



European Transportation Consultancy, s.r.o.

MĚSTSKÁ ČÁST
PRAHA 5



NÁVRH DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ OBLASTI RADLICKÁ A MALVAZINKY

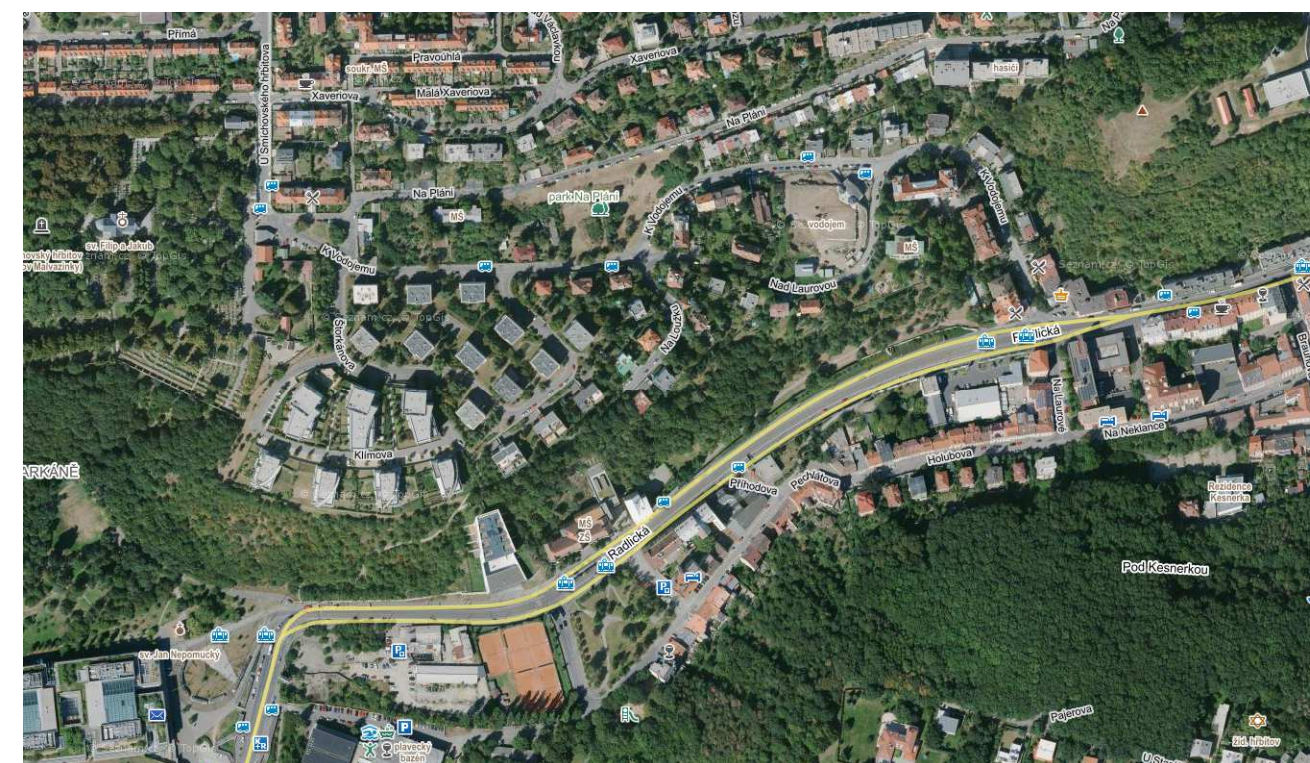
- A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA
- B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA
- C. VÝKRESOVÁ DOKUMENTACE

Praha 5 – Smíchov

Zpráva připravena pro MČ Praha 5
(obj. č. 0017/OÚR/19)

Prosinec 2019

(rev. 01, 06/2020)



Obsah

A.	PRŮVODNÍ ZPRÁVA	2
A.1.	ÚVOD A ÚČEL STUDIE	2
A.2.	POUŽITÉ PODKLADY	2
A.3.	VYHODNOCENÍ A DEFINICE PROBLÉMŮ V ÚZEMÍ	2
A.4.	POPIS A ZDŮVODNĚNÍ NÁVRHU	5
B.	SOUHRANNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA	8
B.2.	ULICE RADLICKÁ	8
B.3.	ULICE K VODOJEMU	8
B.4.	ULICE NAD LAUROVOU	9
B.5.	ULICE PECHLÁTOVA, PŘÍHODOVA HOLUBOVA	9
B.6.	DOPAD STAVBY NA KAPACITY PARKOVÁNÍ	9
C.	VÝKRESOVÁ DOKUMENTACE	10

Přílohy

1A:	Situace stávajícího stavu (vč. inženýrských sítí)	1:1000
1B:	Situace stávajícího stavu (zóny placeného stání)	1:2000
2:	Problémová mapa (dopravní, urbanistické a technické kolize)	1:1250
3:	Podněty na úpravy dopravního režimu	1:2000
4:	Schéma řešení pěší a cyklistické dopravy	1:2000
5:	Situace – Návrh dopravního řešení	1:1000
6:	Dopad navržených opatření na kapacity parkování	1:2000
7A a B:	Příčné řezy komunikací – stav a návrh	1:100

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

A.1. ÚVOD A ÚČEL STUDIE

Zadavatel:



Městská část Praha 5

Nám. 14. října č. 4, 150 22 Praha 5

Zpracovatelský tým:



EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o.
Dopravní koncepce a projekty dopravních staveb
Anny Letenské 7, 120 00 Praha 2, ČR
tel: (+420) 224 211 708 fax: (+420) 224 213 271
e-mail: etc@etc-transport.com www.etc-transport.com

Ing. Jiří **Souček**

Ing. David **Petr**

Ing. John P. **Henley**

A.1.1. Společnost European Transportation Consultancy s.r.o (dále jen „ETC“) byla požádána Městkou částí Praha 5 o zpracování studie možného dopravního řešení oblasti Radlická a Malvazinky. Řešené území je vymezeno na severu a na východě ulic K Vodojemu, západně ul. Štorkánova/ Klímovy, jižně Radlickou ulicí.

A.1.2. Cílem studie je nalézt ve vymezeném území vyvážené dopravní řešení a pěší propojení oblasti Malvazinek a Radlického údolí. Předpokládá se snížení zatížení Radlické ul. v souvislosti s realizací Radlické radiály a tím přeměna dopravní tepny na plnohodnotnou fungující městskou ulici. Návrh přitom musí zohlednit již zpracovanou studii „Na Pláni“ (Breakpoint spol. s.r.o., 10/2017) a být koordinován s Urbanisticko architektonickou studií okolí Radlické ulice.

A.1.3. Realizace studie by měla zabezpečit systémovou a optimální kontinuitu rozvoje lokality, s provázáním všech nároků na území a s vazbou na širší vztahy.

A.1.4. Konkretizace úkolů v území:

- základní zhodnocení stávající dopravní situace včetně dopravy v klidu v rozsahu dat TSK k zónám placeného stání
- formulace podnětů na úpravu dopravního režimu v řešeném území, případně mimo řešené území
- návrh profilů Radlické ulice v souvislosti s přeměnou na městskou třídu
- návrh dopravního připojení zastavitelných pozemků podél Radlické ulice
- návrh profilů ulice Nad Laurovou

- návrh celkové koncepce pěších vazeb v řešeném území a to zejména s ohledem na zajištění prostupnosti území směrem k občanské vybavenosti v lokalitě, k zastávkám MHD včetně směru ke stanici metra B Radlická a Radlickému údolí

A.2. POUŽITÉ PODKLADY

A.2.1. Při zpracování této studie byly použity tyto základní podklady:

- Specifikace zadání
- Digitální katastrální mapa
- Ortofotomapa
- Majetkoprávní vztahy
- Výškopis + výšky střech
- Technická mapa (inženýrské sítě, vč. názvů ulic)
- Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy (ÚPn)
- Podklady k zónám parkovacích stání, M.O.Z. Consult
- Studie „Na Pláni“ (Breakpoint spol. s.r.o., 10/2017)
- Zadání Urbanisticko architektonické studie okolí Radlické ulice
- Urbanisticko-architektonické studie okolí Radlické ulice, A69, listopad 2019
- Údaje o intenzitách dopravy – výsledky sčítání z roku 2018 (TSK/UDI).
- ČSN 73 6101 – Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6102 – Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací

A.3. VYHODNOCENÍ A DEFINICE PROBLÉMŮ V ÚZEMÍ

A.3.1. Studie byla zpracována na základě provedené analýzy stávajícího stavu území. Ta byla provedena jak na základě dostupných digitálních mapových podkladů, tak i na základě obhlídky místa.

