavlčených a dešťových vod z komunikací a průsakových vod funkčně napojená na bezodtokou jímku pro jímání kontaminovaných vod při mytí v rámci údržby tunelu. Celková délka tunelu je cca 1166 m. Upravenému řešení tunelu musí být přizpůsobeno i řešení, resp. dispozice technologických center TGC Butovice a TGC Jinonice. Jde o rozšíření technologického zázemí s ohledem na rozšíření technologického vybavení tunelu (především větrání). V rámci prodloužení tunelu bude objekt TGC Butovice řešen jako převážně podzemní. S ohledem na novou polohu butovického portálu a umístění proudových ventilátorů se předpokládá umístění technologického objektu podzemní rozvodny. Z hlediska stavebních úprav v řešených variantách předpokládá var. A odpojení větve D, tj. sjezdové větve z hlavní trasy RR v trase tunelu Butovice. Větev tak tvoří výjezdovou tunelovou rampu tunelu celkové délky cca 220 m. Směrově je rampa vedena po směru jejího staničení od odpojení z hlavní trasy v pravostranném oblouku délky cca 27 m, následně přechází v oblouk levostranný délky cca 52 m. V tunelu rampa stoupá nejprve v odpojení z hlavní trasy. V dalším údolnicovém oblouku rampa přechází do povrchového vedení. Tubus rampy má délku cca 140 m. V křížení s RR je komunikace vedena na dvoupolovém mostním objektu celkového rozpětí cca 60 m a šířky 20 m. Hlavní povrchově vedená trasa RR mimoúrovňově kříží trasu metra linky B v blízkosti stanice Nové Butovice. S ohledem na charakter a řešení povrchového vedení pozemní komunikace RR se nepředpokládají specifické konstrukční úpravy s vzhledem k objektům metra. Během výstavby se předpokládá výkopovými pracemi obnažení svrchního líce ochranné konstrukce izolace tubusu metra. Konstrukce bude pod úrovní podkladních vrstev vozovek hlavní trasy ochranně obetonována. Další varianta (BC) předpokládá oproti uváděné var. A odpojení větve D a připojení větve E na hlavní trasu RR zcela mimo tunelové úseky, tj. v povrchovém vedení trasy. Konstrukční dopady této varianty dořešeného území lze kvantifikovat především dvěma vyvolanými mostními objekty. V křížení s RR je komunikace vedena na dvoupolovém mostním

objektu celkového rozpětí cca 60 m a šířky 20 m. Délka překrytí rampy se předpokládá cca 57 m. Přemostění rampy bude řešeno železobetonovou rámovou konstrukcí. Překrývající jednosměrnou pozemní komunikaci dvoupruhového uspořádání. Rozpětí mostní konstrukce se předpokládá cca 11 m. Na zakrytý úsek navazují otevřené úseky a ze západu i východu navazující zahloubené oblasti trasy tvoří hluboké zářezy zajištěné úhlovými opěrnými stěnami. Konstrukce bude realizována do otevřené stavební jámy zajištěné kotveným pažením tvořeným prvky speciálního zakládání, tj. podzemními stěnami či pilotami. Masivní způsob zajištění stavební jámy je nezbytný s ohledem na ze severu přiléhající konstrukce metra linky B v blízkosti stanice Nové Butovice. Možnosti kotvení stavební jámy budou s ohledem na tuto skutečnost v její severní stěně velmi omezené a lze předpokládat, že realizace masivních podzemních stěn bude vhodnou alternativou konstrukce jak pro zajištění uvedené stavební jámy, tak jako ochrana konstrukcí metra před vlivy stavební činnosti v souvislosti s výstavbou podjezdu. Hlavní povrchově vedená trasa RR dále mimoúrovňově kříží trasu metra linky B severně od trasy uvedeného podjezdu. S ohledem na charakter a řešení povrchového vedení pozemní komunikace se nepředpokládají specifické konstrukční úpravy vzhledem k objektům metra. Během výstavby se předpokládá výkopovými pracemi obnažení svrchního líce ochranné konstrukce izolace tubusu metra. Konstrukce bude pod úrovní podkladních vrstev vozovek hlavní trasy ochranně obetonována.

Odbor územního rozvoje Magistrátu hl. m. Prahy, jako úřad územního plánování vydává dle § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění, toto **vyjádření**:

Podle platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy schváleného usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 10/05 ze dne 9. 9. 1999, který nabyl účinnosti dne 1. 1. 2000, včetně platných změn i změny Z 2832/00 vydané usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 39/85 dne 6. 9. 2018 formou opatření obecné povahy č. 55/2018 s účinností od 12. 10. 2018, se předložený záměr předběžně nachází v zastavitelném území, v plochách s rozdílným způsobem využití SV - všeobecně smíšené, SV - všeobecně smíšené s kódy míry využití plochy B, C a D, SMJ - smíšené městského jádra s kódy míry využití plochy G a J, ZVO – ostatní, ZVO - ostatní s kódem míry využití plochy F, S1 - nadřazené sběrné komunikace celoměstského významu a S2 - sběrné komunikace městského významu a DGP - garáže a parkoviště s plovoucí značkou DH - plochy a zařízení veřejné dopravy, a dále v území nezastavitelném, v plochách s rozdílným způsobem využití DU - urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství, ZP - parky, historické zahrady a hřbitovy, ZMK - zeleň městská a krajinná a IZ - izolační zeleň.

Dále se záměr nachází v těchto závazných prvcích územního plánu, které musí být respektovány:

- celoměstský systém zeleně (výkres ÚP č. 4 – Plán využití ploch)
- stávající cyklotrasa (výkres ÚP č. 5 – Doprava)
- návrh cyklotrasy (výkres ÚP č. 5 – Doprava)
- stávající trasa metra se stanicí a vestibuly stanic metra (výkres ÚP č. 5 – Doprava)
- návrh záchytného parkoviště P+R (výkres ÚP č. 5 – Doprava)
- stávající vodovod s pitnou vodou (výkres ÚP č. 9 – Vodní hospodářství a odpady)
- stávající tepelný napaječ (výkres ÚP č. 10 – Energetika)
- návrh tepelného napaječe (výkres ÚP č. 10 – Energetika)
- stávající optický kabel úložný nebo uložený v kolektoru 3. řádu (výkres ÚP č. 11 – Přenos informací a kolektory)
- stávající radioreléová trasa (výkres ÚP č. 11 – Přenos informací a kolektory)
- stávající optický kabel v metru (výkres ÚP č. 11 – Přenos informací a kolektory)
- lokální (místní) biokoridor L4/242 – nefunkční (výkres ÚP č. 19 – Územní systém ekologické stability)
- zábor ZPF pro zastavitelné plochy I. a II. tř. ochrany (výkres ÚP č. 20 – Vyhodnocení záborů ZPF a PUPFL LPFy)
- zábor ZPF pro zeleň, SO a ÚSES I. a II. tř. ochrany (výkres ÚP č. 20 – Vyhodnocení záborů ZPF a PUPFL LPFy)
- zábor ZPF pro komunikace I. a II. tř. ochrany (výkres ÚP č. 20 – Vyhodnocení záborů ZPF a PUPFL LPFy)

- VPS 17|DK|5 - Praha 5 - Radlická radiála - úsek Bucharova - Městský okruh (výkres ÚP č. 25 – Veřejně prospěšné stavby)
- VPS 17|DK|13 - Praha 13 - Radlická radiála - úsek Bucharova - Městský okruh (výkres ÚP č. 25 – Veřejně prospěšné stavby)
- VPS 11|DR|13 - Praha 13 - P + R - Butovice u Radlické radiály (výkres ÚP č. 25 – Veřejně prospěšné stavby)
- VPS 4|TT|13 - Praha 13 - zásobování teplem - oblast JZM (výkres ÚP č. 25 – Veřejně prospěšné stavby)
- záplavové území kategorie C – průtočné (výkres ÚP č. 33 – Kategorizace záplavových území vodních toků).
- záplavové území kategorie D – aktivní zóna (výkres ÚP č. 33 – Kategorizace záplavových území vodních toků).

Podle limitů a informativních prvků uvedených ve výkresech Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy se záměr částečně nachází v:

- ochranném pásmu metra (speciální dráhy ve smyslu zákona č. 266/1994 Sb.)
- záplavovém území (ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb.)
- území se zvýšenou ochranou zeleně (výkres ÚP č. 31 – Podrobné členění ploch zeleně)

Využití pozemků musí být v souladu s obecně závaznou vyhláškou hlavního města Prahy č. 32/1999 Sb. HMP, o závazné části Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, ze dne 26. 10. 1999, ve znění všech pozdějších předpisů, tj. s přílohou č. 1 (Regulativy plošného a prostorového uspořádání území hlavního města Prahy) dle opatření obecné povahy č. 55/2018, pro které platí:

SV - všeobecně smíšené

Hlavní využití:

Plochy pro umístění polyfunkčních staveb nebo kombinaci monofunkčních staveb pro bydlení, obchod, administrativu, kulturu, veřejné vybavení, sport a služby, při zachování polyfunkčnosti území.

Přípustné využití:

Polyfunkční stavby pro bydlení a občanské vybavení v souladu s hlavním využitím, s převládající funkcí od 2. nadzemního podlaží výše (např. bydlení či administrativu v případě vertikálního funkčního členění s obchodním parterem), obchodní zařízení s celkovou hrubou podlažní plochou nepřevyšující 8 000 m², stavby pro administrativu, kulturní a zábavní zařízení, školy, školská a ostatní vzdělávací a vysokoškolská zařízení, mimoškolní zařízení pro děti a mládež, zdravotnická zařízení, zařízení sociálních služeb, zařízení veřejného stravování, ubytovací zařízení, církevní zařízení, stavby pro veřejnou správu, sportovní zařízení, drobná nerušící výroba a služby, hygienické stanice, veterinární zařízení v rámci polyfunkčních staveb a staveb pro bydlení, čerpací stanice pohonných hmot bez servisů a opraven jako nedílná část garáží a polyfunkčních objektů, stavby, zařízení a plochy pro provoz PID, malé sběrné dvory.

Drobné vodní plochy, zeleň, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, komunikace vozidlové, plošná zařízení technické infrastruktury v nezbytně nutném rozsahu a liniová vedení technické infrastruktury.

Parkovací a odstavné plochy, garáže.

Podmíněně přípustné využití:

Monofunkční stavby pro bydlení nebo občanské vybavení v souladu s hlavním využitím v odůvodněných případech, s přihlédnutím k charakteru veřejného prostranství a území definovanému v ÚAP. Víceúčelová zařízení pro kulturu, zábavu a sport, obchodní zařízení s celkovou hrubou podlažní plochou nepřevyšující 20 000 m², zařízení záchranného bezpečnostního systému, veterinární zařízení, parkoviště P+R, čerpací stanice pohonných hmot, dvory pro údržbu pozemních komunikací, sběrné dvory, sběrné suroviny, zahradnictví, stavby pro drobnou pěstitelskou činnost a chovatelství.

Pro podmíněně přípustné využití platí, že nedojde k znehodnocení nebo ohrožení využitelnosti dotčených pozemků.

Nepřípustné využití:

Nepřípustné je využití neslučitelné s hlavním a přípustným využitím, které je v rozporu s charakterem lokality a podmínkami a limity v ní stanovenými nebo je jiným způsobem v rozporu s cíli a úkoly územního plánování.

SMJ – smíšené městského jádra

Hlavní využití:

Smíšené (kombinované) využití ploch v centrální části města a centrech městských čtvrtí, zejména občanské vybavení a bydlení.

Přípustné využití:

Stavby pro bydlení, byty v nebytových domech, obchodní zařízení s celkovou hrubou podlažní plochou nepřevyšující 20 000 m², zařízení veřejného stravování, ubytovací zařízení, stavby pro administrativu, školy, školská, vysokoškolská a ostatní vzdělávací zařízení, mimoškolní zařízení pro děti a mládež, sportovní, kulturní, zábavní, církevní zařízení, zařízení zdravotnická a sociálních služeb, stavby pro veřejnou správu, nerušící služby, zařízení a plochy pro provoz PID.

Drobné vodní plochy, zeleň, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, komunikace vozidlové, plošná zařízení technické infrastruktury v nezbytně nutném rozsahu a liniová vedení technické infrastruktury.

Parkovací a odstavné plochy, garáže pro osobní automobily.

Podmíněně přípustné využití:

Monofunkční stavby pro bydlení nebo občanské vybavení v souladu s hlavním využitím. Víceúčelová zařízení pro kulturu, zábavu a sport, obchodní zařízení s hrubou podlažní plochou nepřevyšující 80 000 m², hygienické stanice, zařízení záchranného bezpečnostního systému, drobná nerušící výroba, čerpací stanice pohonných hmot bez servisů a opraven jako nedílná část garáží a polyfunkčních objektů.

Veterinární zařízení v rámci polyfunkčních staveb a staveb pro bydlení a malé sběrné dvory v případě, že posuzovaný pozemek bezprostředně sousedí s plochou SV a že nebude narušena struktura souvisejícího území.

Pro podmíněně přípustné využití platí, že nedojde k znehodnocení nebo ohrožení využitelnosti dotčených pozemků.

