

MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 5  
ING. PAVEL RICHTER  
STAROSTA

Váš dopis zn.

Naše č. j.  
MC05 10400/2018  
OÚR 110/2018

Vyřizuje / linka  
Stoklasová Eva Bc. /  
257000950

Datum  
21.02.2018

## **Odpověď Rady MČ Praha 5 na petici „Za zlepšení Radlické radiály“ doručené dne 07.02.2018**

Úvodem Rada MČ Praha 5 s potěšením konstatuje, že podepsaní petenti nezpochybňují stavbu Radlické radiály (RR) jako součásti systémového řešení problémů pražské dopravy. Městská část Praha 5 již od počátku 90. let spolupracuje s orgány hlavního města na optimálním trasování této městské radiály, která byla po roce 1989 stabilizována jako jedna ze 7 (posléze 8) radiál spojujících Pražský - Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) a Městský okruh (MO). RR má fungovat jako hlavní sběrná komunikace pro prostor Radlic, Jinonic a Jihozápadního města. Navazuje na již realizovanou část od SOKP k mimoúrovňové křižovatce (MÚK) Bucharova, kde dnes končí nebezpečnou zatáčkou u budovy BIS.

Z variantních řešení jejího pokračování byla, především z iniciativy MČ Praha 5, vybrána tzv. segregovaná neboli jižní varianta, prodlužující Radlický tunel od MO až k Jinonicím (do oblasti Waltrovky). Ve variantách byl diskutován návrh mimoúrovňové křižovatky Řeporyjská (MÚK Řeporyjská), včetně možností napojení či nenapojení Jinonic ulicí Karlštejnskou; dále byla korigována poloha Nové Radlické v oblasti Starých Butovic i v okolí Tyršovy školy. Z iniciativy MČ byla zpracována „Studie možností dopravního zklidnění oblasti Jinonic včetně úprav prostoru MÚK Řeporyjská“ a na přímý požadavek MČ Praha 5 investor RR dokončuje prověření dopadů spojení Butovického a Jinonického tunelu u Tyršovy školy tak, aby toto žádoucí řešení bylo zakomponováno do projektu pro stavební povolení RR. Množství dalších drobnějších zásahů do návrhu RR je známo všem občanům, kteří se minimálně od roku 2007 Radlickou radiálou zabývají. Prezentace historie vývoje projektu jsou k dispozici na webových stránkách [www.radlickaradiala.info](http://www.radlickaradiala.info).

Nyní projednávaná Dokumentace pro územní řízení RR 2016 je navíc již třetí vývojovou dokumentací po DÚR 2007 a DÚR 2011. Postupným precizováním požadavků vedení městské části, aktivních obyvatel i občanských sdružení, došlo v dokumentaci zpracované v prosinci 2016 k velkému zlepšení ve všech kritických bodech návrhu RR. V navazujícím stavebním projektu bude spojen Butovický a Jinonický tunel, budou doladěny komunikační návaznosti na povrchu i budou zpracovány Doprovodné projekty RR v širším území kolem RR včetně již nyní, v předstihu, projednávaných opatření na objízdných trasách i úpravy MO s cílem zabránit rozliti dopravy na území Prahy 5 v mimořádných situacích. Podrobněji dále v textu.

Městská část je také připravena podpořit požadavek na prověření možného zastropení RR v úseku podél Bucharovy, na území Prahy 13, pracovně nazvaný „Tunel Botanika“, kde by těžké zakrytí cca 650 m dlouhého úseku mezi MUK Bucharova a MUK Řeporyjská pomohlo jednak odstranit dopad zvýšeného provozu na bytovou výstavbu V Botanice na jižním svahu nad RR, byť nepřekračuje hygienické limity, a také by scelilo území mezi MČ Prahou 5 a Praha 13 vytvořením četných příčných spojení a vytvořilo veřejného prostranství o ploše cca 1,5 ha.

Městská část není investorem této celopražsky významné akce, má tedy jen postavení účastníka ve správním řízení. Rada a zastupitelstvo MČ však také hájí zájmy 80 tisíc zde žijících obyvatel, což jasně dokazuje pozitivní vývoj návrhu RR v uplynulých letech. Tato stavba ale prospěje i občanům Prahy 5, žijícím podél místních komunikací přenášejících dnes tranzitní i cílovou dopravu napříč městskou částí, ať na Smíchově, v Motole, Radlicích, Jinonicích či Butovicích... je tedy zájmem naší městské části podpořit tuto veřejně prospěšnou stavbu, zakotvenou ve všech plánovacích dokumentech hl. města.

Abychom se nevyhýbali konkrétním odpovědím na otázky vznesené petenty, připojujeme v příloze odpovědi zpracované ve spolupráci s investorem stavby – kterým je hlavní město Praha, zastoupené odborem strategických investic (OSI MHMP) a projektanty akce.

