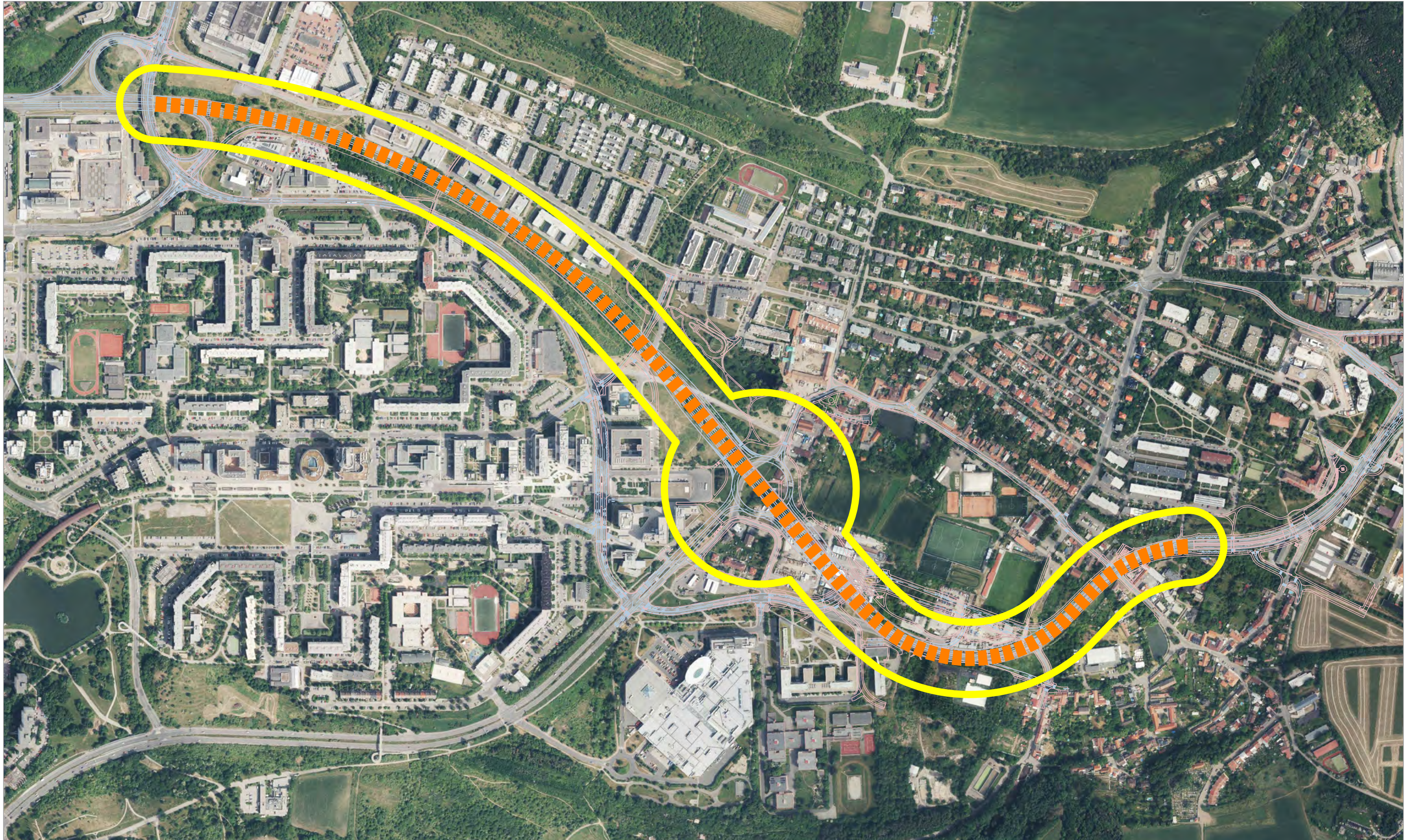


TECHNICKÁ STUDIE RADLICKÉ RADIÁLY V ÚSEKU MŮK BUCHAROVA - MŮK BUTOVICE



PŮRIZOVATEL:
MMP
MMP
MMP
MMP
Hlavní město Praha
Magistrát HMP - odbor investiční
Výhledská 51, 120 00 Praha 2

DÍL C. SHRNUTÍ

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.
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 C SHRUTÍ

Obsah textové části

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	4
2. ÚVODEM	5
3. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	5
4. POSTUP ŘEŠENÍ	5
4.1. Analytická část.....	5
4.2. Rozbory a podklady.....	7
4.2.1. Limity potenciálu území – urbanistické souvislosti.....	7
4.2.2. Dopravní vztahy.....	8
4.2.3. Limity podmínek životní prostředí.....	8
4.2.4. Podmínky pro řešení odvodnění území.....	8
4.2.5. Územně plánovací podmínky trasy Radlické radiály.....	8
4.2.6. Vlastnické vztahy.....	9
4.2.7. Morfologie a geologie.....	9
4.2.8. Dopravně inženýrské podklady.....	9
4.3. Koncepční část – návrh variant ve Fázích I. a II.	9
4.3.1. Výchozí principy.....	9
4.3.2. Charakteristika posuzovaných variant.....	9
4.4. Shrnující hodnocení konceptních variant.....	16
4.4.1. Cíle studie.....	16
4.4.2. Hodnotící kritéria.....	16
4.4.3. Rekapitulace hodnocení variant – tabulkové shrnutí.....	17
5. PROJEDNÁNÍ FÁZE I. A FÁZE II.	19
5.1. Režim projednávání.....	19
5.2. Usnesení Rady HMP ze dne 1.8.2022.....	19
5.3. Rekapitulace vyjádření k Navazující TES.....	19
5.4. Shrnutí preferencí variant z projednání (Fáze I. a II.).....	19
6. DOPORUČENÉ ŘEŠENÍ	21
6.1. Úsek Botanica – varianta B.....	21
6.2. Oblast MÚK Řeporyjská – varianta BC1.....	22
6.3. Oblast MÚK Řeporyjská – subvarianta BC2.....	24
7. ZÁVĚREČNÉ SHRUTÍ	25
7.1. K výběru variant.....	25
7.2. K dalšímu postupu.....	25
7.3. Rizika a nejistoty pro další postup.....	25
8. GRAFICKÉ PŘÍLOHY	27

Seznam obrázků

Obr. 1	Radlická radiála v systému nadřazených městských komunikací.....	6
Obr. 2	Dokumentace pro územní rozhodnutí 2017, změny oproti DÚR 2011.....	6
Obr. 3	Spojení Butovického a Jinonického tunelu, varianty územního řešení.....	6
Obr. 4	Technická studie pro oblast MÚK Jinonice – sledovaná varianta B.....	7
Obr. 5	Úsek Botanica – dopravní schéma varianta A.....	11
Obr. 6	Úsek Botanica – dopravní schéma varianta B.....	11
Obr. 7	Úsek Botanica – dopravní schéma varianta C.....	11
Obr. 8	Oblast MÚK Řeporyjská – dopravní schéma varianta A.....	11
Obr. 9	Oblast MÚK Řeporyjská – dopravní schéma varianta B.....	11
Obr. 10	Oblast MÚK Řeporyjská – dopravní schéma varianta C.....	11
Obr. 11	Úsek Botanica – dopravní situace varianta A.....	12
Obr. 12	Úsek Botanica – dopravní situace varianta B.....	12
Obr. 13	Úsek Botanica – dopravní situace varianta C.....	12
Obr. 14	Oblast MÚK Řeporyjská dopravní situace varianta A.....	12
Obr. 15	Oblast MÚK Řeporyjská dopravní situace varianta B.....	12
Obr. 16	Oblast MÚK Řeporyjská dopravní situace varianta C.....	12
Obr. 17	Úsek Botanica – podélný profil RR varianta A.....	13
Obr. 18	Úsek Botanica – podélný profil RR varianta B.....	13
Obr. 19	Úsek Botanica – podélný profil RR varianta C.....	13
Obr. 20	Oblast MÚK Řeporyjská – podélný profil RR varianta A.....	13
Obr. 21	Oblast MÚK Řeporyjská – podélný profil RR varianta B.....	13
Obr. 22	Oblast MÚK Řeporyjská – podélný profil RR varianta C.....	13
Obr. 23	Úsek Botanica – urbanistická situace varianta A.....	14
Obr. 24	Úsek Botanica – urbanistická situace varianta B.....	14
Obr. 25	Úsek Botanica – urbanistická situace varianta C.....	14
Obr. 26	Oblast MÚK Řeporyjská – urbanistická situace varianta A.....	14
Obr. 27	Oblast MÚK Řeporyjská – urbanistická situace varianta B.....	14
Obr. 28	Oblast MÚK Řeporyjská – urbanistická situace varianta C.....	14
Obr. 29	Úsek Botanica – vizualizace varianta A.....	15
Obr. 30	Úsek Botanica – vizualizace varianta B.....	15
Obr. 31	Úsek Botanica – vizualizace varianta C.....	15
Obr. 32	Oblast MÚK Řeporyjská – vizualizace varianta A.....	15
Obr. 33	Oblast MÚK Řeporyjská – vizualizace varianta B.....	15
Obr. 34	Oblast MÚK Řeporyjská – vizualizace varianta C.....	15
Obr. 35	Oblast MÚK Řeporyjská – dopravní schéma varianta BC.....	16
Obr. 36	Oblast MÚK Řeporyjská dopravní situace varianta BC.....	16
Obr. 37	Oblast MÚK Řeporyjská – urbanistická situace varianta BC.....	16
Obr. 38	Úsek Botanica – urbanistická situace – varianta B.....	21
Obr. 39	Úsek Botanica – dopravní schéma – varianta B.....	21
Obr. 40	Oblast MÚK Řeporyjská – urbanistická situace – varianta BC1.....	22
Obr. 41	Oblast MÚK Řeporyjská – dopravní schéma – varianta BC1.....	22
Obr. 42	Oblast MÚK Řeporyjská – urbanistická situace – varianta BC2.....	24
Obr. 43	Doporučené řešení úsek Botanica varianta B – oblast MÚK Řeporyjská varianta BC1.....	57
Obr. 44	Doporučené řešení úsek Botanica varianta B – oblast MÚK Řeporyjská varianta BC2.....	57

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.

Všechny fáze (I. až III.) jsou stručně rekapitulovány v části dokumentace DÍL C - SHRNUÍ.

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*.

Závěry studie *Variantní řešení úseku MÚK Bucharova – MÚK Butovice* jsou 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 územním plánem a se Stanoviskem EIA a lze se od nich odchýlit.

4. Postup řešení

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.

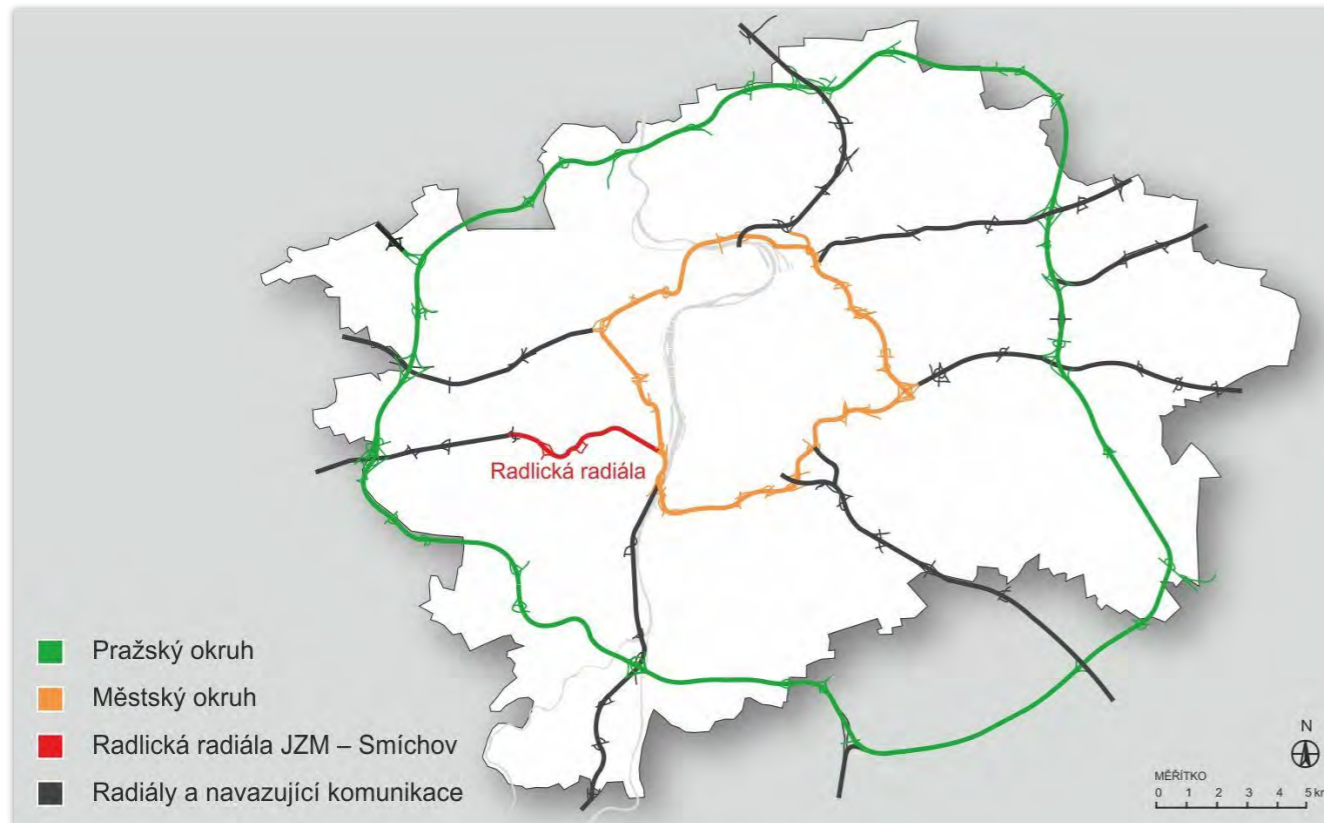
- Územní stabilizaci Radlické radiály v koncepci dle DUR 2017 provedla změna územního plánu SÚ hl. m. Prahy Z 769/05 (10/2005).
 Připravovaný Metropolitní plán (ve verzi 4.1.) funkční význam radiály a podmínky pro její umístění víceméně přebírá.
- Z dosavadní investorské přípravy mj. vyplývá, že:
 - 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 úrovněvé 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.
- Pro posuzování alternativních návrhů Radlické radiály jsou zásadní následné výchozí podklady, resp. charakteristiky:

Charakteristika RR

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.



Obr. 1 Radlická radiála v systému nadřazených městských komunikací

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



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

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 Nové Radlické 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 jízdni 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.

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



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

Studie k prověření spojení Butovického a Jinonického 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 variantách. Varianta A vychází z podmínek územního plánu a varianta B vyžadující změnu územního plánu uvažuje s přestavbou ulice Nová Radlická na

plnohodnotnou městskou třídou s možností okolní zástavby.

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

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 Trezorů – 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 souvisejícího 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 souvisejícímu 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 souvisejícího území. Prvním větším počinem zde byla realizace obytného souboru Botanica, vyžadující silnější funkční, dopravní a pěší vztahy s oblastí sousedního obytného souboru a centra Nové Butovice i přes to, že dávno před dobou výstavby tohoto souboru byly v zásadě známy podmínky, které v území trasa RR vytvoří. 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 a ve vývoji názoru na prostorové uspořádání MÚK Řeporyjská vedla 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.
- 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 realizace ovšem nebude součástí stavby RR, ale předpokládá se postupné naplňování jako „související 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 související 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, Karlštejská, 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 stanicím 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 radiály v uličním profilu prostorová rezerva. Návaznost k metru Radlice prověřovala *Koordináční studie tramvajové trati mezi stanicemi metra Radlické a Jinonice (PUDIS a.s., 12/2012)*, požítovaná MČ Praha 5. Případně další prodloužení tramvajové trati na západním konci je ve stádiu vizí a přesahuje rámec 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 shrnujícím komentáři lze formulovat zjednodušující 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.

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 zahlobena (dle úseku o 3 – 7 m). Pro míru zahlobení 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 nadřazená 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 vyvolá vyvolává oproti DUR 2017 změny v návrzích kanalizační sítě.

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 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.

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

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.

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, Vestecská spojka, Obchvat Písnice, povrchový úsek MÚK Bucharova – MÚK Butovice.

Kartogramy jsou doloženy 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.

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

4.3. Koncepční část – návrh variant ve Fázích I. a II.

4.3.1. Výchozí principy

Obecně

- Radlická radiála musí naplňovat územním plánem stanovanou funkční definici jako stavby nadřazené dopravní infrastruktury. Pro konkrétní návrhy variant však nejsou podmínky platného územního plánu svazující. Stejně tak není nepřekonatelné odchýlit se od závazného stanoviska EIA.
- 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 umožňující lepší podmínky pro příčná propojení území, snižující 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.
- Varianty v úseku Botanica a v oblasti MÚK Řeporyjská lze vzájemně bez omezení kombinovat. Teoreticky tak vzniká pro výsledné řešení možnost 12 kombinací.

4.3.2. Charakteristika posuzovaných variant

Úsek Botanica (MÚK Bucharova – MÚK Řeporyjská)

- **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.

- 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 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.

- **Varianta A MÚK Řeporyjská** řeší problém mimoúrovňového vykřížení směru RR z centra – Řeporyjská, resp. Jeremiášova (ovlivněného mělkou polohou metra) odsunutím 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 do města. 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 komunikací 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** řeší 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** využívá principu křižovatky tvaru „diamant“ je rozděleného 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.

Relace Jeremiášova – Řeporyjská – Karlštejnská je zajištěna napřímo širokým přemostěním radiály. Podrobnější technické prověření ale prokázalo, že se však jedná o řešení balancující na hranici reálnosti a to s ohledem na výškové řešení ve vztahu k oblasti Jinonické návsi a související stávající zástavby, ale zejména ve vztahu k stavebním podmínkám při šikmém přechodu nad tunely metra.

- **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) s cílem uvolnit 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.

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 náves a na centrální veřejný prostor – náměstí rozvojové oblasti.

V linii staré Jinonice (Jinonická náves) – 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 dostupná ve všech směrech, propojujících související atraktivitu jak v bezprostředním okolí křižovatky, tak v širších vztazích.



