

„Studie možností dopravního zklidnění oblasti Jinonic v souvislosti s projektem Radlické radiály včetně úprav prostoru MÚK Řeporyjská“

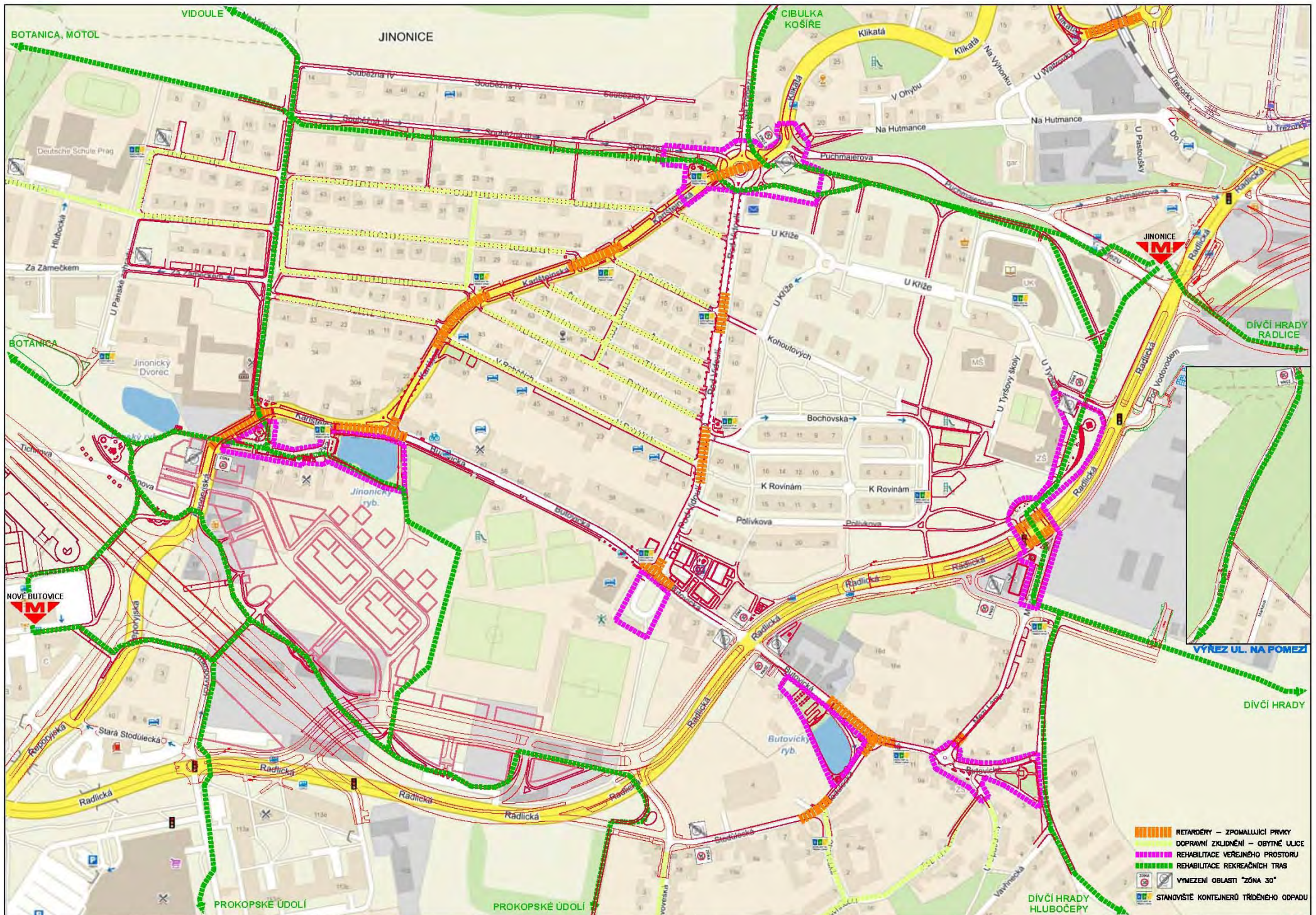
STUDIE K PROJEDNÁNÍ

ZADÁNÍ, CÍL STUDIE

Cílem studie je především:

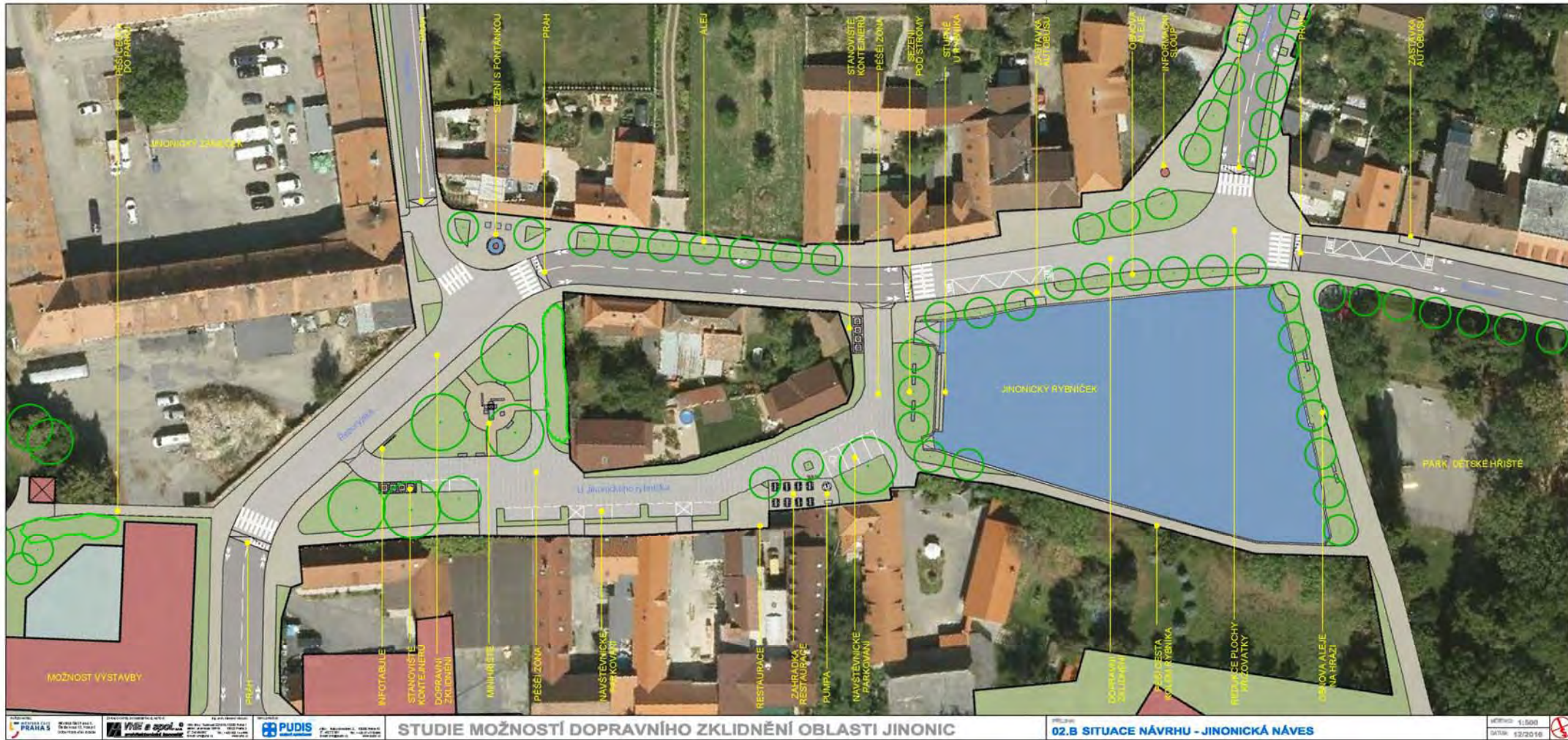
- Analýza předpokládaných dopravně-urbanistických dopadů stavby Radlické radiály na oblast Jinonic a zejména na okolí Karlštejské ul.
- Návrh možností a opatření na dopravní zklidnění této oblasti a omezení vlivů nežádoucí tranzitní dopravy v souvislosti s přípravou stavby Radlické radiály.
- Vyhodnocení variant dopravního řešení zátěžovým modelem (IPR Praha):
 - Výchozí srovnávací varianta – současný stav
 - Radlická radiála + komunikace bez úprav – čtyřramenná křižovatka
 - Radlická radiála + komunikace s úpravami – čtyřramenná křižovatka
 - Radlická radiála + komunikace bez úprav – tříramenná křižovatka (bez napojení Karlštejské ul. na křižovatku Řeporyjská)

Výstupy studie by měly sloužit jako podklad pro další přípravu a dopracování DÚR Radlické radiály.