A.3.2. Stávající stav území je patrný z **Přílohy 1a Situace stávajícího stavu (vč. inženýrských sítí)**. Ta zobrazuje zejména stávající stavební a urbanistické členění území a dále i stávající inženýrské sítě v území, které do značné míry limitují možnosti úprav uličních prostorů, buď z hlediska technického či z hlediska ekonomického.

A.3.3. Dále je v **příloze 1b** doložena stávající **situace zón placeného stání** v řešeném území, ze které je patrné její základní parametry a umístění. Tento podklad umožnil optimalizovat i navrhované řešení tak, aby nedošlo k zásadnímu úbytku počtu stání v oblasti.

A.3.4. Nejvýznamnější komunikací v řešeném území je ul. Radlická. Jedná se o místní komunikaci I. třídy. Ul. Radlická tvoří v současné době významné radiální propojení mezi oblastmi Stodůlek, Zličína či Radlic a oblastí Smíchova. Z dopravního hlediska pak tvoří zejména propojení Rozvadovské spojky a Městského okruhu - tunelu Mrázovka. Celková šířka komunikace se pohybuje pouze okolo cca 20 m, přičemž je vymezena jak přilehlou stávající zástavbou, tak na řadě míst i protihlukovými či opěrnými stěnami a svahy. Komunikace je v řešené oblasti realizována jako dvoupruhová obousměrná se středním tramvajovým

pásem. Po obou stranách vozovky se nachází chodníky pro pěší. Opatření pro cyklisty vzhledem k omezené šířce vozovky v podstatě nejsou realizována, vyjma některých úseků řešených piktogramy.

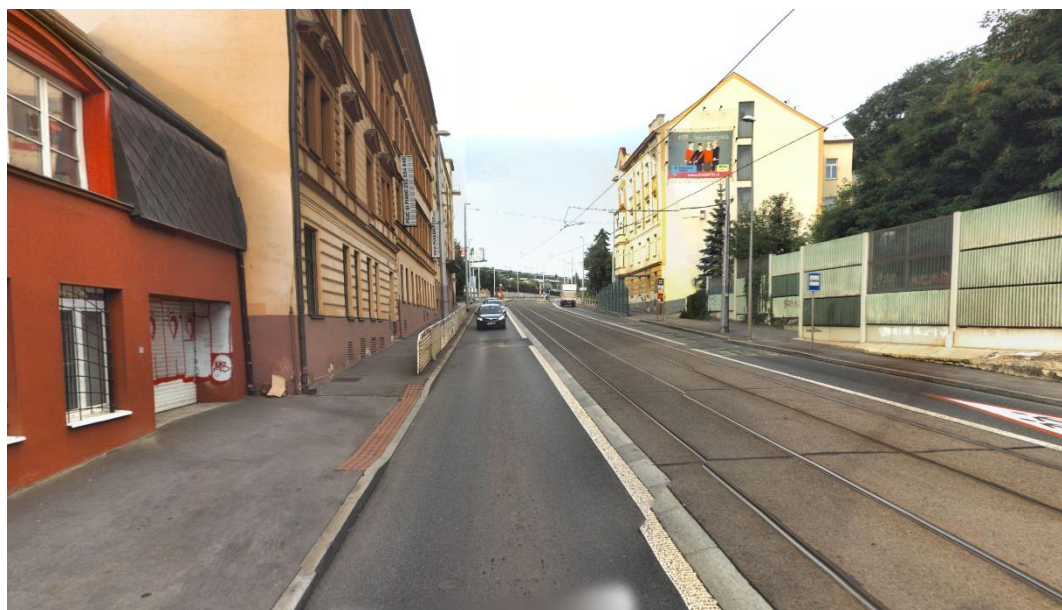
A.3.5. Další významnou komunikaci v řešené území je ul. K Vodojemu. Jedná se o místní komunikaci III. třídy, tj. obslužného charakteru. Celková šířka komunikace se pohybuje mezi cca 9,5 – 10,5 m, přičemž je vymezena zejména přilehlou stávající zástavbou, oplocením apod. Na komunikaci je provozována autobusová doprava – nově zavedená midibusová linka 153. V souvislosti s jejím zavedením bylo v území realizováno i několik zastávek. Komunikace je provozována v režimu tzv. „zóny Tempo 30“.

A.3.6. Dále se v území nachází několik méně významných obslužných komunikací III. tříd či účelových komunikací, např. ul. Nad Laurovou, Štorkánova, Klímova. Ve většině případů se jedná o komunikace sloužící výhradně pro obsluhu přilehlých objektů, návrhové prvky těchto komunikací jsou omezené.

A.3.7. Na základě výše uvedených podkladů byla zpracována analýza největších dopravních, urbanistických i technických problémů, limitů či kolizí, které jsou podrobně zaznamenány v **příloze 3 – Problémová mapa**. Za nejvýznamnější lze označit zejména následující:

- **Ulice Radlická**

- prochází tzv. Radlickým údolím a je sevřena jak přilehlou zástavbou, tak i výškovým uspořádáním území (přilehlé zdi, svahy). Jedná se o obtížně odstranitelné urbanistické omezení.
- Stávající zástavba v některých úsecích definuje celkovou maximální šířku komunikace a znemožňuje potřebné rozšíření uličního prostoru, které by umožnilo její plnohodnotnou přestavbu na městskou třídu.



Obrázek 1: Šířková omezení ul. Radlická

- Tramvajová trať byla realizována v relativně nedávné době, její dopravně-technický stav se přitom jeví jako vyhovující a nelze tedy předpokládat možnost její úpravy.

- Pozice trakčních sloupů (ve většině případů kombinovaných s VO) se jeví jako limitující pro úpravy uličního profilu, při jeho rozšiřování je nutno očekávat nezbytné přeložky těchto sloupů.
- Na komunikaci se nachází minimum možností pro přecházení, ty jsou v podstatě omezeny pouze do křižovatek a zastávek – bariérový efekt komunikace. Zřízení nových není možné bez rozšíření uličního profilu (ochranné ostrůvky apod.).
- Stávající intenzity provozu a fungování komunikace efektivně znemožňují úpravy komunikace a její přeměnu do doby dostavby Radlické radiály.

- **Ulice K vodojemu**

- Omezená šířka uličního prostoru (<10m) v podstatě znemožňuje práci s uličním prostorem s ohledem na nutnost zachování dopravní funkce (provoz autobusu!).
- Objekty přilehlé ke komunikaci vytváří bariérový efekt z hlediska prostupnosti území.
- Omezená šířka chodníků.
- Značný sklon komunikace.
- Povrch komunikace tvořený žulovou dlažbou zvyšuje hlučnost.
- Velké množství samostatných sjezdů omezuje možnosti optimalizace rozmístění parkování.
- Směrové vedení komunikace (směrové oblouky) společně s omezenou šířkou vozovky velmi limituje průjezdnost zejména z hlediska rozměrnějších vozidel – autobusy - a jejich míjení. Není zajištěna vzájemná viditelnost vozidel, ani prostory pro jejich vyhýbání.
- Dopravně-technická úprava komunikace neodpovídá režimu Zóny Tempo 30.



Obrázek 2: Šířková omezení na ul. K Vodojemu

- **Ulice Nad Laurovou**

- Na trase komunikace se nachází řada omezení zejména šířkového charakteru značně limitující provoz i možnosti dopravního řešení.
- Komunikace prochází přímo před objektem mateřské školy, před vstupem nejsou realizována žádná opatření pro zvýšení bezpečnosti provozu



Obrázek 3: Šířková omezení na ul. Nad Laurovou

- **Ulice Klímova**

- Komunikace je upravena dopravním značením do režimu Obytné ulice. Dopravně-technické uspořádání komunikace však zcela zásadně neodpovídá danému režimu (převýšené obruby, bez opatření na vjezdu, bez opatření pro společný bezpečných pohyb všech účastníků atd.).
- Dopravní značení v místě vjezdu je nepřehledné a zmatečné (napojení na ul. Štorkánova vyznačeno jako místo ležící mimo komunikaci, v místě připojení garáží je značení vyznačující přednost v jízdě na obou ramenech!).