Za Radu MČ Praha 5

Ing. Pavel RICHTER  
starosta Městské části Praha 5

JUDr. Tomáš HOMOLA  
radní pro dopravu Městské části Praha 5

v z. Martin Slabý  
1. zástupce starosty

Příloha:

- Konkrétním odpovědím na otázky vznesené petenty

## TEXT PETICE

**1. Rozlévání dopravy do okolních ulic.** V případě dopravního kolapsu na Městském okruhu (Jižní spojka, tunelový komplex Blanka atp.) lze předpokládat, že bude pozastaven, resp. regulován, vjezd do tunelu Radlice (tunel Radlice tvoří poslední část RR před napojením na Městský okruh). Podle údajů TSK a PID je tunel Blanka regulován v průměru 3,5 hodiny denně a po výstavbě RR a přilehlé plánované zástavby se situace zhorší. V tuto dobu si bude doprava z Radlické radiály hledat náhradní trasy; náhradní trasou by zřejmě měla být tzv. Nová Radlická ulice, ale máme důvodné obavy, že se doprava bude rozlévat i do staré zástavby (např. ulice Karlštejnská, Stodůlecká, Butovická, Klikatá).

### **Proto se požaduje:**

**1.1. Přijetí takových stavebních a dopravních opatření, která úplně zamezí rozlévání dopravy na jiné komunikace, než je plánovaná Nová Radlická. Jedná se zejména o zavedení systému jednosměrných komunikací v lokalitě, vybudování dopravních telematických systémů jako TASS a MOTION, které v případě regulace pražských tunelů odkloní nebo zastaví dopravu již na úrovni Zličína.**

### **ODPOVĚĎ:**

V současné době Hlavní město Praha prostřednictvím OSI MHMP a TSK hlavního města Prahy, a.s., a ve spolupráci s Fakultou dopravní ČVUT, pracuje na řešení přetrvávajících komplikací na MO v oblasti Barrandovského mostu a mimoúrovňové křižovatky Pelc - Tyrolka. Studie Fakulty dopravní ČVUT, a to konkrétně Analýza podkladů, směrový dopravní průzkum a mapy kritických míst, bude vypracována do 30.04.2018, dokončení kompletní dopravně inženýrské studie pro oblast Barrandovský most – Dobříšská se očekává 31.07.2018. Vedení města má snahu tyto obtíže v dopravě odstranit co nejdříve, rozhodně ještě před zprovozněním Radlické radiály a omezit tak prováděné regulace na MO a příjezdových komunikacích na minimum.

V rámci zkušebního provozu tunelového komplexu Blanka bylo již v prostoru MÚK Pelc - Tyrolka v roce 2016 a 2017 zrealizováno několik úprav dopravního řešení, jejichž cílem bylo ověřit dopady na plynulost dopravy. Aktuálně se připravuje zkapacitnění rampy z Povltavské ve směru na Libereckou a prodloužení úsekového měření rychlosti až před most Barikádníků. Výsledkem těchto opatření bude definitivní řešení, které bude minimalizovat regulace vjezdu do tunelů Městského okruhu, a s tím spojené kongesce v této oblasti.

Ve 4. čtvrtletí roku 2017 byl opětovně zprovozněn systém TASS, který umožňuje automatické vyhodnocování a řízení provozu v oblasti Smíchova. V současné době se intenzivně připravuje rozšíření tohoto systému pro MO od Barrandovského mostu po Pelc - Tyrolku. Provedené změny budou mít příznivý dopad na plynulost dopravy a včasné předávání informací o dopravě prostřednictvím proměnného dopravního značení.

Cílem všech výše uvedených kroků a opatření je odstranit v běžném provozu příčiny vzniku kongescí na Městském okruhu, které vyvolávají potřebu dopravy regulovat. I tak se ale nelze vyhnout mimořádným a havarijním stavům, kdy regulace v nejvyšším stupni prováděná operativními krátkodobými uzavírkami tunelů bude potřebná. Pro tyto stavy se pro Radlickou radiálu uvažuje s řízeným odklonem dopravy (ve směru od západu již od mimoúrovňové křižovatky na dálnici D5 Třebonice na Pražský okruh), aby hlavní náhradní trasa, kterou je Nová Radlická, mohla tyto mimořádné dopravní zátěže převzít bez výrazných komplikací. Základní principy pro to stanovila „Studie objízdných tras pro tunely Radlické radiály“ (viz [www.radlickaradiala.info](http://www.radlickaradiala.info)). MČ Praha 5 v usnesení rady z 31.01.2018 opakovaně trvá na zákazu vjezdu dopravy nad 12 t na místní komunikace i v krizových situacích.