- RETARDÉRY – ZPOMALUJÍCÍ PRVKY
- DOPRAVNÍ ZKLIDNĚNÍ – OBYTNÉ ULICE
- REHABILITACE VEŘEJNÉHO PROSTORU
- REHABILITACE REKREAČNÍCH TRAS
- VYMEZENÍ OBLASTI "ZÓNA 30"
- STANOVISŤE KONTEJNERŮ TRÍDEŇNÉHO ODPADU

JINONICKÁ NÁVES



NÁVRH DOPRAVNÍHO ZKLIDNĚNÍ A ÚPRAV PARTERU

JINONICE – UL. KARLŠTEJNSKÁ – CELKOVÁ SITUACE



NÁVRH DOPRAVNÍHO ZKLIDNĚNÍ A ÚPRAV PARTERU

JINONICE – UL. POD VIDOULÍ – CELKOVÁ SITUACE



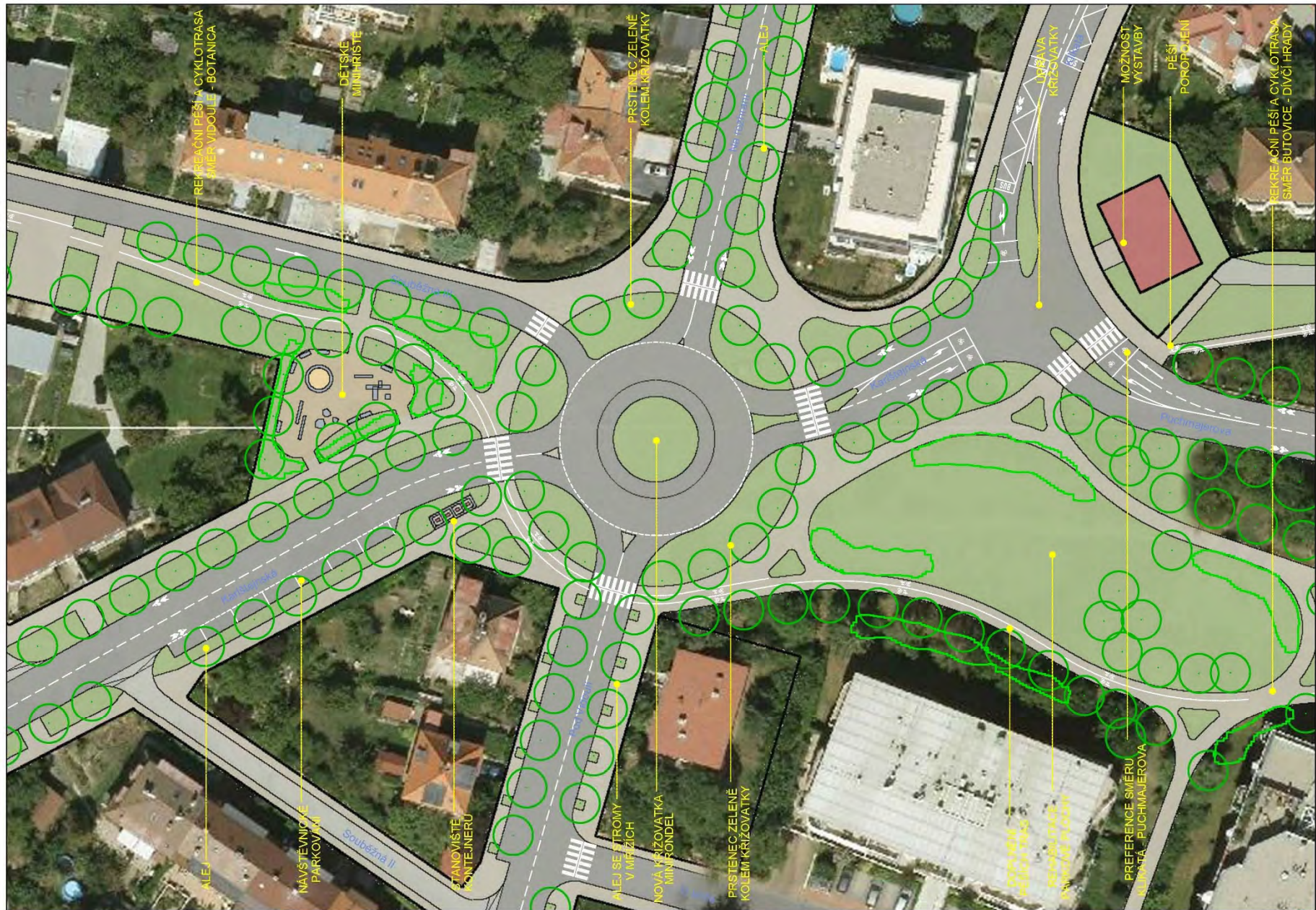
NÁVRH DOPRAVNÍHO ZKLIDNĚNÍ A ÚPRAV PARTERU