Nepřípustné využití:

Nepřípustné je využití neslučitelné s hlavním a přípustným využitím, které je v rozporu s charakterem lokality a podmínkami a limity v ní stanovenými nebo je jiným způsobem v rozporu s cíli a úkoly územního plánování.

ZVO – ostatní

Hlavní využití:

Plochy pro umístění areálů a komplexy specifických funkcí nebo jejich kombinace a koncentrované aktivity ne uvedené v jiných plochách pro zvláštní komplexy občanského vybavení

Přípustné využití:

Obchodní zařízení s celkovou hrubou podlažní plochou nepřevyšující 20 000 m², stavby a zařízení pro veřejnou správu, stavby a zařízení pro administrativu, služby, zařízení veřejného stravování, hotelová a ubytovací zařízení, víceúčelové stavby a zařízení pro kulturu a sport, stavby a zařízení pro výstavy a kongresy, velké sportovní a rekreační areály, vysoké školy a vysokoškolská zařízení, kulturní stavby a zařízení, muzea, galerie, divadla, koncertní sítě, multifunkční kulturní a zábavní zařízení, archivy a depozitáře, církevní zařízení, vědecké a technologické parky, inovační centra, školská zařízení, zdravotnická zařízení, sportovní zařízení, veterinární zařízení, zařízení sociálních služeb, zařízení záchranného bezpečnostního systému.

Drobné vodní plochy, zeleň, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, komunikace vozidlové, plošná zařízení technické infrastruktury v nezbytně nutném rozsahu a liniová vedení technické infrastruktury.

Podmíněně přípustné využití:

Pro uspokojení potřeb souvisejících s hlavním a přípustným využitím lze umístit: plochy a zařízení pro skladování, služební byty, parkovací a odstavné plochy, garáže.

Dále lze umístit: zvláštní komplexy obchodní, vysokoškolské a pro kulturu a církev za podmínky, že jejich umístění bude součástí celkové urbanistické koncepce.

Drobnou nerušící výrobu, sběrný surovin a malé sběrné dvory, čerpací stanice pohonných hmot, stavby, zařízení a plochy pro provoz PID

Pro podmíněně přípustné využití platí, že nedojde k znehodnocení nebo ohrožení využitelnosti dotčených pozemků.

Nepřípustné využití:

Nepřípustné je využití neslučitelné s hlavním a přípustným využitím, které je v rozporu s charakterem lokality a s podmínkami a limity v ní stanovenými nebo je jiným způsobem v rozporu s cíli a úkoly územního plánování.

S1 – nadřazené sběrné komunikace celoměstského významu

Hlavní využití:

Plochy pro provoz automobilové dopravy, sloužící pro provoz nadřazené ho komunikačního systému a částečně pro provoz PID.

Přípustné využití:

Komunikace celoměstského významu funkční skupiny B⁵ (městský okruh, radiály, spojky), silnice I. třídy.

Zeleň, technická infrastruktura.

Podmíněně přípustné využití:

Plochy pro provoz PID, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory.

Pro podmíněně přípustné využití platí, že nebude omezeno hlavní a přípustné využití.

Nepřípustné využití:

Nepřípustné je využití neslučitelné s hlavním a přípustným využitím, které je v rozporu s podmínkami a limity stanovenými v dané lokalitě nebo je jiným způsobem v rozporu s cíli a úkoly územního plánování.

S2 – sběrné komunikace městského významu

Hlavní využití:

Plochy pro provoz automobilové dopravy a PID.

Přípustné využití:

Sběrné komunikace funkční skupiny B⁵, obslužné komunikace funkční skupiny C⁵.

Parkovací a odstavné plochy, zeleň, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, technická infrastruktura.

Podmíněně přípustné využití:

Není stanoveno.

Nepřípustné využití:

Nepřípustné je využití neslučitelné s hlavním a přípustným využitím, které je v rozporu s podmínkami a limity stanovenými v dané lokalitě nebo je jiným způsobem v rozporu s cíli a úkoly územního plánování.

DGP – garáže a parkoviště

Hlavní využití:

Plochy a zařízení pro dopravu v klidu.

Přípustné využití:

Garáže, parkoviště a odstavné plochy, parkoviště P+R, stavby a zařízení související s hlavním využitím.

Zeleň, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, komunikace účelové, sloužící stavbám a zařízením souvisejícím s hlavním využitím, technická infrastruktura.

Podmíněně přípustné využití:

Komunikace vozidlové. Služby a čerpací stanice pohonných hmot jako součást hromadných garáží.

Pro podmíněně přípustné využití platí, že nebude omezeno hlavní a přípustné využití.

Nepřípustné využití:

Nepřípustné je využití neslučitelné s hlavním a přípustným využitím, které je v rozporu s podmínkami a limity stanovenými v dané lokalitě nebo je jiným způsobem v rozporu s cíli a úkoly územního plánování.

DU – urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství

Hlavní využití:

Plochy zahrnující vybraná náměstí, shromažďovací prostory, lávky a další plochy plnící funkci veřejných prostranství.

Přípustné využití:

Náměstí, shromažďovací a pěší prostory.

Obslužné a nemotoristické komunikace funkční skupiny C⁵ a D⁵, cyklistické stezky, pěší komunikace, lávky.

Upravené zpevněné plochy podél vodních ploch, náplavky a tělesa hrází, snížená nábřeží.

Drobné vodní plochy, drobná obchodní zařízení a služby sloužící pro provoz a obsluhu veřejných prostranství, technická infrastruktura, nezbytná zařízení související s provozováním vodních ploch, zařízení přístavišť osobní lodní dopravy.

Stavby, zařízení a plochy pro provoz PID.

Zeleň související s hlavním využitím.

Podmíněně přípustné využití:

Pro uspokojení potřeb souvisejících s hlavním a přípustným využitím lze umístit: parkovací a odstavné plochy, podzemní parkoviště.

Přesah hlavního a přípustného využití ze sousedící plochy do navrhované plochy veřejného prostranství v rozsahu nezbytně nutném k uskutečnění záměru za podmínky, že bude plocha veřejného prostranství ve stejném rozsahu nahrazena plošně souvisejícím, kompozičně zdůvodněným veřejným prostranstvím v rámci navazující zastavitelné plochy a že se jedná výhradně o vlastnický sjednocené rozvojové nebo transformační plochy nebo že budou dotčené pozemky přerozděleny doloženou dohodou o parcelaci.

Pro podmíněně přípustné využití platí, že nebude omezeno hlavní a přípustné využití.

Nepřípustné využití:

Nepřípustné je využití neslučitelné s hlavním a přípustným využitím, které je v rozporu s charakterem lokality a s podmínkami a limity v ní stanovenými nebo je jiným způsobem v rozporu s cíli a úkoly územního plánování.

ZP – parky, historické zahrady a hřbitovy⁵

Hlavní využití:

Parky a ostatní záměrně založené architektonicky ztvárněné plochy městské zeleně sloužící rekreaci; pohřebiště a pietní místa.

Přípustné využití:

Parky, zahrady, sady a vinice, to vše na rostlém terénu; plochy určené pro pohřbívání, urnové háje, kolumbária, rozptylové louky.

Drobné vodní plochy, pěší komunikace.

Podmíněně přípustné využití:

Pro uspokojení potřeb souvisejících s hlavním a přípustným využitím lze umístit: komunikace účelové, technickou infrastrukturu.

Dětská hřiště, cyklistické stezky, jezdecké stezky.

Zahradní restaurace, nekryté amfiteátry, hvězdárny, rozhledny, kostely, modlitebny, nekrytá sportovní zařízení bez vybavenosti, drobná zahradní architektura.

Krematoria⁶ a obřadní síně.

Obchodní zařízení s celkovou plochou nepřevyšující 200 m² hrubé podlažní plochy a nerušící služby jako součást vybavení hřbitovů.

Prostorově oddělené plochy určené pro pohřbívání zvířat v domácích zájmových chovech, bez možnosti spalování⁹.

Stavby a zařízení pro provoz a údržbu, ostatní stavby související s hlavním a přípustným využitím. Liniová vedení technické infrastruktury vedená ve stávajících zpevněných komunikacích.

Revitalizace vodních toků a ploch za účelem posílení přírodní a biologické funkce a přirozeného rozlivu.

Využití přípustné v ostatních plochách uvnitř kategorie Krajinná a městská zeleň a Pěstební plochy – sady, zahrady a vinice, za podmínky, že s nimi posuzovaný pozemek vymezený v ploše ZP bezprostředně sousedí a že nebude omezeno hlavní a přípustné využití plochy ZP.

Pro podmíněně přípustné využití platí, že nedojde k znehodnocení nebo ohrožení využitelnosti dotčených pozemků.

Nepřípustné využití:

Nepřípustné je využití neslučitelné s hlavním a přípustným využitím, které je v rozporu s podmínkami a limity stanovenými v dané lokalitě nebo je jiným způsobem v rozporu s cíli a úkoly územního plánování.

ZMK – zeleň městská a krajinná

Hlavní využití:

Městská a krajinná zeleň s rekreačními aktivitami.

Přípustné využití:

Krajinná zeleň, skupinové, rozptýlené či liniové porosty dřevin i bylin, záměrně založené plochy a linie zeleně (parkové pásy), pobytové louky.

Nekrytá veřejně přístupná hřiště s přírodním povrchem bez vybavenosti stavebního charakteru, dětská hřiště, drobné vodní plochy, drobná zařízení sloužící pro obsluhu sportovní funkce vodních ploch, cyklistické stezky, jezdecké stezky, pěší komunikace a prostory a komunikace účelové, drobná zahradní architektura.

Podmíněně přípustné využití:

Pro uspokojení potřeb souvisejících s hlavním a přípustným využitím lze umístit: parkovací a odstavné plochy.

Dále lze umístit: zahradní restaurace, hvězdárny a rozhledny, záchranné stanice pro volně žijící živočichy.

Komunikace vozidlové, technickou infrastrukturu, stavby a zařízení pro provoz PID, a to i nad rámec potřeb dané plochy za podmínky prokázání, že zájem vyjádřený potřebou umístit dopravní a technickou infrastrukturu převažuje nad ostatními veřejnými zájmy.

Stavby a zařízení pro provoz a údržbu související s hlavním a přípustným využitím.

Revitalizace vodních toků a ploch za účelem posílení přírodní a biologické funkce a přirozeného rozlivu.

Přípustné využití v ostatních plochách uvnitř kategorie Krajinná a městská zeleň a Pěstební plochy – sady, zahrady a vinice, za podmínky, že s nimi posuzovaný pozemek bezprostředně sousedí.

Pro podmíněně přípustné využití platí, že nedojde k znehodnocení nebo ohrožení využitelnosti dotčených pozemků.

Nepřípustné využití:

Nepřípustné je využití neslučitelné s hlavním a přípustným využitím, které je v rozporu s podmínkami a limity stanovenými v dané lokalitě nebo je jiným způsobem v rozporu s cíli a úkoly územního plánování.

IZ – izolační zeleň

Hlavní využití:

Zeleň s ochrannou funkcí, oddělující plochy technické a dopravní infrastruktury od jiných ploch.

Přípustné využití:

Výsadby dřevin a travní porosty.

⁵ Dle ČSN 736110 projektování místních komunikací.

⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 a hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU.

⁸ Ve smyslu zákona 256/2001 Sb. o pohřebnictví a o změně některých zákonů

⁹ V souladu se zákonem 185/2001 Sb. o odpadech se dle §2, odst. 1, písm. d) a s vyhláškou č. 82/2014 Sb. o kádaverech zvířat v zájmovém chovu.

Drobné vodní plochy, cyklistické stezky, jezdecké stezky, pěší komunikace a prostory, liniová vedení technické infrastruktury.

Podmíněně přípustné využití:

Komunikace vozidlové, parkovací a odstavné plochy se zelení, čerpací stanice pohonných hmot, stavby, zařízení a plochy pro provoz PID, plošná zařízení technické infrastruktury, při zachování dominantního plošného podílu zeleně.

Stavby pro provoz a údržbu, související s hlavním a přípustným využitím.

Podmíněně přípustné je využití přípustné v ostatních plochách uvnitř kategorie Krajinná a městská zeleň a Pěstební plochy – sady, zahrady a vinice za podmínky, že s nimi posuzovaná plocha bezprostředně sousedí.

Pro podmíněně přípustné využití platí, že nedojde k znehodnocení nebo ohrožení využitelnosti dotčených pozemků

Ne přípustné využití:

Nepřípustné je využití neslučitelné s hlavním a přípustným využitím, které je v rozporu s podmínkami a limity stanovenými v dané lokalitě nebo je jiným způsobem v rozporu s cíli a úkoly územního plánování.

Z hlediska dopravního uspořádání a umístění Radlické radiály se obě předložené varianty nacházejí v totožné stopě. Záměr je zároveň součástí závazného prvku ve výkresu ÚP č. 5 – Doprava.

Do zastavitelných ploch SV, SV-B, SV-C, SV-D, SMJ-G, SMJ-J, ZVO a ZVO-F zasahují části záměru v podobě vozidlových komunikací nižší třídy, komunikací pro pěší, cyklostezek, navazujících prvků liniové či plošné technické infrastruktury a zeleně. Všechny výše uvedené části odpovídají v dotčených plochách přípustnému využití. V navazujících stupních řízení bude úřad územního plánování požadovat doložení výpočtů koeficientů zeleně dle Metodické přílohy k územnímu plánu (Příloha A Odůvodnění změny Z 2832/00 OOP č. 55/2018) ve výše uvedených dotčených plochách.