Pro přirozenou regulaci průjezdu na místní uliční síti v oblasti v relacích Řeporyjská – Klikatá a Stodůlecká – Butovická jsou navrhována opatření jak stavebního, tak organizačního charakteru. Zejména opatření organizační bude možné přizpůsobovat skutečným potřebám při provozu, aby ovlivnění místních komunikací bylo minimalizováno. Komplexní návrh úprav v Jinonicích a Butovicích byl navržen v námětové studii „Studie možností dopravního zklidnění oblasti Jinonic v souvislosti s projektem Radlické radiály včetně úprav prostoru MÚK Řeporyjská“ a bude postupně realizován v rámci samostatné stavby „Radlická radiála – doprovodné projekty“. Některé z těchto projektů mohou být aktivovány již před zprovozněním Radlické radiály.

**1.2. Aby podmínkou zahájení výstavby RR bylo zprovoznění velkokapacitních parkovišť P+R na Zličíně nebo dále za Prahou u zastávek příměstských vlaků.**

**ODPOVĚĎ:**

Výstavba P+R není přímou součástí stavby Radlické radiály, nicméně hlavní město Praha považuje tuto problematiku z hlediska řešení dopravních vztahů na svém území za velmi důležitou. Momentálně je na jeho území v provozu 16 parkovišť systému P+R a přípravu dalších pěti P+R zařadilo město do svého rozpočtu.

V rámci řešené oblasti se jedná o přípravu stavby č. 42933 P+R Zličín III, pro kterou je zpracována variantní realizační studie, která řeší stavbu objektového parkoviště pro záchytné parkování osobních vozidel typu P+R a zároveň přestavbu autobusového terminálu Zličín.

V rozpočtu hl. m. Prahy je poměrně nově zařazena stavba č. 43776 P+R DEPO Zličín, jejíž příprava je ve fázi technické studie. Na obou těchto stavbách byl již zahájen proces výkupu pozemků.

Další relevantní sledovanou stavbou v problematice P+R je záměr P+R Nové Butovice, který je koordinačně sledován ve stavbě „Radlická radiála – doprovodné projekty“. Akce P+R Nové Butovice je v územním plánu zanesena jako veřejně prospěšná stavba, což projekt Radlické radiály respektuje a počítá s jejím budoucím připojením s přímou vazbou k radiále. Tím budou minimalizovány dopravní cesty do okolních místních komunikací. Převažujícím vlastníkem pozemků v místě budoucího P+R Nové Butovice je soukromý vlastník Sport Life, který s realizací P+R ve svých záměrech počítá. Jedním z řešení je sdružená investice Hlavního města Prahy a společnosti Sport Life P+R Nové Butovice.

**2. MÚK Řeporyjská, okolí stanice metra Nové Butovice.** *Navrhovaná trasa RR se tyčí nad historickým jádrem Jinonic (jinonická náves, Jinonický rybník) ve výšce střechy Jinonického zámečku. RR bude oblast zatěžovat hlukem, prachem, světelným smogem i vizuálně. Současně se navrhovaná trasa stává cizorodým předělem v prostředí obce, blokuje přístup ke stanici metra Nové Butovice, které se stává novým přirozeným centrem oblasti (je tam také zdravotnické zařízení pro celou oblast – Poliklinika Lípa).*

**Požadujeme:**

**2.1. Vedení hlavní trasy RR v prostoru MÚK Řeporyjská pod povrchem – přičemž preferovanou variantou je vedení hlavní trasy RR tunelem pod tubusem metra (napojení na povrchovou část křižovatky s ulicí Řeporyjská např. pomocí ramp).**

**ODPOVĚĎ:**

Funkce Radlické radiály je v Územním plánu hl. m. Prahy (ÚPSÚ HMP) definována takto: „Radlická radiální komunikace plní funkci hlavní sběrné komunikace pro prostor Radlic, Jinonic a Jihozápadního města a navazuje na dálnici D5 směrem do města.“ Takto deklarovanou funkci lze zajistit jen prostřednictvím křižovatek, které sběrnou funkci zprostředkovávají. Křižovatka Řeporyjská je pro to velmi významnou, neboť kromě napojení bližšího okolí jsou přes ni realizovány velmi silné dopravní vztahy jak z centra, tak od dálnice D5 pro celou oblast Jihozápadního města. Umístění křižovatky pro napojení ulice Jeremiášova s RR v úrovni pod tunely metra, které by bylo dopravně funkční, provozně bezpečné, technicky realizovatelné a investičně přiměřené je však značně komplikované. Alternativní návrh by zde vedl k technicky nesmyslnému a ekonomicky zcela nepřijatelnému řešení. Niveleta RR by v tomto místě musela být vedena cca 20 m pod povrchem stávajícího terénu. Při maximálním povoleném podélném sklonu komunikace v tunelu 5 % by minimální délka navrhované tunelové stavby vycházela cca 850 m s nejnižším místem v blízkosti křížení s Jeremiášovou. Souběžně s tunelovým řešením hlavní trasy by musely být navrženy i podzemní křižovatkové rampy. Takové zadávací podmínky návrh vedení RR pod povrchem v realizovatelném návrhu znemožňují. Kdysi zvažované řešení vedoucí RR po terénu a příčné spojení vedené na rondelu nad RR bylo z pohledu dopadu na městské prostředí ještě méně přijatelné. Úrovňové křížení RR s místními komunikacemi se světelnou signalizací zase zcela popírá princip fungování radiály mezi SOKP a MO. Úprava MUK v projednávané DUR 2016, která odstranila množství ramp a podchodů je dobrým kompromisem pro návrh veřejného prostranství. Současně plní požadavky výsledného stanoviska EIA a ÚPSÚ HMP i všech dotčených orgánů.