JINONICE – UL. BUTOVICKÁ – CELKOVÁ SITUACE



NÁVRH DOPRAVNÍHO ZKLIDNĚNÍ A ÚPRAV PARTERU

NAPOJENÍ KARLŠTEJNSKÉ NA UL. KLIKATOU



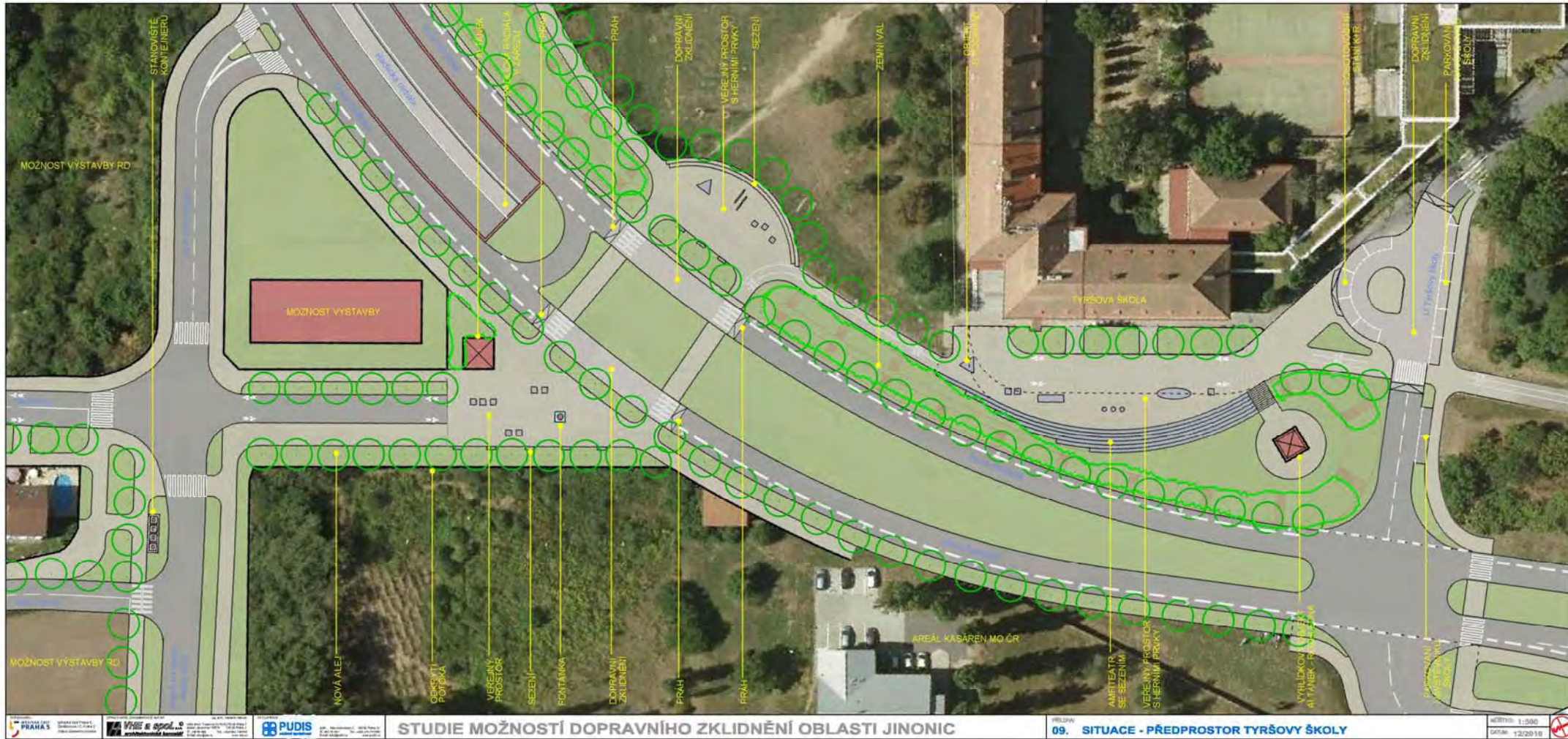
NÁVRH DOPRAVNÍHO ZKLIDNĚNÍ A ÚPRAV PARTERU

BUTOVICKÁ NÁVES A WALDORFSKÁ ŠKOLA – CELKOVÁ SITUACE



NÁVRH DOPRAVNÍHO ZKLIDNĚNÍ A ÚPRAV PARTERU

PŘEDPROSTOR TYRŠOVY ŠKOLY



NÁVRH DOPRAVNÍHO ZKLIDNĚNÍ A ÚPRAV PARTERU

ZKLIDNĚNÍ UL. KLIKATÉ



MĚSTSKÝ ÚŘAD
PRAHA 5
Městská část Praha 5
Úřadová 15, Praha 5
(0000 0000 0000)



STAVOPIS
VHS a.s.
Všeobecné inženýringové a projektové služby
VHS a.s. - inženýringové a projektové služby
VHS a.s. - inženýringové a projektové služby
VHS a.s. - inženýringové a projektové služby



PUDIS
PUDIS
PUDIS
PUDIS
PUDIS
PUDIS
PUDIS
PUDIS
PUDIS
PUDIS

STUDIE MOŽNOSTÍ DOPRAVNÍHO
ZKLIDNĚNÍ OBLASTI JINONIC

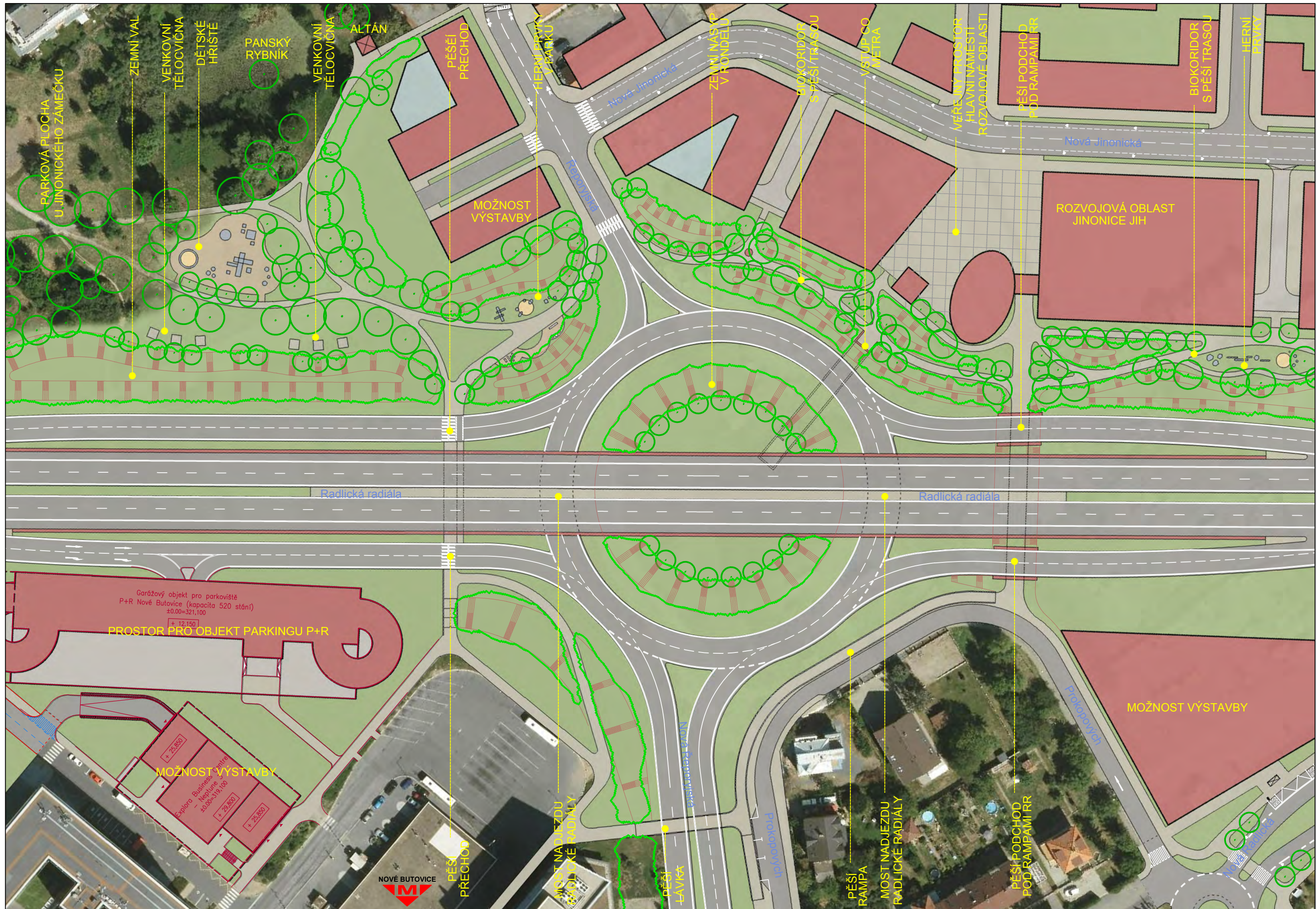
PŘÍLOHA:

13.B SITUACE NÁVRHU - ZKLIDNĚNÍ UL. KLIKATÉ

MĚŘÍTKO: 1:500
DATUM: 12/2016



NÁVRH DOPRAVNÍHO ZKLIDNĚNÍ A ÚPRAV PARTERU



KŘÍŽOVATKA ŘEPORYJSKÁ – VARIANTY PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ



Městská část
PRAHA 5

Stavba I Etap Praha 5
Stavba II Etap Praha 5
Dělné územní území

VIA s spol.
architektonická kancelář



PUDIS
projektování

STUDIE MOŽNOSTÍ DOPRAVNÍHO
ZKLIDNĚNÍ OBLASTI JINONIC

PŘÍLOHA

18.A VIZUALIZACE MODELU - VARIANTA S DLOUHOU ESTAKÁDOU

ZÁŘEČÍ: A.02
DATUM: 12/2016

VARIANTA S DLOUHOU ESTAKÁDOU

KŘÍŽOVATKA ŘEPORYJSKÁ – VARIANTY PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ



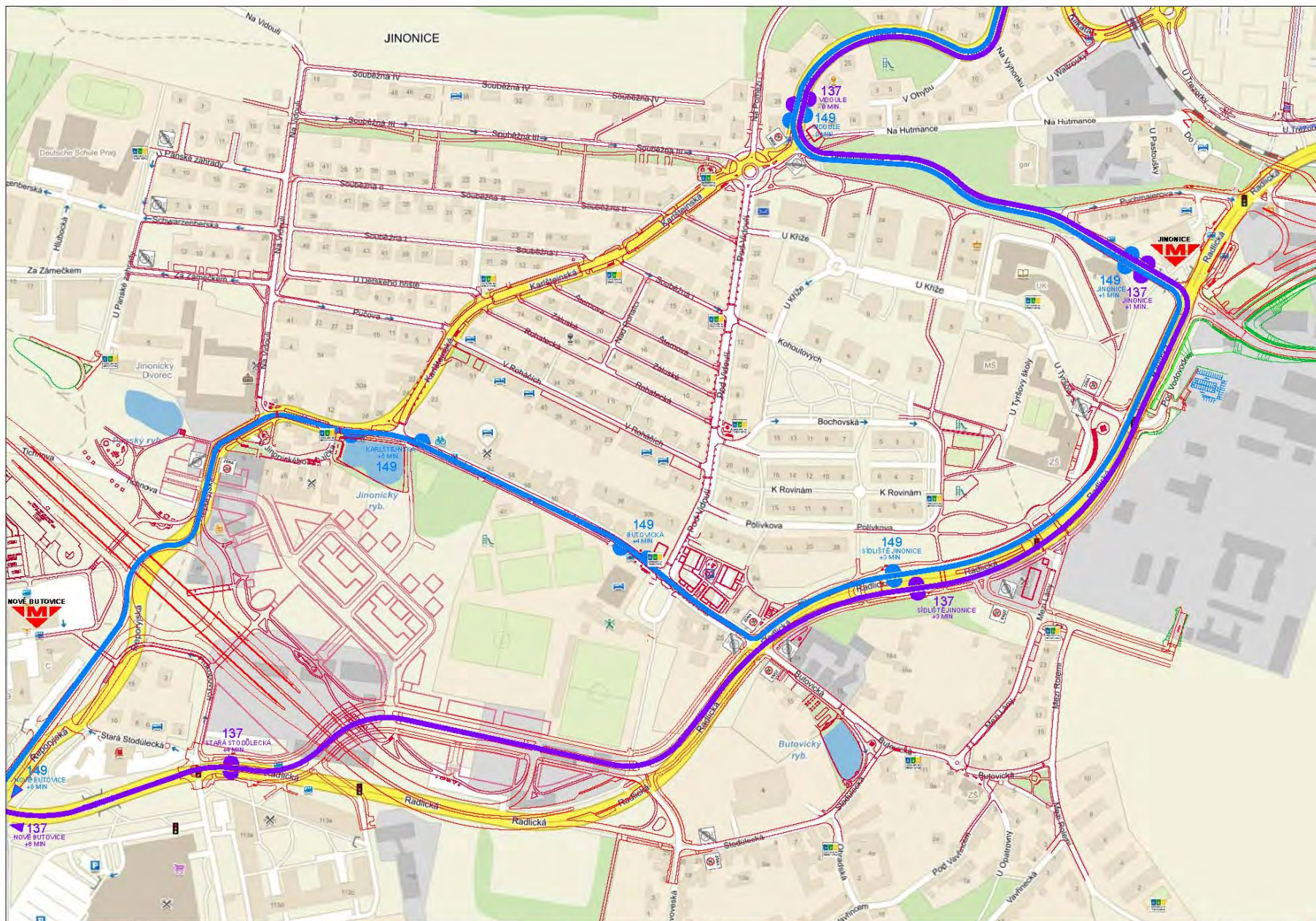
VARIANTA S DĚLENÝMI MOSTY A NÁSYPY

KŘIŽOVATKA ŘEPORYJSKÁ – VARIANTY PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ

- Varianta s mostní konstrukcí přes celou křižovatku vyžaduje řešení mostu buď s více podporami (v DÚR 2007 šestipolový most), které v pohledu kolmo na most vytváří (i díky posunu způsobenému konstrukcemi metra) poměrně hustý „les sloupů“ pod mostem. V případě redukce počtu podpěr (třípolový most) jsou rozpony jednotlivých polí kolem 70m a tím pádem i značná tloušťka konstrukce mostu (kolem 3m); což při poměrně malé výšce mostu nad terénem (cca 5,5m) nepůsobí v pohledech příznivým dojmem.
- Na druhou stranu prostor bez terénního násypu působí celkově poněkud „vzdušnějším“ dojmem, celá situace uvnitř křižovatky je otevřenější a přehlednější.
- Negativem jsou plochy pod mostními konstrukcemi, kde nelze udržovat zeleň (viz např. situace pod Libeňským předmostím mostu Barikádníků).
- U varianty se dvěma dělenými mosty se zkracuje celková délka mostních konstrukcí (v současné DÚR cca 40m) a mosty lze řešit s menší konstrukční výškou (kolem 2m).
- Prostor uprostřed rondelu je začleněn do terénních úprav souvisejících s radiálou (zemní valy a násypy podél trasy) a do systému zeleně. Celkový prostorový dojem křižovatky se tak výrazně zmenšuje a vytváří poměrně oddělené a svébytné prostory po obou stranách radiály. Do terénního násypu lze začlenit objekt vstupu do CO metra, případně lze uvažovat i s možností převedení vstupu podzemní chodbou paralelní s tubusem metra do prostoru mimo křižovatku, což má pro případ nutnosti využití úkrytu nesporné provozní výhody (vstup uprostřed rondelu v krizové situaci může být dost problematický).