Obr. 5 Úsek Botanica – dopravní schéma varianta A



Obr. 8 Oblast MÚK Řeporyjská – dopravní schéma varianta A



Obr. 6 Úsek Botanica – dopravní schéma varianta B



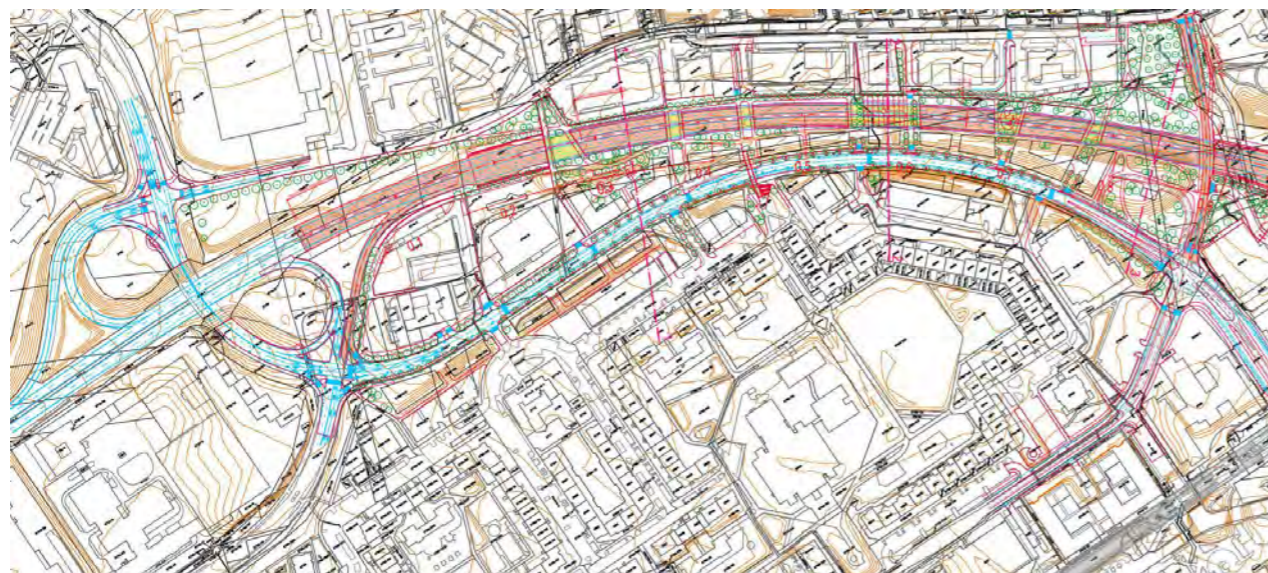
Obr. 9 Oblast MÚK Řeporyjská – dopravní schéma varianta B



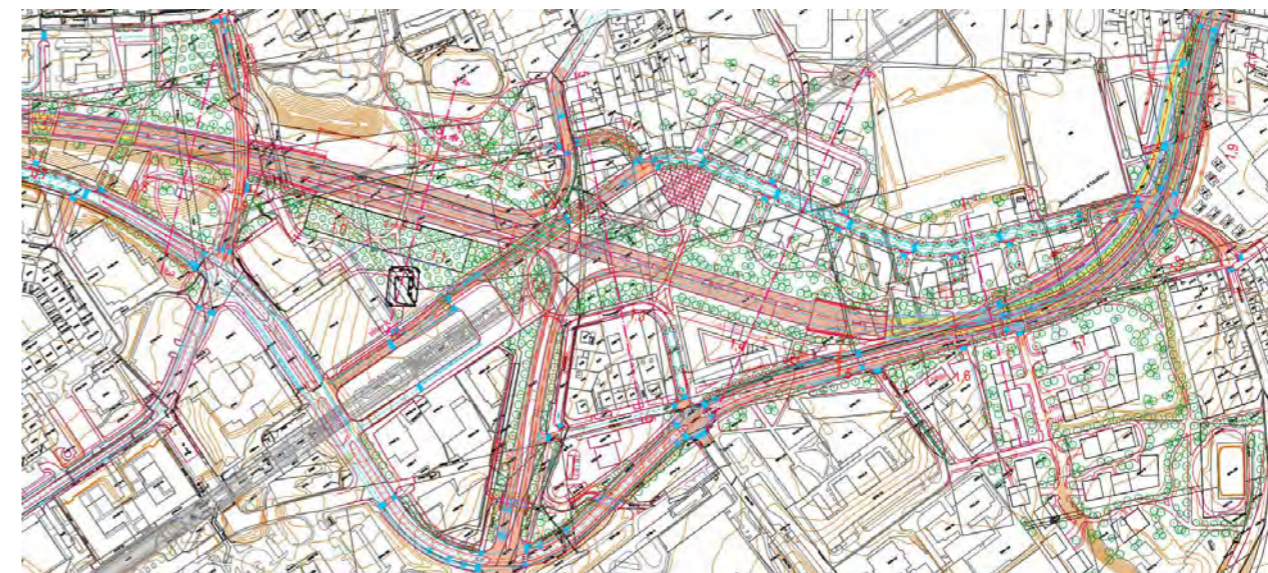
Obr. 7 Úsek Botanica – dopravní schéma varianta C



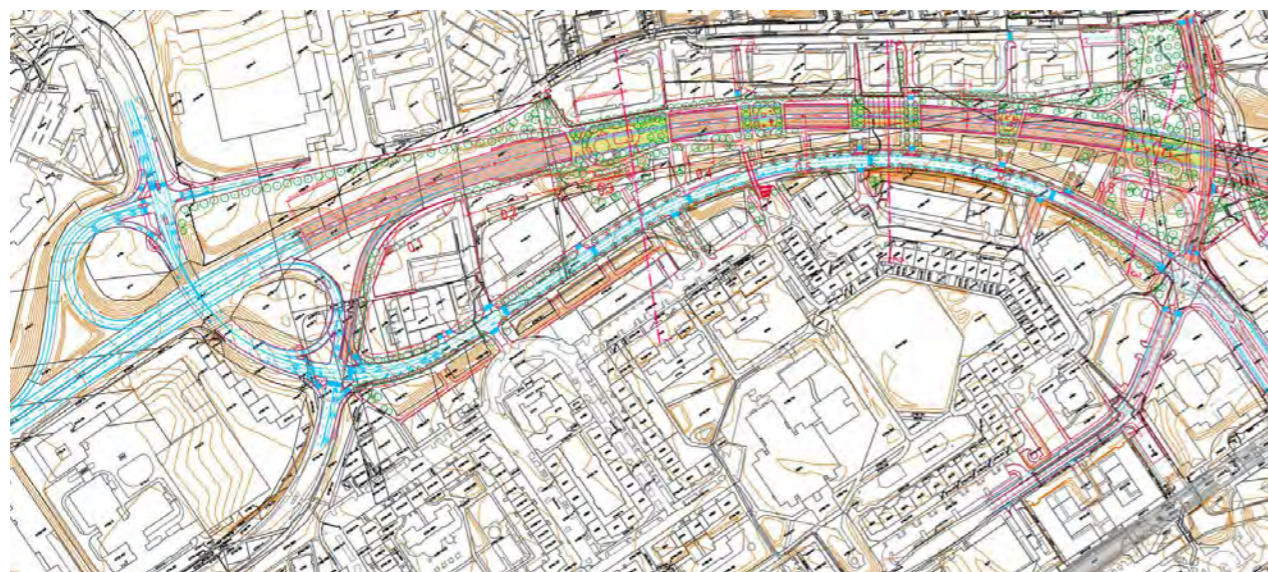
Obr. 10 Oblast MÚK Řeporyjská – dopravní schéma varianta C



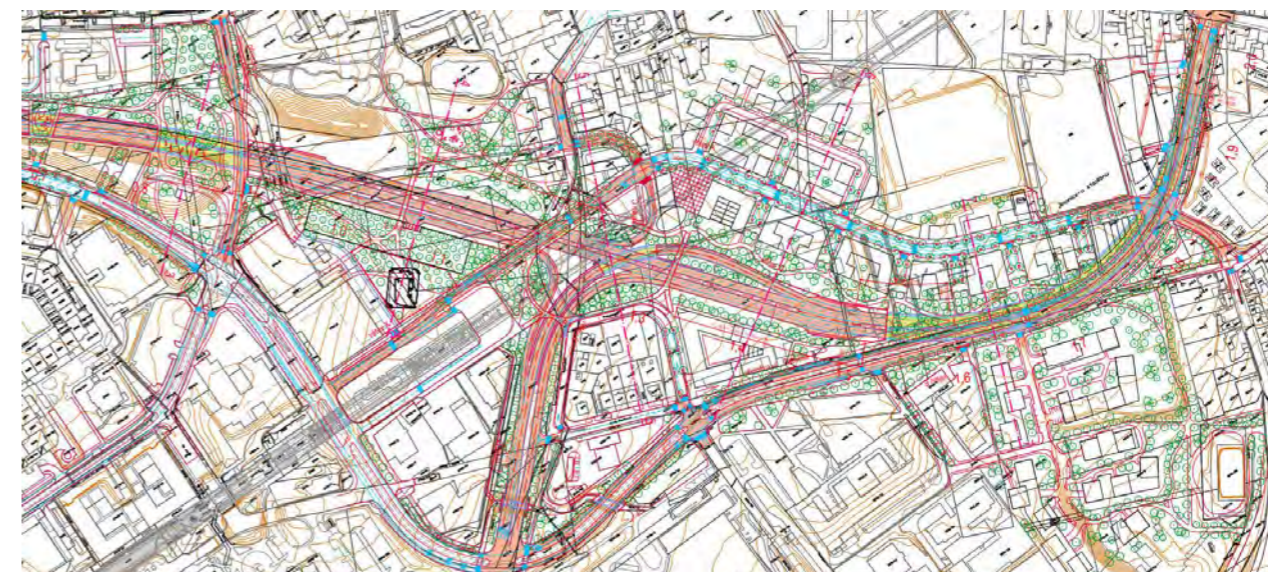
Obr. 11 Úsek Botanica – dopravní situace varianta A



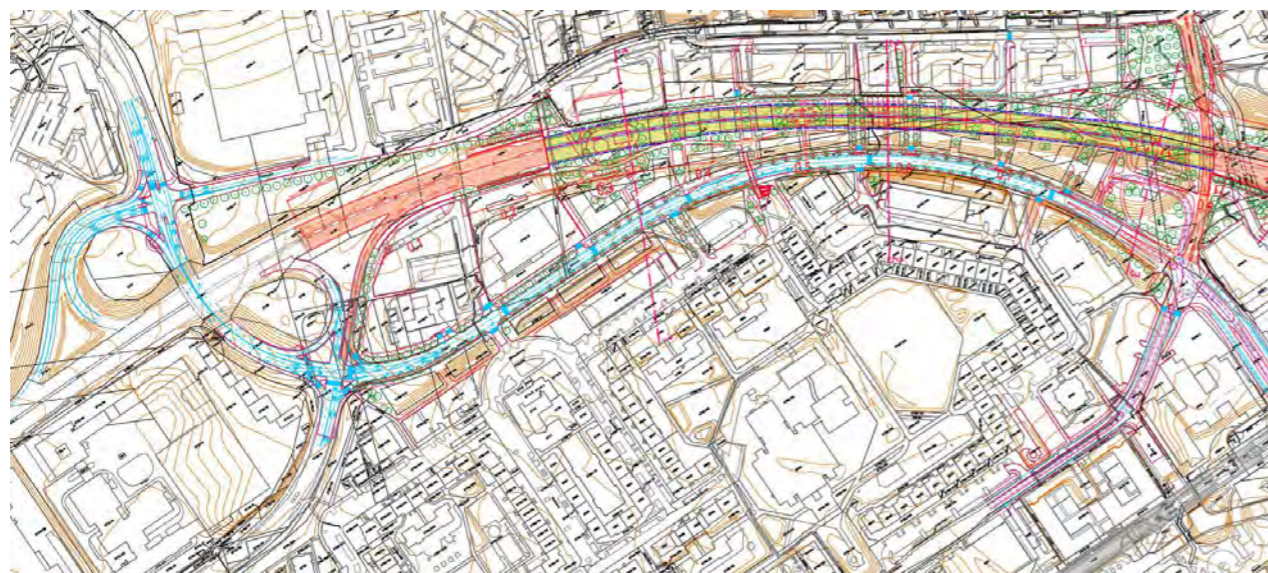
Obr. 14 Oblast MÚK Řeporyjská dopravní situace varianta A



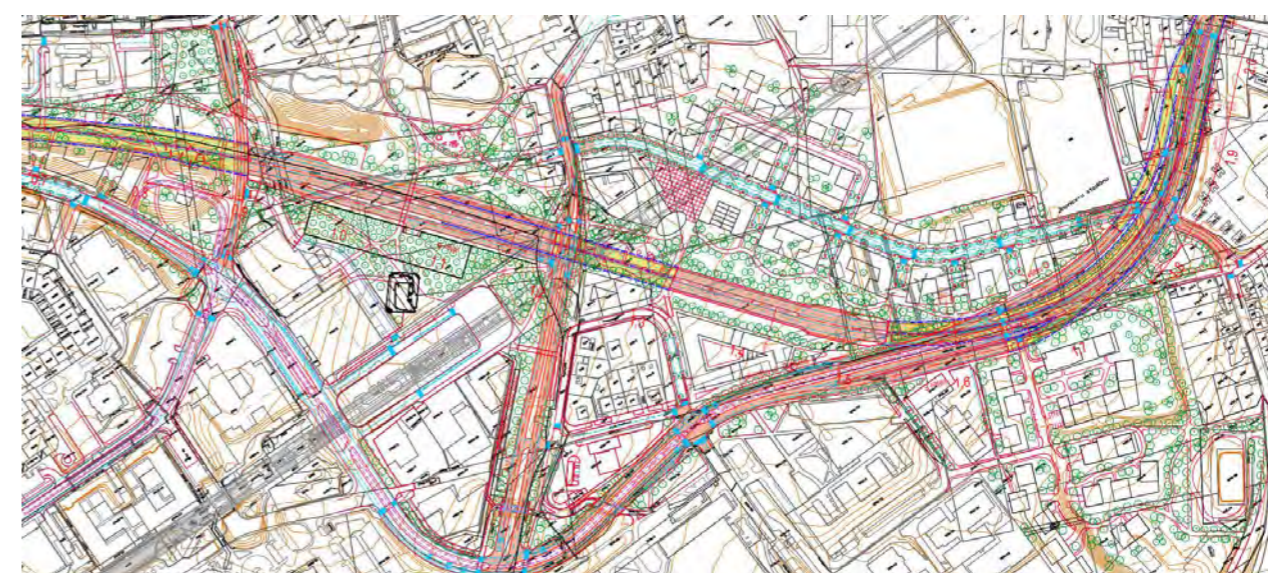
Obr. 12 Úsek Botanica – dopravní situace varianta B



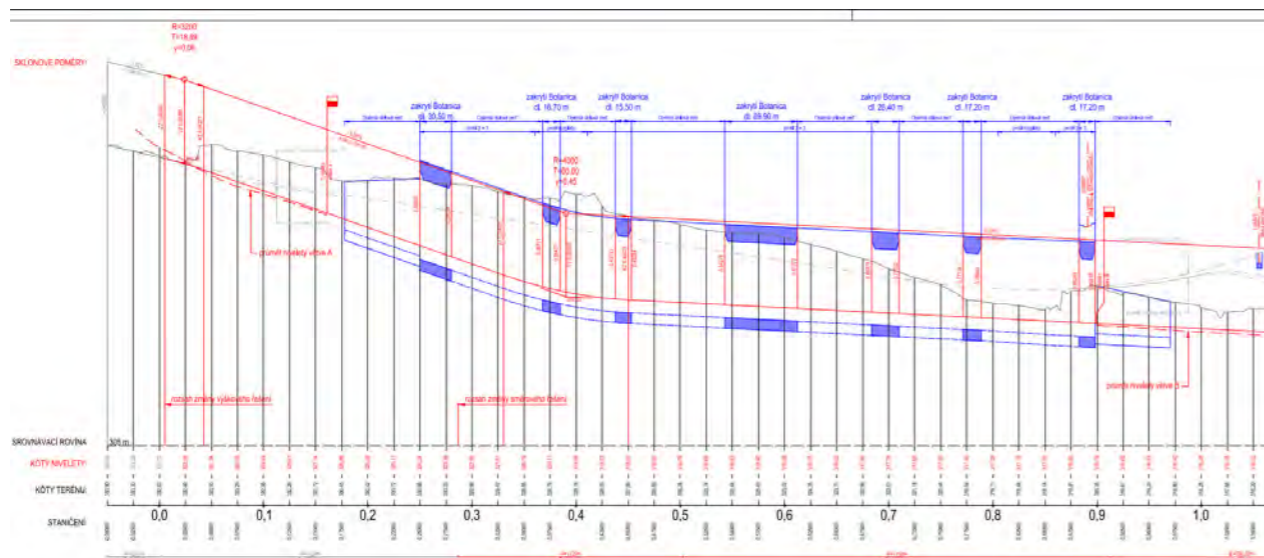
Obr. 15 Oblast MÚK Řeporyjská dopravní situace varianta B



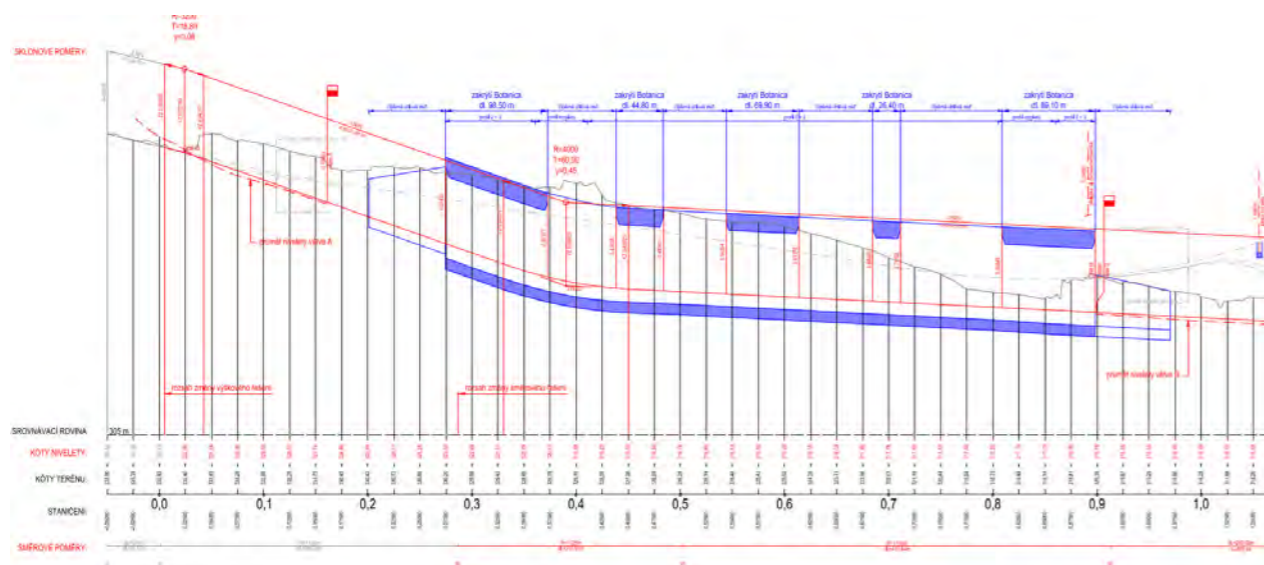
Obr. 13 Úsek Botanica – dopravní situace varianta C