**2.2. Zpracování MÚK Řeporyjská tak, aby žádná její část nebyla nad úrovní současného terénu (event. jako křižovatky městského typu).**

**ODPOVĚĎ:**

Dokumentace posuzování vlivu stavby na životní prostředí dle zákona 100/2001 Sb., v platném znění, (tzv. EIA - Environmental Impact Assessment), stanovila podmínku realizovat MÚK Řeporyjská jako mimoúrovňovou, a to zejména s ohledem na dopravní intenzity a kapacitu křižovatky. Dominantní intenzity dopravních proudů vedou ve směru do centra i z centra především z Řeporyjské /Jeremiášovy na Radlickou radiálu. V případě realizace křižovatky jako úrovně, tzv. městské, by kapacita této křižovatky nevyhověla dopravním intenzitám. V dopravní špičce by vznikaly několikakilometrové kolony a řidiči by opět hledali cesty územím Prahy 5.

Křižovatka jiného tvaru než okružní byla testována v neschválené územní studii „Okolí ulice Radlická“ (AED project, a.s., 02/2016). Řešení vycházelo z modifikované křižovatky typu „diamant“; při vyhodnocení se však ukázalo jako málo přínosné a bylo dotčenými orgány odmítnuto.

**2.3. Zpracování urbanistické studie oblasti od metra Nové Butovice směrem k Jinonickému zámečku/sídlišti Botanica (zejména prostor pro doplnění občanské vybavenosti/služeb, které zcela chybí v oblasti Botanica; řešení pěších tras a cyklotras, urbanistických vazeb na centrum Nové Butovice). Požadujeme vypsání nezávislé veřejné architektonicko-urbanistické soutěže na zpracování této části území, s cílem nalézt co nejširší spektrum návrhů a nápadů. Vybraná řešení požadujeme zpracovat do dokumentace ke stavebnímu řízení RR.**

**ODPOVĚĎ:**

Širší okolí RR, jako např. zmiňovaná občanská vybavenost lokality Botanica, není součástí stavby Radlické radiály, která v souladu s územním plánem řeší pouze dopravní vztahy v území, aniž by mohla napravit podcenění výstavby občanské vybavenosti soukromými developery bytového souboru Botanica. Koncepce vedení cyklistických a pěších tras je v projektu DUR RR řešena (viz např. příloha D.5.1.1 Komunikace přehledná situace). Stejně tak je řešeno urbanistické řešení nejbližšího okolí stavby (viz příloha D.4.1.1 Urbanistická situace). Zde jsou definovány sousední lokality, které budou řešeny v rámci samostatných souvisejících staveb.

Pro územní rozsah mimo vlastní investici Radlické radiály byla založena v rozpočtu Hlavního města Prahy pro rok 2018 nová stavba č. 43923 Radlická radiála – doprovodné projekty. V rámci této stavby budou řešeny návazné plochy sousedící se stavbou Radlické radiály. V této oblasti podél RR mezi metrem Nové Butovice a areálem Botanica jsou uvažovány plochy zeleně se začleněním do systému pěších procházkových tras.

Mezi metrem Nové Butovice a oblastí starých Jinonic je mimo vlastní investici Radlické radiály plánovaná výstavba P+R Nové Butovice. Pro oblast Jinonic byla Městskou částí Praha 5 pořízena a projednána samostatná námětová studie „Studie možností dopravního zklidnění oblasti Jinonic v souvislosti s projektem Radlické radiály včetně úprav prostoru MÚK Řeporyjská“. Závěry z této studie budou rozpracovány v „Technické studii pro oblast Jinonic a Butovic“, která bude zadána investorem v letošním roce. V dalších fázích přípravy bude realizace projednaných úprav předmětem samostatné stavby č. 43923 Radlická radiála – doprovodné projekty.

**3. Zrušení MÚK Butovice.** Jedná se o sjezd v bezprostřední blízkosti přírodní rezervace Prokopské údolí a historického jádra Starých Butovic, který je vážnou hrozbou pro životní prostředí chráněné oblasti. Sjezd je přitom pro dopravní obslužnost území zcela zbytečný. Navazující ulice Novoveská je jednou z hlavních přístupových cest do Prokopského údolí, kde se pohybuje velké množství dětí, maminek s kočárky, cyklistů, běžců, psů. Staré Butovice jsou zklidněná obytná část města. MÚK Butovice, tak jak je navržena, pomocí odbočovací pruhu doslova navádí dopravu do historického jádra Starých Butovic, resp. do přírodní rezervace Prokopské údolí.