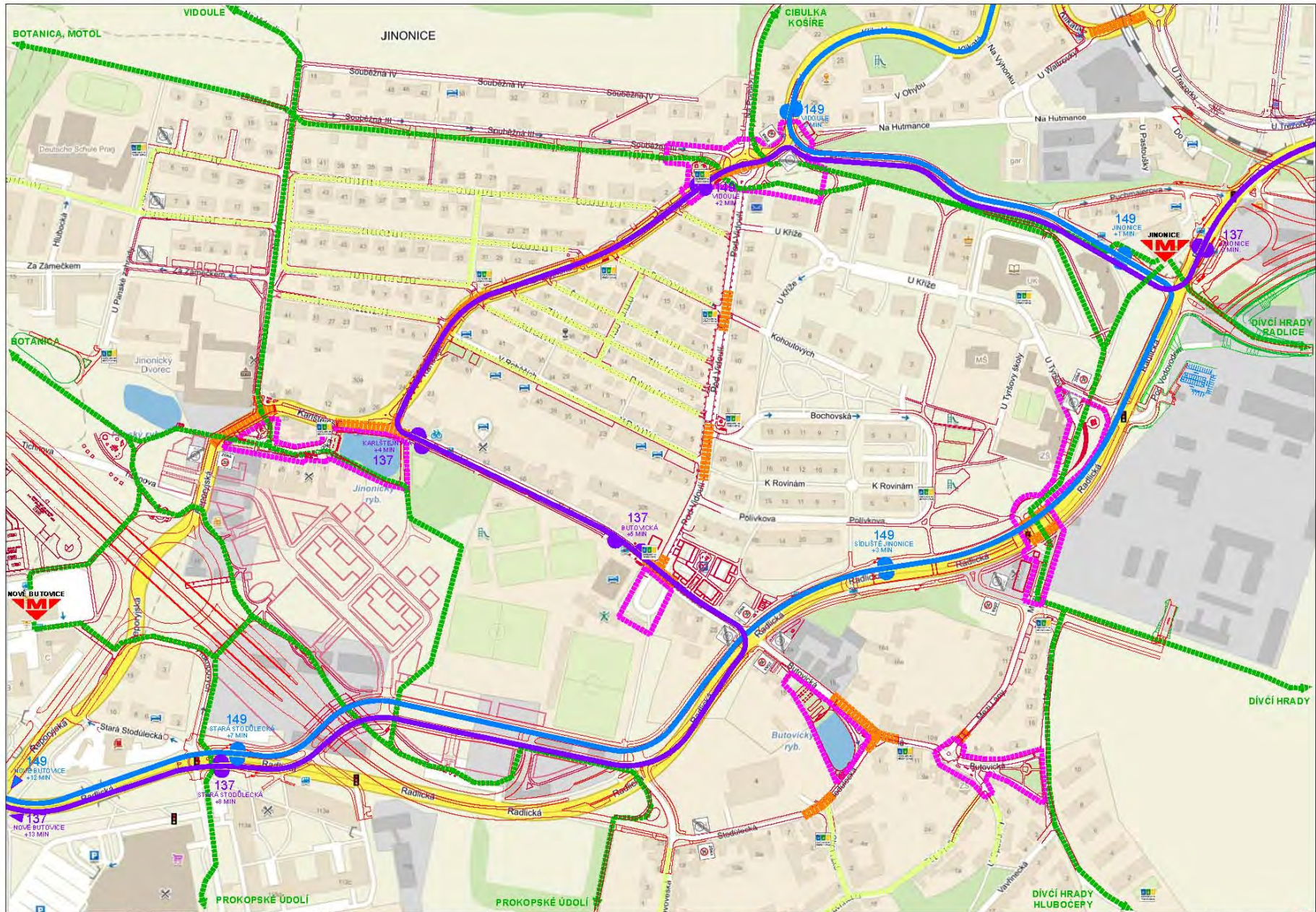
S ohledem na výše uvedené se lze přiklonit spíše k variantě se zemním násypem.