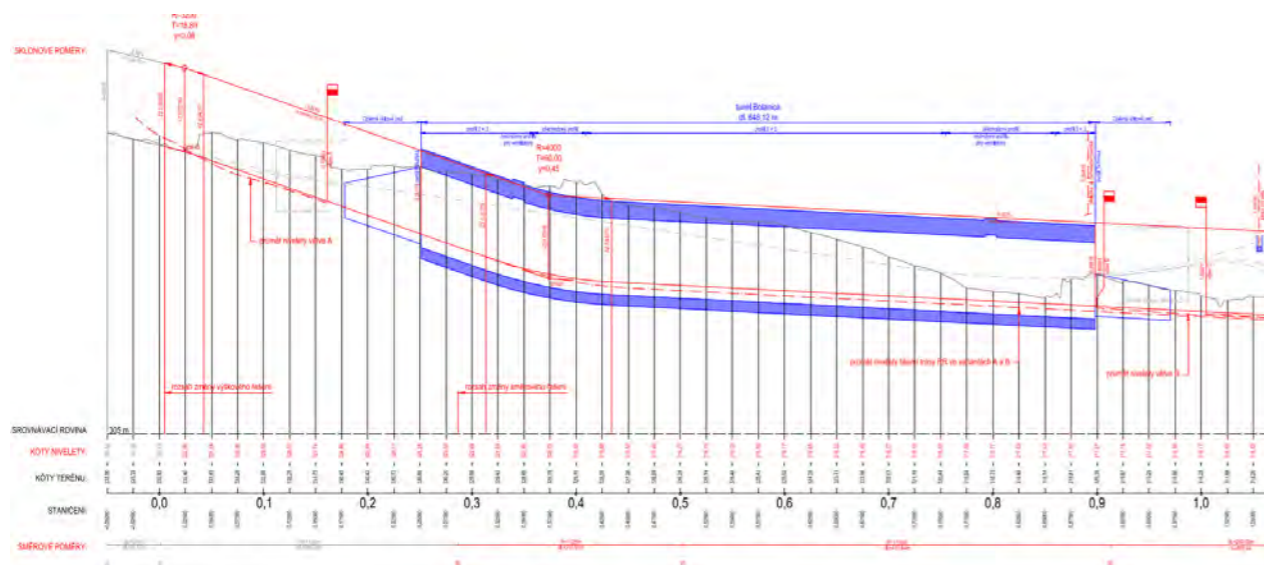
Obr. 16 Oblast MÚK Řeporyjská dopravní situace varianta C



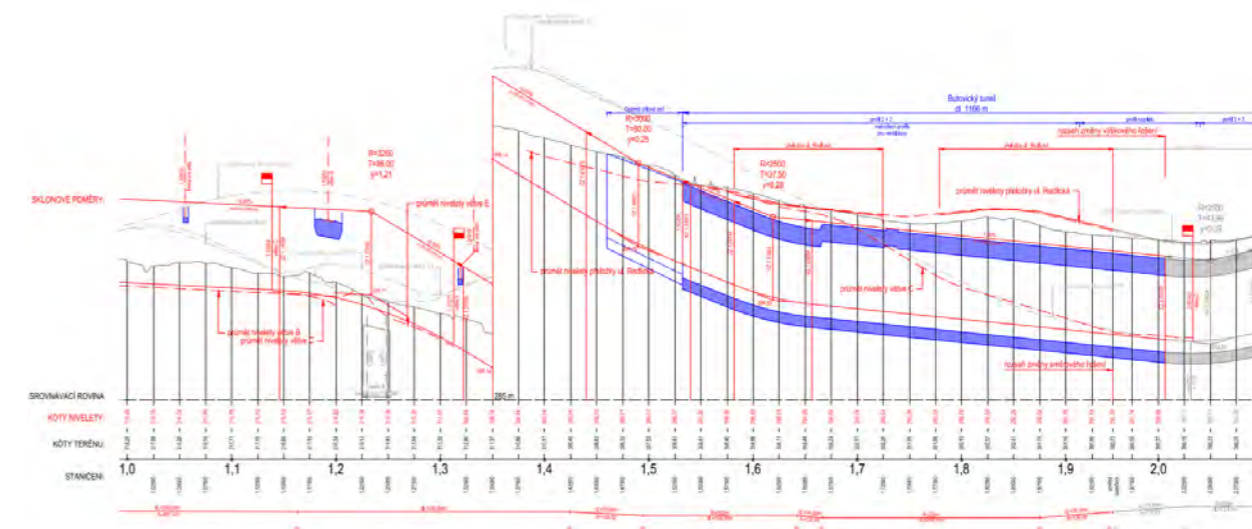
Obr. 17 Úsek Botanica – podélný profil RR varianta A



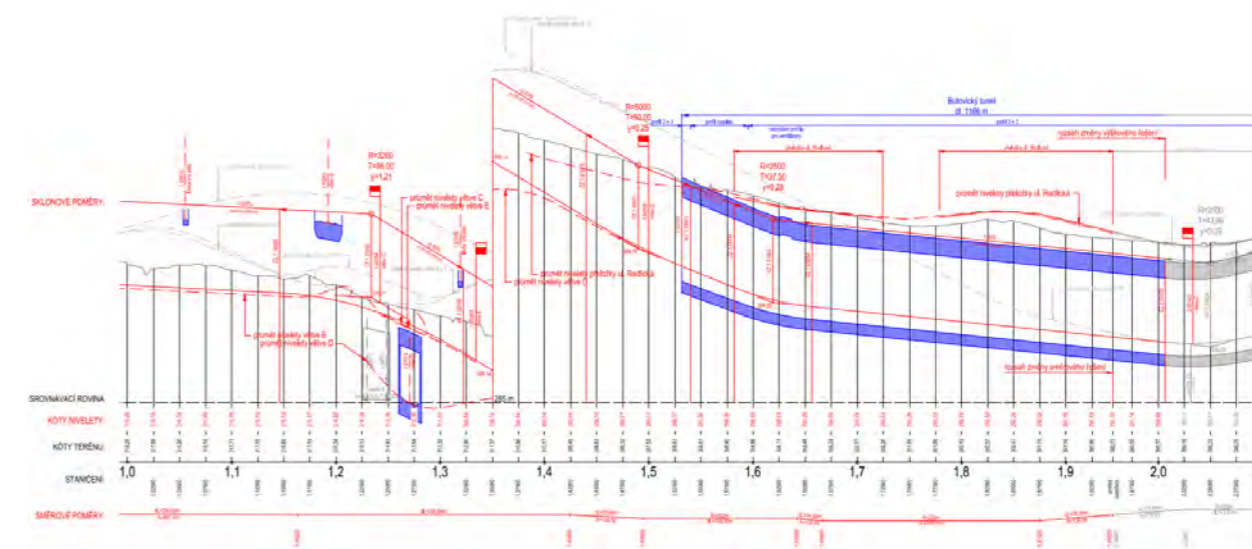
Obr. 18 Úsek Botanica – podélný profil RR varianta B



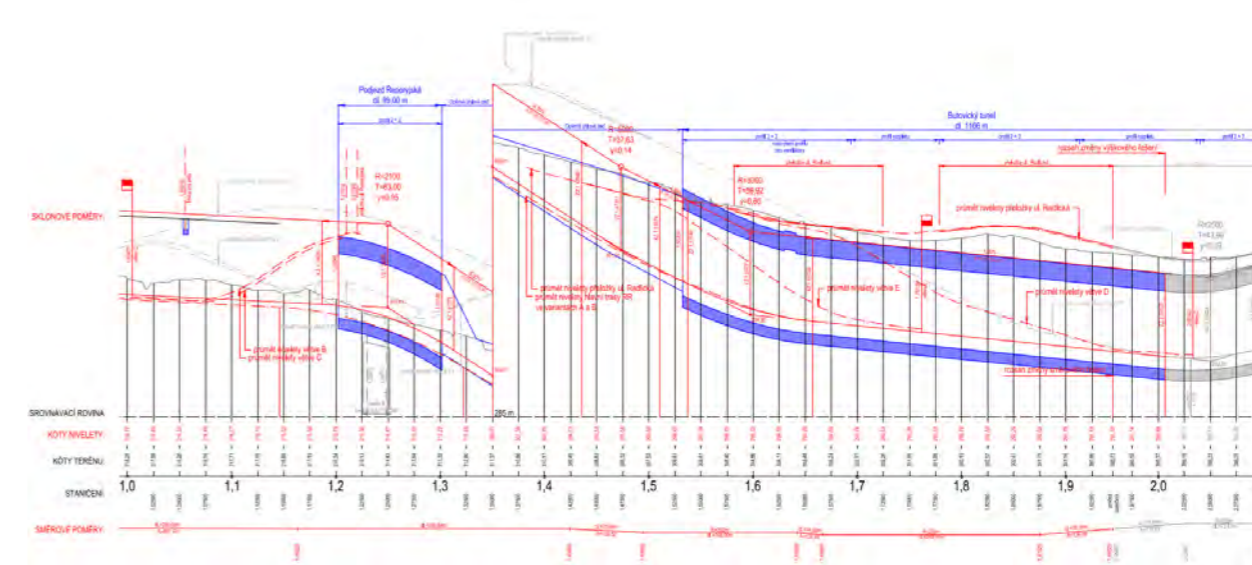
Obr. 19 Úsek Botanica – podélný profil RR varianta C



Obr. 20 Oblast MÚK Řeporyjská – podélný profil RR varianta A



Obr. 21 Oblast MÚK Řeporyjská – podélný profil RR varianta B



Obr. 22 Oblast MÚK Řeporyjská – podélný profil RR varianta C



Obr. 23 Úsek Botanica – urbanistická situace varianta A



Obr. 26 Oblast MÚK Řeporyjská – urbanistická situace varianta A



Obr. 24 Úsek Botanica – urbanistická situace varianta B



Obr. 27 Oblast MÚK Řeporyjská – urbanistická situace varianta B



Obr. 25 Úsek Botanica – urbanistická situace varianta C



Obr. 28 Oblast MÚK Řeporyjská – urbanistická situace varianta C



Obr. 29 Úsek Botanica – vizualizace varianta A



Obr. 32 Oblast MÚK Řeporyjská – vizualizace varianta A



Obr. 30 Úsek Botanica – vizualizace varianta B



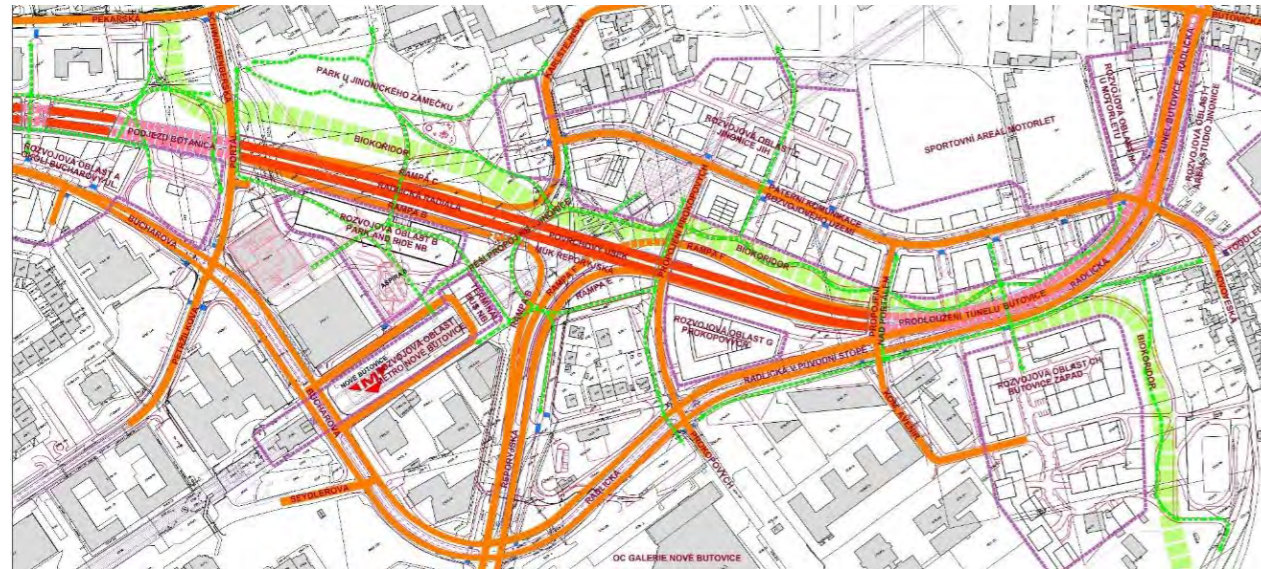
Obr. 33 Oblast MÚK Řeporyjská – vizualizace varianta B



Obr. 31 Úsek Botanica – vizualizace varianta C



Obr. 34 Oblast MÚK Řeporyjská – vizualizace varianta C



Obr. 35 Oblast MÚK Řeporyjská – dopravní schéma variantu BC



Obr. 36 Oblast MÚK Řeporyjská dopravní situace variantu BC



Obr. 37 Oblast MÚK Řeporyjská – urbanistická situace variantu BC

4.4. Shrnující hodnocení koncepčních variant

4.4.1. Cíle studie

- V souladu s vytčenými 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

- Každá z variant je doprovázena popisem v dílčí hodnotících kritériích (v měřitelných i neměřitelných parametrech)
- 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.

4.4.3. 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)			
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 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 klonily 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 - Odbor územního rozvoje - Odbor pozemních komunikací a drah - Odbor ochrany prostředí
MČ Praha 5	Nám. 14. října 1381/4, 150 22 Praha 5 - Odbor územního rozvoje - Odbor dopravy - Odbor ochrany životního prostředí
MČ Praha 13	Sluneční náměstí 2580/13, 158 00 Praha 5 - Stodůlky - 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

V obdržení vyjádření ke koncepčním variantám se objevilo minimum konkrétních připomínek směřujících k technickému řešení.

V některých vyjádřeních k oblasti MÚK Řeporyjská však byly uplatněny náměty koncepčního rázu, které jsou zpracovány do výsledného řešení v podobě varianty BC1, resp. BC2. Jedná se zejména o zohlednění připomínek z vyjádření MČ Praha 5 a ROPID.

5.4. Shrnutí preferencí variant z projednání (Fáze I. a II.)

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

Subjekt projednání	Úsek Botanica preference 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 preference	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 preference	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 okolí hlukem, imisemi a nejvyšší možnost využití území nad tunely (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 preference	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 preference	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 preference	xxx
Dopravní podnik hl. m. Prahy (ze dne 26.10.2022)	bez vyjádření preference	xxx
ROPID (ze dne 27.10.2022)	varianta B	Vzhledem k investičním nákladům a provedenému zhodnocení je nevhodnější, 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 Jinošovic
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 studii 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
ROPID (ze dne 27.10.2022)	varianta BC	Varianta zachovává výhradní vjezd do terminálu Nové Butovice pouze pro jeho obsluhu

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.
- 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 variantního řešení záměru Radlické radiály jsou s ohledem na celkové imisní zatížení území nevýznamné.
- V oblasti MÚK Řeporyjská je jednoznačně preferována varianta BC.

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 střídaném 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. 38 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. 39 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 křížující 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. 40 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. 41 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 chodnících 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 chodnících 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 chodnících 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 chodnících 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. 42 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) nenavazují 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.

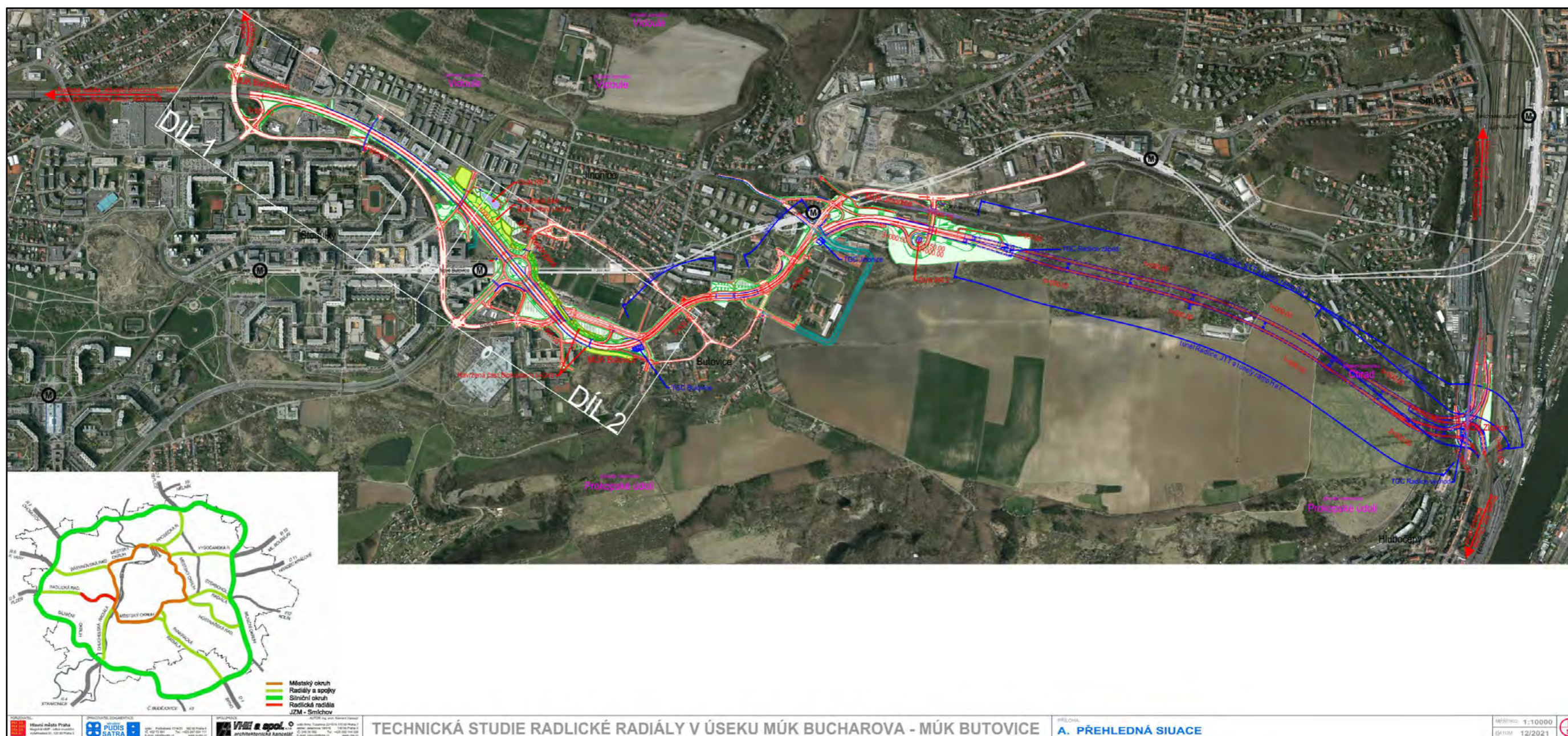
- Soulad s územním plánem je na posouzení OÚR MHMP, což lze prověřit po rozpracování zatím koncepčních návrhů variant do odpovídající podrobnosti. Pro posouzení bude rovněž významné, oddělit stavební řešení spadající do záměru Radlické radiály a řešení související se záměry v přilehlém území, ale která 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.