Hlavní části záměru v podobě komunikace Radlické radiály (včetně varianty tunelové), navazujících prvků plošné a liniové technické infrastruktury, komunikací pro pěší, cyklostezek a vegetačních úprav zasahují do zastavitelných ploch S1 a S2, kde odpovídají hlavnímu a přípustnému využití.

V další zastavitelné ploše DGP jsou předběžně navrženy vegetační úpravy a stezky pro pěší, které odpovídají přípustnému využití dotčené plochy. V této ploše je dále vymezena plovoucí značka DH - plochy a zařízení veřejné dopravy, která je zároveň VPS (viz níže). V navazujících stupních řízení bude úřad územního plánování požadovat doložení skutečností, že z vymezené plovoucí značky DH nevyplyvají pro záměr v podobě stavby Radlické radiály žádná omezení, nebo že s ní je záměr koordinován.

V nezastavitelné ploše DU se nacházejí části záměru v podobě úprav stávajících vozidlových komunikací (spadající kategoricky do funkční skupiny C), které odpovídají přípustnému využití. Do další nezastavitelné plochy ZMK zasahují části záměru v podobě komunikací pro pěší a zeleně, které jsou v souladu s přípustným využitím dotčené plochy.

Dále do plochy ZMK zasahují komunikace vozidlové a prvky liniové či plošné technické infrastruktury, které v dané ploše odpovídají podmíněně přípustnému využití. V navazujících stupních řízení bude nutné prokázat, že zájem vyjádřený potřebou umístit dopravní a technickou infrastrukturu převažuje nad ostatními veřejnými zájmy. Dále vlivem stavebního záměru nesmí dojít k znehodnocení nebo ohrožení využitelnosti dotčených pozemků.

Další části záměru (parkové úpravy, komunikace pro pěší) zasahují do nezastavitelné plochy ZP, ve které odpovídají přípustnému využití.

Do další nezastavitelné plochy IZ zasahují části záměru v podobě komunikací pro pěší, prvků zeleně a prvků liniové technické infrastruktury, které odpovídají přípustnému využití dotčené plochy.

Komunikace vozidlové a prvky plošné technické infrastruktury odpovídají v ploše IZ podmíněně přípustnému využití. V navazujících stupních řízení bude nutné prokázat, že při umístění dopravní a plošné technické infrastruktury dojde k zachování dominantního plošného podílu zeleně na dotčených pozemcích. Dále vlivem stavebního záměru nesmí dojít k znehodnocení nebo ohrožení využitelnosti dotčených pozemků.

Dle oddílu 5 pododdílu. (6) bodu 1. a 2. přílohy č. 1 (Regulativy plošného a prostorového uspořádání území hlavního města Prahy) dle opatření obecné povahy č. 55/2018, platí:

1) Na území města je vymezen celoměstský systém zeleně (CSZ) s cílem vytvořit a chránit ucelenou soustavu nezastavitelných ploch zeleně:

- a) v zastavitelném území je CSZ založen zpravidla na stávajících vegetačních prvcích na rostlém terénu. Žadoucí je jejich propojení ve formě alejí nebo prostřednictvím zeleně na konstrukcích;
- b) v nezastavitelném území je CSZ založen na plošně spojitým systému vegetačních prvků na rostlém terénu, využívajícím a doplňujícím stávající hodnotné prvky zeleně.

V celoměstském systému zeleně je podmíněně přípustné umístění staveb v souladu s podmínkami dané plochy s rozdílným způsobem využití včetně staveb dopravní a technické infrastruktury za podmínky, že funkčnost CSZ nebude narušena, zejména že nedojde k významnému úbytku veřejně přístupných ploch zeleně v posuzované lokalitě.

Části stavebního záměru (vozidlové komunikace, prvky plošné a liniové technické infrastruktury, komunikace pro pěší) leží v celoměstském systému zeleně, vymezeném na nezastavitelných plochách ZP, ZMK a IZ. Z hlediska CSZ budou výše uvedené části záměru posuzovány jako podmíněně přípustné, pokud budou v souladu s podmínkami dotčených ploch. V navazujících stupních řízení bude nutné prokázat, že funkčnost CSZ nebude uvedenou stavbou narušena, zejména že nedojde k významnému úbytku veřejně přístupných ploch zeleně v posuzované lokalitě.

Dle oddílu 8 odst. (4) přílohy č. 1 (Regulativy plošného a prostorového uspořádání území hlavního města Prahy) dle opatření obecné povahy č. 55/2018, platí:

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 bariéry pro organismy.

Z hlediska ÚSES jsou části stavebního záměru (části vozidlových komunikací, prvků liniové technické infrastruktury a komunikace pro pěší) posuzovány jako podmíněně přípustné, jelikož se jedná o prvky dopravní a technické infrastruktury, které však nejsou prvkem ÚSES vedeny příčným přechodem. Dále je nutné v navazujících stupních řízení prokázat, že realizací výše uvedené stavby dojde k zachování minimálních prostorových parametrů, daných příslušnou metodikou pro tvorbu ÚSES. Dále musí být stavba Radlické radiály (vzhledem k parametrům prvků ÚSES) uzpůsobena tak, aby nevytvářela migrační bariéry pro organismy.

Pro záplavové území kategorie C - průtočné na ostatních vodních tocích (tj. vodní toky mimo Vltavu a Berouнку), dle oddílu 9 odst. (6) přílohy č. 1 (Regulativy plošného a prostorového uspořádání území hlavního města Prahy) dle opatření obecné povahy č. 55/2018, platí:

Na ostatních tocích v záplavovém území neprůtočném a průtočném podmínky využití územní plán nestanovuje.

Pro záplavové území kategorie (D) aktivní zóna, dle oddílu 9 odst. (7) přílohy č. 1 (Regulativy plošného a prostorového uspořádání území hlavního města Prahy) dle opatření obecné povahy č. 55/2018, platí:

V aktivní zóně záplavového území (D) jsou požadavky na umístování staveb stanoveny zvláštními právními předpisy¹⁷.

Předložený stavební záměr zasahuje do území vymezeného veřejně prospěšnými stavbami VPS 17|DK|5 - Praha 5 - Radlická radiála - úsek Bucharova - Městský okruh, VPS 17|DK|13 - Praha 13 - Radlická radiála - úsek Bucharova - Městský okruh, VPS 11|DR|13 - Praha 13 - P + R - Butovice u Radlické radiály, VPS 4|TT|13 - Praha 13 - zásobování teplem - oblast JZM, které

¹⁷ Ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb. o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) ve znění pozdějších předpisů.

nebyly realizovány. Záměr v podobě stavby části Radlické radiály (včetně navazujících staveb dopravního charakteru) neovlivní budoucí realizaci dotčených veřejně prospěšných staveb, neboť je sám ve výkrese Územního plánu č. 25 - Veřejně prospěšné stavby vymezen jako veřejně prospěšná stavba, a to konkrétně VPS 17|DK|5, VPS 17|DK|13. Zmíněným výkresem Veřejně prospěšných staveb v Územním plánu hl. m. Prahy je dána koordinace s ostatními veřejně prospěšnými stavbami. Na základě výše uvedeného tak z uvedených veřejně prospěšných staveb nevyplývají žádná omezení. Úřad územního plánování shledal dostatečné důvody pro posouzení přípustnosti z hlediska zásahu záměru do veřejně prospěšných staveb.

Jednotlivou charakteristiku ploch s rozdílným způsobem využití, základní regulativy funkčního a prostorového uspořádání a další informace o Územním plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy lze najít na webových stránkách <http://upn.praha.eu>.

Závěr:

Úřad územního plánování na základě výše uvedených důvodů konstatuje, že předložený stavební záměr bude (v rámci obou předložených variant) v souladu s využitím platného ÚP hl. m. Prahy, a to za předpokladu doložení výpočtů koeficientů zeleně v plochách SV-B, SV-C, SV-D, SMJ-G, SMJ-J a ZVO-F, dále při splnění podmínek plovoucí značky DH v dotčené ploše DGP, dále při splnění podmínek přípustnosti v plochách ZMK a IZ, celoměstského systému zeleně a územního systému ekologické stability.

Úřad územního plánování dále musí upozornit, že na základě předložené dokumentace ve stupni studie se jedná pouze o informativní vyjádření ohledně souladu daného záměru s platným Územním plánem hl. m. Prahy, které není závazným stanoviskem orgánu územního plánování podle §96b stavebního zákona, v platném znění.

Záměr byl posouzen výhradně z hledisek územního plánování. Jeho soulad s dalšími předpisy a nařízeními posoudí příslušné orgány státní správy a další subjekty, které se k záměru vyjadřují.

Ing. arch. Filip Foglar
ředitel odboru
podepsáno elektronicky

Rozdělovník:

1. Adresát (ID DS: **hd4fwa5**)
2. Na vědomí
MHMP, UZR / Z (Ing. Farný) + dokumentace



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Odbor ochrany prostředí
Oddělení posuzování vlivů na životní prostředí



PUDIS a.s.
Ing. Aleš Merta
Podbabská 1014/20
160 00 Praha 6

Váš dopis zn./ze dne:

D21-005/AM/22/002 / 05.10.2022

Č. j.:

MHMP 1829652/2022

Sp. zn.:

S-MHMP 1829652/2022 OCP

Vyřizuje/tel.:

Bc. Václav Linda

236 005 911

Počet listů/příloh: **3/0**

Datum:

04.11.2022

Předběžné vyjádření odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy k

Stavba č. 9567 Radlická radiála JZM - Smíchov, variantní řešení úseku MÚK Bucharova - MÚK Butovice, fáze I. analýza a koncepce

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy posoudil Vámi předložený záměr a z hlediska námi chráněných zájmů vydává vyjádření dotčených orgánů:

Z hlediska lesů a lesního hospodářství:

Ing. Ondřej Herink, tel.: 236 004 426, e-mail: ondrej.herink@praha.eu

Odboru ochrany prostředí byla předložena technická studie „Stavba č. 9567 Radlická radiála JZM - Smíchov, Technická studie variantního řešení úseku MÚK Bucharova - MÚK Butovice, Fáze I - analytika a koncepce“, zpracovaná společností PUDIS a.s. a společností SATRA, spol. s r.o. v prosinci 2021 a „Dodatek č. 1“ k předmetné studii, vypracovaný výše uvedenými společnostmi v září 2022.

„Dodatek č. 1“ navazuje na výstup technické studie vypracované v prosinci 2021 a doplňuje ji o variantu „BC“ pro oblast mimoúrovňové křižovatky ulice Řeporyjská (např. parc. č. 1516/4 k. ú. Jinonice a okolí).

Sídlo: Mariánské nám. 2/2, 110 01 Praha 1
Pracoviště: Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1
Kontaktní centrum: 12 444, fax: 236 007 157
E-mail: posta@praha.eu, ID DS: 48ia97h

Elektronický podpis - 4.11.2022
Certifikát autora podpisu :
Jméno : Marie Bernová
Vydán : AC:AR0312 - Issuing Certificate
Platnost do : 20.08.2023 16:17:33+02:00

Vzhledem k tomu, že stavební objekty realizované z povrchu terénu v rámci záměru „Stavba č. 9567 Radlická radiála JZM - Smíchov“ jsou navrženy ve vzdálenosti větší než 50 m od okraje lesa a pod lesními pozemky bude Radlická radiála vedena tunelem v hloubce cca 70 m, nejsou námi chráněné zájmy dotčeny.

Z hlediska ochrany ovzduší:

Ing. Tomáš Novák, tel.: 236 004 357, e-mail: tomas.novak@praha.eu

Podkladem pro toto sdělení je architektonická studie „Stavba č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov, Technická studie variantního řešení úseku MÚK Bucharova – MÚK Butovice, Fáze I – analytika a koncepce“, vypracovaná společností PUDIS a.s., Podbabská 1014/20, Praha 6 a společností SATRA, spol. s r.o., Pod Pekárnami 878/2, Praha 9 v prosinci 2021 a Dodatek č. 1 k této studii, vypracovaný výše uvedenými společnostmi v září 2022.

Dodatek č. 1 navazuje na výstup studie z prosince 2021 a doplňuje ji o variantu BC (kompromisní řešení mezi variantami B a C) pro oblast MÚK Řeporyjská. Základním znakem varianty BC je, že neomezuje podmínky pro možnost dalšího využití atraktivního území těsně souvisejícího se stanicí metra Nové Butovice, podporuje mimoúrovňové řešení v křižovatce nejvýznamnějšího směru centrum – Jeremiášova (JZM) podjezdem pod radiálou bez kolize s trasou metra a zachovává maximální prostupnost území pro bezmotorovou dopravu i podmínky pro kvalitní obsluhu území MHD. Varianta BC je tak další variantou řešeného úseku MÚK Bucharova – MÚK Butovice,

Základním podkladem orgánu ochrany ovzduší pro posouzení předložené architektonické studie jsou modelové výpočty rozptylové studie z prosince 2021, vypracované na základě výše uvedené Technické studie rovněž v prosinci 2021. V rozptylové studii tudíž není doplněná varianta BC z Dodatku č. 1 ze září 2022 vyhodnocena. V bodě 9.3.5. předmětného Dodatku č. 1 je však konstatováno, že vyhodnocení rozptylové studie směřující k variantě B lze plně přijmout i pro variantu BC. Případné odchylky ve výsledcích budou zcela zanedbatelné.