Radlická Radiála je navrhována jako městská rychlostní komunikace, pro kterou je vyloučen (případně omezen) přímý styk s okolním územím. Rodinný dům (č. p. 271, katastrální území Jinonice) se dle předloženého projektu stává přímo součástí RR a jeho napojení na komunikační síť je možné pouze z navrhované mimoúrovňové křižovatky ve směru do centra. Zpracovatelé projektové dokumentace v tomto porušují celou řadu norem a vyhlášek, mimo jiné nedodržují minimální vzdálenost vjezdu na pozemek od mimoúrovňové křižovatky, která má činit alespoň 500 m. Únik vozidel z prostoru před tunelem lze řešit pomocí vhodného stavebního opatření a díky informačnímu systému také na předchozích sjezdech.

**Požadujeme:**

**Úplné zrušení MÚK Butovice.**

**ODPOVĚĎ:**

Sjezd „K“ (výjezd z Radlické radiály) není směřován do Starých Butovic na Stodůleckou ani Novoveskou, ale je dopravně navázán na Novou Radlickou. Organizace dopravy ve Stodůlecké a Novoveské bude stanovena dopravně inženýrským rozhodnutím se zprovozněním Radlické radiály. Radlická radiála je v souladu s platným územním plánem hl. m. Prahy a dle ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací navržena jako místní sběrná komunikace, tedy komunikace funkční skupiny B. Připojení rodinného domu je dle zákona č. 13/1997 Sb., Zákon o pozemních komunikacích definováno jako samostatný sjezd, nikoli jako křižovatka, který musí splňovat požadavky dle prováděcí vyhlášky tohoto zákona. Dle výše zmíněných předpisů je v odůvodněných případech napojení samostatných sjezdů na komunikace funkční skupiny B možné.

Při běžném provozu jsou na rampě „K“ předpokládány výhledové dopravní intenzity 1 200 voz./den, což je přibližně 80 – 90 voz./hod v dopravní špičce. Jedná se tedy o nízké dopravní intenzity, která jsou vyvolány obsluhou vlastního území. MÚK Butovice však nabývá významu při mimořádných stavech v tunelech na Radlické radiále. Podrobné řešení mimořádných stavů bude součástí dokumentace pro stavební povolení. Vzhledem k závažnosti této problematiky byla zpracována doprovodná studie „Studie objízdných tras pro tunely Radlické radiály“, která definuje základní možné scénáře uzavírek a objízdné trasy pro tyto případy. Jedním z klíčových prvků je včasná informovanost řidičů, zejména pomocí telematického systému, již od dálnice D5 a odklánění dopravy na nadřazenou komunikační síť. Sjezd v MÚK Butovice je významný jen pro omezený počet vozidel, které se již nacházejí před tunelem Butovice.

**4. Okolí stanice metra Jinonice.** *Navrhovaná trasa RR vede příliš blízko stanice metra Jinonice a brání dalšímu rozvoji oblasti. Stanice metra má potenciál stát se přirozeným centrem místa.*

**Požadujeme:**

**4.1. Vedení trasy RR takovým způsobem, aby u metra Jinonice mohl vzniknout veřejný prostor („Jinonické náměstí“, kterým dle současného návrhu např. prochází Nová Radlická ulice) s minimálními negativními vlivy RR (hluk, prach atp.) a s dostatkem místa pro dostavbu občanské vybavenosti /služeb atp.**

**ODPOVĚĎ:**

Trasa Radlické radiály je vedena v souladu s platným územním plánem. Případné umístění občanské vybavenosti, a tedy změna využití funkčních ploch v území, je tedy možná pouze za podmínky změny územního plánu. Pro úplnost nutno dodat, že změna trasování RR, resp. Nové Radlické mimo platný územní plán, by v důsledku vedlo k zastavení projektu a zahájení procesu změn ÚPSÚ HMP, jehož časová relace je v řádu několika let.

S ohledem na charakter městských funkcí východně od Nové Radlické, projekt Radlické radiály směřuje aktivity v území do pásu západně od Nové Radlické v návaznosti na linii Metro Jinonice – Tyršova škola – Mezi Lány – Waldorfská škola.

**4.2. Zpracování urbanistické studie okolí stanice metra Jinonice a jejího dalšího rozvoje (včetně případné přestavby vestibulu metra) a navazujících částí ulice Nová Radlická. Požadujeme vypsání nezávislé veřejné architektonicko-urbanistické soutěže na zpracování této části území, s cílem nalézt co nejširší spektrum návrhů a nápadů. Vybraná řešení požadujeme zpracovat do dokumentace ke stavebnímu řízení RR.**

**ODPOVĚĎ:**

Projekt Radlické radiály stanovuje základní urbanistickou kompozici pro okolí metra Jinonice ve vztahu k Nové Radlické. Vymezuje rovněž území, které je investicí do Radlické radiály řešeno. Případná urbanistická studie musí řešit území v širších souvislostech. Dokumentace pro územní rozhodnutí RR pro takové záměry vymezuje jen částečné zadání. Rámcovou funkční definici veřejného prostoru v přilehlých pozemcích k Nové Radlické definuje samostatná „Studie okolí Radlické radiály“ (PUDIS a VHE a spol., 12/2016). Její další rozpracování do konkrétních návrhů se

předpokládá postupných fázích přípravy založené stavby 43923 Radlická radiála – doprovodné projekty.