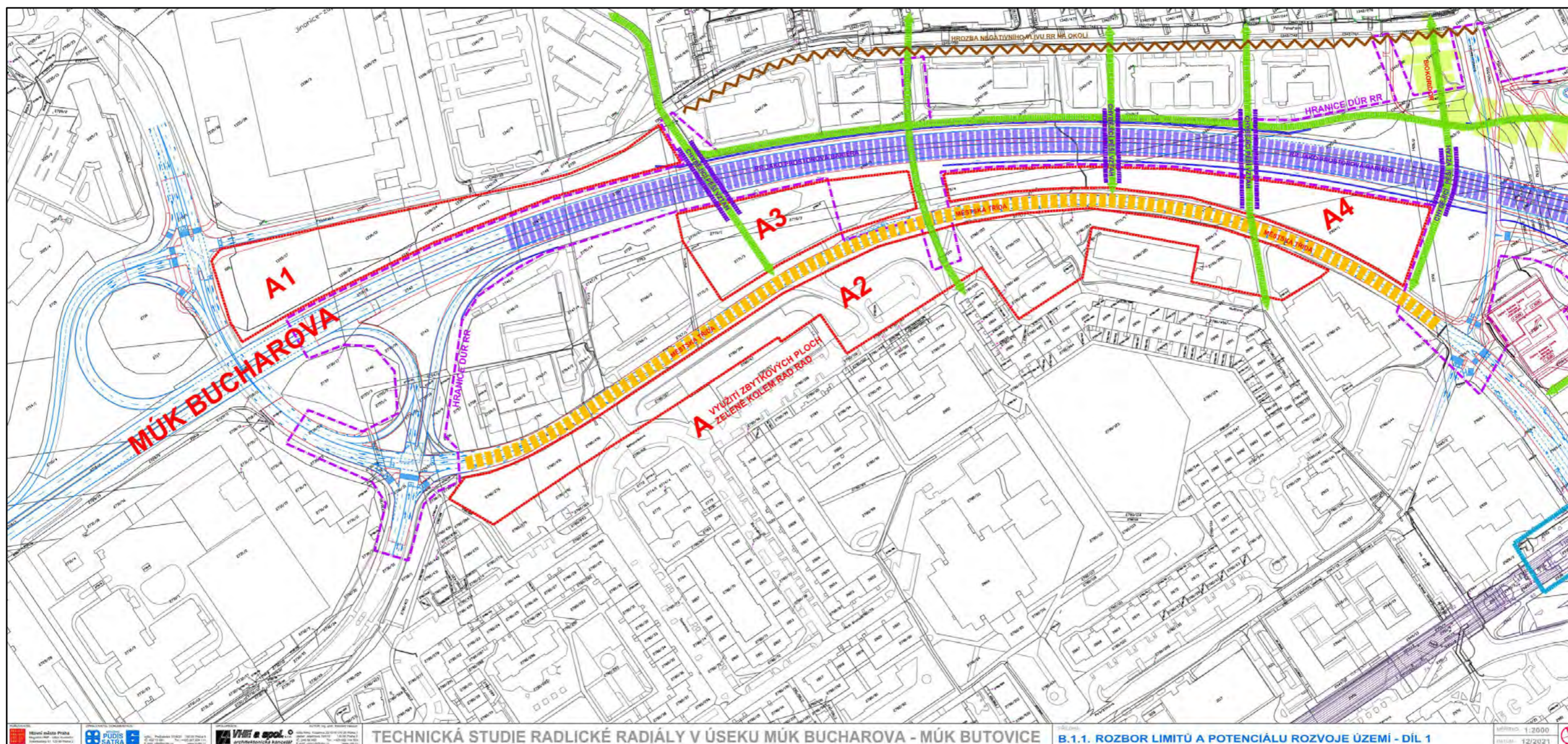
Vztah k metropolitnímu plánu

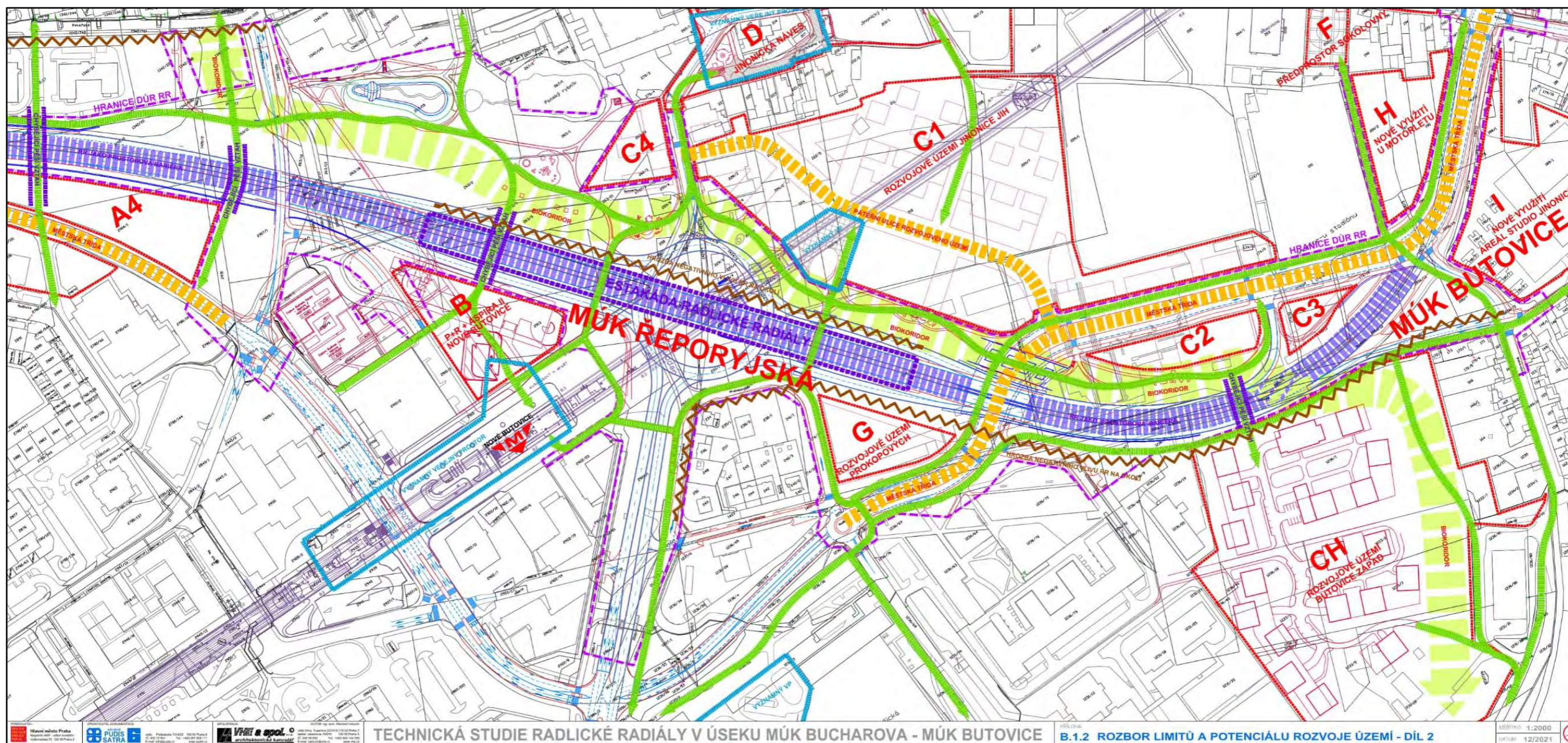
- Připravovaný MPP (aktuální publikovaná verze 4.1) v podstatě přebírá podmínky pro umístění Radlické radiály ze současného územního plánu včetně polohy křižovatkových uzlů a určuje charakter lokalit s RR souvisejících. MPP stanovuje jako rozvojové plochy území lokality 056/Z (03)O [S] Nové Butovice. 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.

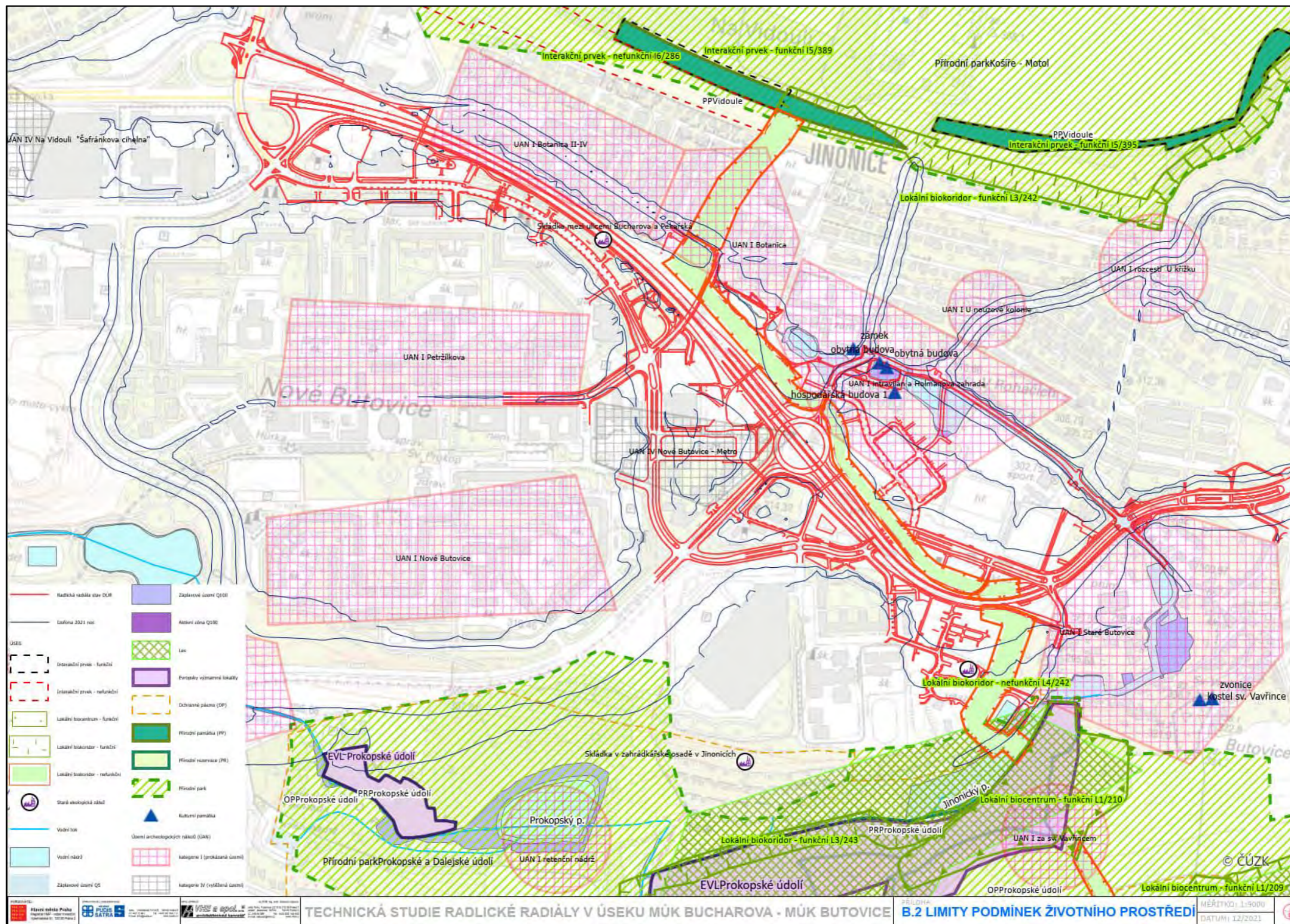
8. Grafické přílohy

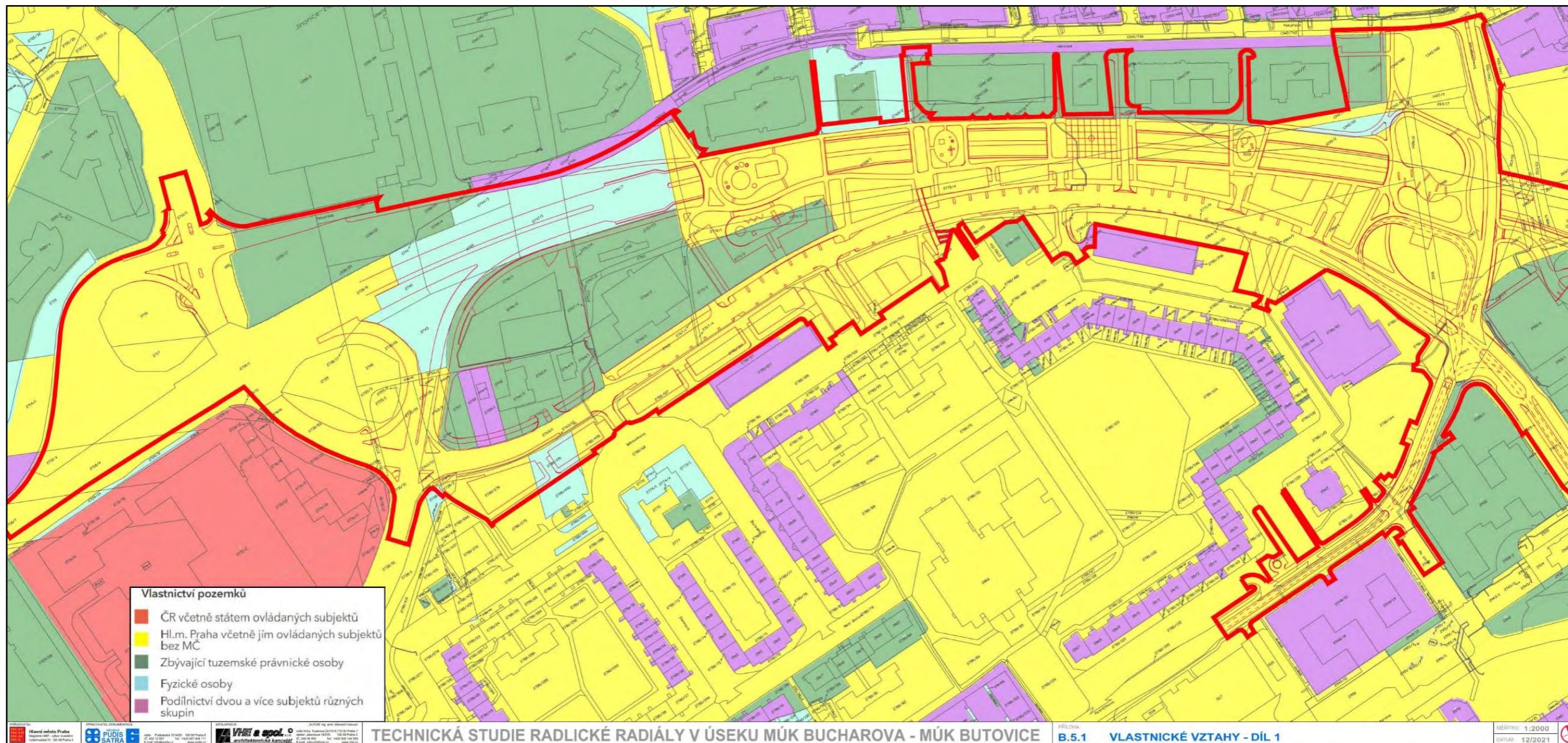
Pozn.: V přílohách deklarovaná měřítka jsou transformována k formátu A3