- Přílehlý areál „Residence Klímova“ je uzavřen jak pro vozidla, tak i pro pěší, což vytváří bariéru v území.

- **Ulice Na Loužku**

- Jedná se o slepou komunikaci bez možnosti otáčení na jejím konci. V případě úvah o prodloužení komunikace je nutné zřídit místo pro otáčení i pro vozidla svozu odpadu, hasičů, IZS apod.

- **Ulice Pechlátova a Příhodova**

- Komunikace nevykazují zásadní závady, je však vhodná optimalizace jejich uspořádání jak z hlediska rozhraní jednosměrnosti, tak z hlediska pohybu pěších, či urbanistické zkvalitnění prostoru. Za problematickou lze označit úpravu pěších propojení mezi ul. Pechlátovou, Radlickou, chybějící propojení k ul. Na Laurové apod.



Obrázek 4: Problematické dopravní značení na ul. Klímova

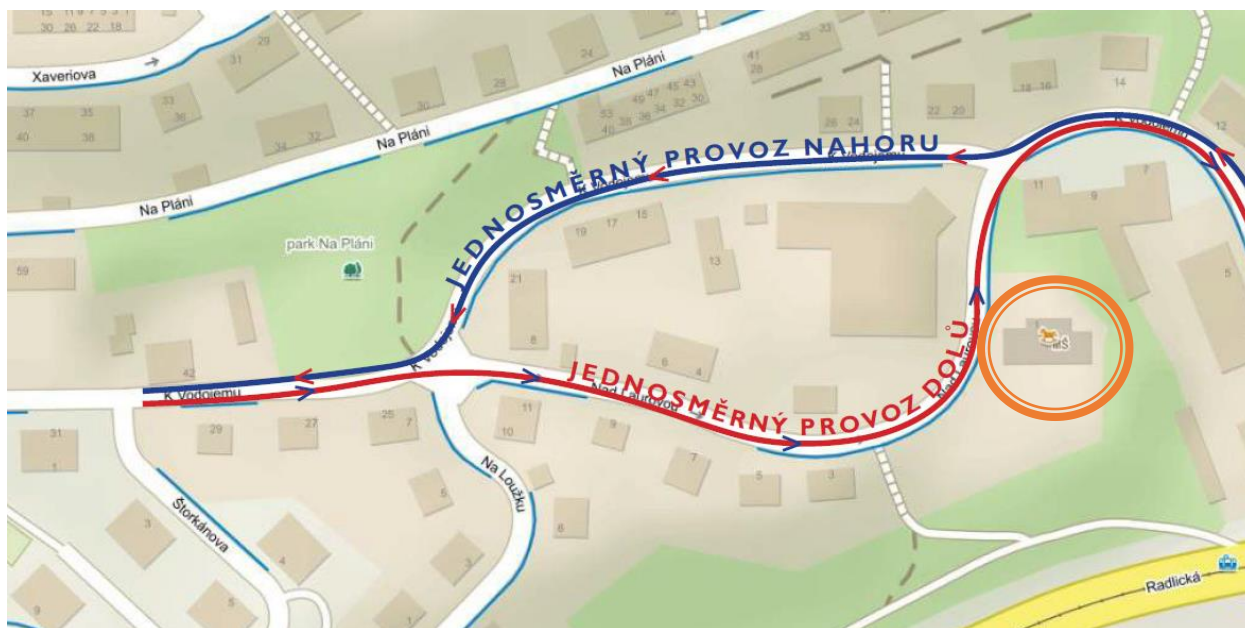
- **Další omezení**

- Výškové uspořádání území (rozdíly vyšší jak 30 m) znemožňuje jednoduché bezbariérové propojení jednotlivých částí. To je řešeno formou systému chodníků a schodišť, bezbariérová propojení jsou možná v podstatě pouze ve stopě komunikací.
- Chybějící kvalitní pěší vazby ve vztahu ke stanici metra od ul. Štorkánova / Klímova, potažmo u Smíchovského hřbitova.
- Oblast Malvazinek je na ul. Radlickou napojena pouze v 1 bodě pomocí ul. K Vodojemu, možnosti doplnění komunikační sítě jsou však vzhledem k výškovému profilu území nulové.

- **Studie „Na Pláni“**

- Na základě zadání je hodnocen i dopad zpracované a schválené studie „Na Pláni“ (Breakpoint spol. s.r.o., 10/2017).
- Obecně je možno hodnotit návrhy úprav definované v rámci studie „Na Pláni“ z hlediska dopravy za přínosné, a to jak z pohledu nově navrhovaných pěších propojení, tak i z hlediska úprav komunikací: Jedná se např. o v dnešní době nepřehledné a komplikované uspořádání křižovatkového uzlu K Vodojemu – Štorkánova – Pravoúhlá - Smíchovského hřbitova. Navržené řešení zjednodušuje dopravní situaci v této ploše.
- Současně je však nutné upozornit na dílčí technické nedostatky v návrhu, např. příliš velký rozsah zvýšené „křižovatkové“ plochy, nevhodné umístění zpomalovacího prahu na ul. K Vodojemu, navrženou úpravu křižovatky K Vodojemu – Nad Laurovou – Na Loužku.
- Dále je nutné upozornit na značný úbytek počtu stání v oblasti výše uvedené křižovatky K Vodojemu – Štorkánova – Pravoúhlá - Smíchovského hřbitova.
- Výše uvedené nedostatky je však možné odstranit v rámci navazujících stupňů projektové přípravy.

- Za jednoznačně nevhodné zpracovatel považuje návrh na jednosměrný provoz ulice K vodojemu a Nad Laurovou (viz. obrázek níže). Ačkoliv by návrh pomohl vyřešit jeden z dílčích problémů dopravního skeletu, tj. zejména omezenou šířku uličního prostoru ul. K Vodojemu a z toho vyplývající problémy při míjení vozidel, vedl by současně k zásadnímu nárůstu intenzity dopravy přímo před objektem mateřské školy. Komunikace Nad Laurovou navíc nedisponuje dostatečnými parametry pro převedení většího množství dopravy, vč. autobusů.



Obrázek 5: Původně navrhovaná úprav jednosměrnosti - zdroj studie "Na Pláni"

A.4. Popis a zdůvodnění návrhu

- A.4.1. Na základě zpracované analýzy a průběžných konzultací s objednatelem (Odbor územního rozvoje a odbor dopravy P5) byl připraven návrh dopravního řešení oblasti Radlická a Malvazinky.
- A.4.2. V prvním kroku byly definovány **podněty na úpravy dopravního režimu**, které jsou doloženy v **příloze 3**.
- A.4.3. Jedná se zejména o **úpravu ul. Nad Laurovou do režimu tzv. obytné ulice**. Komunikace slouží především pro obsluhu přilehlých objektů (< 10 rodinných domů) a mateřské školy, kam, jak je uvedeno výše, není vhodné zavádět průjezdnou dopravu, ale naopak ji potlačit. Stejně tak realizace obytné ulice umožní lepší práci a větší flexibilitu návrhu veřejného prostoru (společný provoz vozidel i pěších), vyšší bezpečnost pěších (vč. dětí pohybujících se u mateřské školy) a to zejména s ohledem na velmi omezenou šířku dostupného prostoru pro realizaci komunikace (cca 3,50 – 8,00 m). Podmínkou pro zavedení režimu obytné ulice je však kompletní rekonstrukce ulice, která se však vzhledem k technickému stavu vozovek jeví v dohledné době jako téměř nezbytná.

- A.4.4. Dále je navržena **úprava ul. Klímova, kde by naopak forma obytné ulice měla být zrušena** (uspořádání komunikace tomuto režimu zásadně neodpovídá) a komunikace by měla být zařazena obdobně jako jiné komunikace v území do zóny Tempo 30. Alternativou je samozřejmě komplexní rekonstrukce dané ulice tak, aby její dopravě-technické uspořádání odpovídalo stávajícímu dopravnímu režimu. Jedná se však o nákladnou variantu, stávající komunikace je přitom ve vyhovujícím technickém stavu a náklady na přestavbu se tedy jeví jako obtížně obhajitelné.