Pro výpočet rozptylové studie byl zvolen úsek Radlické radiály s počátkem v MÚK Bucharova a ukončením u začátku tunelu Butovice (prodloužený tunel na 1 166 m). Modelové výpočty byly zpracovány pro 3 výpočtové stavy, odpovídající třem variantám alternativního řešení stavby v Technické studii, varianty A, B a C. V úseku Botanica se varianty odlišují rozdílným zakrytím hlavní trasy. Ve variantě A je trasa radiály bez zakrytí, ve variantě B je trasa radiály zakryta krátkými tunely, ve variantě C je trasa radiály v úseku Botanica plně v tunelu (délka 647 m). V oblasti MÚK Řeporyjská je radiála napojena na místní uliční síť, varianty se odlišují vedením křižovatkových větví.

Dle map klouzavých pětiletých průměrů imisních koncentrací publikovaných Českým hydrometeorologickým ústavem (pětiletý průměr 2016 - 2020) dosahují v řešeném území průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého (NO₂) hodnot 18,1 – 19,8 µg/m³, poletavého prachu frakce PM₁₀ hodnot 20,5 – 21,5 µg/m³, poletavého prachu frakce PM_{2,5} hodnot 15,2 –

16,0 µg/m³, benzenu hodnot 1,0 – 1,1 µg/m³ a benzo(a)pyrenu hodnoty 0,8 – 0,9 ng/m³. U 24hodinových imisních koncentrací PM₁₀ jsou 36. nejvyšší hodnoty v úrovni 35,4 – 36,8 µg/m³. Z uvedených údajů je patrné, že se jedná v rámci pražských relací o vyhovující imisní pozadí s hodnotami koncentrací všech sledovaných látek pod imisními limity.

Modelovými výpočty byl zjišťován vliv liniových zdrojů (automobilové dopravy) a plošných zdrojů znečišťování ovzduší (tunelových portálů). Vyhodnocení příspěvků ve vztahu k obytné zástavbě bylo provedeno v 15 vybraných bodech obytné zástavby. Bod č. 14 se nachází v rozvojové oblasti Jinonice jih a bod č. 15 v rozvojové oblasti Butovice západ. Obě oblasti budou využity pro obytnou funkci.

Ve variantě A:

Příspěvky průměrných ročních koncentrací oxidu dusičitého (NO₂) dosahují hodnot 0,12 – 0,32 µg/m³, v bodě č. 14 – 0,28 µg/m³ a v bodě č. 15 – 0,12 µg/m³.

Příspěvky průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic PM₁₀ dosahují hodnot 1,15 – 3,37 µg/m³, v bodě č. 14 – 2,78 µg/m³ a v bodě č. 15 – 1,15 µg/m³.

Příspěvky průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic PM_{2,5} dosahují hodnot 0,32 – 0,94 µg/m³, v bodě č. 14 – 0,78 µg/m³ a v bodě č. 15 – 0,32 µg/m³.

Příspěvky průměrných ročních koncentrací benzenu dosahují hodnot 0,02 – 0,05 µg/m³, v bodě č. 14 – 0,04 µg/m³ a v bodě č. 15 – 0,02 µg/m³.

Příspěvky průměrných ročních koncentrací benzo(a)pyrenu dosahují hodnot 0,03 – 0,1 ng/m³, v bodě č. 14 – 0,08 ng/m³ a v bodě č. 15 – 0,03 ng/m³.

Příspěvky maximálních hodinových koncentrací NO₂ dosahují hodnot 2,5 – 8,0 µg/m³, v bodě č. 14 – 5,3 µg/m³ a v bodě č. 15 – 8,0 µg/m³.

Příspěvky průměrných denních koncentrací PM₁₀ dosahují hodnot 6,0 – 17,5 µg/m³, v bodě č. 14 – 11,9 µg/m³ a v bodě č. 15 – 17,5 µg/m³.

Příspěvky imisních koncentrací ve variantě B dosahují nižších hodnot než ve variantě A, varianta C z hlediska vlivů na kvalitu ovzduší vychází nejpříznivěji.

Z pohledu imisního zatížení území v obytné oblasti zástavby podél úseku Botanica jako nejpříznivější vychází varianta C, pro oblast MÚK Řeporyjská je rovněž nejvíce příznivá varianta C.

Z výsledků rozptylové studie vyplývá, že příspěvky imisních koncentrací sledovaných znečišťujících látek na vybraných bodech obytné zástavby od provozu automobilové dopravy jsou ve všech variantách velmi nízké a neměly by vést k překračování imisních limitů.

Vzhledem k tomu, že v rozvojové oblasti Jinonice jih - bod č. 14 a v rozvojové oblasti Butovice západ – bod č. 15 s bytovou funkcí byly zjištěny vyšší příspěvky krátkodobých koncentrací NO₂ a PM₁₀ vzhledem k některým ostatním bodům, požadujeme při návrhu obytné zástavby v těchto oblastech věnovat zvýšenou pozornost na eliminaci vlivů od škodlivých emisí. Jedná se zejména o vybudování účinného odstínění, např. formou izolační zeleně, s ohledem na vzdálenost

jednotlivých obytných budov od komunikací a nedalekého portálu prodlouženého tunelu Butovice.

Obdobnou pozornost se zaměřením na ochranu proti škodlivým emisím požadujeme věnovat dalším rozvojovým oblastem v těsné blízkosti sledovaného úseku Radlické radiály. V těchto oblastech vylučujeme bytovou funkci, případná administrativní funkce musí být rovněž náležitě ošetřena proti vlivu škodlivých emisí.

Orgán ochrany ovzduší upozorňuje, že při projednávání Technická studie variantního řešení úseku MÚK Bucharova – MÚK Butovice a následné projektové přípravě je nutné zohlednit příslušná opatření obsažená v Akčním plánu k Programu zlepšování kvality ovzduší PZKO 2020+, Aglomerace Praha CZ01, Druhá část – Podpůrná opatření, která jsou v souladu s Plánem udržitelné mobility. Program zlepšování kvality ovzduší pro aglomeraci Praha – CZ01 je hlavním koncepčním dokumentem z hlediska ochrany ovzduší v Praze.

K návrhu a realizaci variantního řešení úseku MÚK Bucharova – MÚK Butovice se vztahují především tato opatření PZKO 2020:

P 9 - Odklon tranzitní a části vnitroměstské dopravy mimo obytné části obcí – opatření č.585

Radlická radiála (projektová příprava), přijaté v rámci Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí,

P 10- Zvýšení plynulosti dopravy v obcích,

P 17- Omezení resuspenze z dopravy, zaměřené především na výsadbu izolační zeleně v okolí komunikací a jejich čištění.

Aplikací uvedených opatření dojde k omezení vlivu škodlivých emisí na stávající i navrhovanou zástavbu v okolí projednávaného úseku Radlické radiály.

Vzhledem k tomu, že provozem řešeného úseku Radlické radiály budou v referenčních bodech na obytné zástavbě vznikat poměrně vysoké příspěvky průměrných ročních koncentrací B(a)P ($0,03 - 0,1 \text{ ng/m}^3$) a pozad'ové hodnoty těchto koncentrací ve sledovaném území dosahují hodnoty blízké imisnímu limitu ($0,8 - 0,9 \text{ ng/m}^3$, imisní limit $1,0 \text{ ng/m}^3$), lze očekávat překračování imisního limitu v blízkosti Radlické radiály. Požadujeme proto při návrzích tohoto úseku důsledně realizovat opatření na zmírnění negativních vlivů této škodliviny, například výsadbu izolační zeleně.

Na základě výsledků modelových výpočtů rozptylové studie dáváme přednost při řešení úseku MÚK Bucharova – MÚK Butovice variantě C. Vzhledem k celkově nízkým hodnotám zjištěných imisních příspěvků sledovaných škodlivin od automobilové dopravy v jednotlivých variantách A, B a C i k malým rozdílům mezi nimi nemáme zásadní připomínky ani k doplněné variantě BC (kompromisní řešení mezi variantami B a C) pro oblast MÚK Řeporyjská.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny:

Ing. Lubor Smejtek, tel.: 236 004 235, e-mail: lubor.smejtek@praha.eu

K předložené studii nemáme připomínky. Nám chráněné zájmy jsou dotčeny pouze okrajově a záleží tedy více na ostatních složkách životního prostředí, respektive dalších veřejných zájmech v území (bezpečnost dopravy, hluk, urbanistická koncepce...).

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu:

Ing. Lubor Smejtek, tel.: 236 004 235, e-mail: lubor.smejtek@praha.eu

K předložené studii nemáme připomínky.

Z hlediska myslivosti:

Ing. Ondřej Herink, tel.: 236 004 426, e-mail: ondrej.herink@praha.eu

Nám chráněné zájmy nejsou dotčeny.

Z hlediska ochrany vod:

Ing. Petra Procházková, tel.: 236 004 317, e-mail: petra.prochazkova@praha.eu

Předložená technická studie (variantní studie) zpracovaná sdružením PUDIS a.s. a SATRA spol. s r.o. v září 2022 pod názvem „Stavba č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov, Technická studie variantního řešení úseku MÚK Bucharova – MÚK Butovice“ řeší zhodnocení kombinované varianty BC. Z varianty B patří mezi převzatá pozitiva zejména mimoúrovňové řešení v křižovatce nejvýznamnějšího směru centrum – Jeremiášova (JZM) podjezdem pod radiálou bez kolize s trasou metra. Významné je i dodržení podmínek pro návrh nového založení směrově rozdělené Radlické ulice ve stávající stopě. Z varianty C přebírá varianta BC systém dopravního řešení bez ovlivnění lokality u metra Nové Butovice a ponechává tak volnost pro zde připravované záměry.

Protože je technická studie obecným dokumentem bez konkrétních projektových opatření, ze kterých by bylo možné vyhodnotit jednoznačně dotčení zájmů chráněných zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, v platném znění (vodní zákon), nemáme ke studii pro tuto fázi rozpracovanosti žádné připomínky.

Z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí:

Bc. Václav Linda, tel.: 236 005 911, e-mail: vaclav.linda@praha.eu

Předložená technická studie (variantní studie) zpracovaná sdružením PUDIS a.s. a SATRA spol. s r.o. v září 2022 pod názvem „Stavba č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov, Technická studie variantního řešení úseku MÚK Bucharova – MÚK Butovice“ řeší zhodnocení kombinované varianty BC. Jedná se o variantní řešení části záměru Stavba č.9567 Radlická radiála JZM – Smíchov, Praha 5, Praha 13.

Městská část Praha 5
17. schůze Rady městské části Praha 5
konaná dne 24.04.2023

Sdělujeme, že záměr „Stavba č.9567 Radlická radiála JZM – Smíchov, Praha 5, Praha 13“ byl posuzován dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů a bylo vydáno stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí pod SZn. S-MHMP-417045/2006/OOP/VI/EIA/263-8/Žá ze dne 10.7.2009. Platnost stanoviska k posouzení vlivů na životní prostředí je prodloužena v současné době do 10.7.2026.

Upozorňujeme na ustanovení § 9a odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění. Nejdříve 90 dnů před podáním žádosti o zahájení navazujícího řízení, nejpozději však v den podání žádosti o zahájení navazujícího řízení, předloží oznamovatel příslušnému úřadu, který vydal stanovisko, dokumentaci pro příslušné navazující řízení včetně úplného popisu případných změn oproti záměru, ke kterému bylo vydáno stanovisko, a to v rozsahu části nebo etapy záměru, která je předmětem navazujícího řízení. Příslušný úřad ověří na základě oznámení o zahájení řízení zasláního tomuto úřadu správním orgánem příslušným k vedení navazujícího řízení každý záměr a vydá nesouhlasné závazné stanovisko, jestliže došlo 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. Tyto změny jsou předmětem posuzování podle § 4 odst. 1 písm. g). Jestliže nedošlo ke změnám záměru podle věty druhé, příslušný úřad vydá souhlasné závazné stanovisko. V tomto závazném stanovisku příslušný úřad s přihlédnutím k podkladům podle odstavce 1 určí, které z podmínek stanoviska jsou v důsledku jiných změn záměru neproveditelné, a to případně v součinnosti s příslušnými dotčenými orgány. Pokud nebyly dokumenty podle věty první předány ve stanovené lhůtě, má se za to, že nebyly předány.

Tato vyjádření jsou vydávána dle § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád.

v z. Ing. Marie Beranová

Ing. Jana Cibulková

vedoucí oddělení posuzování vlivů na životní prostředí
podepsáno elektronicky

24. bod programu

Předkladatel: Ing. Milan Kryl, místostarosta MČ Praha 5

Příprava realizace stavby „Radlická radiála JZM – Smíchov, stavba č. 9567“, veřejně prospěšná stavba, VPS 17/DK/5 (dále RR) - podpora MČ Praha 5

Rada městské části Praha 5

I. Bere na vědomí

1. informaci o stavu přípravy stavby č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov, tak jak je uvedena v důvodové zprávě.