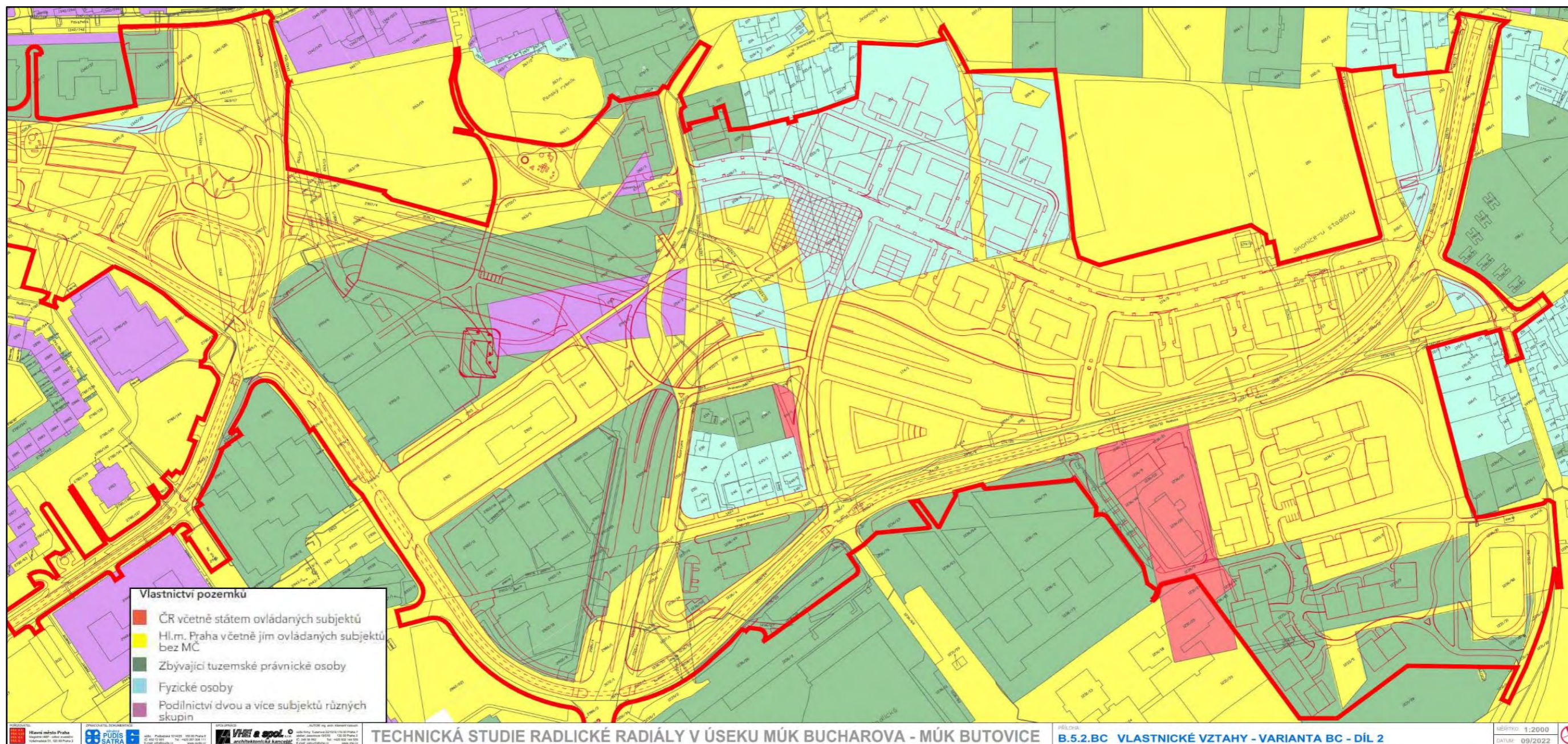




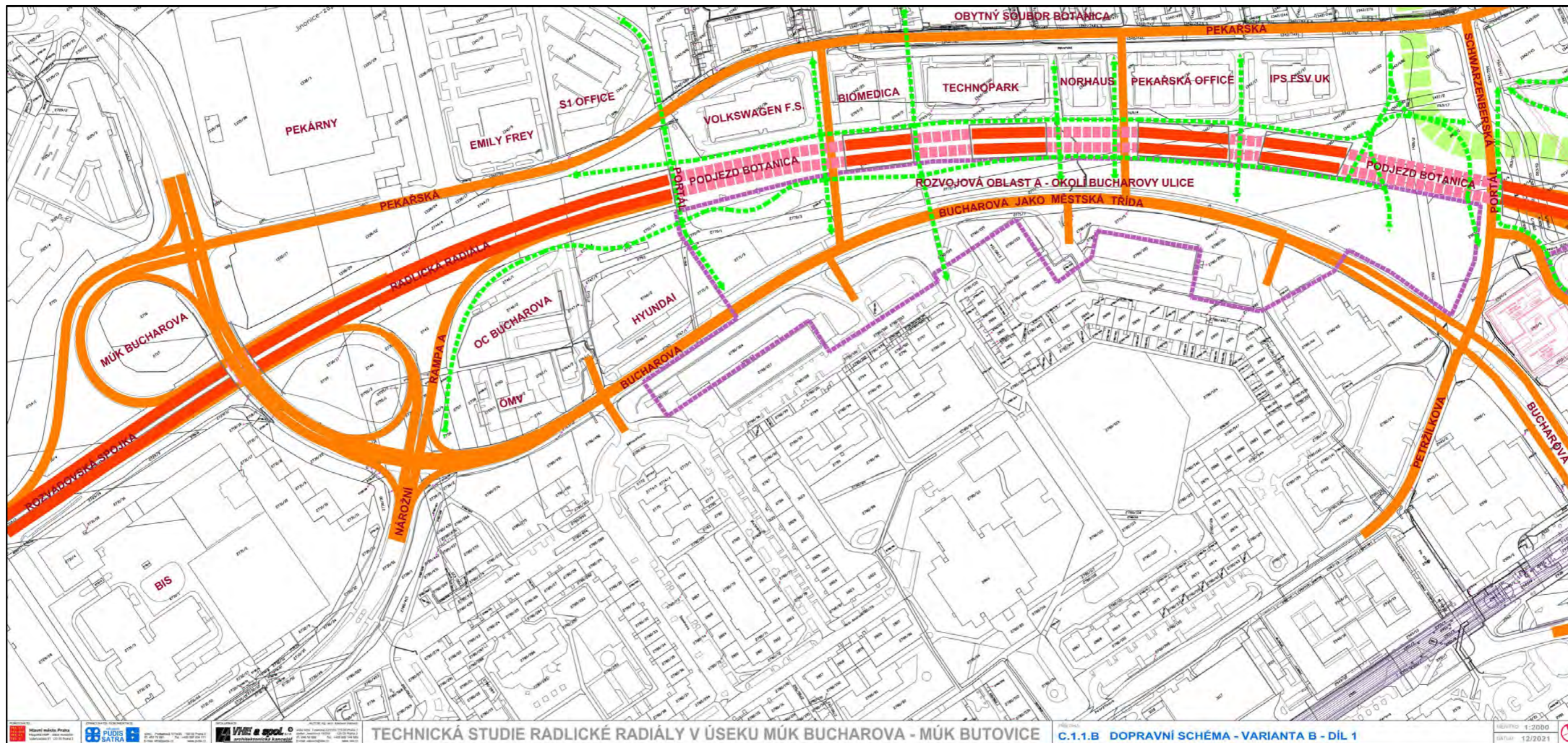


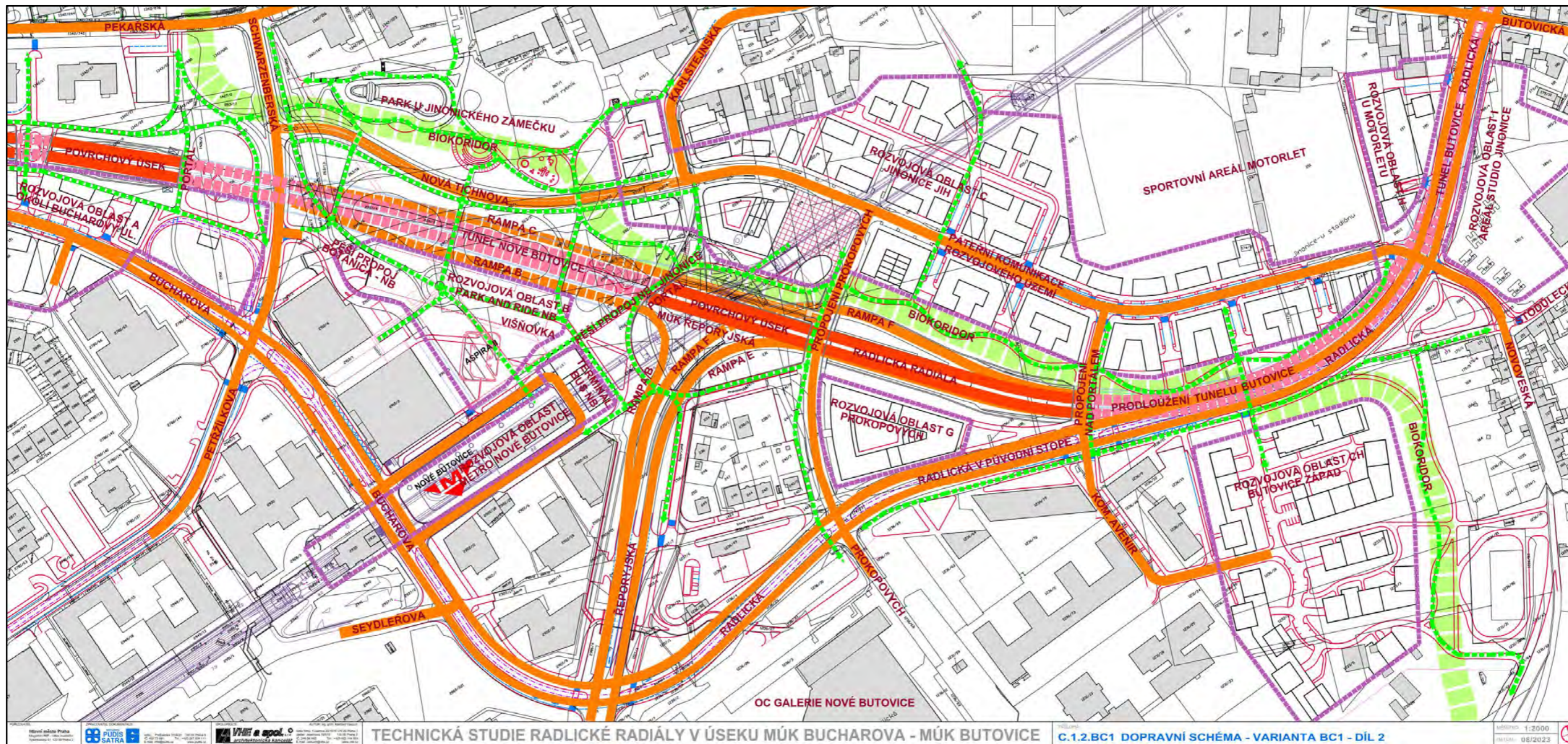






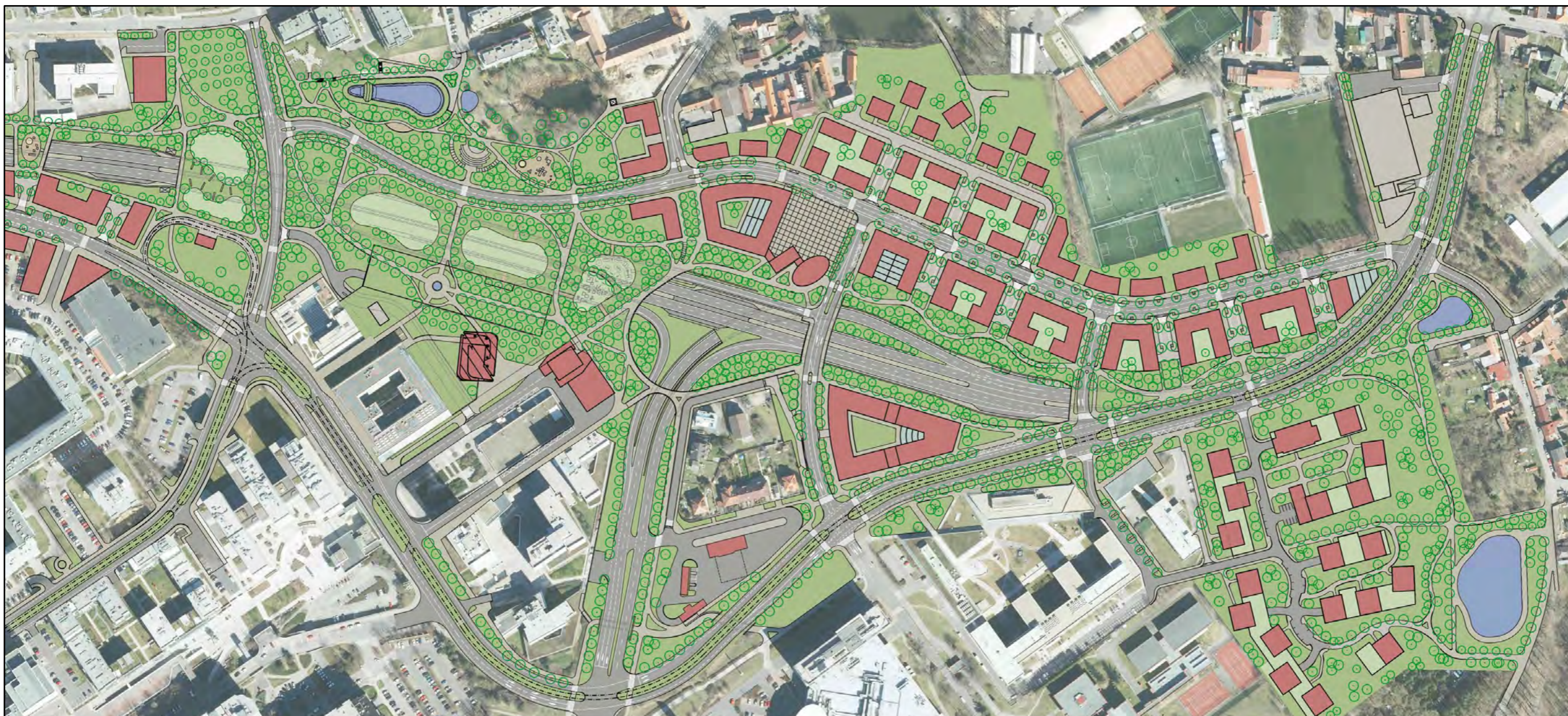
Vyměnit za BC1



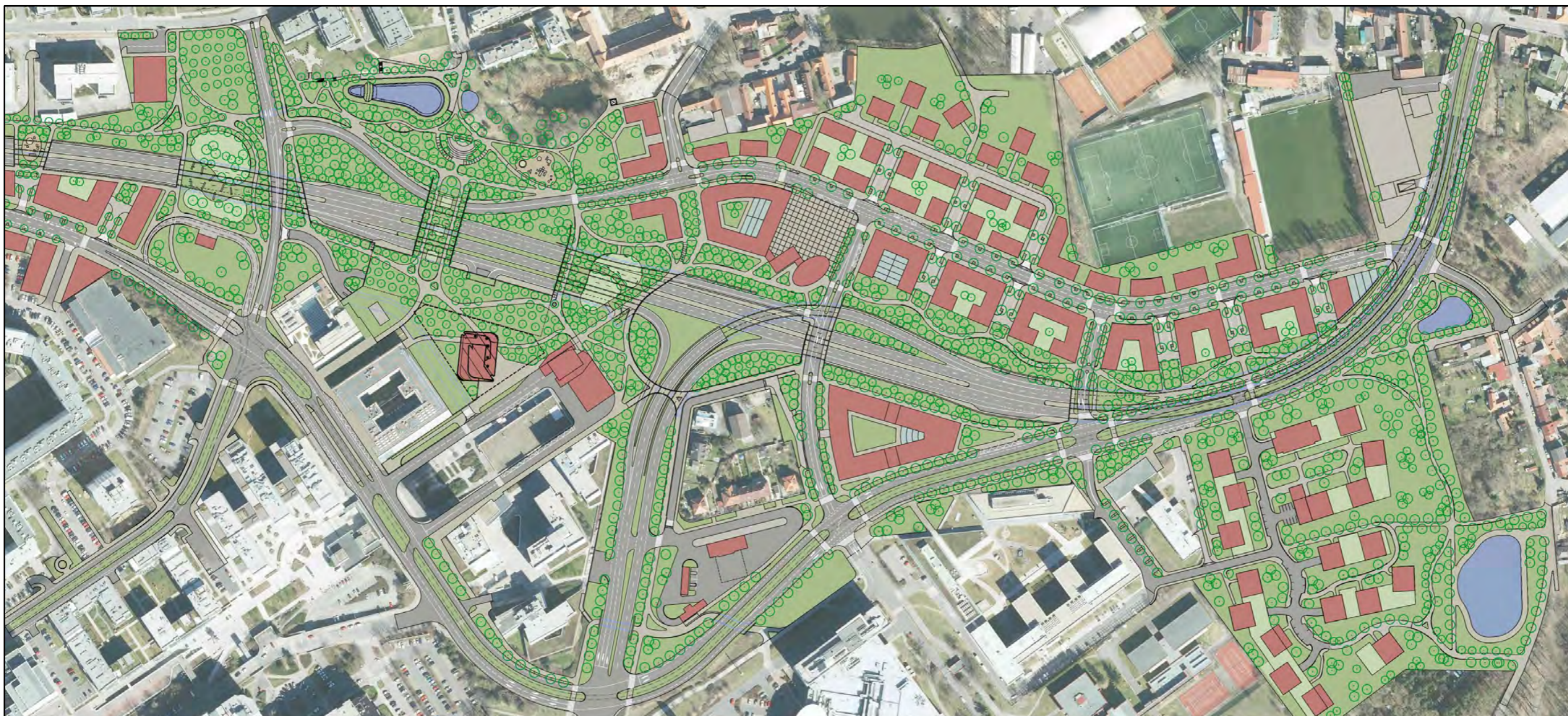




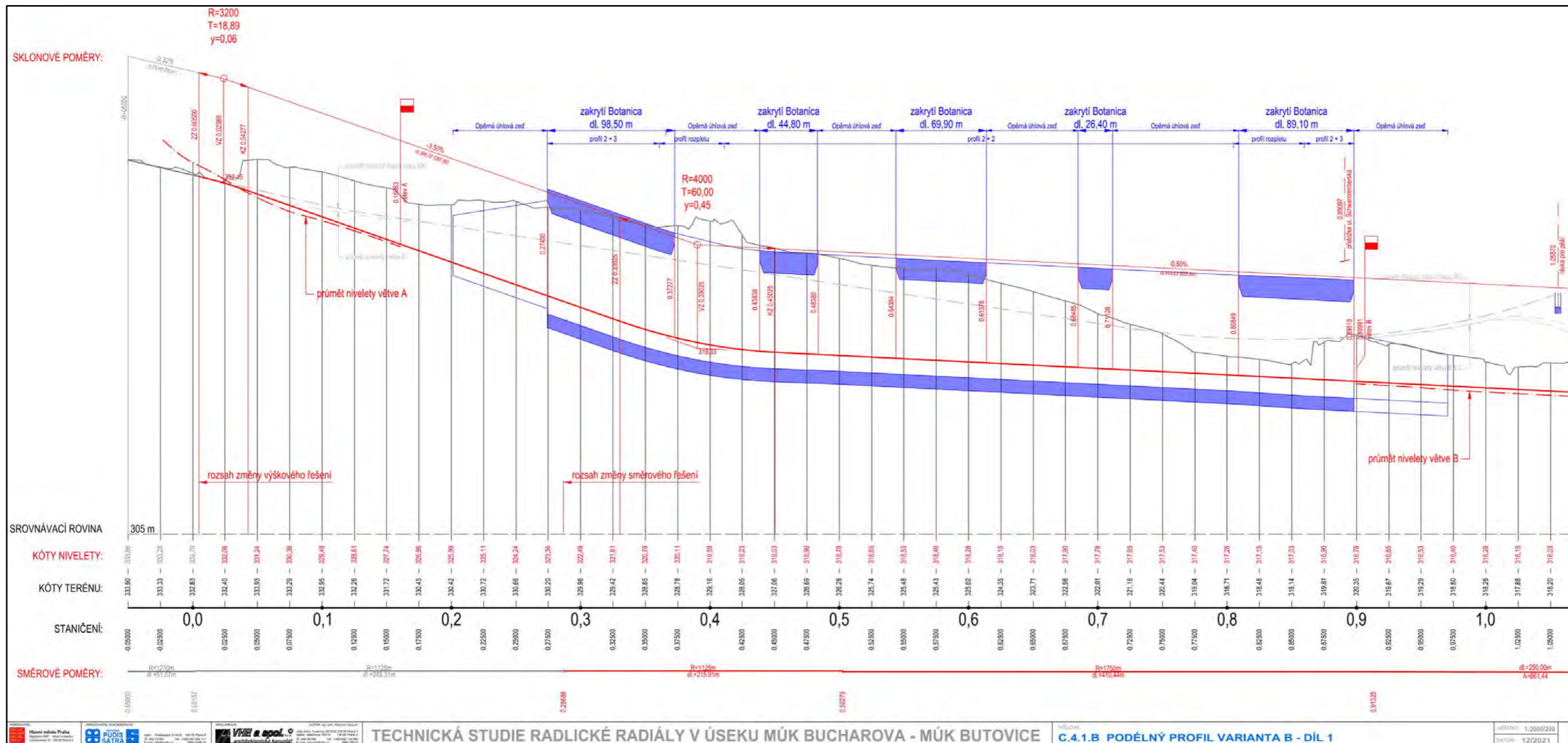
TECHNICKÁ STUDIE RADLICKÉ RADIÁLY V ÚSEKU MÚK BUCHAROVA - MÚK BUTOVICE C.3.1.B URBANISTICKÁ SITUACE - VARIANTA B - DÍL 1