- A.4.5. Režim ostatních komunikací lze považovat za akceptovatelný jak z hlediska úpravy provozu, tak z hlediska jednosměrnosti apod.

- A.4.6. Za zásadní lze dále označit nutnost zajištění míst pro vyhýbání autobusů zejména v oblasti ul. K Vodojemu mezi ul. Nad Laurovou a Radlickou. Jak je uvedeno výše, stávající šířkové uspořádání (volná šířka vozovky cca 5,2 m) i její směrové vedení, neumožňují bezpečné vyhnutí dvou protisměrně jedoucích rozměrnějších vozidel (např. autobus a vozidlo svozu odpadu) a vymezení takových ploch se tedy jeví jako nezbytné. Další úseky komunikací nevykazují až tak zásadní omezení zejména z pohledu vzájemné viditelnosti, přičemž manévr je možné realizovat např. v místech křižovatek, napojení sousedních objektů či dalších místech, kde je přerušena zóna parkovacích stání (podélný parkovací pruh).

- A.4.7. Dále byl proveden rozbor a **návrh doplnění a úprav pěších a cyklistických tras v území**. Ten je doložen ve schématu v **příloze 4**.

- A.4.8. Návrh zohledňuje i další plánované stavby v území tj. vyjma již zmiňované studie „Na Pláni“ i koncepci řešení zástavby podél ul. Radlická dle Urbanisticko-architektonické studie okolí Radlické ulice (autor A69) i v průběhu zpracování získané podklady od dalších investorů v území.

- A.4.9. Navržené řešení spočívá zejména v doplnění chybějících tras v území, přičemž je však respektováno majetkoprávní uspořádání i terénní podmínky. Návrh se snaží i zlepšit podmínky pro přístup ke stanicím MHD.

- A.4.10. Z hlediska ul. Radlická se jedná zejména o podporu pěších tahů podél této ulice a doplnění chybějících příčných vazeb – přechodů, jak mezi jednotlivými příčnými komunikacemi či propoji, tak např. i k zastávkám MHD (přechody na obou koncích tramvajových zastávek apod.). Stejně tak návrh řeší doplnění opatření pro cyklisty podél ulice Radlická a to zejména v úsecích, kde se předpokládá nová výstavba, kterou je možné ještě přizpůsobit požadavkům na vytvoření městské třídy. Jedná se o kombinaci nově zřizovaných vyhrazených pruhu pro cyklisty a piktokoridorů, které zlepší propustnost území a zvýší bezpečnost z pohledu cyklistů.

- A.4.11. V případě dalších ulic se pak jedná zejména o podporu pěších vazeb a míst pro přecházení v nejvytíženějších místech u autobusových zastávek, případě v logické návaznosti na další samostatné pěší trasy v území.

- A.4.12. Navrhovaná úprava ul. Nad Laurovou do podoby obytné ulice povede ke zlepšení podmínek pro pohyb pěších, snížení průjezdné dopravy i zvýšení bezpečnosti, vč. dětí pohybujících se u mateřské školy.

- A.4.13. V průběhu zpracování byla provedena i konzultace s provozovatelem areálu ČSOB ve vztahu k jim dříve připravené studii pěšího propojení mezi stanicí metra a ul. Klímovou. Závěry studie ČSOB byly

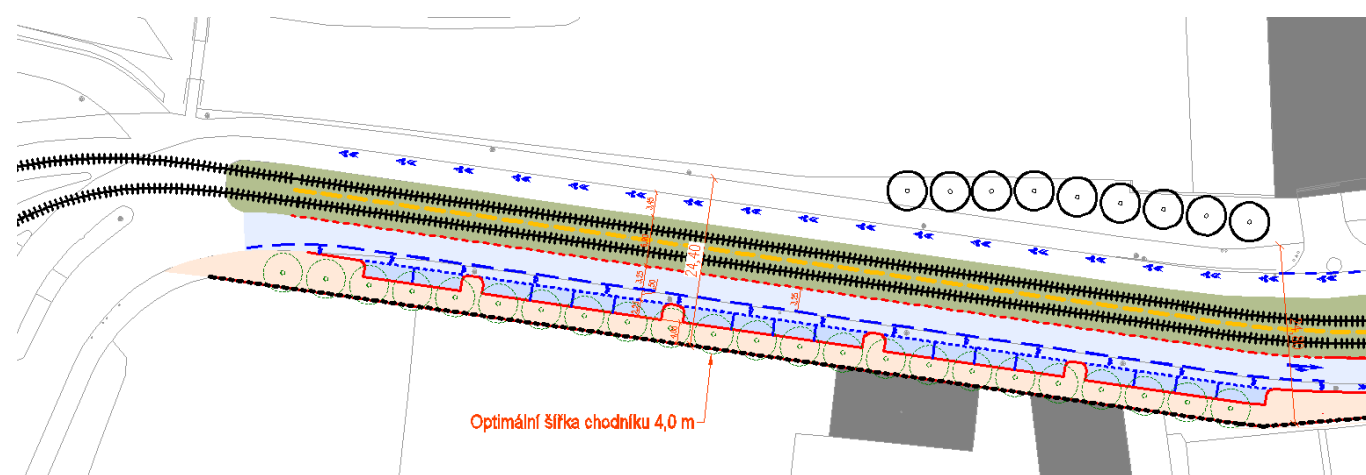
zaneseny do závěrů této studie. Jedná se v podstatě o obnovu a zlepšení stávající stezky. Ta byla dále doplněna o chybějící pěší propojení ve směru prodloužené ul. Na Loužku, jižně podél uzavřeného areálu Residence Klímová až k ul. Klímová. Jedná se o propojení vedené v maximální možné míře po vrstevnici. Východním směrem by pak na toto propojení měla navázat i pěší stezka vedená podél severní hrany nové zástavby u ul. Radlická až k zastávce Laurová. Tyto trasy budou dále doplněny o příčné vazby mezi jednotlivými objekty podél Radlické ulice, realizované z důvodu velkého převýšení formou schodišť. Na tato propojení bude dále navazovat systém nových přechodů přes ul. Radlická.

A.4.14. Dále byl navržen systém nových pěších propojení jižně od Radlické ulice, mezi ul. Pechlátova, Holubova. Na Laurové a Radlickou, které bude zapotřebí realizovat v případě výstavby bloku jižně od Radlické. Jedná se v současné době buď o chybějící propojení či náhradu a zlepšení stávajících propojení.

A.4.15. Celkové navržené dopravní řešení je doloženo na plánu v **příloze 5 Situace – Návrh dopravního řešení**.

A.4.16. Ulice Radlická je v návrhu řešena jako městská třída s maximální podporou pro pohyb pěších a cyklistů, doplněným parkováním, stromořadím atd. Toto řešení je možné zejména v úseku plánované nové výstavby, kde je možné tomuto řešení přizpůsobit uliční profil. Ten je v tomto případě rozšířen na cca 29 m. V úsecích obklopených stávající zástavbou či velkými opěrnými zdmi a svahy se toto rozšíření v současné době nejeví jako možné, a proto je v daných částech respektována stávající šířka uličního prostoru. V případě výhledového požadavku na významnější přestavby stávajících objektů by však měla být zvážena možnost úpravy uličního profilu i v těchto úsecích.

A.4.17. V případě západní části řešeného úseku ul. Radlické (v úseku tramvajová smyčka – Pechlátova) byl vzhledem k majetkoprávním vztahům doporučena minimalistická verze rozšíření uličního prostoru, resp. minimální požadavek na rozšíření ulice (samostatný cyklopruh 1,50 m+ chodník 3,0 m). V dalších krocích doporučuje zpracovatel zvážit větší rozšíření prostoru (po dohodě s majitelem přilehlého pozemku), který by zajistit možnost realizace podélného parkování a stromořadí. Toto šířkové uspořádání je naznačeno na následujícím obrázku, přičemž jej lze označit za optimální. Naopak rozšíření severního pásu Radlické lze vzhledem k přilehlé rozsáhlé opěrné zdi a navazujícímu svahu označit za problematické a nerentabilní.