**4.3. Podstatné prodloužení tunelu Jinonice směrem k tunelu Radlice, a to minimálně za úroveň nájezdu z Nové Radlické na RR směrem ven z Prahy.**

ODPOVĚĎ:

Stávající řešení vychází z územního plánu hl. m. Prahy a plní veškeré požadované limity. Investor navrhl kombinaci takových řešení, která jsou nejvýhodnější jak z hledisek funkčně technických, tak ekonomických, při splnění ochrany území před negativními vlivy.

**4.4. Požadujeme povrchové řešení přechodů Nové Radlické a navazující části směrem ke Starým Butovicím tak, aby nezůstal jediný možný přechod Nové Radlické stávajícím podchodem.**

ODPOVĚĎ:

Vestibul stanice metra Jinonice byl v době realizace orientován k okolním komunikacím. Stávající pěší propojení podchody (pod ulicí V Zářezu i pod Radlickou ulicí) do vestibulu metra vcelku logicky navazuje na okolní plochy bez ztracených spádů. V případě přemístění vestibulu metra na úroveň okolních komunikací, by uvažování o úrovněových přechodech bylo na místě, v současném stavu – navíc po rekonstrukci stanice Jinonická, však nikoli. Bud' by napojení na tyto přechody nemohlo splnit základní vyhlášku č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb nebo pouze za cenu výrazných ztracených spádů, tudíž pro občany nevýhodně.

**4.5. Alternativně žádáme výstavbu nového výstupu z metra Jinonice směrem k Tyršově škole/ulici U Kříže, aby adekvátní veřejný prostor mohl vzniknout alespoň tam.**

ODPOVĚĎ:

Přestavba stanice metra není součástí stavby Radlické radiály. Tento požadavek nijak nesouvisí se záměrem stavby RR.

**5. Větší rozsah zakrytí trasy radiály.** Město Praha plánuje dodatečné zastřešení ulic Spořilovská a V Holešovičkách (dodatečné zakrytí za provozu je přitom násobně nákladnější, než zakrytí při výstavbě). Trasa RR prochází stejně hustě obydlenou oblastí a bude dosahovat vyšších intenzit dopravy. Přesto se v návrhu RR objevuje zakrytí jen na krátkém úseku v okolí Tyršovy školy a sídliště Jinonice. V nejhustěji obydlené části mezi sídlištěm Nové Butovice a oblastí Botanica se paradoxně o žádném tunelu neuvažuje.

Požadujeme:

**5.1. Spojení tunelů Jinonice a Butovice trvalým zaklopením. Navržená otevřená část tunelu se nachází v bezprostřední blízkosti dvou škol. Otevřená část tunelu bude okolí zatěžovat zvýšeným hlukem (pískání nosné konstrukce budoucího zaklopení) a zvýšeným množstvím emisí.**

ODPOVĚĎ:

Problematika otevřeného úseku mezi Butovickým a Jinonickým tunelem prodělala značný posun od původní dokumentace z roku 2007. V projednávané DÚR je již navrženo budoucí možné úplné zakrytí otevřeného 162 m dlouhého úseku. Toto řešení sice splňuje hlukové a imisní limity i normativní požadavky dané platnou legislativou a bylo kladně projednáno s dotčenými orgány. S ohledem na vývoj předpisů i technologií a na základě tlaku obyvatel a orgánů MČ Praha 5 se v současnosti technickou studií prověřuje reálnost spojení obou tunelů v dalším stupni projektové dokumentace – jde o úpravy vzduchotechnického systému, technologického a bezpečnostního vybavení i o posouzení dopadů na životní prostředí (změna imisí škodlivých látek na portálech). V rámci realizace RR by tak již měl být proveden spojený hloubený tunel.

**5.2. Co největší rozsah zakrytí trasy RR od cca MÚK Bucharova po vjezd do tunelu Radlice (v případě projektanty tvrzeného nedostatku místa v oblasti sídliště Botanica a budov jižně od ulice Pekařská, je jistě možné trasu RR posunout do valu podél ulice Bucharova).**

**ODPOVĚĎ:**

Radlická radiála je navrhována jako sběrná komunikace, jejíž primární funkcí je odvádět dopravu z okolní komunikační sítě. Z tohoto důvodu musí v území vznikat místa, kde dochází ke vzájemnému propojení (křižovatky). Vedení radiály v celém rozsahu v tunelech je v některých úsecích velmi komplikované. Stěžejním problémem je zejména křížení se stávajícími konstrukcemi metra v okolí stanice Nové Butovice, kde by alternativní návrh podchodu tubusů metra vedl k technicky nesmyslnému a ekonomicky zcela nepřijatelnému návrhu.