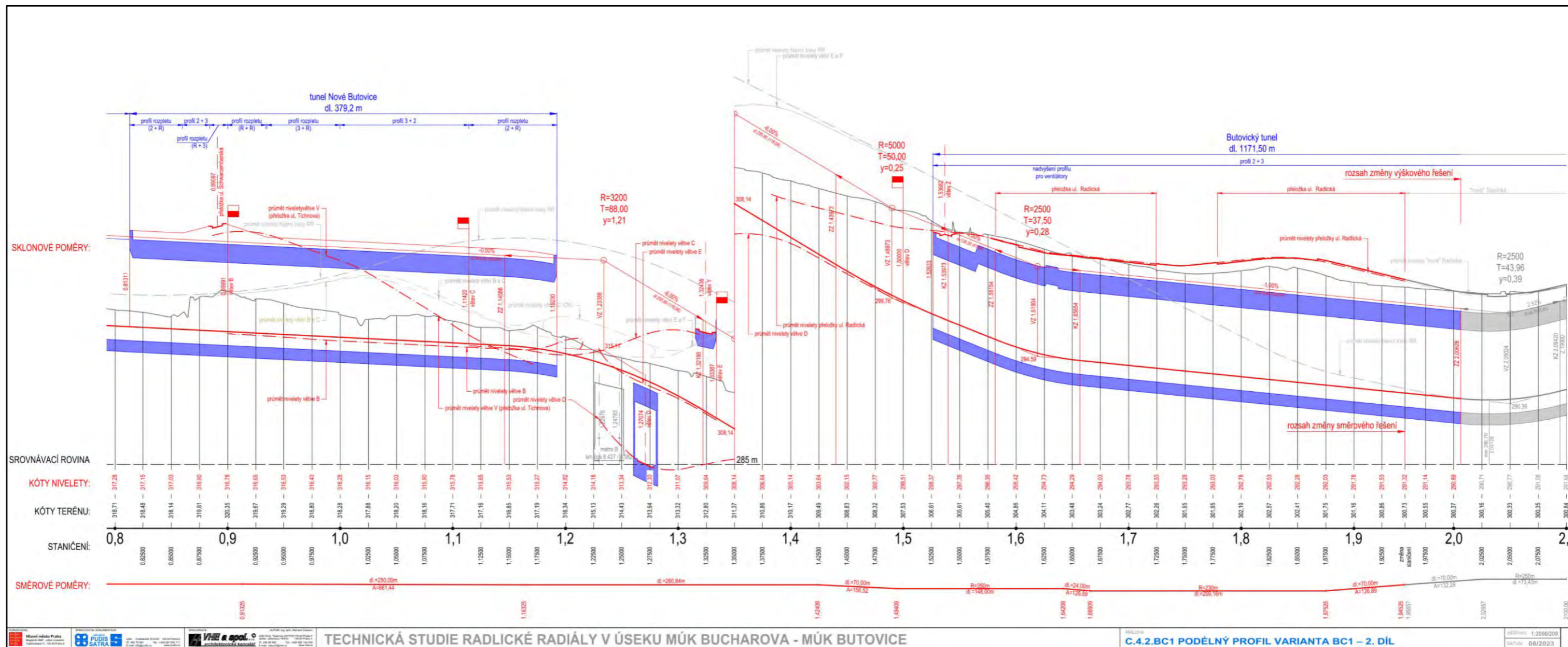


TECHNICKÁ STUDIE RADLICKÉ RADIÁLY V ÚSEKU MÚK BUCHAROVA - MÚK BUTOVICE C.3.2 BC1 URBANISTICKÁ SITUACE - VARIANTA BC1 - DÍL 2



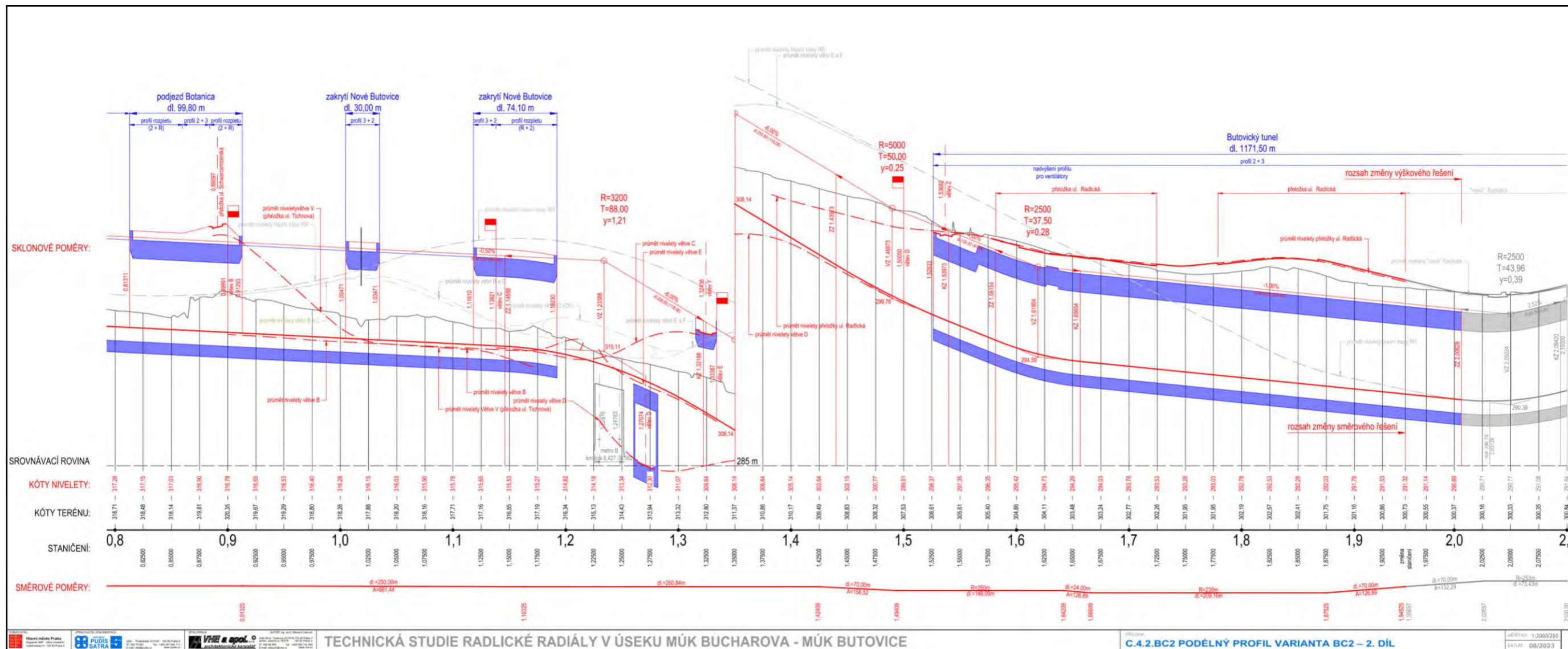
TECHNICKÁ STUDIE RADLICKÉ RADIÁLY V ÚSEKU MÚK BUCHAROVA - MÚK BUTOVICE C.3.2.BC2 URBANISTICKÁ SITUACE - VARIANTA BC2 - DÍL 2





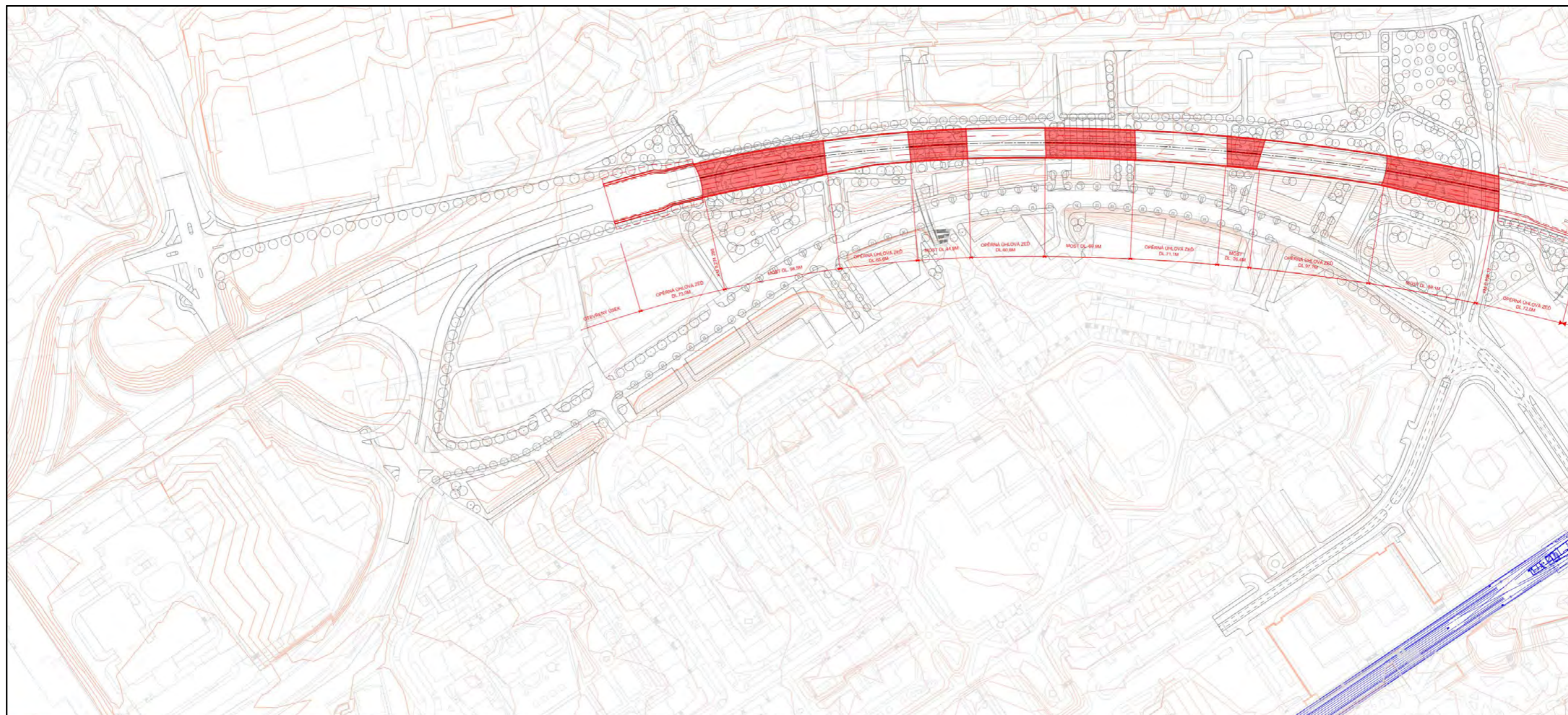
TECHNICKÁ STUDIE RADLICKÉ RADIÁLY V ÚSEKU MÚK BUCAROVA - MÚK BUTOVICE

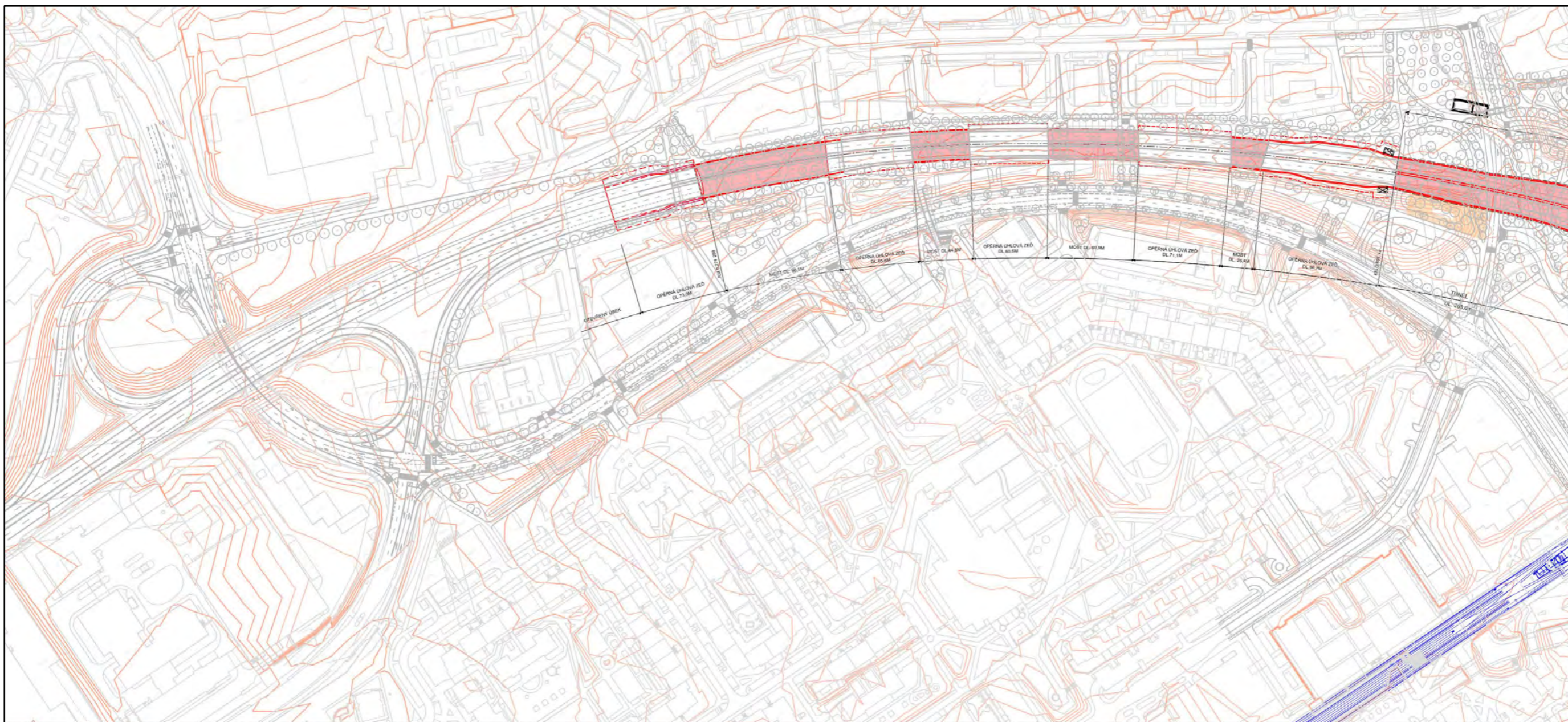
C.4.2 BC1 PODÉLNÝ PROFIL VARIANTA BC1 – 2. DÍL