Obrázek 6: Alternativní (optimální) uspořádání západní části Radlické

A.4.18. Připojování jednotlivých plánovaných objektů podél ul. Radlická je navrženo formou chodníkových přejezdů. Vzhledem ke střednímu tramvajovému tělesu a omezené šířce, resp. odstupu vozovky od tramvajového tělesa je doporučeno realizovat připojení pouze pomocí pravých odbočení. Současně je u nových sjezdů doporučeno realizovat krátké rozšíření před sjezdem, které bude fungovat jako dílčí odbočovací pruh a umožní vyčkávání odbočujícího vozidla, před provedením křížení chodníku, mimo průběžný jízdní pruh (vozidlo bude možné objet). Vzhledem k uspořádání komunikační sítě v okolí se forma připojení pomocí pravých odbočení jeví jako dostatečná, k případnému otáčení vozidel bude docházet na bočních (vedlejších) komunikacích. Uspořádání profilu Radlické i připojení objektů bylo průběžně koordinováno se zpracovatelem Urbanistické studie okolí Radlické ulice, spol. A69.

A.4.19. Je nutné upozornit, že realizace výše uvedených opatření na ul. Radlické lze podpořit zejména po dostavbě tzv. Radlické radikály, kdy dojde k očekávanému poklesu dopravy na této komunikaci. V případě požadavku na dřívější realizaci způsobenou např. na dřívější realizaci nových objektů podél ul. Radlická, bude nutné zvážit rozsah úprav. Doporučit lze vyjma realizace vlastních připojení objektů např. realizaci vyhrazeného cyklopruhu a širokého chodníku se stromořadím, naopak doplnění parkovacích stání či realizaci doplňujících přechodů lze doporučit až po dokončení Radlické radikály. Veškerá nová výstavba by však měla respektovat požadavky na budoucí rozšíření ulice a její přeměnu na městskou třídu.

A.4.20. S ohledem na nevhodnost zřízení velkého množství samostatných sjezdů z ul. Radlická je navrženo alternativní napojení jednoho z bloků jižně od Radlické z ul. Pechlátova. V daném místě byla navržena úprava křižovatky s ul. Holubova, která jednak jednoznačně definuje rozhraní mezi jednosměrnými komunikacemi a současně umožní případné napojení nových objektů. Dále je navrženo dopravní zklidnění ul. Příhodova formou obytné ulice (případně pěší zóny). Tato komunikace slouží pouze pro obsluhu dvou přilehlých objektů a měla by být naopak posílen její význam jakožto kvalitního pěšího propojení mezi ul. Radlická a Pechlátova.

A.4.21. V případě ul. K Vodojemu je nutné konstatovat, že vzhledem k stávající šířce uličního prostoru (<10 m) a potřebě zachovat podélné parkování pro residenty, jsou možnosti úpravy profilu velmi omezené. Případné rozšíření stávajících úzkých chodníků by bylo možné realizovat jedině na úkor právě podélného parkování. Z tohoto důvodu je v návrh uvažováno s obdobným příčným uspořádáním komunikace jako ve stávajícím stavu, doplněna jsou však opatření pro zpomalení dopravy (zvýšená plocha na vjezdu do ulice označující začátek zóny tempo 30, příčný práh ve střední části komunikace), stejně jako opatření pro zajištění vyhýbání autobusů či dalších rozměrnějších vozidel (svoz odpadu, IZS, hasiči apod.). Tato opatření jsou navržena v zejména v nejkomplikovanějším úseku mezi ul. Nad Laurovou a Radlická. V tomto úseku navíc zpracovatel doporučuje výměnu stávajícího dlážděného povrchu za asfaltový z důvodu snížení hluchosti (očekávaný pokles hluku na úrovni 3 – 5 dB). Naopak realizace stromořadí v dané ulici se jeví jako velmi problematické z důvodu husté sítě inženýrských sítí.

A.4.22. Součástí navržené úpravy je i přestavba stávající parkovací plochy na nároží ul. Radlická – K Vodojemu, kde při vhodné řešení formou zvýšené plochy, lze docílit významného zlepšení pro pohyb pěších, doplnění zeleně i zachování stávajícího parkování. Lze tedy docílit zásadního urbanistického zlepšení daného místa.

A.4.23. V navazujícím úseku ul. Nad Vodojemem je stávající režim zachován bez úpravy. Šířkové uspořádání se jeví jako vyhovující, možnosti úprav jsou i vzhledem k velkému množství samostatných sjezdů minimální. Vyhýbání vozidel je možné v úsecích s přerušným podélným parkováním.

A.4.24. V případě úseku komunikace řešeného v rámci studie „Na Pláni“ byla doporučena zejména dílčí opatření pro zvýšení bezpečnosti, zlepšení podmínek pro přecházení či snížení úbytku počtu stání. Jedná se např. o návrh úpravy křižovatky K Vodojemu – Na Loužku – Nad Laurovou, realizaci zvýšené křižovatkové plochy s místě křížení Nad Vodojemem – Štorkánova, či úpravu rozsahu zvýšené plochy na nově navrhovaném náměstí v ploše před Smíchovským hřbitovem. Na základě porovnání stávajícího a navrhovaného počtu stání bylo doporučeno doplnění parkování v místech s největším úbytkem.

A.4.25. Ulice Nad Laurovou je v návrhu řešena jako obytná ulice. Toto řešení zajistí i při stávající šířce uličního prostoru potřebnou rovnováhu mezi jednotlivými druhy dopravy (pěší, cyklistická, automobilová) a podpoří i bezpečnost dopravy. To se jeví jako nezbytné zejména v předprostoru stávající mateřské školy, kde jsou ve stávajícím stavu tato opatření omezena pouze na krátký (plastový) příčný práh. Vhodným návrhem uspořádání přitom lze dosáhnout jak potřebné redukce průjezdné dopravy, tak její zpomalení, stejně jako rozšíření rozptylových ploch pro pěší. Tím by došlo k zásadnímu zvýšení bezpečnosti.

A.4.26. Dále je při vhodném návrhu možno zvážit u umístění stromořadí do veřejného prostoru. Jeho případné umístění je však nutné korigovat v dalších krocích projekční přípravy na základě detailní analýzy polohy inženýrských sítí a současně s ohledem na dopad na počet parkovacích stání (jejich redukcí).

A.4.27. Úprava ulice současně umožní zjednodušit křižovatky s ul. K Vodojemu na obou koncích ulice a zlepšit podmínky pro přecházení.

A.4.28. V prostoru před slepým koncem ul. Na Loužku je navrženo obratiště pro vozidla svozu odpadu a IZS, umožňující jejich otáčení. Vzhledem ke směrovému průběhu komunikace i její délce (cca 170 m) po předpokládaném prodloužení, lze toto opatření označit za nezbytné.

A.4.29. V případě ul. Klímova je doporučeno zrušení stávající obytné ulice a převedení do režimu zóny Tempo 30, čemuž stávající uspořádání ulice odpovídá. Současně musí dojít ke kompletní revizi dopravního značení. Tato úprava se jeví jako ekonomicky nejrealnější.

A.4.30. Realizace výše uvedených opatření na vedlejší komunikační síti je možné realizovat v zásadě nezávisle na realizaci Radlické radiály.

B. SOUHRANNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

B.1.1. Detaily navrženého dopravně-technického řešení jsou patrné z přílohy 5. Technické řešení lze rozdělit na několik níže uvedených oblastí.

B.2. Ulice RADLICKÁ

B.2.1. Návrh uspořádání ulice Radlická vychází jak ze stávajícího urbanistického a dopravně-technického řešení, tak i výhledového uspořádání dle Urbanistické studie okolí Radlické ulice (autor A69).

B.2.2. Navržené uspořádání definuje podmínky pro transformaci ulice na městskou třídu. Je definována nová šířka uličního prostoru 29,1 m v úsecích, kde je očekávána nová výstavba. Naopak v úsecích vymezených stávajícími uličními čarami, resp. hranami objektů, je zachována stávající šířka ulice cca 20 m. Stávající šířkové uspořádání i výhledové šířkové uspořádání je patrné ze zpracovaných řezů doložených v příloze 7A.

B.2.3. Stopa tramvajové trati a její uspořádání je v návrhu respektováno (osová vzdálenost 3,1 m). V návrhu je řešeno zejména oboustranné rozšíření jízdního pásu o vyhrazený cyklopruh na celkovou šířku 4,75 m (3,25 + 1,5 m). Dále by měl být doplněn podélný parkovací pruh šířky 2,25 m. Na tento pruh bude navazovat chodník pro pěší o optimální šířce 4,0 m, resp. 4,50m. V rámci chodníku bude realizován výsadbový pás (stromořadí). Jednotlivé stromy budou umístěny v rabátkách či ve zpevněných plochách, kde bude zajištěna propustnost pro dešťovou vodu a pomocí technických opatření zajištěn prostor pro kořenový systém.