II. Konstatuje

1. že ctí kontinuitu rozhodování a v souladu s unesením Rady HMP číslo 1861 ze dne 1.8.2022 (Příloha č. 1 tohoto usnesení) a vyjádření IPR Praha k Technické studii Stavba č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov – variantní řešení MÚK Bucharova – MÚK Butovice č.j. 13859/22 ze dne 16. 12. 2022 (Příloha č. 2 tohoto usnesení), podporuje úpravy projektu radiály, aby se významně zmenšily dopady stavby na okolí a došlo k odblokování přípravy projektu.

III. Souhlasí

1. s technickou studií spojení Jinonického a Butovického tunelu, jež je přílohou usnesení Rady HMP číslo 1861 ze dne 1. 8. 2022 (Příloha č. 1 tohoto usnesení).
2. s technickou studií pro oblast MÚK Jinonice, jež je přílohou č. 2 usnesení Rady HMP číslo 1861 ze dne 1. 8. 2022 (Příloha č. 1 tohoto usnesení).

IV. Žádá

1. v oblasti MÚK Butovice preferovat řešení dle varianty „BC,“ jak je uvedeno ve Vyjádření IPR Praha č.j. 13859/22 ze dne 16. 12. 2022 (Příloha č. 2 tohoto usnesení).
2. v oblasti MÚK Butovice v rámci varianty „BC“ prověřit možnost lepšího urbanistického využití (vyšší stavební potenciál) oblasti u jinonického zámečku mezi ulicemi Schwarzenberská a Řeporyjská v případě většího zakrytí tělesa radiály, zvýšení pěší prostupnosti územím a zlepšení pobytové kvality veřejných prostranství.
3. aby byla přijata opatření, která zamezí tranzitu IAD z centra přes ulice Jinonická/Peroutkova – Karlštejská na radiálu (např. odstranění rampy z ul. Karlštejská na radiálu jako je ve variantě „B“ MÚK Butovice).
4. podmínit zahájení provozu radiály realizací projektu Zkapacitnění uzlu Barrandovský most (V6 – rampa přes Modřanskou ulici) a prověřit možnost zkapacitnění napojení radiály na Městský okruh ve směru Barrandovský most dvěma jízdními pruhy.
5. připravit opatření pro zklidnění dopravy v ulicích, kde jsou očekávány poklesy intenzit dopravy (zejména Plzeňská, Vrchlického, Jinonická, Peroutkova, Radlická, K Barrandovu) a to tak, aby mohla být realizována současně se zprovozněním radiály.

Stránka 1 z 3

17. RMČ, dne 24.04.2023

RMČ/OÚR/2023/9522

Poslední aktualizace: 26.04.2023 08:17

6. podél nově zakládaných páteřních komunikací vytvořit stavebně oddělenou cyklo-infrastrukturu, zejména ve směru centrum – JZM a ve směru Prokopské údolí – Vidoule.

V. Ukládá

1. předat toto usnesení Radě hl. města Prahy a MHMP

Zodpovídá: Mgr. Jaroslav Pašmik, MBA, starosta MČ Praha 5
Termín plnění: 17.05.2023

17. RMČ, dne 24.04.2023

Stránka 2 z 3

RMČ/OÚR/2023/9522

Poslední aktualizace: 26.04.2023 08:17

Městská část Praha 5

17. schůze Rady městské části Praha 5
konané dne 24.04.2023

Příprava realizace stavby „Radlická radiála JZM – Smíchov, stavba č. 9567“, veřejně prospěšná stavba, VPS 17/DK/5 (dále RR) - podpora MČ Praha 5

Materiál obsahuje:

DZ_RMČ_Radlická radiála v úseku MÚK Bucharova - MÚK Butovice.docx
Usnesení_Rady_HMP_2022-08-01- POUZE ELEKTRONICKY.pdf
IPR_Vyjádření+k+tech.studii_Stavba+č.+9567+Radlická+radiála+JZM-Smíchov_MUK+...pdf
Usnesení+RMČ-11-272-2019_15.03.2019.pdf
2021-12_CVUT_studie-analyza_dopr_scenaru_reg_v_tunelechRR-POUZE ELEKTRONICKY.pdf
2021-2022_castTS_MUK-Bucharova_MUK-Butovice_var - POUZE ELEKTRONICKY.pdf
usnesení VUR_6_9_2023.pdf
usnesení VYDO_2_4_2023.pdf
usnesení VYDO_3_4_2023.pdf
usnesení VUR_3_4_2023.pdf
Návrh usnesení.pdf

Materiál byl projednán:

Materiál zpracoval:

Odbor územního rozvoje
Ing. arch. Lukáš Vacek, Ph.D., vedoucí Odboru územního rozvoje
DEA Jan Flegl, referent Oddělení koncepce rozvoje

Za úkol zodpovídá:

Mgr. Jaroslav Pašmik, MBA, starosta MČ Praha 5, Rada MČ Praha 5

Materiál předkládá:

Ing. Milan Kryl, místostarosta MČ Praha 5

17. RMČ, dne 24.04.2023

Stránka 3 z 3



MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 5
ÚŘAD MĚSTSKÉ ČÁSTI
ODBOR DOPRAVY



MC05X01X1N9H

PUDIS, a.s.
Nad Vodojemem 3258/2
100 31 Praha 10

Č. j.: MC05/277962/2022/ODP/MM
Vyřizuje: Ing. Miluše Malíková
Telefon: 257 000 207
Vaše zn.: D21-005/AM/22/002

V Praze: 16.01.2023

**Vyřádění silničního správního úřadu ke stavbě č. 9567 RADLICKÁ RADIÁLA JZM-
Smíchov, Praha 5 – variantní řešení úseku MÚK Bucharova – MÚK Butovice, fáze I,
analýza a koncepce**

Odbor dopravy ÚMČ Praha 5 k Vašemu podání, ve kterém byly předloženy doplňující varianty řešení Radlické radiály sděluje následující návrhy a připomínky:

Z dopravního hlediska nebudeme posuzovat míru zakrytí Radlické radiály v části MÚK Bucharova – MÚK Jinonice, neboť všechny varianty umožňují dostatečné propojení obou částí podél RR, míra zakrytí výrazně přispívá ke snížení negativních vlivů dopravy a zvyšuje využitelnost území. Ve věci bude, dle našeho názoru, rozhodující ekonomické hledisko (nejen investiční ale i provozní náklady).

- V části MÚK Bucharova – MÚK Jinonice je nutno doplnit bezpečné a funkční pěší vazby v ul. Pekařská až k severnímu chodníku (zejména návaznost na pěší lávku směrem ke stanici metra Nové Butovice).

- Varianta A a B přenáší dopravní zátěže související s dopravní obsluhou současné zástavby i budoucího rozvojového území v severní části území směrem na jih do bezprostřední blízkosti stávajícího autobusového terminálu Nové Butovice, což není žádoucí.

- Varianta A je oproti B napojena na RR směrem z centra výhodnějším řešením z pohledu zásahu do dotčeného území.

- Varianta C nezavádí tranzitní dopravu k autobusovému terminálu Nové Butovice, směřuje však obslužnou dopravu stávajícího administrativního objektu Avenir Business Park na komunikační síť u budoucí obytné zástavby, což není žádoucí. V tomto případě by bylo nutné změnit řešení dopravní obsluhy administrativního objektu či přemístit komunikaci podél bytové zástavby.

- Ve variantě C je omezeno napojení oblasti Jinonic a Nových Butovic na Radlickou radiálu v prostoru MÚK Nové Butovice. Tímto řešením by byla nadbytečně zatěžována nadzemní komunikační síť Bucharova a Radlická, neboť vyhovujícím napojením na RR je MÚK Bucharova a MÚK Jinonice.

Sídlo: nám. 14. října č. 4, 150 22 Praha 5
Pracoviště: nám. 14. října č. 4, 150 22 Praha 5
Bankovní spojení: Česká spořitelna a.s.

IČ: 00 06 36 31
tel.: 257 000 111
č. ú.: 19-2000857329/0800

web: www.praha5.cz
e-mail: podatelna@praaha5.cz
ID DS: yctbyzq

- Varianta A a C navrhuje křížení budoucí ul. Radlická výjezdem z RR v úhlu, který je naprosto nevhodný. Též není zcela jasné vedení pěších přes tuto rampu.

- Dále doporučujeme prověřit možnost řešení křižovatky Bucharova – Petržilkova kruhovým objezdem (MČ Praha 13).

- Dodatečně byla našemu odboru dodána varianta BC, která je kompromisním řešením odklánějícím zbytnou tranzitní dopravní zátěž z bezprostřední blízkosti stávajícího autobusového terminálu Nové Butovice. Dvě nově navržené komunikace propojují oblast Jinonic s ul. Radlickou, čímž bude zajištěno dopravní propojení přes RR. Tuto variantu považujeme za dostatečné řešení pro dopravní obsluhu dotčeného a následného území. Ve věci zároveň uvádíme, že s ohledem na délku trvání projednávání stavby RR je žádoucí zhodnotit míru úprav tohoto projektu, neboť vzrůstající dopravní zátěž na stávající komunikační síť při dalším rozvoji urbanizace území přináší obtížně řešitelné situace.

- Pro komunikaci Prokopových jako námět uvádíme zrušení navrhovaného zaslepení a zřízení jednosměrného napojení na novou komunikaci propojující budoucí zástavbu v severní části s ul. Radlická. Důvodem tohoto námětu je odlehčení křižovatky Radlická – Jeremiášova – Butovická – Řeporyjská, na kterou je směřována i dopravní obsluha čerpací stanice pohonných hmot.

Ivan Růžička
vedoucí odboru

STEJNOPIS, za správnost vyhotovení: Ing. Miluše Malíková

Č.j. MC05/277962/2022/ODP/MM

- 2 -

Sídlo: nám. 14. října č. 4, 150 22 Praha 5
Pracoviště: nám. 14. října č. 4, 150 22 Praha 5
Bankovní spojení: Česká spořitelna a.s.

IČ: 00 06 36 31
tel.: 257 000 111
č. ú.: 19-2000857329/0800

web: www.praha5.cz
e-mail: podatelna@praaha5.cz
ID DS: yctbyzq

Úřad městské části Praha 5
Odbor ochrany životního prostředí
Náměstí 14, Října 4, 150 22 Praha 5
telefon 257 000 111, fax 257 000 150
e-mail: ozp@praha5.cz, www.praha5.cz
IČO: 00063631, DIČ CZ00063631



PUDIS a.s.
Ing. Aleš Merta
Podbabská 1014/20
160 00 PRAHA 6

Váš dopis zn.	Naše č.	Vyřizuje / linka	Datum
D21- 005/AlMer/22/004	MC05 222906/2022/OŽP/Ryš	Ryšavá Monika /257000461	28.11.2022

Stavba č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov, technická studie variantního řešení úseku MÚK Bucharova – MÚK Butovice, Fáze I – analýza a koncepce, dodatek č. 1, Praha 5

Žadatel: Hlavní město Praha, IČO: 00064581, se sídlem Mariánské náměstí 2/2, 110 01 Praha 1, v zastoupení odborem INV MHMP, č. smlouvy INO/21/05/006966/2020, z pověření investora zastupuje společnost PUDIS a.s., IČO: 45272891, se sídlem Podbabská 1014/20, 160 00 Praha 6, vyřizuje Ing. Aleš Merta, projektový manažer (dále jen „žadatel“)

Odbor ochrany životního prostředí ÚMČ Praha 5 vydává pro účely technické studie a pro postupy vedené podle části čtvrté (stavební řád) stavebního zákona ke shora uvedené stavbě ve smyslu § 4 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů, z hlediska ochrany složek životního prostředí závazná stanoviska a vyjádření dle zákona č. 500/2004 Sb. správní řád, ve znění pozdějších předpisů.

Vyjádření dle § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů – z hlediska vodního hospodářství (Bc. Iveta Holubová, DiS./tel. linka 134)

Předmětem technické studie Radlické radiály v úseku MÚK Bucharova – MÚK Butovice je nalézt v daném úseku Radlické radiály nejvýhodnější územní a technické řešení funkční dopravní stavby, která však musí naplňovat územním plánem stanovanou funkční definici radiály jako stavby nadřazené dopravní infrastruktury (variantní studie).

Účelem Navazující technické studie je připravit k posouzení alternativy ke stavbě Radlické radiály, proti řešení předloženému k územnímu řízení a případně schválené úpravy projektu projednané a schválené Radou HMP implementovat následně do projektu stavby č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov.

Návrhy jsou řešeny ve dvou oblastech - úsek Botanica a oblast MÚK Řeporyjská. Každá má jiná základní východiska, pro každou oblast jsou k dalšímu posouzení předkládány 3 varianty.