SCHEMA MOŽNOSTI VEDENÍ LINEK MHD



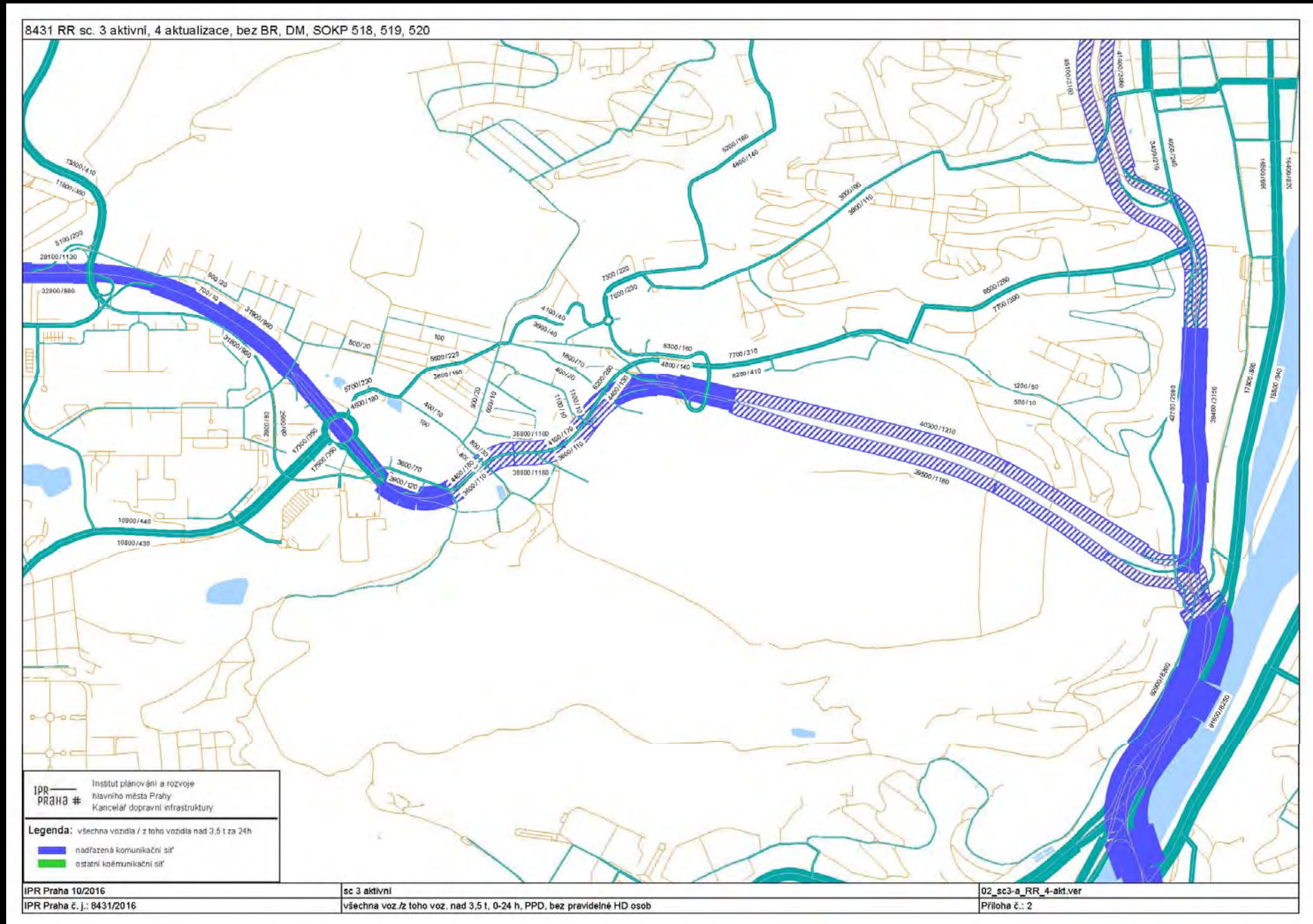
VARIANTA S NAPOJENÍM KARLŠTEJSKÉ

SCHEMA MOŽNOSTI VEDENÍ LINEK MHD



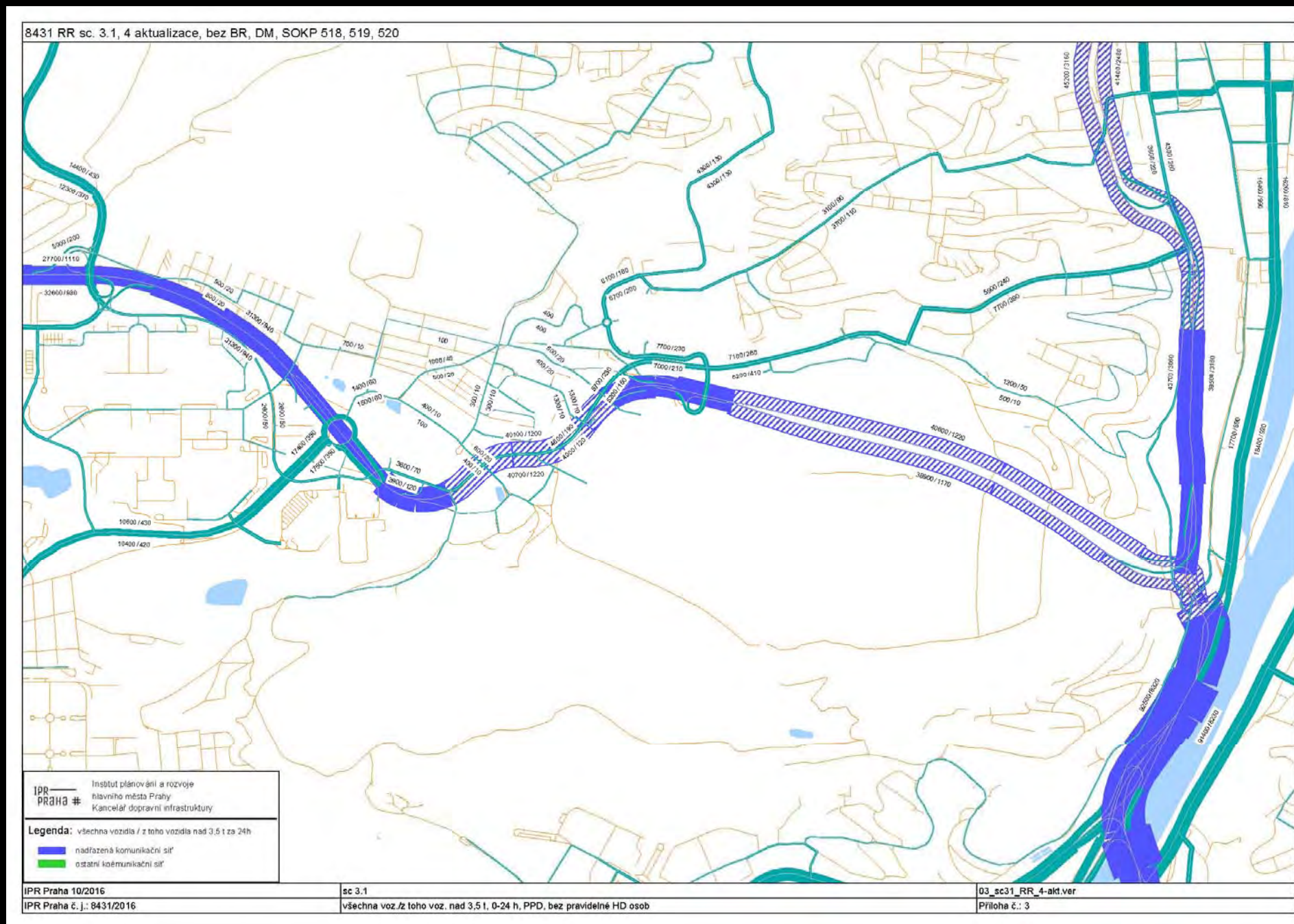
VARIANTA BEZ NAPOJENÍ KARLŠTEJNSKÉ

ZÁTĚŽOVÝ KARTOGRAM – STAV S RR BEZ DOPRAVNÍHO ZKLIDNĚNÍ



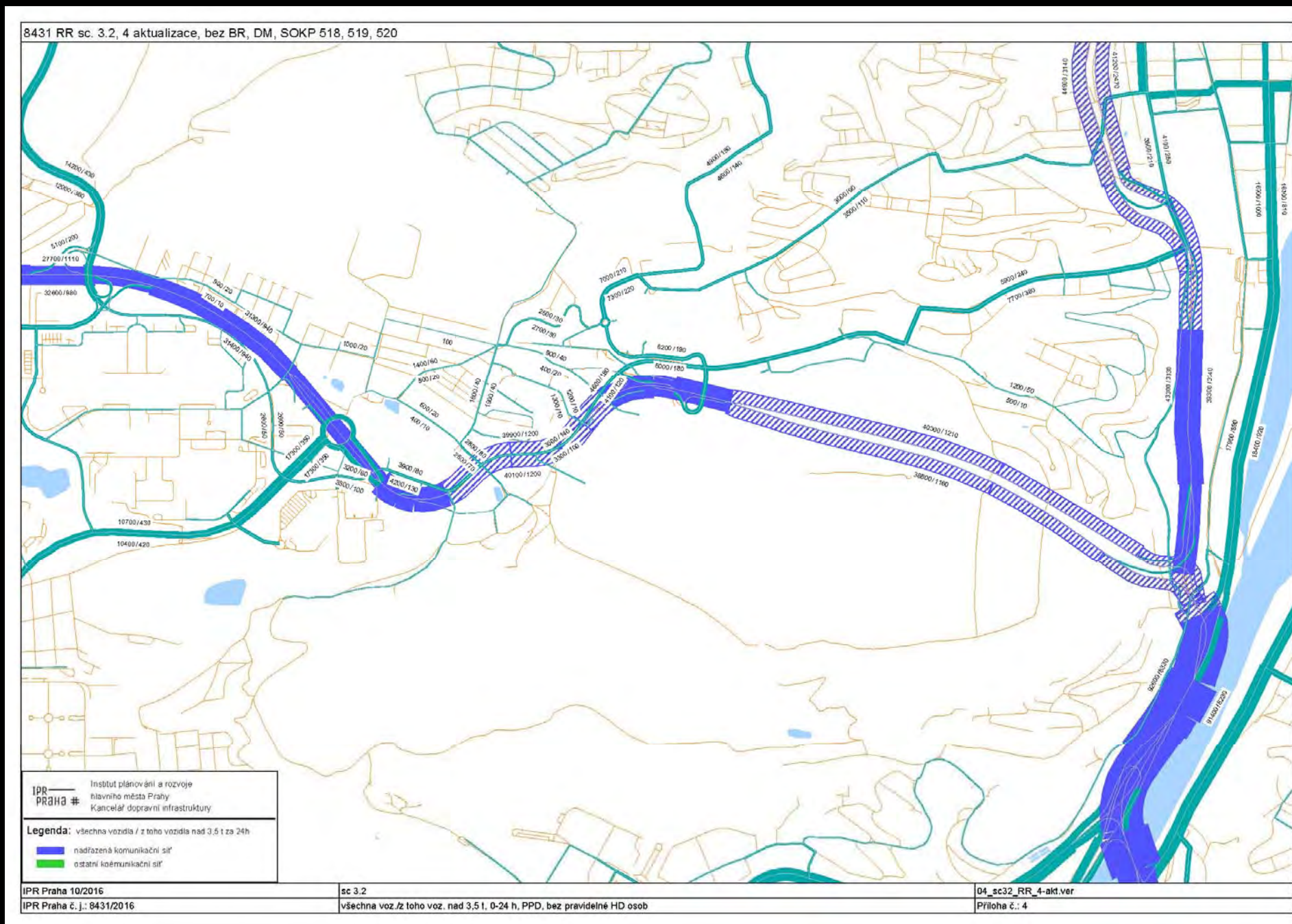
POSOUZENÍ VARIANT NÁVRHU MODELEM DOPRAVNÍHO ZATÍŽENÍ (IPR)