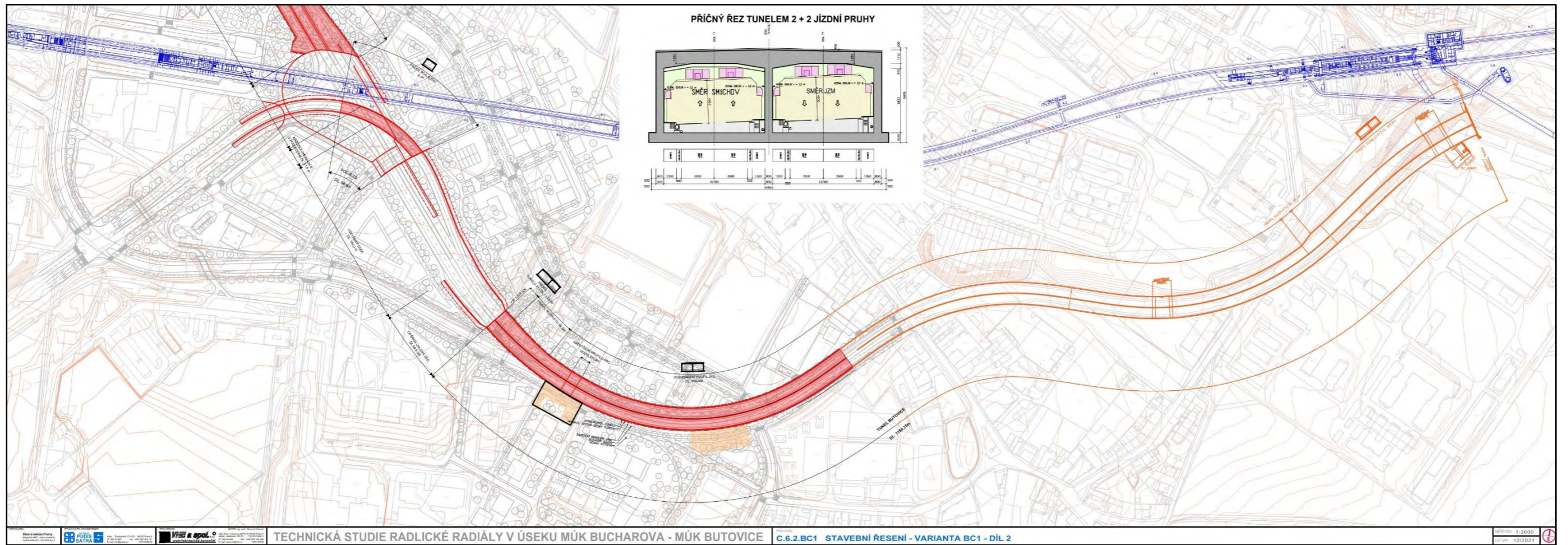
TECHNICKÁ STUDIE RADLICKÉ RADIÁLY V ÚSEKU MÚK BUCVAROVA - MÚK BUTOVICE

C.4.2.BC2 PODÉLNÝ PROFIL VARIANTA BC2 – 2. DÍL

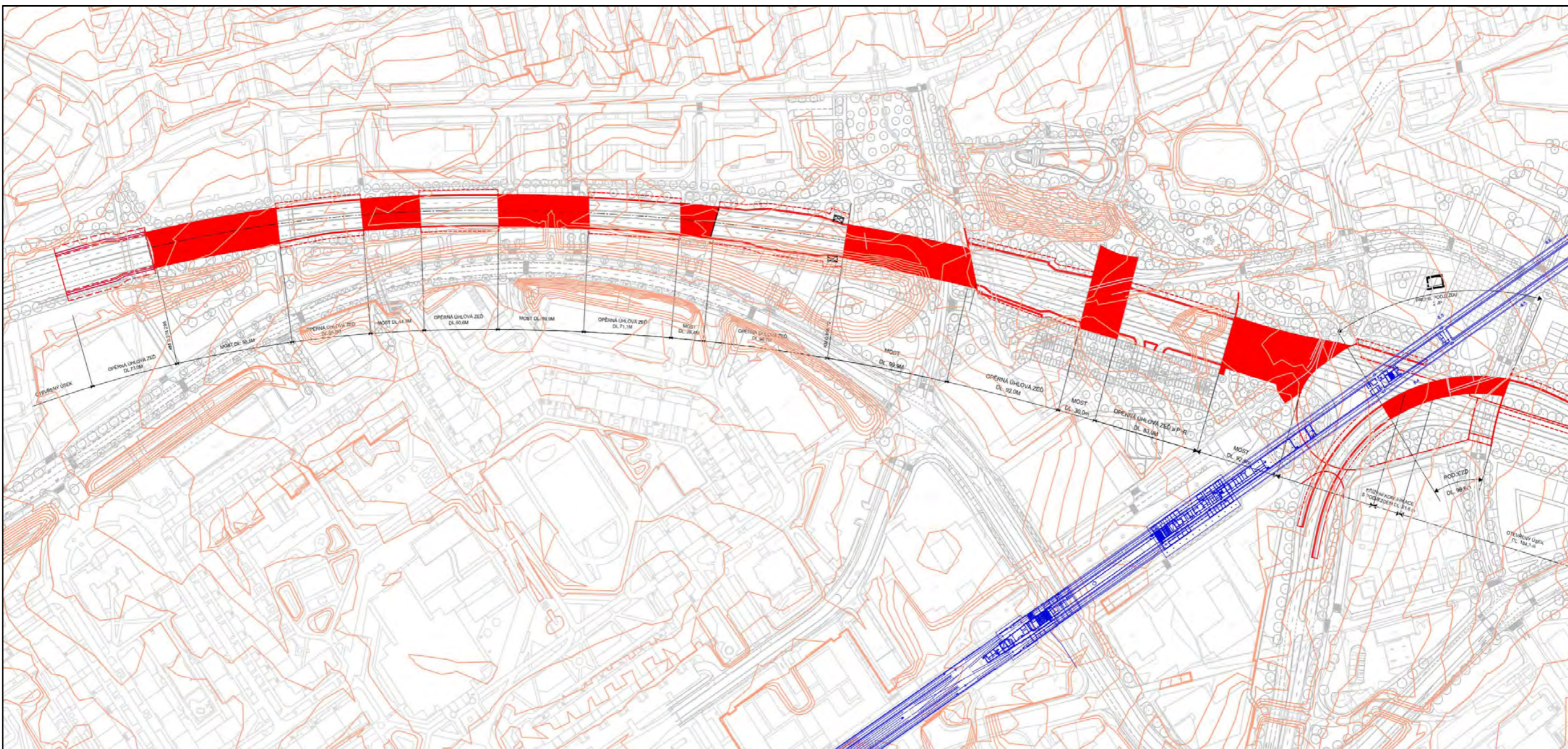




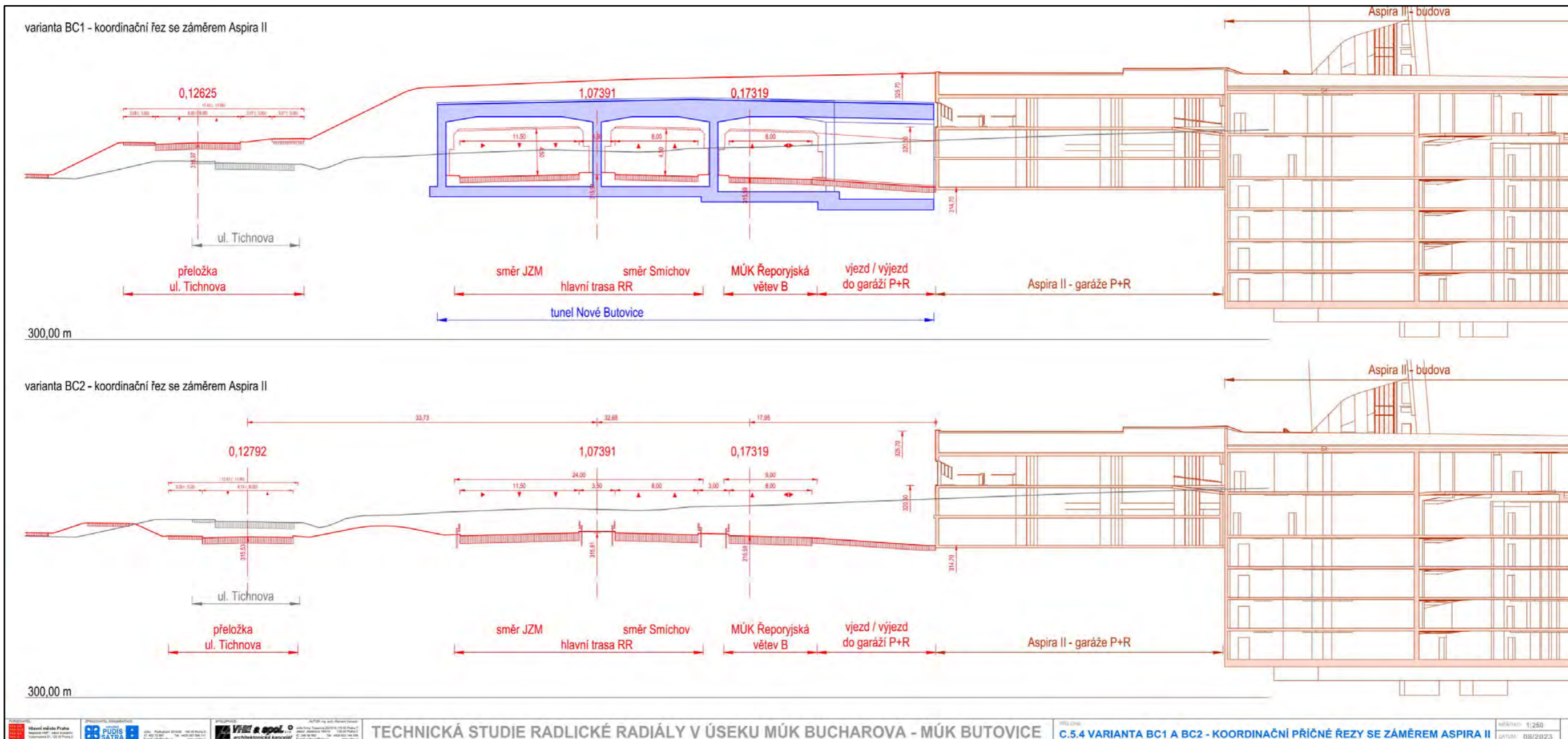
TECHNICKÁ STUDIE RADLICKÉ RADIÁLY V ÚSEKU MÚK BUC HAROVA - MÚK BUTOVICE C.6.1.BC1 STAVEBNÍ ŘEŠENÍ - VARIANTA BC1 - DÍL 1

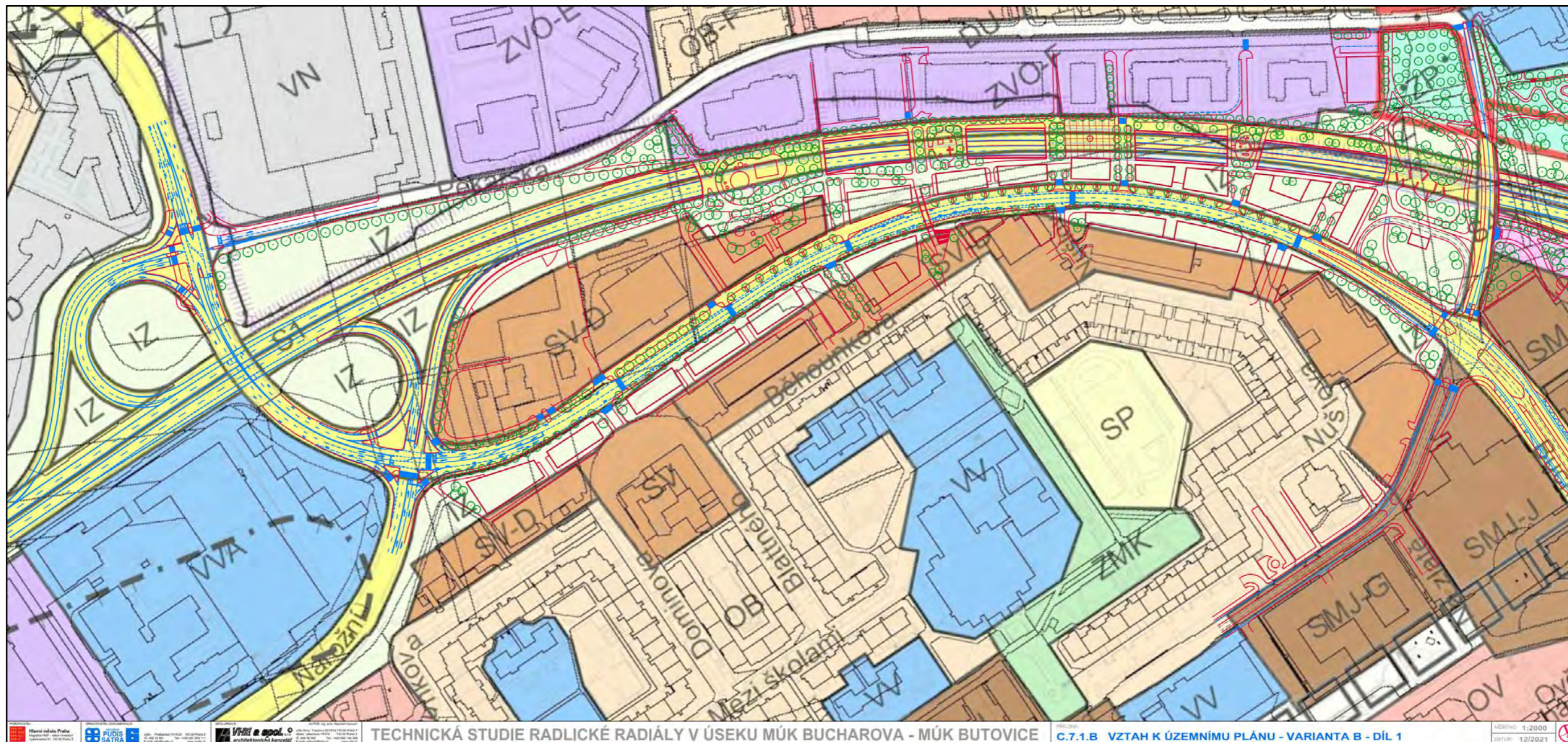


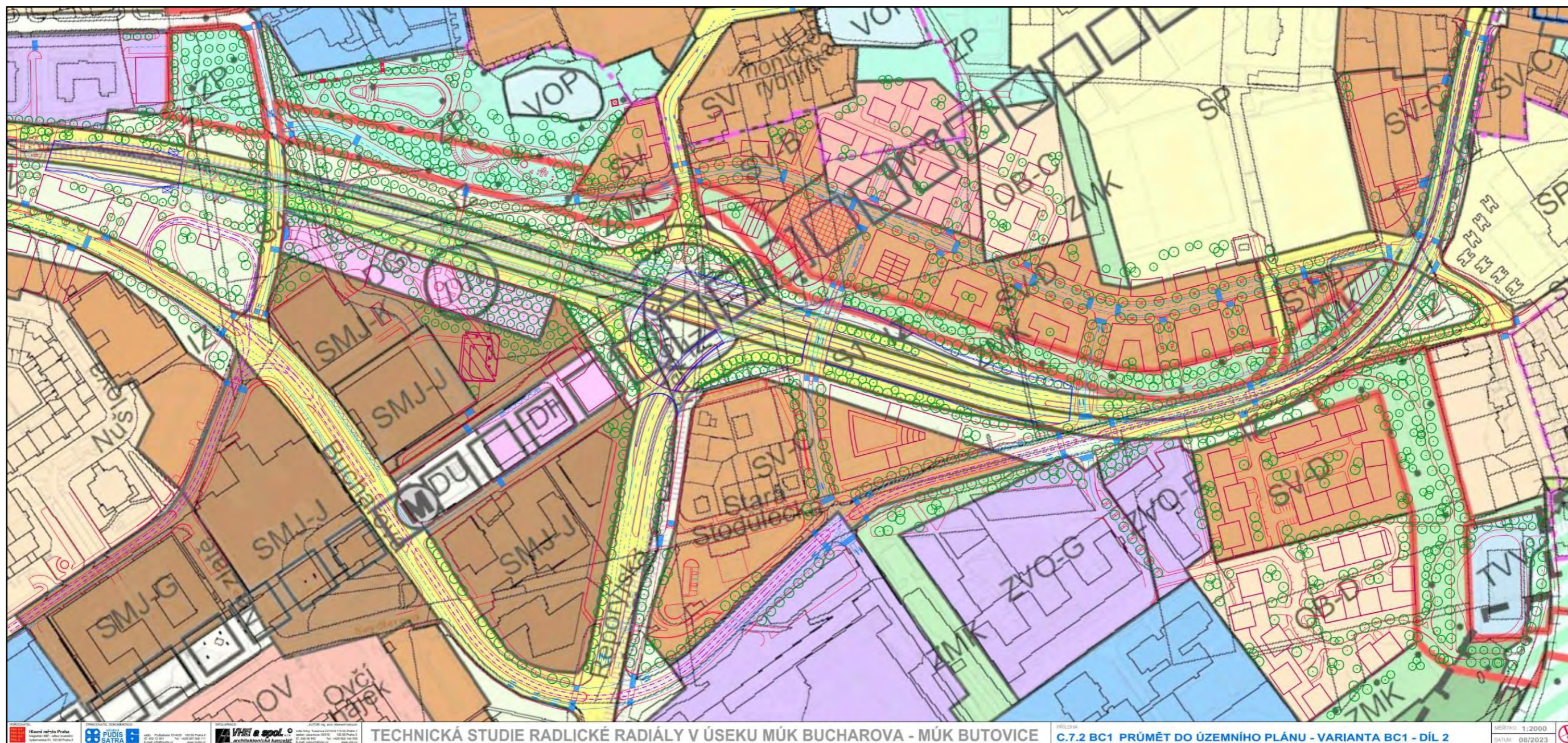
TECHNICKÁ STUDIE RADLICKÉ RADIÁLY V ÚSEKU MÚK BUCHAROVA - MÚK BUTOVICE C.6.2.BC1 STAVEBNÍ ŘEŠENÍ - VARIANTA BC1 - DÍL 2



TECHNICKÁ STUDIE RADLICKÉ RADIÁLY V ÚSEKU MÚK BUCHAROVA - MÚK BUTOVICE C.6.1.BC2 STAVEBNÍ ŘEŠENÍ - VARIANTA BC2



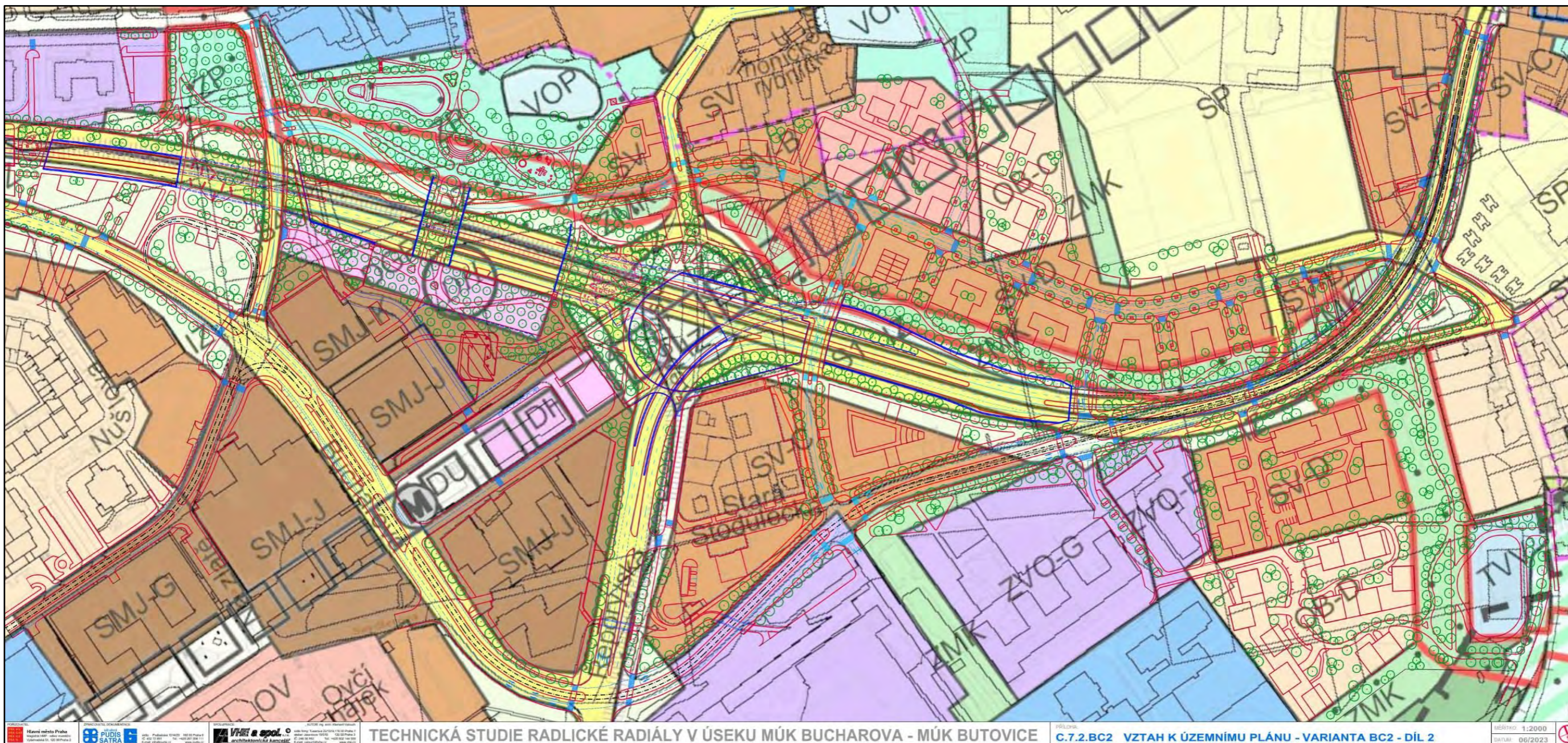




TECHNICKÁ STUDIE RADLICKÉ RADIÁLY V ÚSEKU MÚK BUCHAROVA - MÚK BUTOVICE

C.7.2 BC1 PRŮMĚT DO ÚZEMNÍHO PLÁNU - VARIANTA BC1 - DÍL 2

škála: 1:2000
datum: 08/2023





TECHNICKÁ STUDIE RADLICKÉ RADIÁLY V ÚSEKU MÚK BUCAROVA - MÚK BUTOVICE
C.8.7.B VIZUALIZACE - VARIANTA B - DÍL 1
DATUM: 12/2021