Celková koncepce odvodnění území se ve všech posuzovaných variantách oproti řešení dle DUR 2017 v důsledku snížení nivelety RR v úseku Botanica posměňuje. V technickém návrhu je nejvýznamnější změnou, že splaškové a dešťové kanalizace, které v současném stavu v úseku MÚK Bucharova – MÚK Řeporyjská křížují koridor budoucí radiály, nelze z důvodu změny nivelety radiály zachovat (resp. v případě dešťové kanalizace napojit do nové dešťové kanalizace vedené v tělese RR). Pro splaškovou i dešťovou kanalizaci bylo proto nutno v uvedeném úseku pro všechny varianty vyčlenit odsunutím původní trasy radiály volný koridor podél severní strany Radlické radiály

Z pohledu nadřazených kmenových sběračů zůstává koncepce odvádění splaškových vod stejná, protože jak splašková kanalizace v ulici Bucharova, tak splašková kanalizace navržená v rámci této studie je zaústěna do kmenového sběrače P.

Koncepčně stejně zůstává i odvádění srážkových vod, protože stejně jako v DUR 2017 bude zajištěna dotace Statkového (Zámeckého) rybníka a Jinonického potoka s dalšími 2 rybníky. Ostatní srážkové vody budou stejně jako v DUR 2017 vedeny do DUN Jinonice IV a následně do Jinonického potoka.

Oproti DUR 2017 dojde k posunu místa křížení splaškové i dešťové kanalizace s radiálou západním směrem. V DUR 2017 podcházely obě kanalizace Radlickou radiálu před západním portálem Butovického tunelu cca ve směru podél západní strany zahrádek a zástavby ulice Novoveské. Toto křížení je nyní posunuto před západní butovický portál cca o 300 m. Posun je vyvolán snížením nivelety komunikace a konstrukcí prodlouženého tunelu. V přiložených podélných profilech bylo ověřeno, že zde navržená trasa vyhovuje a je koncepčně platná pro všechny varianty posuzované v této studii.

V souladu s principy modrozelené infrastruktury a s již dříve prověřovanými možnostmi revitalizace území Jinonického potoka se navrhuje začlenit do stavby Radlické radiály revitalizaci DUN Jinonice IV. Revitalizace by spočívala ve zvětšení vodní plochy, vytvoření přírodních zatravněných svahů okolo vodní plochy spojené se zrušením převážně většiny stávajících zpevněných ploch v areálu DUN.

Uvedený záměr je z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (dále jen „vodní zákon“), ve znění pozdějších změn, možný.

V projektové dokumentaci pro další stupeň řízení budou zpracovány:

- podrobné informace o způsobu odvádění povrchových (srážkových) vod ze staveniště, včetně odvádění odpadních vod a způsobu zajištění zásobování vodou.
- Podrobné informace o celkovém vodohospodářském řešení, které mimo jiné zahrnuje způsob odvodnění stavby, technické parametry nově budovaných vodních děl, či jejich přeložek.

Upozorňujeme, že:

- **Stavba, změna stavby, odstranění nebo zrušení vodního díla** (kanalizační řady, dešťová usazovací nádrže) **podléhá stavebnímu povolení k vodním dílům dle § 15 vodního zákona.** Současně odvádění povrchových (srážkových) či podzemních vod do vod do vodního toku/dešťové usazovací nádrže **podléhá povolení dle § 8 vodního zákona.**

- **Část stavby je umístěna v navrženém ochranném pásmu II. stupně** za účelem ochrany vydatnosti, jakosti a zdravotní nezávadnosti zdroje podzemní vody, jímané prostřednictvím jímacích objektů (JV1 – JV5, JV7, JV8 a JV10 a šachty JV6) gravitačního přivaděče pro ZTC3 – Radlice, situované na pozemcích č. parcelní 668/3, 669/2, 669/4 v k. ú. Smíchov v Praze 5. Předmětné vodní dílo (jímací vrty a gravitační přivaděč) jsou stavbami civilní ochrany, které slouží k zajištění přívodu vody do technického centra TC-3 pro chlazení a úpravu vody a její následnou dodávku pro obyvatele ukryvané v ochranném systému metra. Podzemní voda jímaná z předmětného vodního zdroje nevyhovuje části parametrů stanovených pro pitnou vodu vyhláškou č. 252/2004 Sb., kterou se stanoví hygienické požadavky na pitnou a teplou vodu a četnost a rozsah kontroly pitné vody, ve znění pozdějších předpisů, avšak je na tyto parametry dobře upravitelná. Z výše uvedeného je nepochybné, že se jedná o vodní zdroj a vodní dílo zásadního významu pro nouzové zásobování obyvatelstva pitnou vodou.

Návrh opatření obecné povahy byl vydán Odborem ochrany životního prostředí ÚMČ Praha 5 pod sp. zn.: MC05-S 8391/2022/OZP/OVH. Opatření obecné povahy o stanovení ochranného pásma I. a II. stupně v současné době doposud nebylo vydáno, nicméně v případě předmětného vodního zdroje je nutné se zabývat vlivy záměru přímo na tento vodní zdroj a na s ním související vodní dílo, jejichž ochrana je dána zejména ust. § 29 a § 58 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů. Je tedy třeba prověřit, zda je z hlediska ochrany tohoto vodního zdroje a s ním souvisejícího vodního díla tento záměr vůbec možný a pokud ano, je nezbytné stanovit odpovídající podmínky k zajištění dotčeného vodního zdroje a vodního díla.

Z výše uvedených důvodů by měl být stavební záměr **realizován pouze na základě stanoviska osoby s odbornou způsobilostí (hydrogeologa), který posoudí, zda stavba nemůže mít vliv na kvalitu a množství podzemní vody, tedy s výslovným přihlédnutím k existenci hodnoceného vodního zdroje.**

- **Část stavby je umístěna v ochranném pásmu II. stupně hygienické ochrany pro odběr povrchové vody z Vltavy společností Pivovary Staropramen a.s.** (stanoveno 19. 9. 1988 pod zn.: OVLHEZ 1611/88/Tich), a proto podléhá udělení **souhlasu dle § 17 odst. 1 písm. e) vodního zákona.**
- **Případné čerpání podzemní vody za účelem snížení její hladiny podléhá povolení dle § 8 odst. 1 písm. b) bodu 3 vodního zákona.** Výskyt podzemní vody, možnost (popř. množství) pronikání podzemní vody do stavební jámy je třeba prokázat k řízení posudkem odborně způsobilé osoby – hydrogeologa.
- Vody odváděné do kanalizace pro veřejnou potřebu, **musejí svou kvalitou splňovat limity dané Kanalizačním řádem kanalizace pro veřejnou potřebu na území hl. m. Prahy v povodí Ústřední čistírny odpadních vod Praha.**

Sdělení z hlediska odpadového hospodářství (Ing. Jana Kačenová/tel. linka 185)

Podle zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech (dále jen „zákon o odpadech“) je z hlediska odpadového hospodářství vydáváno **závažné stanovisko pouze k terénním úpravám a k odstranění stavby** podléhající ohlášení nebo povolení podle stavebního zákona. **Změna dokončené stavby** podléhající ohlášení nebo povolení podle stavebního zákona pak **vyžaduje vyjádření** orgánu odpadového hospodářství.

Do projektové dokumentace do dalšího stupně řízení požadujeme zpracovat požadavek maximální recyklace stavebního odpadu v recyklačním zařízení, po vyřídění nebezpečných složek, popřípadě jeho **opětovného použití** a nakládání s odpady v souladu se

zákonem o odpadech a jeho prováděcími předpisy. V projektové dokumentaci pro další stupeň řízení rovněž zpracujte **přehled odpadů**, které budou při stavbě vznikat, **seřazený podle druhů a kategorií** (vyhláška MŽP č. 8/2021 Sb., - o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů), **včetně množství a způsobu dalšího nakládání** s nimi.

Vyjádření dle § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů – z hlediska ochrany přírody a krajiny (Ing. Ivana Křehlíková/tel. linka 115)

V případě kácení stromu o obvodu kmene nad 80 cm, měřeno ve výšce 130 cm, nebo zapojeného porostu dřevin o ploše nad 40 m² (sčítají se i jednotlivé plochy do 40 m²), nebo stromu do obvodu kmene 80 cm, který je součástí stromořadí (alespoň 10 kusů za sebou jdoucích), předloží žadatel žádost o povolení kácení, která bude obsahovat situaci se zákresem kácených dřevin, jejich soupis, cenové ohodnocení a návrh náhradní výsadby v hodnotě minimálně dřevin odstraňovaných. Pro územní řízení bude vydáno závazné stanovisko z hlediska kácení dřevin, které bude součástí územního rozhodnutí.

Vyjádření dle § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů – z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu (Monika Myslíková/tel. linka 264)

Předložená projektová dokumentace nazvaná „Stavba č. 9567 Radlická radiála JZM - Smíchov“ neuvádí konkrétní pozemky, které by stavbou byly dotčeny.

V případě, že stavbou budou dotčeny pozemky náležející do ZPF, požádejte o jejich odnětí (nebo jejich část) ze ZPF, podle § 9 odst. 8 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon“) v souladu s § 18 orgán ochrany ZPF - úřad MČ Praha 5.

Vyjádření dle § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů – z hlediska ochrany ovzduší (Mgr. Helena Wolfová/tel. linka 119)

Předmětem návrhu předložené projektové dokumentace je žádost o vydání vyjádření ke studii na stavební záměr „Stavba č. 9567 Radlická Radiála JZM – Smíchov variantní řešení úseku MÚK Bucharova – MÚK Butovice“.

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. Předpokládaná intenzita dopravy na této plánované komunikaci je na úrovni cca 70 000 – 80 000 vozidel za 24 hod. Radlická radiála je umístěna v převážné části v zastavěném území města. Předmětem studie je řešený úsek MÚK Bucharova – MÚK Butovice.

Pětileté průměrné koncentrace za období 2016-2020 (vymezené dle § 11 odst. 6 zákona č. 201/2012 Sb.) jsou v řešeném území podél projektované Radlické radiály pro všechny sledované škodliviny **pod úrovní** příslušných imisních limitů.

- roční průměrná koncentrace prachových částic frakce PM₁₀ 20,5 - 21,5 µg/m³
- 36. nejvyšší 24hod. koncentrace prachových částic frakce PM₁₀ 35,4 - 36,8 µg/m³
- roční průměrná koncentrace prachových částic frakce PM_{2,5} 15,2 - 16,0 µg/m³

- roční průměrná koncentrace oxidu dusičitého (NO₂) 18,1 - 19,8 µg/ m³
- roční průměrná koncentrace benzo(a)pyrenu (dále jen „BaP“) 0,8 - 0,9 ng/ m³

Pro potřeby technické studie „Radlická radiála v úseku MÚK Bucharova – MÚK Butovice“, byla zhotovena Rozptylová studie společností Bucek s.r.o. (v prosinci 2021).

Na základě výsledků rozptylové studie lze konstatovat, že změny imisních příspěvků automobilové dopravy v řešeném území v důsledku možného variantního řešení záměru Radlické radiály jsou s ohledem na celkové imisní zatížení území nevýznamné. Z pohledu imisního zatížení území v obytné oblasti zástavby podél úseku Botanica se jako nejpříznivější jeví varianta C technické studie, jako nejméně příznivou variantu lze pro oblast obytné zástavby podél úseku Botanica označit variantu A. Pro oblast MÚK Řeporyjská se z pohledu imisních příspěvků automobilové dopravy v oblasti přílehlé zástavby jeví jako nejvíce příznivá rovněž varianta C technické studie. Pro srovnání variant technického studie byly uvažovány imisní příspěvky k průměrným ročním koncentracím hodnocených znečišťujících látek vypočtené v oblasti nejbližší zástavby. Nárůst imisních příspěvků oproti stávajícímu stavu (tj. stav bez realizace záměru Radlické radiály) však nelze v žádné z posuzovaných variant technické studie vyloučit.

Upozorňujeme, že dle zákona č. 201/2012 Sb. a na něj navazujících právních předpisů vyplývá povinnost uložení kompenzačních opatření v případě, že by provozem záměru došlo v oblasti jeho vlivu na úroveň znečištění k překročení některého z imisních limitů s dobou průměrování 1 kalendářní rok, nebo je jeho hodnota v této oblasti již překročena a současně je hodnota nárůstu úrovně znečištění z provozu záměru o více než 1 % imisního limitu pro danou znečišťující látku s dobou průměrování 1 kalendářní rok.

Jedná se o pozemní komunikaci v zastavěném území obce o předpokládané intenzitě 70 000 – 80 000 vozidel za 24 hod v návrhovém období nejméně 10 let a proto je v tomto případě dle § 11 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší kompetentním orgánem státní správy Ministerstvo životního prostředí se sídlem: Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10.

Z hlediska ochrany ovzduší jsou řešení navržené studii možná.