ZÁTĚŽOVÝ KARTOGRAM – STAV S RR A S DOPRAVNÍM ZKLIDNĚNÍM



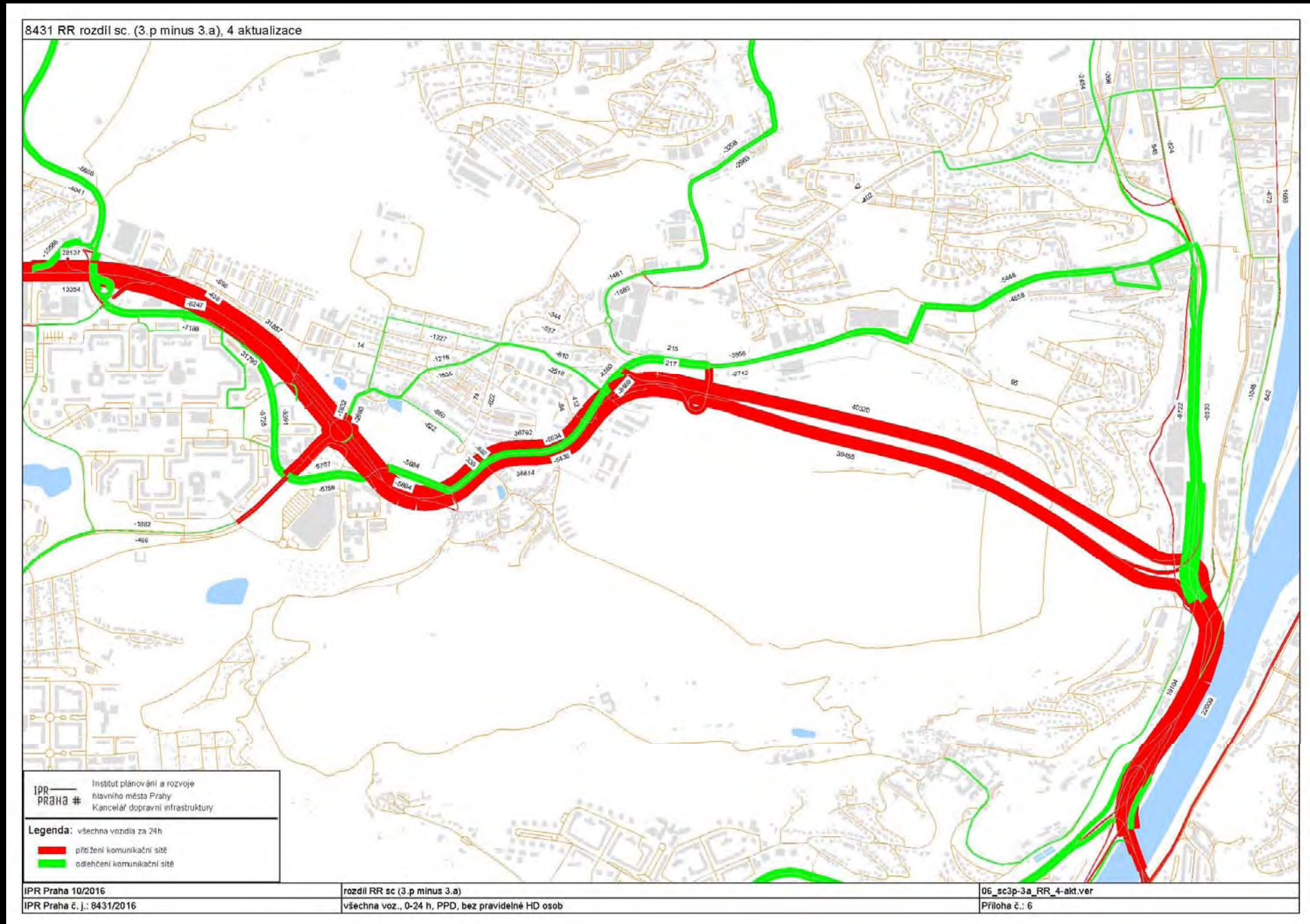
POSOUZENÍ VARIANT NÁVRHU MODELEM DOPRAVNÍHO ZATÍŽENÍ (IPR)

ZÁTĚŽOVÝ KARTOGRAM – STAV S NEPŘIPOJENÍM KARLŠTEJNSKÉ UL.



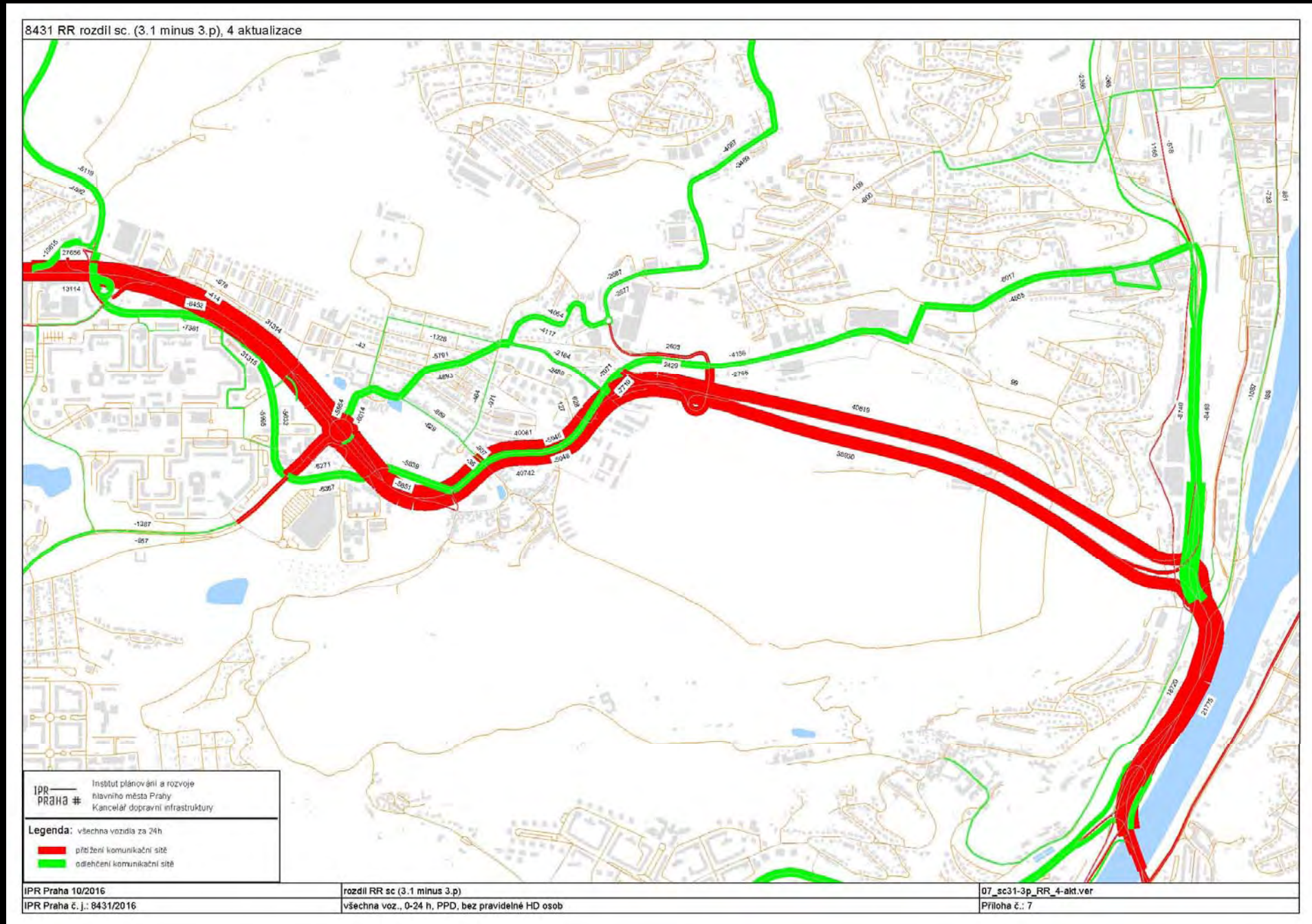
POSOUZENÍ VARIANT NÁVRHU MODELEM DOPRAVNÍHO ZATÍŽENÍ (IPR)

ZÁTĚŽOVÝ KARTOGRAM ROZDÍLOVÝ- BEZ ZKLIDNĚNÍ JINONIC



POSOUZENÍ VARIANT NÁVRHU MODELEM DOPRAVNÍHO ZATÍŽENÍ (IPR)