B.2.4. Řada podélných stání je navržena s oddělovacími ostrůvky, které budou využity zejména pro umístění přeložených trakčních sloupů a sloupů VO, případně dopravního značení.

B.2.5. V místech nově zřizovaných přechodů budou doplněny ochranné ostrůvky pro přecházení, přičemž šířkové uspořádání se pouze upraví záměnou podélného parkovacího pruhu za středový ostrůvek (šířky 2,25 m). Celkem jsou navrženy 3 samostatné přechody a dále 2 přechody na opačných koncích zastávek. Přechod před objektem školy bude osazen zvýšeným prahem. Minimální šířka přechodu bude 4,0 m.

B.2.6. V západní části řešeného úseku ul. Radlická je navrženo rozšíření uličního prostoru podél jižní hrany, které by umožnilo realizaci vyhrazeného cyklopruhu (vozovka 3,25 m + cyklopruh 1,50m) doplněného o chodník široký minimálně 3 m. Jedná se o minimální požadovanou rezervu z hlediska další výstavby v území, je však nutné zvážit komplexnější úpravu uličního prostoru na základě diskuze s majiteli sousedního pozemku (zajištění podélného parkování, případně přejezdu) a doplnění chodníku o stromořadí. Severní jízdní pás je navržen bez úpravy z důvodu přilehlé rozsáhlé zárubní stěny a svahu (ekonomická realizovatelnost).

B.2.7. Dále je navržena úprava polohy stávajících zastávek nočních autobusů do polohy blíže k zastávkám tramvají. Jedná se o zastávky pouze nočních autobusových spojů, kdy lze připustit jejich umístění ve vozovce. Zastávky midibusu linky 153 budou i nadále sdílené s tramvajovými zastávkami.

B.3. Ulice K Vodojemu

B.3.1. V úseku Nad Laurovou a Radlická byla navržena úprava komunikace spočívající jak v úpravě profilu, tak i v obnově povrchu (výměna stávající dlažby za asfaltový povrch) z důvodu snížení hlukové zátěže v území.

B.3.2. Šířka uličního prostoru je definována zejména stávající přilehlou zástavbou (cca 10 m), což omezuje možnosti úprav uličního prostoru. Šířka stávajících chodníků po obou stranách komunikace bude zachována (cca 1,50 – 1,70 m). Dále bude zachován i podélný parkovací pruh šířky 1,80 – 2,0 m. Zachován tak bude i jízdní pás šířky 5,2 – 5,4 m.

B.3.3. Tato šířka vozovky se jeví jako limitující z pohledu vyhýbání rozměrnějších vozidel, zejména autobusů, vozidel svozů odpadu, zásobování, IZS apod. Z tohoto důvodu jsou na trase navrženy výhybny ve formě rozšíření vozovky na 6,0 m rozmístěné tak, aby byla zajištěna vzájemná viditelnost mezi těmito místy. Toto rozšíření bude realizováno na úkor podélného parkování. Rozšíření jsou navržena v délce min. 15 m (optimálně 20 m). Z důvodu minimalizace dopadu na počet stání jsou tato místa navržena jako rozšíření ploch stávajících sjezdů, kde je parkovací pruh již v současné době přerušen. Poslední výhybna je pak z obdobného důvodu navržena v místě křižovatky s ul. Nad Laurovou.

B.3.4. Stávající šířkové uspořádání i navrhované uspořádání uličního profilu (v místě výhybny) je doloženo v příloze 7B – Příčné řezy.

B.3.5. Napojení ul. K Vodojemem na ul. Radlickou bude upraveno formou zvýšené plochy, obdobně jako celé plocha stávajícího parkoviště na nároží křižovatky. Vozovka parkoviště bude zúžena na 4,25 m, z důvodu zajištění zajiždění na stání budou stání realizována jako kolmá s rozšířením na min. 2,85 m. Úprava umožní rozšíření stávajícího chodníku podél ul. Radlické i úpravu dalších chodníků na šířku 3,0 m. Nové řešení plochy povede k zásadnímu urbanistické zkvalitnění daného místa, umožní doplnění stromů a zajistí i zlepšení vazeb pro pěší.

B.3.6. Dále je navržen příčný práh v úseku před směrovým obloukem komunikace. Ten bude sloužit jak pro zpomalení dopravy a zlepšení podmínek pro přecházení, tak i pro výše uvedené vyhýbání (vozovka rozšířena na 6,0 m). Další výhybna bude založena zhruba v polovině délky směrového oblouku, poslední pak v návaznosti na křižovatku s ul. Nad Laurovou. Všechny jsou navrženy s šířkou min. 6,0 m. Příčné prahy musí být technicky navrženy tak, aby zajistili dostatečné zpomalení dopravy i přes značný sklon hlavní vozovky (spád 1:10 oproti hlavnímu sklonu).

B.3.7. Na navazujícím úseku ul. K Vodojemu je navrženo zachování stávajícího uspořádání, případná rekonstrukce by se měla soustředit zejména na technické uspořádání (povrch, obruby, bezbariérové řešení apod.).

B.3.8. Dále byly navrženy dílčí úpravy navazujících úseků komunikace, které byly řešeny jako součást studie „Na Pláni“. Jedná se zejména o stavební úpravu křižovatky s ul. Na Loužku a Nad Laurovou. Zde je navrženo zjednodušení tvaru křižovatky na tříramennou, tj. k odsazení napojení ramene ul. Nad Laurovou. Šířka komunikace je v daném úseku navržena 6,50 m, poloměry nárožních oblouků 6,0 m.

B.3.9. V místě křížení s ul. Štorkánova byla navržena zvýšená křižovatková plocha. Jedná se o náhradu původně navrženého příčného prahu, který byl ve studii „Na Pláni“ umístěn v nevhodném místě. Zvýšená křižovatková plocha zajistí jak zpomalení dopravy, zvýšení bezpečnosti v křižovatce, tak i lepší pěší vazby mezi jednotlivých chodníků a přilehlými zastávkami autobusu. Současně toto řešení umožní zachování dostatečné šířky vozovky pro vyhýbání vozidel (6,0m), aniž by došlo ke zhoršení podmínek pro pěší.

B.3.10. V oblasti před Smíchovským hřbitovem byla navržena úprava rozsahu zvýšené plochy do oblasti propojených křižovatek. Současně byl optimalizován návrh rozmístění parkovacích stání tak, aby byl minimalizován jejich úbytek.

B.4. Ulice Nad Laurovou

B.4.1. Ulice Nad Laurovou je navržena k transformaci na obytnou ulici, tj. plochy se společným pohybem vozidel pěších i cyklistů. Návrh respektuje stávající šířkové uspořádání komunikačního prostoru definované majetkoprávními poměry.

B.4.2. Vlastní vozovka je navržena o šířce 3,50 m. Ta je doplňována plochami vyhrazenými pro pěší či parkováním. Parkovací pruhy jsou navrženy v šířce cca 2,00 m.

B.4.3. Z důvodu potřeby zvýraznění zpomalení dopravy je na 2 úsecích komunikace navržena úprava příčného profilu s vozovkou převýšenou oproti chodníku. Jedná se v podstatě o invertní návrh ke zpomalovacímu prahu. Toto řešení však umožní zvýraznit nejcitlivější místa, např. plochu před vstupem do mateřské školy. V daném místě je navrženo významné rozšíření plochy pro pěší (až na cca 4,30 m) doplněné o směrovou šikanu. Rozhraní je vhodné doplnit oddělovacími sloupky či obdobným opatřením.

B.4.4. Uspořádání profilu komunikace před a po úpravě je doloženo v **příloze 7B**.

B.4.5. S ohledem na navrženou úpravu je možné zvážit i doplnění stromořadí do řad parkovacích stání. To by pravděpodobně znamenalo rozsáhlejší úpravu inženýrských sítí a současně znamenalo úbytek počtu parkovacích stání (na dané komunikaci se však jeví počet stání ve vztahu k rozsahu přilehlé zástavby jako nadsazený a redukci lze považovat za možnou).