Ing. Miroslav Kučera
vedoucí odboru



Městská část Praha 13

Rada městské části

7. schůze rady MČ z 03.04.2023

USNESENÍ číslo UR 0128/2023 ze dne 03.04.2023

5. Stanovisko MČ Praha 13 ke stavbě č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov v úseku MÚK Bucharova – MÚK Butovice, fáze I. analýza a koncepce

Rada městské části

I. schvaluje

jako vhodnou variantu a dle preferencí IPR Praha v úseku "Botanika" variantu B a v úseku "Řeporyjská" variantu BC, které lze projednat beze změny územního plánu a změny stávající EIA

Ing. David Vodrážka v. r.
starosta

Petr Zeman v. r.
místostarosta

Za správnost : Helena Šlitrová
vedoucí Oddělení organizačně-administrativního



Městská část Praha 13
Úřad městské části
Odbor dopravy

PUDIS a.s.
k rukám Ing. Aleš Merta
Podbabská 1014/20
160 00 Praha 6

VÁŠ DOPIS ZNAČKY / ZE DNE
23. 1. 2023

NAŠE ZNAČKA
P13-49404/2022/01/Mi
P13-49403/2022/Mi

VYŘIZUJE/LINKA
Ing. M. Bouši/235011401

V PRAZE
1. 3. 2023

Stanovisko odboru dopravy MČ Praha 13 ke stavbě č. 9567 Radlická radiála JZM-Smíchov, variantní řešení úseku MÚK Bucharova- MÚK Butovice, fáze I. analýza a koncepce

V návaznosti na společnou prezentaci variantních řešení ke stavbě č. 9567 Radlická radiála JZM- Smíchov v úseku MÚK Bucharova- MÚK Butovice, fáze I. analýza a koncepce vedenou zástupcem investora stavby INV MHMP sdělujeme, že odbor dopravy MČ P13 plně podporuje probíhající územní řízení stavebního úřadu MČ Praha 5 pro záměr Radlická radiála JZM - Smíchov podle bezrozporově projednané dokumentace (DÚR 09/2017) v souladu s platnou EIA.

V úseku „Botanika“ jako vhodnou variantu a dle preferencí IPR Praha, odbor dopravy MČ Praha 13 preferuje variantu B, která kromě nových přemostění obsahuje rozsáhlejší úseky překrytí trasy RR a tím i větší prostorové propojení území severně a jižně od trasy RR.

V úseku „Řeporyjská“ jako vhodnou variantu a dle preferencí IPR Praha, odbor dopravy MČ Praha 13 preferuje čtvrtou variantu BC.

S pozdravem

Ing. Tomáš Círus
pověřený vedením odboru dopravy

Na vědomí: Úřad MČ Praha 13, odbor STAV., Sluneční nám. 2580/13, Praha 5

Městská část Praha 13
Sluneční nám. 2580/13
158 00 Praha 5

IČ: 00241687
DIČ: CZ00241687

Tel. ústředna:
235 011 111

epodatelna@praha13.cz
ID datové schránky: zv6bsur
www.praha13.cz



Městská část Praha 13
Úřad městské části
Odbor životního prostředí

PUDIS a. s.
Podbabská 1014/20
160 00 Praha 6

ISDS: hd4fwa5

VÁŠ DOPIS ZN. / ZE DNE
D21-005/AM/22/002 / 5.10.2022

NAŠE ZNAČKA
OŽP/P13-49404/2022

VYŘIZUJE/LINKA
Svoboda / 473

PRAHA
25.10.2022

Žádost o vyjádření

Stavba č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov, variantní řešení úseku MÚK Bucharova – MÚK Butovice, fáze I. analýza a koncepce

Z pohledu životního prostředí a obyvatel stále nejlépe vychází varianta C – nejnižší zatížení okolí hlukem, imisemi a nejvyšší možnost využití území nad tunely (zeleň, veřejné parky, rekreační a volnočasové aktivity).

K variantě BC nemáme připomínky.

S pozdravem

Mgr. Jana Gilíková
vedoucí odboru životního prostředí

Městská část Praha 13
Sluneční nám. 2580/13
158 00 Praha 5

IČ: 00241687
DIČ: CZ00241687

Tel. ústředna:
235 011 111

epodatelna@praha13.cz
ID datové schránky: zv6bsur
www.praha13.cz

Váš dopis značky / ze dne / 05.10.2022
 naše značka DP / 1944 / 22 / 800210 / JL
 vyřizuje / linka Ing. Líněk / 2226-73119
 místo odeslání / dne Praha / 26.10.2022

PUDIS, a.s.
Ing. Aleš Merta
Podbabská 1014/20
160 00 Praha 6
ČR

Stavba č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov, variantní řešení úseku MÚK Bucharova – MÚK Butovice, fáze I. analýza a koncepce, Praha 5

- technická studie (variantní)

Zájmové území akce Stavba č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov, variantní řešení úseku MÚK Bucharova – MÚK Butovice, fáze I. Analýza a koncepce, Praha 5 zasahuje do ochranného pásma metra (OPM) tratě B, platí dodržování „Obecných podmínek“ pro přípravu a realizaci staveb v OPM, které jsou přílohou.

Situace Informačního systému metra k řešení Radlické radiály byly předány již dříve.

Obecně lze konstatovat, že objekty metra Nové Butovice, Jinonice a Radlická jsou součástí ochranného systému metra (OSM), OÚ-B7 (s tlakovou odolností v čele rázové vlny 0,1 MPa). Předpokládané dopady záměru do OSM – komora dodatečného vstupu u stanice Nové Butovice, OSM výdechy staniční VZT, uklidňovací jímky a další dopady do OSM. Ze zasláné PD nelze konkrétní dopady do OSM a objektů metra identifikovat.

Dopady do objektů metra a OSM musí být v souladu s interním předpisem DPP CO-6-5 Projektování a výstavba ochranného systému městské podzemní dráhy a jeho uvádění do provozu.

Veškeré zásahy do OSM musí posoudit a schválit Jednotka Technologická zařízení a OSM (DP, a.s. - 850000), projektant specialista na OSM (Metroprojekt Praha, a.s.), Odbor bezpečnosti, Oddělení preventivní ochrany Magistrátu hlavního města Prahy (OB OPO MHMP) a Odbor ochrany obyvatelstva a krizového řízení HZS hl. m. Prahy.

Komora dodatečného vstupu vzduchu musí být vyústěna do nezavalitelného prostoru.

TES Bucharova_Butovicka_dodatek1_09.2022_prilohy PDF

Dle přílohy C.1.2.BC Dopravní schéma – Varianta BC – díl 2 (str. 13/16) bude dopad do OSM, konkrétně komory dodatečného vstupu (KDV) stanice Nové Butovice.

TES_RR_Bucharova_Butovicka_12.2021_kompletPDF

Vstup do KDV stanice Nové Butovice je v zasláné PD v místě povrchového úseku Radlické radiály. Na str. 50 (51/245) je v kapitole Dodatečný vstup do OSM uvedeno: V rámci stavebních úprav v území je nadále uvažováno (shodně jako v DÚR 2017) i s přemístěním vstupní části dodatečného vstupu do OSM, a to do vhodné lokace dle zvolené varianty řešení MÚK Řeporyjská.... V PD je uvažováno s nutností tlakové ochrany a s nutností dodržení nezavalitelnosti.

V dalším stupni PD požaduje DP, a.s., úsek technický - Metro:

Zpracovat samostatnou část dokumentace, která se bude věnovat těm částem Radlické radiály, kde dochází ke kontaktu s ochranným pásmem metra (OPM).

Úpravu vstupu do KDV konzultovat v průběhu projekčních prací s pracovníky DP, a.s. a Metroprojektu Praha a.s.

Součástí PD musí být Posudek specialisty na OSM a statické posouzení vlivu stavby na objekty metra – Metroprojekt Praha, a.s.

Součástí PD dále musí být korozní průzkum a řešení ochrany nových objektů před šířením bludných proudů z provozu metra a vyřešeno oddělení zemnicích sítí metra a nových objektů – JEKU s.r.o.

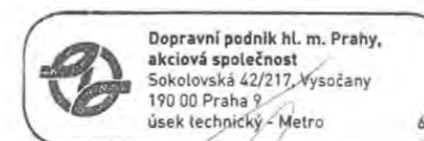
V kolizních místech (křížení metra s Radlickou radiálou atd.) požaduje DP, a.s. – úsek technický – Metro zpracovatřezby objekty metra a Radlické radiály. **Pro zpracování těchto řezů je v dotčených místech nutné provést geodetické zaměření objektů metra. Podklady z Informačního systému metra a výkresů z technického archivu metra svojí přesností nevyhovují pro projekční práce.**

Konkrétní řešení Radlické radiály, dopady do konstrukcí metra a OSM budou řešeny v dalším stupni PD.

Zpracovanou projektovou dokumentaci požaduje DP, a.s. – úsek technický – Metro k posouzení a odsouhlasení.

Toto vyjádření nenahrazuje stanovisko Svodné komise Dopravního podniku, akciová společnost.

Hana Čápková
 vedoucí oddělení
 Ochranné pásmo metra



Příloha: dle textu

800000 – úsek technický - Metro
 Adresa: Sokolovská 42/217, 190 00 Praha 9
 Pracoviště: Sazečská 1, 108 00 Praha 10
 ☎ +420 222 673 119
 e-mail: linekj@dpp.cz

Váš dopis značky / ze dne

naše značka DP/2904/22/100630/TZ/
39/1626

vyřizuje / linka Zvelebil/296193164

místo odeslání / dne Praha/9.11.2022

PUDIS a.s.
Podbabská 1014/20
160 00 Praha 6

**Studie Stavba č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov MÚK Bucharova – MÚK Butovice, Praha 5
(Zpracovatel PD: PUDIS a.s. z 12/21)**

Na základě projednání výše uvedené věci ve Svodné komisi Dopravního podniku hlavního města Prahy, akciová společnost (dále jen DPP) vám za naší akciovou společnost vydáváme toto souhrnné stanovisko:

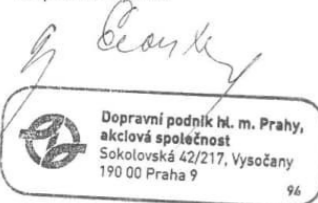
U staveb navrhovaných do OPM, resp. ODM, požadujeme dodržovat „Obecné podmínky pro přípravu a realizaci staveb v OPM“. Součástí „Obecných podmínek ...“ je též požadavek na vydání závazného stanoviska ke stavbě v OPM, který vydává odbor pozemních komunikací a drah Magistrátu hl. m. Prahy (Praha 1, Jungmannova 29) na základě žádosti investora. Respektujte všechny podmínky a připomínky DPP – ÚT Metro zn.: DP/1944/22/800210/JL ze dne 26. 10. 2022.

Řešení dopravní obsluhy dotčeného území projednejte ve spolupráci s DPP + Ropid, včetně vhodného umístění zastávek.

Požadujeme ve všech variantách zachovat odstavnou plochu BUS Nové Butovice, včetně zastávek BUS. Bereme na vědomí, že v předložené studii je znázorněna v rámci řešeného území tramvajová trať z Jinonic do Nových Butovic vedená ulicemi Radlická a Bucharova se smyčkou severně od křižovatky Bucharova – Tichnova. Tato trasa tramvajové trati není obsažena v současné době v koncepčních materiálech hl. m. Prahy a příprava takového záměru neprobíhá. Doložené prověření vnímáme jako orientační a dostatečné pro daný stupeň a účel dokumentace. V případě budoucího rozhodnutí hl. m. Prahy o sledování takového záměru by muselo být řešení tramvajové trati zpřesněno, a to zejména doplněním chybějících zastávek v Radlické ulici či korekcí prostorových uspořádání v místech křižovatek a přechodů pro chodce. Předložte nám další stupeň projektové dokumentace.

Za předpokladu splnění našich připomínek a požadavků vydáváme tímto souhrnné souhlasné stanovisko pro předloženou studii.

Ing. Ladislav Urbánek
dopravní ředitel



Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost

adresa Sokolovská 42/217, Vysočany, 190 00 Praha 9
zápis v OR vedeném MS v Praze v oddíle B, vložka 847
IČ 00005886 DIČ CZ00005886 www.dpp.cz

formulář platný od 23. 5. 2019
Strana 1/1

Chyba! Neznámý název vlastnosti dokumentu

Před tiskem zvažte dopad na životní prostředí.

Dopravní podnik
hlavního města Prahy



Pomáhat a chránit

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY

KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

Odbor služby dopravní policie

PCR00ETRPO82023940



Č.j.: KRPA-323032-2/ČJ-2022-0000DŽ

Praha 19. října 2022

Počet listů: 3

Přílohy: -

PUDIS a.s.
Podbabská 1014/20
Praha 6, 160 00

K rukám Ing. Aleše Merty
nebo Bc. Ondřeje Krutského

Projektová dokumentace Radlická radiála JZM stavba č. 9567 „variantní řešení úseku Bucharova Řeporyjská“, Praha 5, 13 – stanovisko pro účely studie proveditelnosti a dalšího variantního rozpracování

K žádosti ze dne 4.10.2022

Předmětem předložené žádosti je studie návrhu tří variant způsobu možného provedení Radlické radiály v úseku Bucharova – Butovice na Praze 5.

Varianta A – příčná pěší (cyklo) propojení území jsou navržena v 7 místech, jako rozšířené mostní objekty s pěšími trasami a jedním propojením pozemní komunikací ul. Nušlova. Celková vzdálenost těchto rozdělených mostních objektů dle předpokladu max. 70m, tzn., že na tyto objekty se vztahuje norma ČSN 73 6201 – projektování mostních objektů, tedy není nutné projektování osvětlení a prvků a vybavení tunelů.

Varianta B – jedná se o kompromisní řešení z hlediska míry zakrytí trasy RR (mezi úplným zakrytím a variantou A) - překryté úseky jsou vystříhány čtyřmi otevřenými, toto řešení nevyžaduje technologické a bezpečnostní vybavení klasického tunelu, jelikož jednotlivé příčná propojení (podjezdy) nepřekročí délku 100m, pouze dopravní značení a zařízení v rozsahu minimálního vybavení pro krátké tunely. Propojení území jsou navržena v 5 místech a mají dostatečnou šířku také pro další realizaci např. odpočinkových míst nebo parků.