ZÁTĚŽOVÝ KARTOGRAM ROZDÍLOVÝ – SE ZKLIDNĚNÍM JINONIC



POSOUZENÍ VARIANT NÁVRHU MODELEM DOPRAVNÍHO ZATÍŽENÍ (IPR)

SHRNUTÍ, ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ

Prostor MÚK Řeporyjská

- Pro volbu varianty stavebního uspořádání MÚK není významné dopravně inženýrské hledisko, z tohoto pohledu jsou obě varianty srovnatelné. Rozhodující je proto argumentace urbanistická.
- Představa, že prostor křižovatky Řeporyjská bude významným městským veřejným prostorem oblasti je za daných prostorových a technických podmínek obtížně realizovatelná. To by snad připadalo v úvahu v případě řešení bez estakády jen s rotační křižovatkou (jak předpokládal původní urbanistický koncept arch. Obersteina z jeho soutěžního návrhu na JZM). Tato koncepce se však již v předchozích stupních přípravy prokázala jako nefunkční a tudíž nereálná a je mimo jiné též v rozporu se Stanoviskem EIA.
- Velké nejistoty a obavy vyvolává především představa rozsáhlých nefunkčních prostorů pod estakádou (za příklad může sloužit např. libeňské předmostí mostu Barikádníků).
- Smysluplnější a funkčnější se jeví koncepce začlenění prostoru křižovatky do širšího systému terénních úprav, zemních násypů a s tím spojené zeleně a sadových úprav – jak v prostoru severozápadně směrem k Jinonickému zámečku, sídlišti Botanica a Vidouli, tak jihovýchodně v trase biokoridoru s vazbou na Prokopské údolí a Dívčí Hrady.
- Svou roli (i když v této fázi přípravy obtížně sumarizovatelnou) bude hrát i technicko-ekonomický aspekt v porovnání dvou krátkých nebo jednoho dlouhého mostu Radlické radiály. Rozdíl v délce mostních konstrukcí je podstatný – u spojitého mostu estakády cca 220 m, u dvou rozdělených mostů $2 \times 65 = 130$ m.

Lze doporučit řešení se dvěma rozdělenými mosty a zemním násypem.

SHRNUTÍ, ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ

Dopravní model – oblast staré Jinonice

- Realizace Radlické radiály (podle výsledků zátěžového modelu IPR) se projeví snížením intenzit dopravy ve sledované oblasti následovně:
(uvedeny celodenní intenzity obousměrně všech vozidel)

Sledovaný úsek	Bez realizace RR	RR bez opatření	RR s opatřeními	RR bez připojení K.
Karlštejská	11.810	9.030	1.360	1.820
Butovická	1.840	490	490	870
Pod Vidoulí	3.620	1.470	580	3.620
Radlická	18.040	7.420	4.410	6.560
U Trezorky	9.410	9.800	14.260	11.830
RR - tunely	0	73.340	78.380	77.600

- Z toho vyplývá, že již samotnou realizací Radlické radiály se z titulu uplatnění její sběrné funkce sníží dopravní zatížení ve sledované oblasti. V důsledku toho se zřetelně změní i podíl dopravy pro oblast tranzitní a dopravy, která má v oblasti zdroj/cíl a to na úkor tranzitních jízd.
- Další výrazné snížení dopravních intenzit může přinést realizace navrhovaných opatření pro omezení tranzitní dopravy podle návrhu studie.
- Varianta nepřipojení Karlštejské ul. na rondel křižovatky Řeporyjská vede k pouze o málo menšímu snížení intenzit dopravy v oblasti Karlštejské ul., ale na druhé straně vyvolává zvýšení intenzit ve východní části oblasti, zejména v ul. Pod Vidoulí s vjezdem ul. Butovická.
- Z hlediska dojezdových časů autobusů k metru jsou obě varianty přiměřeně srovnatelné, varianta bez připojení Řeporyjské však vyžaduje provozně organizační zásah do linkového vedení s navýšením počtu spojů na lince 137, tj. z intervalu 30 min. na 15 min.

SHRNUTÍ, ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ

- Nepřipojením ulice Řeporyjské se změní nabídka tras pro cesty z/do oblasti, což vesměs prodlužuje dojezdové časy individuální automobilové dopravy k referenčním bodům na Radlické radiále do centra i k Rozvadovské spojce.
- Z výsledků provedených analýz dopravního modelu, vychází z dopravně-inženýrských hledisek nejvýhodněji varianta s připojením Řeporyjské na rondel s navrhovanými opatřeními v oblasti.
- Navrhovaná opatření spočívají ve stavebních úpravách na uliční síti v oblasti starých Jinonic doprovázených opatřeními provozními. Těmi jsou opatření založená na principech zón 30. Pro oblast starých Jinonic lze tyto principy stanovit takto:
- *„Zóna 30 je ohraničená oblast obce nebo města, jejíž začátek je označen dopravní značkou č. IP 25a, Zóna s dopravním omezením a konec je označen dopravní značkou č. IP 25b Konec Zóny s dopravním omezením. Zónu tvoří soubor převážně obslužných komunikací s převahou pobytové funkce. V celé Zóně 30 smí řidič jet rychlostí nejvýše 30 km/h, chodci musí používat chodník, členění prostoru na vozovku a chodník je zachováno.“*
- Z analýzy závěrů dopravních modelů vyplývá jednoznačně poměrně významná účinnost zklidňujících opatření v oblasti především pro omezení nežádoucí tranzitní dopravy. Nepřipojení Karlštejnské ul. na MÚK Řeporyjská nepřináší oproti tomu zásadní přínos jak v dopravní zátěži sledované oblasti, tak v dostupnosti a dojezdových časech pro cílovou dopravu v hlavních směrech dopravy.

Lze doporučit řešení s dopravním zklidněním při realizaci čtyřramenné křižovatky Řeporyjská.

SHRNUTÍ, ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ

Stavební opatření

- S realizací Radlické radiály budou v přidruženém pásu ulice Radlická definovány nové uliční čáry. Je proto oprávněné požadovat, aby i v širším území (nejen ve starých Jinonicích), byly provedeny stavební zásahy do městského parteru.
- V oblasti starých Jinonic a Butovic jsou stavební úpravy zaměřeny zejména na ulice, kde doposud převažuje dopravní funkce. Úpravy podporují principy „zóny 30“ a jsou svázány s tradičními pobytovými prostory, nebo dávají příležitost, aby v území vznikly.
- Smysl navrhovaných stavebních úprav tedy nespočívá pouze v dopravním zklidnění některých komunikací – je to zároveň příležitost ke zlepšení a rehabilitaci městského parteru veřejných prostorů, který je po dlouhá léta ponechán v podstatě v „původním“ stavu, neodpovídajícím soudobým požadavkům na kvalitní veřejný městský prostor.
- Svůj význam mají i dílčí drobná opatření a změny oproti současné dokumentaci DÚR, jako např. řešení vstupu do metra u stanice Nové Butovice, otevřená požární nádrž u TGC tunelu Butovice, řešení prostorů a opatření pro snadné a bezpečné vystupování dětí při ranním návozu do škol, řešení a vybavení i malých a méně významných míst a městských prostorů apod.
- **Lze doporučit realizaci navržených opatření nejen pro dopravní zklidnění, ale i pro zvýšení kvality a funkčnosti veřejného prostoru ve sledované oblasti.**

Z výše uvedeného vyplývá doporučení požadovat současně s realizací Radlické radiály i realizaci navržených opatření (minimálně v oblasti ulic Karlštejnská + Pod Vidoulí), omezujících průjezd tranzitní dopravy ve sledované oblasti, a to při zachování současného konceptu čtyřramenného rondelu křižovatky Řeporyjská.