Ve výsledném technickém řešení, které je obsaženo v DUR, představuje podíl tunelových staveb více než polovinu celkové délky stavby. Tento návrh je vyváženým kompromisem, který optimálním způsobem reaguje na urbanistické, enviromentální, dopravní a ekonomické požadavky, které jsou na stavbu kladeny. Součástí návrhu radiály jsou proto taková protihluková opatření, aby byly splněny zákonné hlukové limity.

Konkrétně podél kancelářských budov pod obytným souborem Botanica je radiála vedena v zářezu, pod úrovní stávajícího terénu s doplněnými protihlukovými stěnami. V rámci akustické studie, která je nedílnou součástí dokumentace pro územní rozhodnutí, byly hlukové dopady stavby RR na rezidenční areál Botanica pečlivě posouzeny. Výsledkem je, že ve všech výpočtových bodech jsou splněny všechny zákonné hygienické limity, které jsou 60 dB pro denní dobu a 50 dB pro noční dobu, byť dochází k mírnému zvýšení hlukového zatížení části území oproti současnému stavu. Nutno ovšem podotknout, že územní stabilizace radiály probíhala od 70. let minulého století, tedy několik desítek let před umístěním areálu Botanica. Výstavba areálu Botanica probíhala v době, kdy trasa Radlické radiály byla v Územním plánu hlavního města Prahy jasně a dlouhodobě definována; navíc již byla v provozu Rozvadovská spojka, což je první část Radlické radiály. Tato skutečnost byla jak developerům, tak jejich klientům velmi dobře známa, neboť územní plán je základní dokument při umísťování jakékoliv nové výstavby a orgány hájící zdraví obyvatel měly možnost upozornit na potřebu ochrany k jihu orientovaných průčelí bytových domů.

Navzdory této skutečnosti městská část Praha 5 podpoří před dalším stupněm dokumentace pro stavební povolení RR zpracování technické studie řešící možnost těžkého zakrytí RR v tomto kritickém úseku cca 650 m, jižně od souboru Botanika.

Pokud by se prokázalo, že zvažovanému řešení nebrání legislativní či technické překážky a že jde pouze o aspekt finanční (nutno si uvědomit, že se jedná o stamilionovou investici!), bude Praha 5 podporovat těžké zakrytí. Tím by došlo nejen k omezení hluku v atraktivním území, ale především i k vytvoření veřejného prostranství o výměře cca 1,5 ha s četnými příčnými vazbami (cyklo a pěší), která by propojila část Jihozápadního města s rekreační oblastí Vidoule, a opačně zpřístupnila obyvatelům Prahy 5 nedaleké rekreační území Prokopského údolí.

**6. Nová Radlická – městská třída.** Nová Radlická ulice má potenciál stát se v budoucnu městskou třídou. Uvažuje se o zavedení tramvajové trati. Z tohoto pohledu považujeme za nepřijatelné, provedení nivelety Nové Radlické v úrovni oken druhého podlaží přilehlé základní školy.

**Požadujeme:**

***Snížení plánované nivelety Nové Radlické v úseku kolem Tyršovy školy na výškovou úroveň nejvýše stejnou jako je stávající komunikace v prostoru před vchodem do školy.***

**ODPOVĚĎ:**

Oproti dokumentaci DUR Radlické radiály z roku 2011, došlo na základě známých požadavků občanských sdružení a petic ke snížení nivelety Nové Radlické ulice v prostoru před Tyršovou školou o cca 1,0 m. Současný rozdíl nivelety Nové Radlické ulice oproti před prostoru Tyršovy školy je tedy cca 0,5 m. Další snížení je již značně technicky problematické s ohledem na vykřížení tunelu Jinonice a Nové Radlické ulice s vodovodním řadem DN 1200, který propojuje vodojem Vidoule a Dívčí Hrady. Předprostor Tyršovy školy je od Nové Radlické ulice navíc oddělen zemním valem, který je v nejužším místě široký cca 9,0 m. V rámci vegetačních úprav je uvažováno s ozeleněním tohoto valu, čímž dojde k dalšímu optickému oddělení od Nové Radlické ulice.



**7. Tranzit západ – východ.** RR má sloužit jako sběrná komunikace pro jihozápadní část Prahy, avšak podle dosavadních návrhů lze očekávat, že se z ní stane tranzitní komunikace celorepublikového významu pro osobní dopravu ve směru západ – východ (např. Plzeň – Hradec Králové/Mladá Boleslav). Tranzitní funkci má plnit tzv. Pražský okruh.