Varianta C – uvažuje vedení trasy RR v celém úseku v tunelu, předpokládaná délka tunelového úseku 647m (začátek sídliště Botanica - km 251,19 po ul. Řeporyjská x Schwarzenberská - km 898,18), vzhledem k délce a charakteru tunelu se předpokládá zařazení tunelu do kategorie středních tunelů s předpokládaným šířkovým uspořádáním T-8 do T-11,5, bezpečnostní kategorie TA se směrodatnou rychlostí v tunelech 70km/h, výška průjezdního prostoru 4,5m.

U všech variant (A,B,C), je rozdílné řešení návrhu ramp na MK Řeporyjská, hlavní trasa MK Radlická zůstává svým směrovým vedením popisovanými variantami neměnná.

Kongresová 1666/2
140 00 Praha 4

Ing. Ladislav Břeský
19.10.2022 15:01:09

Digitálně podepsal:
Ing. Ladislav Břeský
POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY

www.policie.cz

Tel.: +420 974 825 689
Datová schránka: rkia15y
E-mail: epodatelna.policie@pcr.cz

Policie ČR, Krajské ředitelství policie hl. m. Prahy, Odbor služby dopravní policie, jako orgán státní správy ve věcech bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích ve smyslu ustanovení § 1 zákona č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních, a jako dotčený orgán dle §16 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích po prostudování a posouzení předložené projektové dokumentace a zhodnocení studie návrhu tří variant provedení stavby Radlické radiály v úseku Bucharova - Řeporyjská, uvádí následující:

1. Navržené řešení, tedy úsporná varianta A – tímto řešením v podobě sedmi rozšířených mostních konstrukcí, vzniká dostatečná propojenost území pro pěší a cyklisty, je však nutné podotknout, že silniční síť bude vedena pouze přes ul. Schwarzenberskou a ul. Nušlova, uvedená varianta navrhuje sjetí a najetí na ul. Řeporyjskou pouze ve směru jízdy DC, z opačného směru jízdy toto možné není. Další aspekt tohoto řešení je zhoršení propojenosti území mezi ul. Řeporyjská a ul. Karlštejská, které dle návrhu je možné přes terminál Butovice, kam přivede kromě hromadné dopravy také silniční, nebo z opačného směru přes novou komunikaci navazující na ul. Radlická. Pokud nově navrhovaný objekt v blízkosti terminálu Butovická s přímým připojením na Radlickou radiálu je svým určením zamýšlen jako Parkoviště P+R, je vjezd do tohoto objektu výhodný, je však nevýhodný při vyjíždění – složité vedení trasy při potřebě vyjetí směrem ZC. Jako nepříznivé hodnotíme časté změny světelných podmínek pro řidiče, což může mít za následek zvýšení dopravních nehod, tato varianta rovněž může přinášet více exhalací, případně hluku.
2. Navržené řešení, tedy kompromisní varianta B – toto řešení v podobě pěti rozšířených mostních objektů, jejichž podjezdná délka nepřekročí 100m sebou přináší dostatečnou propojenost pro pěší a cyklisty navíc s možností realizací odpočinkových míst, parků nebo dalších propojení pro silniční dopravu. Další aspekt tohoto řešení je zhoršení propojenosti území mezi ul. Řeporyjská a ul. Karlštejská, které dle návrhu je možné přes terminál Butovice nebo z opačného směru před novou komunikaci navazující na ul. Radlická. Pokud nově navrhovaný objekt v blízkosti terminálu Butovická s přímým připojením na Radlickou radiálu je svým určením zamýšlen jako Parkoviště P+R, je vjezd do tohoto objektu výhodný, není však výhodný při vyjíždění – složité vedení trasy při potřebě vyjetí ZC. Přibyla zde možnost sjetí ZC na ul. Řeporyjskou. Jako nepříznivé hodnotíme časté změny světelných podmínek pro řidiče, což může mít za následek zvýšení dopravních nehod, tato varianta rovněž může přinášet více exhalací, případně hluku. Varianta s sebou přináší také potřebné bezpečnostní prvky pro vybavení tunelu.
3. Navržené řešení, tedy varianta C – toto řešení v podobě tunelového vedení Radlické radiály, dává možnost nejen nejširšího využití pěších a cyklistických vazeb na povrchu, ale také nejširšího využití území - zastavitelnost. Zlepšuje propojenost území mezi ul. Řeporyjská a ul. Karlštejská. Terminál Butovická je samostatně řešen, tedy bez vzájemné interakce se silniční dopravou. Pokud nově navrhovaný objekt v blízkosti terminálu Butovická s přímým připojením na Radlickou radiálu je svým určením zamýšlen jako Parkoviště P+R, je vjezd do tohoto objektu výhodný, touto variantou vzniká i snadné vyjíždění – při potřebě vyjetí ZC. Tunelové vedení Radlické radiály rovněž přináší snížení exhalací, hluku a kontinuální světelné podmínky pro řidiče. Tímto řešením je však dotčena povinnost zřízení příslušného dopravního značení, osvětlení, SOS výklenky/kabiny, nouzové chodníky, a další bezpečnostní vybavení, které částečně musí splňovat také první dvě varianty.

Závěrem tedy, Policie ČR, Krajské ředitelství policie hl. m. Prahy, Odbor služby dopravní policie konstatuje, že studie návrhu tří variant, způsobu možného provedení Radlické radiály v úseku Bucharova – Řeporyjská na Praze 5 a 13, z hlediska námi chráněných zájmů bezpečnost a plynulost silničního provozu je nevhodnější navrhovaná varianta „C“, tedy vedení Radlické radiály v uvedeném úseku v tunelu, při současném dodržení ČSN 73 6110, ČSN 73 6101, ČSN 73 6102, ČSN 73 7507.

Je však nutné podotknout, že návrh provedení Radlické radiály, musí splňovat návrhovou rychlost min 70km/h, s tím spojené dostatečně dlouhé připojovací a odbočovací jízdní pruhy, podjezdná výška tunelu 4,8m s ohledem na možnou detekci falešné výšky nákladních vozidel (odstranění nepřiměřeně časté regulace provozu), a kontinuální světelné podmínky pro řidiče. Další výhody této varianty, které převažují nad ostatními, jsou možnosti výhledové zastavitelnosti území a to i nad tunelem, zvýšení ochrany území a oddělení tranzitní dopravy od běžné městské, provoz terminálu Butovická, bez ovlivnění silniční dopravy.

Vyřizuje: kpt. Jakub Kverek tel. 974 825 677

plk. Mgr. Jiří Dušek
vedoucí odboru
z r. mjr. Ing. Ladislav Břeský
schváleno elektronicky

vaše značka
D21-005

naše značka
0951/22/TB

vyřizuje / telefon
Bartoš / 731 369 440

datum
27. 10. 2022

datová schránka příjemce
hd4fwa5

ropid

PUDIS a.s.
Podbabská 1014/20
160 00 Praha 6

Stavba č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov, variantní řešení úseku MÚK Bucharova – MÚK Butovice, fáze I. analýza a koncepce (studie)

Vážení,

k zaslané technické studii sdělujeme následující:

Bereme na vědomí, že ve východní části řešeného území (oblast MÚK Řeporyjská) je preferovanou variantou kombinovaná varianta BC a toto řešení podporujeme zejména s ohledem na zachování výhradního vjezdu do terminálu Nové Butovice pouze pro jeho obsluhu, nikoliv jeho rozšíření o novou obousměrnou komunikaci pro IAD, se současným zachováním lávky pro pěší a cyklisty propojující terminál se zastavbou starých Jinonic. Zároveň toto řešení považujeme za vhodnější z hlediska souvisejících komunikačních propojení, profilu Radlické ulice a vyšší míry urbanisticky hodnotného území.

V západní části řešeného území (oblast MÚK Bucharova a Botanica) se předložené varianty A, B a C téměř neliší v dopadech na provoz PID, zejména ul. Bucharova, proto všechny varianty považujeme za možné. Vzhledem k různé míře zakrytí Radlické radiály v jednotlivých variantách, odhadovým investičním nákladům a provedenému zhodnocení považujeme za nejvhodnější variantu B. Základním přínosem všech variant oproti variantě DUR je však výrazné zlepšení pěších a cyklistických vazeb v území včetně vazeb na zastávky MHD, výrazné urbanistické zkvalitnění území a odstranění fragmentace a bariérovosti.

Dále ke studii uvádíme následující:

- Z důvodu opakujících se kongescí a zpoždování spojů PID v ul. Bucharova před levým odbočením na rampu ul. Rozvadovská spojkou doporučujeme zvážit doplnění nájezdové rampy také na severovýchodním kvadrantu MÚK Bucharova (přímá rampa z ul. Bucharova na ul. Rozvadovská spojkou směr západ).
- Za účelem optimalizace vedení linky PID č. 137 (výhledově trolejbusová linka 52 v elektrické trakci) a zajištění obsluhy ul. Pekařské veřejnou dopravou požadujeme prověřit možnost přímého propojení ul. Pekařská, resp. Schwarzenberská s ul. Karlštejská komunikací umožňující obousměrný provoz bus.
- Na křižovatce komunikací „Propojení Prokopových“ a „Páteřní komunikace rozvojového území“ dle varianty BC požadujeme doplnit zastávku bus i na východní rameno křižovatky tak, aby se nacházela na všech třech vjezdech do křižovatky.

- Na komunikaci „Páteřní komunikace rozvojového území“ dle varianty BC požadujeme doplnit pro obsluhu nové zastávky pár zastávek i v blízkosti jejího západního konce, před křižovatkou s ul. Radlická.
- V ul. Radlická před OC Galerie Butovice požadujeme doplnit obousměrně zastávky bus.

S pozdravem

Ing. Martin Fafejta

vedoucí odboru městské dopravy

Regionální organizátor
pražské integrované dopravy
Rytířská 406/10
110 00 Praha 1
IČO 604 37 359
Datová schránka ku79q7n
T +420 234 704 511
ropid@ropid.cz

info +420 234 704 560
www.pid.cz

strana 1/2

Regionální organizátor
pražské integrované dopravy
Rytířská 406/10
110 00 Praha 1
IČO 604 37 359
Datová schránka ku79q7n
T +420 234 704 511
ropid@ropid.cz

info +420 234 704 560
www.pid.cz

strana 2/2

Hlavní město Praha
RADA HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

U S N E S E N Í

Rady hlavního města Prahy

číslo 1861
ze dne 1.8.2022

k úpravám projektu stavby č. 9567 Radlická radiála JZM - Smíchov

Rada hlavního města Prahy

I. **konstatuje, že**

je nezbytné, aby projekt Radlické radiály (dále "projekt") 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 proběhlo u DÚR na východní část městského okruhu

II. **bere na vědomí**

informaci o stavu přípravy stavby č. 9567 Radlická radiála JZM - Smíchov, tak jak je uvedena v důvodové zprávě

III. **schvaluje**

1. technickou studii spojení Jinonického a Butovického tunelu dle přílohy č. 1 tohoto usnesení
2. technickou studii pro oblast MÚK Jinonice dle přílohy č. 2 tohoto usnesení

IV. **souhlasí**

1. s konceptem Technické studie MÚK Bucharova – MÚK Butovice s tím, že pro oblast MÚK Butovice preferuje řešení dle varianty B dle přílohy č. 3 tohoto usnesení
2. s koncepčním vyjádřením k záměru na veřejném prostranství IPR Praha k Technické studii MÚK Bucharova – MÚK Butovice ze dne 3. 6. 2022 dle přílohy č. 4 tohoto usnesení
3. 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. **ukládá**

1. MHMP - INV MHMP

1. zajistit dopracování variantního technického řešení studie v úseku MÚK Bucharova – MÚK Butovice dle připomínek IPR Praha a v souladu se schválenými koncepčními dokumenty města, projednat takto upravený koncept studie s IPR Praha, OCP MHMP, PKD MHMP, ROPID, PČR MČ Praha 5, Praha 13, DPP a.s. a dalšími subjekty a připravit komplexní podklad pro rozhodnutí Rady HMP o změnách a úpravách technického řešení stavby č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov

Kontrolní termín: 31.8.2023

2. připravit komplexní podklad pro rozhodnutí Rady HMP o změnách řešení stavby č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov

Kontrolní termín: 29.12.2023

2. řediteli Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy

1. průběžně spolupracovat na přípravě dopracování technického řešení Radlické radiály, kontrolovat plnění koncepčních dokumentů města v rámci tohoto projektu a celkově hlídat kvalitu dopravního a urbanistického řešení projektu

Kontrolní termín: 29.12.2023

MUDr. Zdeněk Hřib v. r.
primátor hl.m. Prahy

doc. Ing. arch. Petr Hlaváček v. r.
I. náměstek primátora hl.m. Prahy

Předkladatel: náměstek primátora Ing. Adam Scheinherr, MSc., Ph.D.

Tisk: R-44782

Provede: MHMP - INV MHMP, ředitel Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy

Na vědomí: odborům MHMP