B.5. Ulice Pechlátova, Příhodova Holubova

B.5.1. S ohledem na výše uvedenou potřebu připojení objektů jižně od Radlické i na další komunikace byla navržena úprava křížení ulic Příhodova, Pechlátova a Holubova.

B.5.2. Ulice Příhodova byla navržena k přestavbě na obytnou ulici. Komunikace obsluhuje pouze 2 sousední objekty a 2 samostatné sjezdy. Nově bude řešena v jedné úrovni s chodníky, parkování bude potlačeno. Šířka vozovky bude min. 3,50 m. Podél trasy bude doplněno stromořadí.

B.5.3. Ulice Pechlátova bude zachována s obousměrným provozem. Šířka vozovky je navržena 6,0 m, přilehlé parkovací pruhy 2,0 m. Na severní straně podél nové zástavby bude realizován chodník minimální šířky 3,0 m.

B.5.4. Napojení ul. Pechlátova a Holubova bylo navrženo jako zvýšená křižovatková plocha. Toto řešení zjednoduší pohyb pěších v daném místě, zvýší bezpečnost i jednoznačně definuje rozhraní mezi

obousměrnou ul. Pechlátovou a jednosměrnou Holubovou. Současně křižovatka může sloužit i jako místo pro otáčení a umožní připojit i plánované sousední objekty. Minimální poloměry nárožních oblouků budou 5,0m, případně 6,0 m.

B.5.5. Upraven bude odpovídajícím způsobem i směrový oblouk ul. Holubova a rozsáhlá plocha stávající vozovky, která bude redukována. Navržena je vozovka š. 4,0 m, doplněná o parkovací pruh 2,0 m. Současně dojde k zásadnímu rozšíření stávajících chodníků.

B.6. Dopad stavby na kapacity parkování

B.6.1. Na základě zpracovaného návrhu byl analyzován i dopad úprav na kapacity stání v lokalitě. Porovnání stávajícího a navrhovaného stavu z hlediska parkování je doloženo v **příloze 6 – Dopad navržených opatření na kapacity parkování**.

B.6.2. V případě ulice Radlická se jedná o nárůst počtu stání, jelikož se v současné době na řešeném úseku stání nenachází. Celkový nárůst počtu veřejných stání se pohybuje okolo 20 PS.

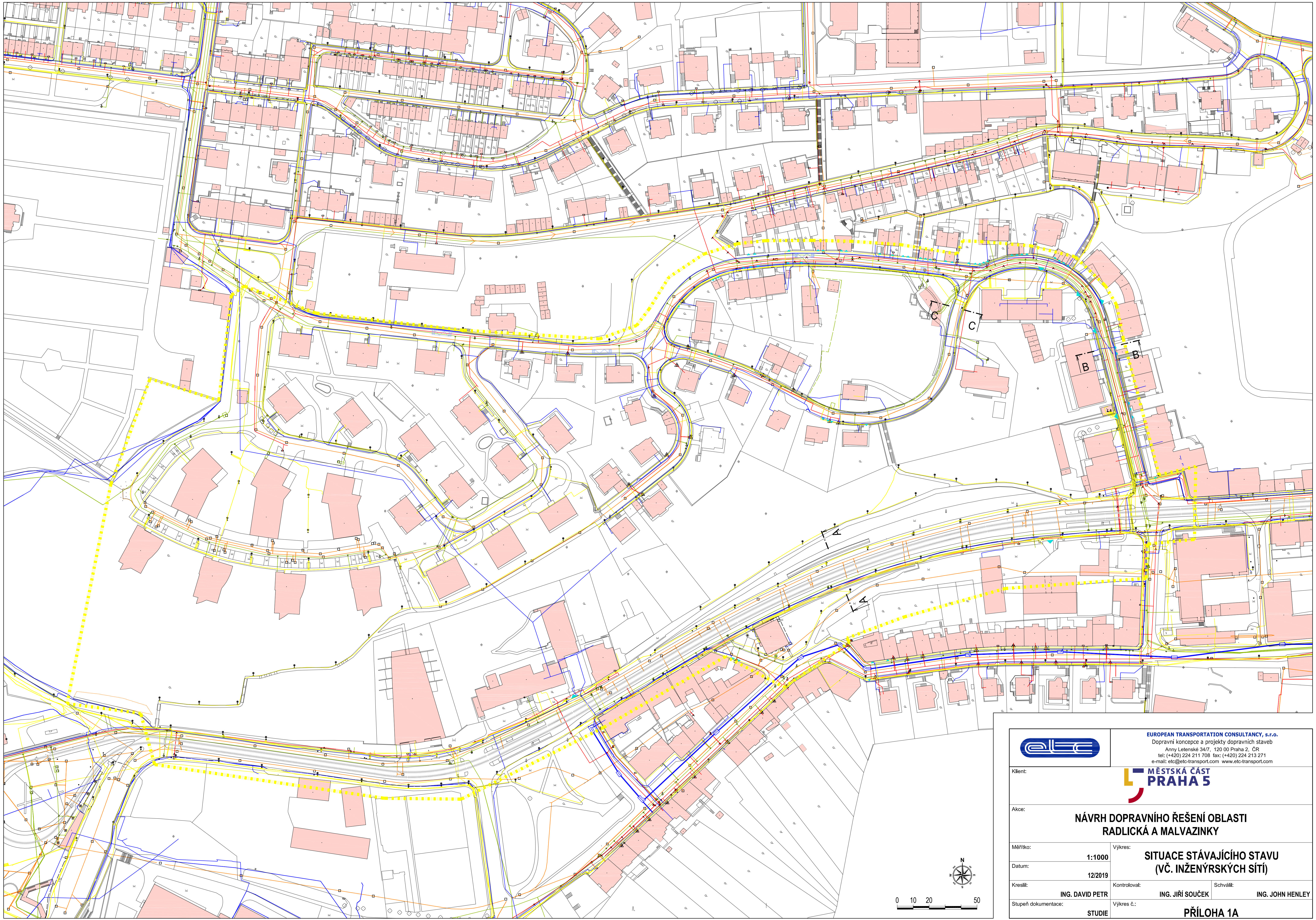
B.6.3. V případě ul. K vodojemu se naopak bude jednat o úbytky jednotlivých kusů stání, vyvolané úpravami uličního prostoru, které jsou nezbytné z důvodu zajištění průjezdnosti a bezpečnosti dopravy. V oblasti řešené v rámci studie na Pláni byla doporučena kompenzační opatření tak, aby původně uvažovaný úbytek počtu stání byl minimalizován.

B.6.4. Na ul. Nad Laurovou může být počet stávajících stání v podstatě zachován. V případě realizace dodatečného stromořadí však lze očekávat dílčí úbytek jednotek stání. To však, vzhledem k obslužné funkci komunikace pouze pro několik přilehlých rodinných domů a školku, lze označit za přijatelné, jelikož zájem na urbanistickém zkvalitnění dané ulice a zvýšení bezpečnosti by v daném případě měl jednoznačně převážet nad zájmem vyššího počtu parkovacích stání.