**Požadujeme:**

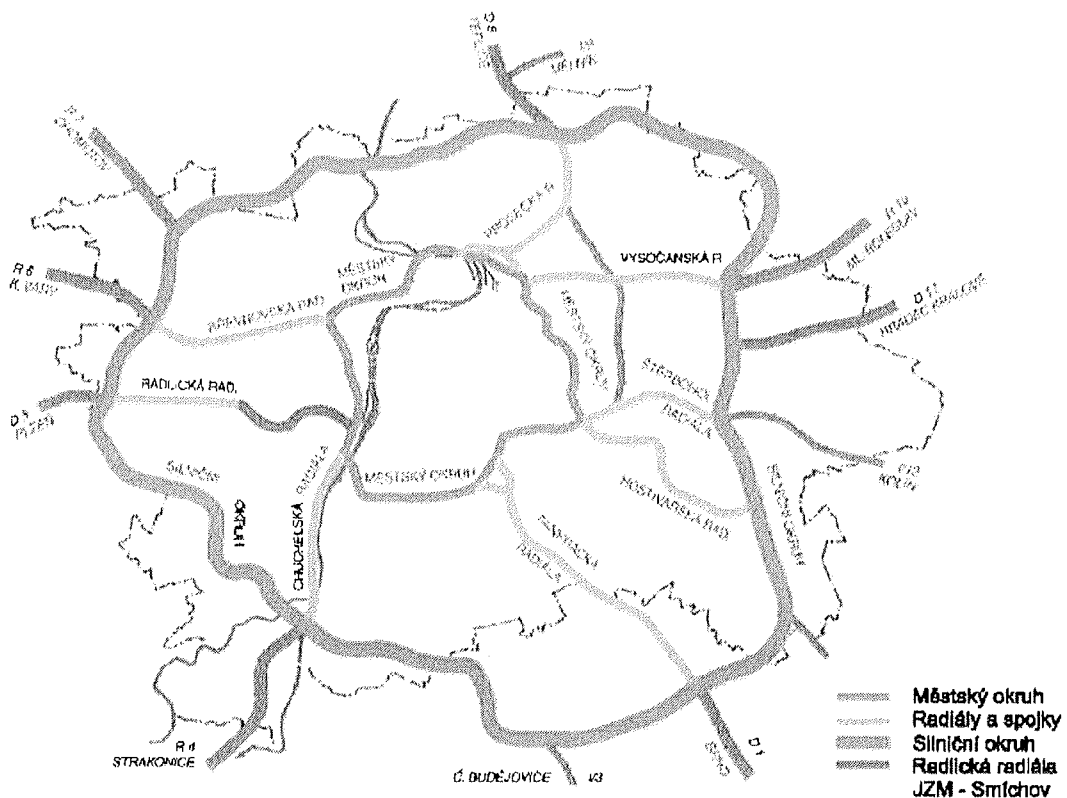
**Přijetí konkrétních opatření, která omezí využití RR pro tranzit skrz Prahu ve směru západ-východ (mýto, zásadní omezení rychlosti apod.).**

**ODPOVĚĎ:**

Radlická radiála je součástí celého radiálně okružního systému nadřazené komunikační sítě, ve kterém plní územním plánem jasně vymezenou funkci. Tou není převádět tranzitní dopravu napříč městem. Naprosto převažující podíl dopravy na RR se generuje z vnitroměstských vztahů, resp. z dopravních vztahů s cílem nebo zdrojem ve městě. Není to tedy doprava tranzitní, ale vnitroměstská.

Tomu odpovídá i návrh radiály (šířkové uspořádání, rychlost). Rychlost na Radlické radiále bude stanovena na 80 respektive 70 km/h. Přesný rozsah jednotlivých úseků bude určen v dalších stupních dokumentace ve spolupráci s příslušným silničním správním úřadem. Oproti 130 km/h na Pražském okruhu se tedy jedná o výrazný rychlostní rozdíl.

Síť hlavních komunikací hl. m. Prahy (schema)



**Legenda:**

<p>Nový stav Radlické radiály</p> <p>nový stav komunikačních objektů</p> <p>nový stav dočasných komunikačních objektů</p> <p>nový stav svahů a terénních úprav</p> <p>nový stav umělých objektů na trase (mosty, tunely, opěrné a zábrunní zdi)</p> <p>dražní objekty a zařízení</p> <p>nové vozovky</p> <p>nové chodníky</p> <p>rekonstruované vozovky</p> <p>zelené plochy</p>	<p>Dražní</p> <p>Mapový podklad – DMP URM a ortofotomapa</p> <p>vedení cyklotras s popisem – stav</p> <p>vedení cyklotras – návrh</p> <p>vedení autobusových linek se zastávkou</p> <p>obalová křivka izochron autobusů MHD 500 m</p> <p>ortofotomapa</p> <p>kresba trasy, polohopis</p> <p>podzemní objekty, metro, tunely</p> <p>zvláště chráněná území – hranice</p> <p>zvláště chráněná území – ochranné pásmo</p>
--	--