TECHNICKÁ STUDIE RADLICKÉ RADIÁLY V ÚSEKU MÚK BUCAROVA - MÚK BUTOVICE

PRŮBĚH
C.8.8.BC1 VIZUALIZACE - VARIANTA BC1 - DÍL 2
DATUM: 08/2023



TECHNICKÁ STUDIE RADLICKÉ RADIÁLY V ÚSEKU MÚK BUCAROVA - MÚK BUTOVICE

PRŮBĚH
C.8.8.BC2 VIZUALIZACE - VARIANTA BC2 - DÍL 2

DATA: 06/2023



PORADOVATEL: **Hlavní město Praha**, Magistrát MHP – odbor investiční výstavby, Vytelňovská 51, 128 00 Praha 2
 ZPRACOVATEL DOKUMENTACE: **PUDIS SATRA**, sídlo: Probošská 1014/20, 130 00 Praha 6, IČ: 452 72 991, Tel: +420 287 204 111, e-mail: info@pudis.cz, www.pudis.cz
 SPOLUPRÁCE: **VHE & spol. s r.o.**, sídlo firmy: Touřovská 22/1515, 170 00 Praha 7, IČ: 260 800 000, Tel: +420 602 144 509, e-mail: info@vhe.cz, www.vhe.cz
 AUTOREK: ing. arch. Kamel Váňan

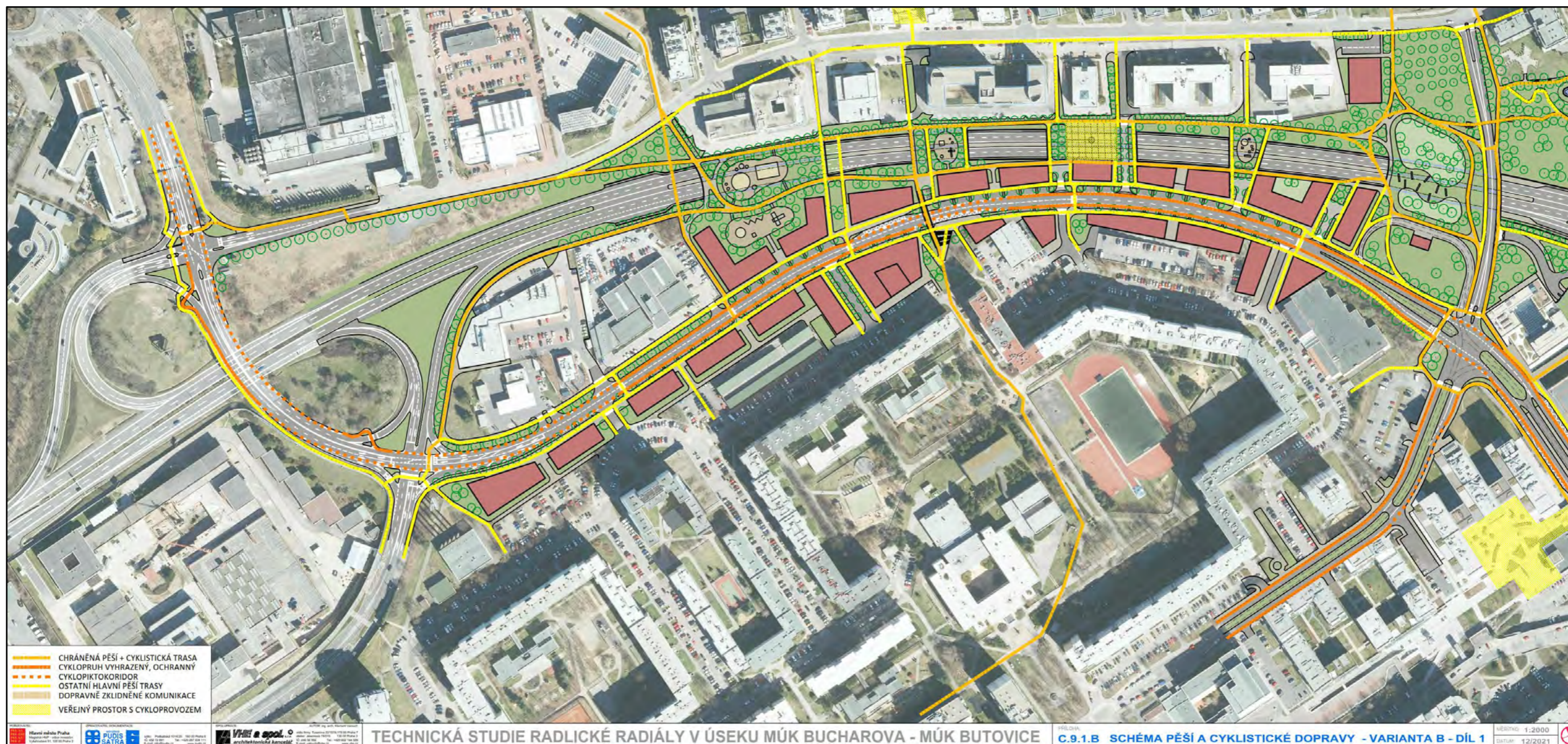
TECHNICKÁ STUDIE RADLICKÉ RADIÁLY V ÚSEKU MÚK BUCHAROVA - MÚK BUTOVICE

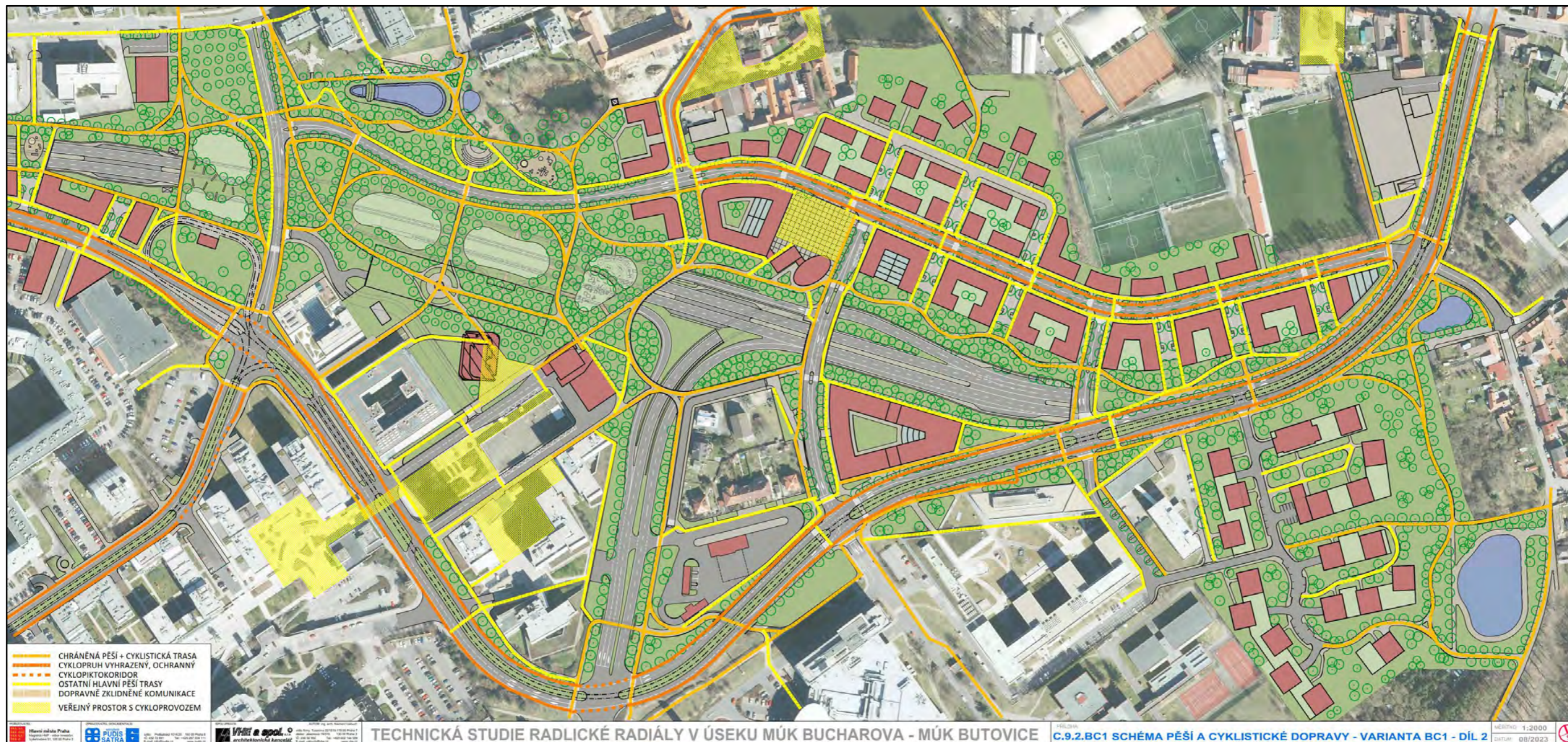
PŘÍLOHA: **C.8.9. VARIANTA BC1 - VIZUALIZACE**

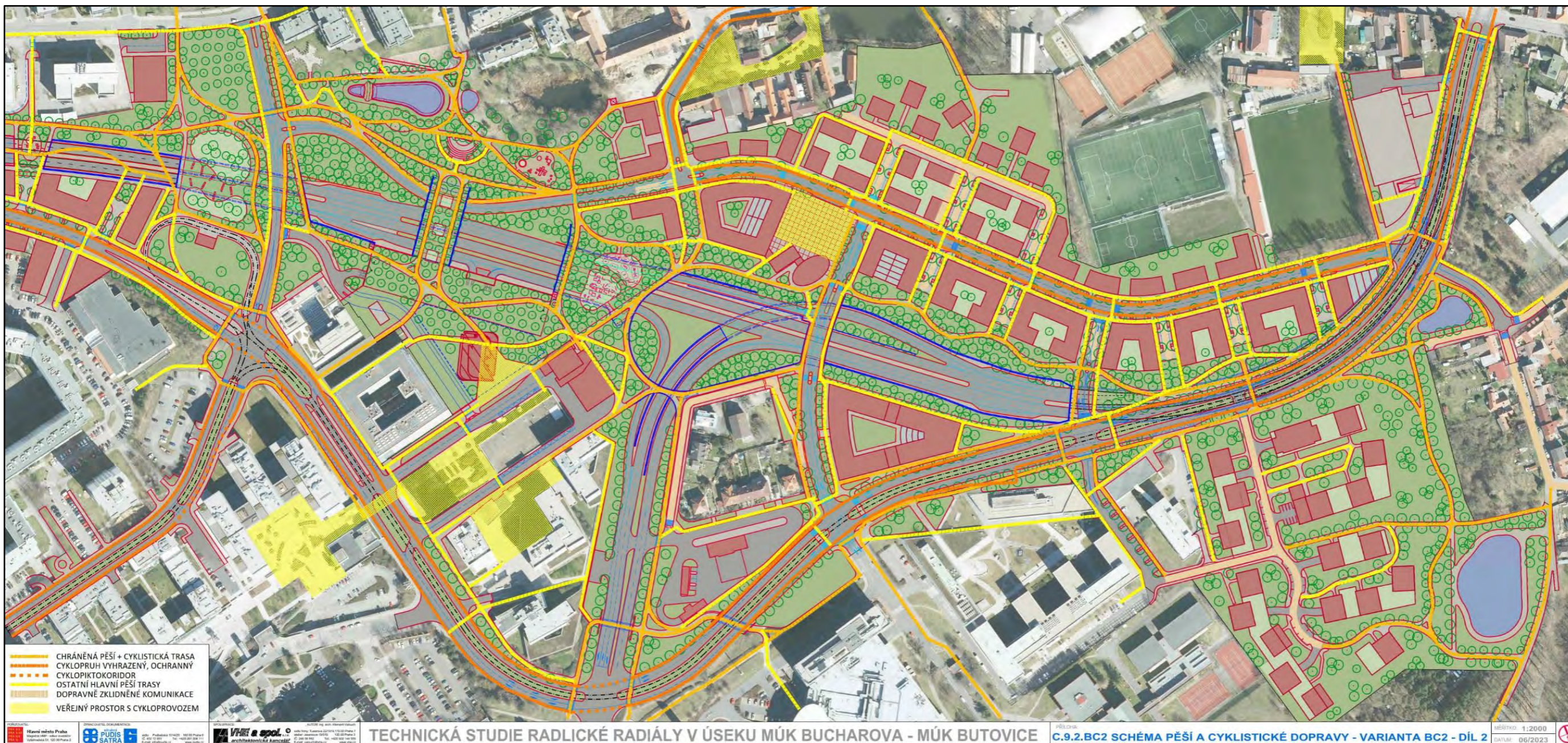
DATUM: 06/2023

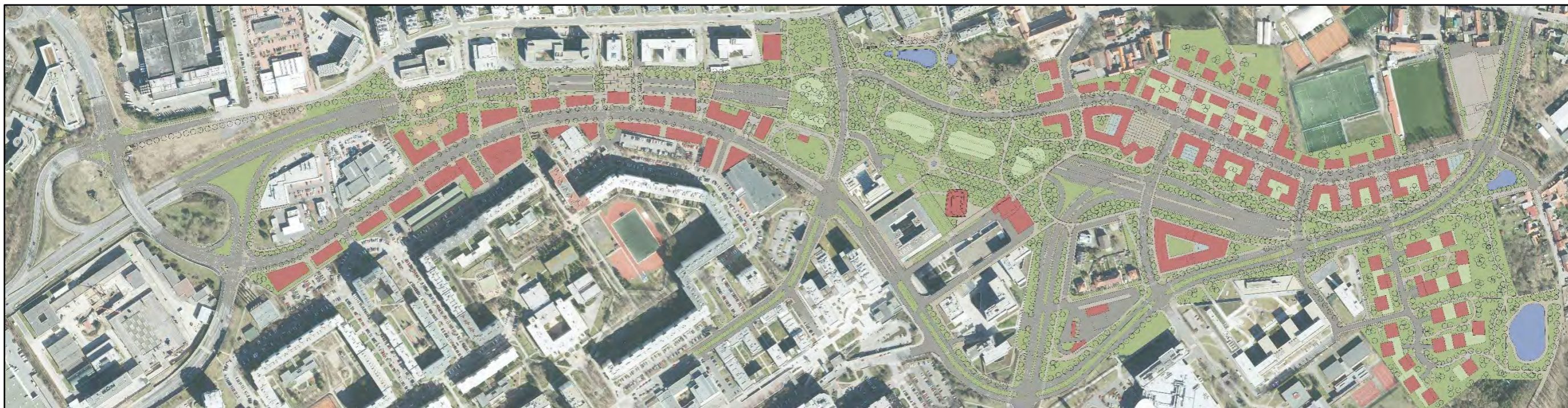


PORADYTEL: **Hlavní město Praha**, Magistrát MHP – odbor investiční, Vytelňovací 51, 128 00 Praha 2
 ZPRACOVATEL DOKUMENTACE: **PUDIS SATRA**, sídlo: Probošská 1014/20, 130 00 Praha 6, IČ: 452 72 991, Tel: +420 287 004 111, www.pudis.cz
 SPOLUPRÁCE: **VHE a spol.**, sídlo firmy: Toukavova 22/1519, 170 00 Praha 7, IČ: 268 06 992, Tel: +420 602 144 509, www.vhe.cz
 AUTOREK: Ing. arch. Kamel Váňek
TECHNICKÁ STUDIE RADLICKÉ RADIÁLY V ÚSEKU MÚK BUCHAROVA - MÚK BUTOVICE
 PŘÍLOHA: **C.8.9. VARIANTA BC2 - VIZUALIZACE**
 DATUM: 06/2023

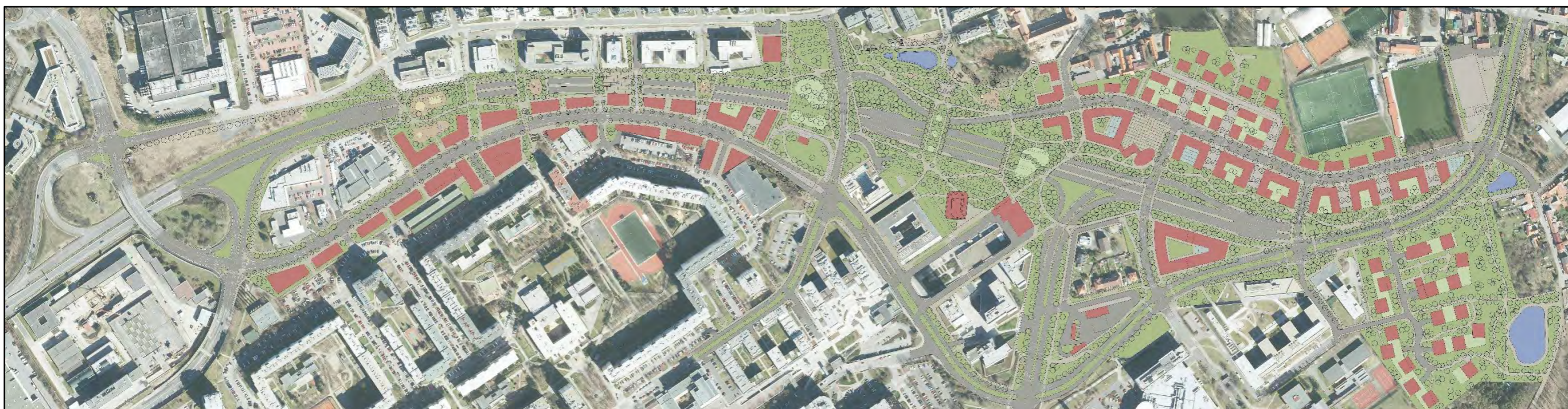








Obr. 43 Doporučené řešení úsek Botanica varianta B – oblast MÚK Řeporyjská varianta BC1



Obr. 44 Doporučené řešení úsek Botanica varianta B – oblast MÚK Řeporyjská varianta BC2