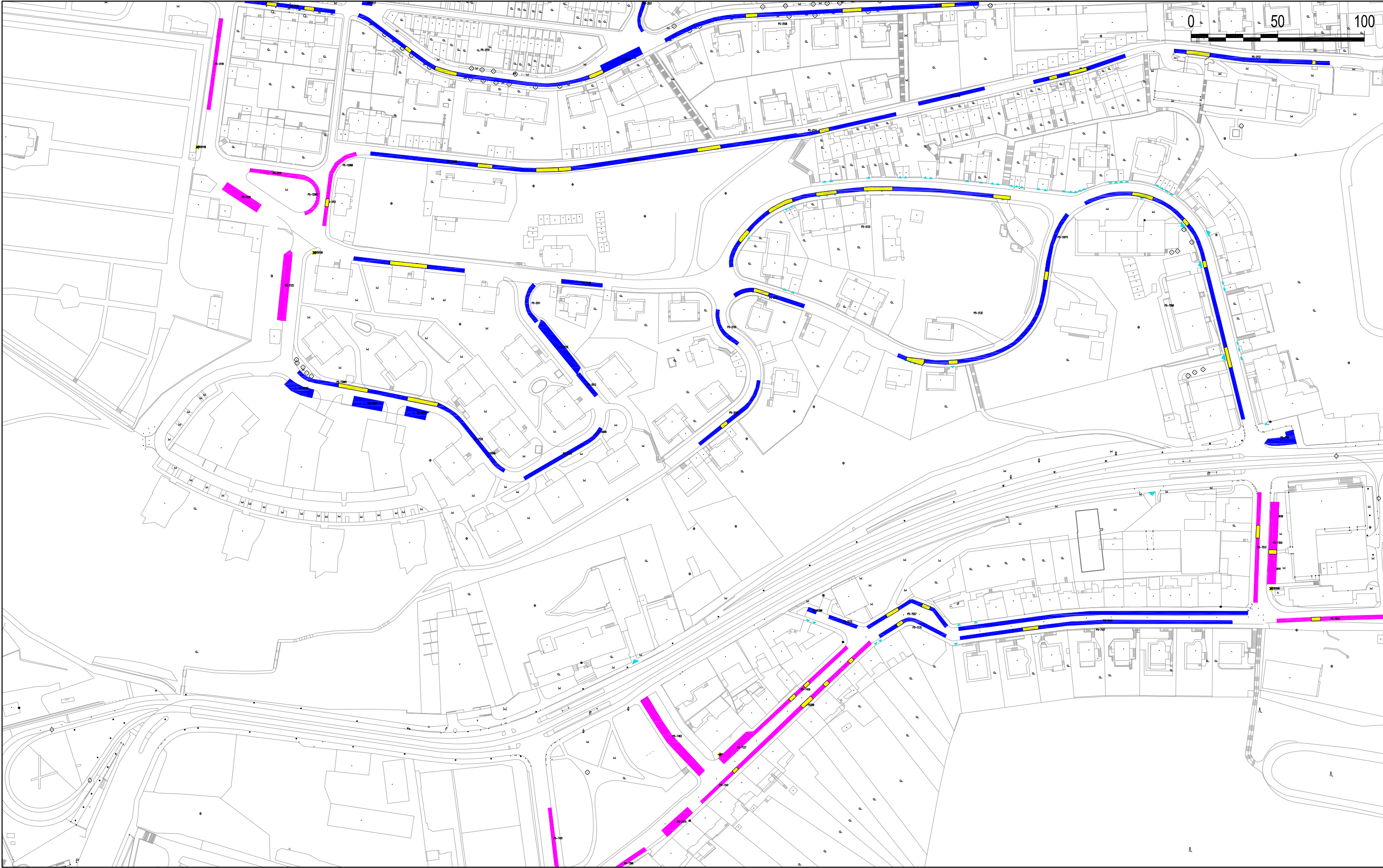
B.6.5. Na ul. Pechlátova / Příhodova / Holubova lze očekávat úbytek jednotek stání.

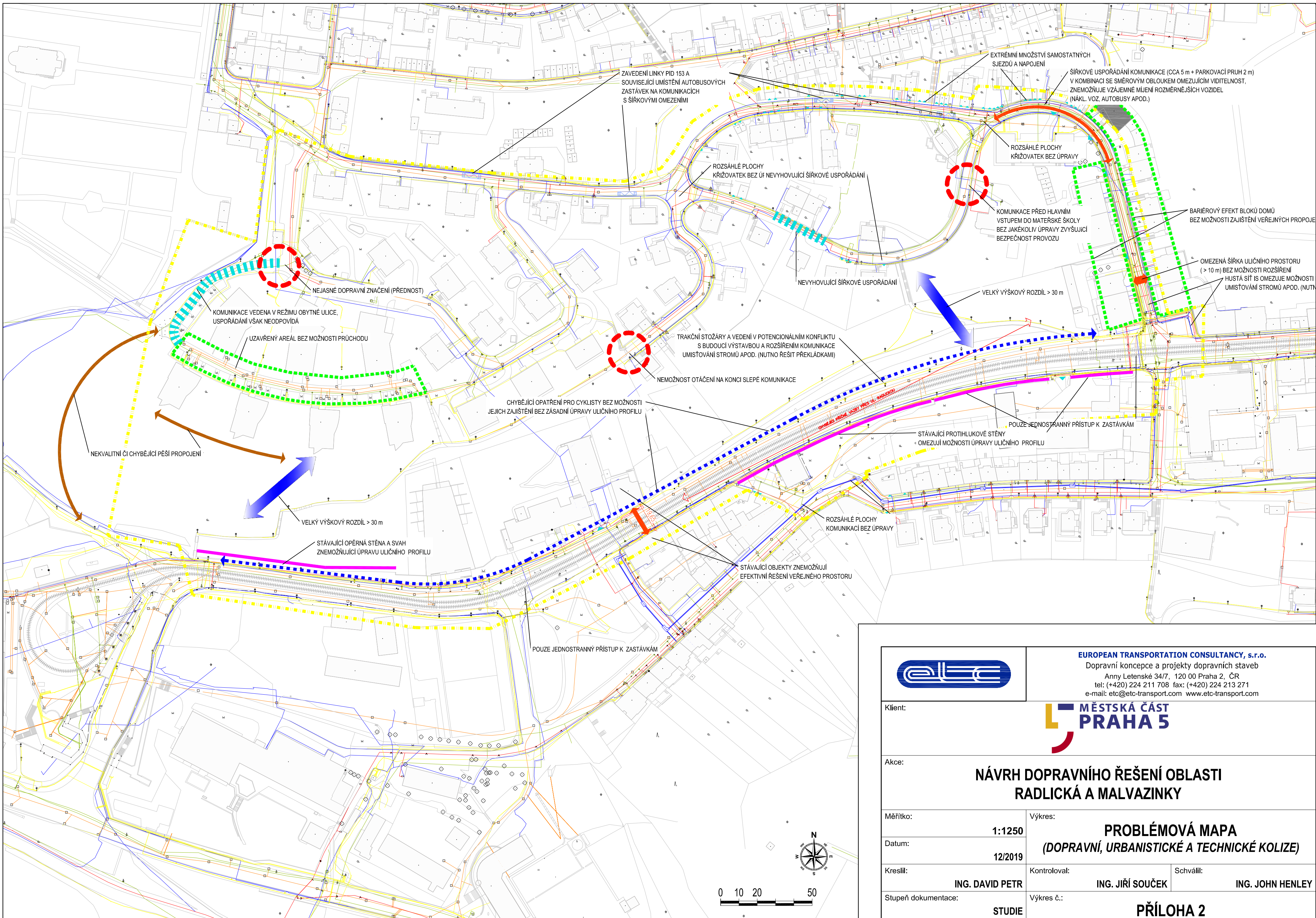
B.6.6. Z celkového pohledu je možné konstatovat, že na základě navržených úprav dojde v oblasti k úbytku jednotek stání. Ty budou kompenzovány v prostoru Radlické ulice. S ohledem na zařazení celé oblasti do zón placeného stání, tj. zón s regulací stání a podporou stání pro místní obyvatele, i vzhledem k obecné míře využití stání v dané oblasti, lze považovat tento úbytek stání za akceptovatelný.

C.VÝKRESOVÁ DOKUMENTACE



		EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o. Dopravní koncepce a projekty dopravních staveb Anny Letenské 34/7, 120 00 Praha 2, ČR tel: (+420) 224 211 708 fax: (+420) 224 213 271 e-mail: etc@etc-transport.com www.etc-transport.com	
Klient:			
Akce:		NÁVRH DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ OBLASTI RADLICKÁ A MALVAZINKY	
Měřítko:	1:1000	Výkres:	SITUACE STÁVAJÍCÍHO STAVU (VČ. INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ)
Datum:	12/2019	Kontroloval:	ING. JIŘÍ SOUCEK
Kreslil:	ING. DAVID PETR	Schválil:	ING. JOHN HENLEY
Stupeň dokumentace:	STUDIE	Výkres č.:	PŘÍLOHA 1A





EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o.
Dopravní koncepce a projekty dopravních staveb
Anny Letenské 34/7, 120 00 Praha 2, ČR
tel: (+420) 224 211 708 fax: (+420) 224 213 271
e-mail: etc@etc-transport.com www.etc-transport.com

Klient:



Akce:

**NÁVRH DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ OBLASTI
RADLICKÁ A MALVAZINKY**

Měřítko: 1:1250
Datum: 12/2019

Výkres: **PROBLÉMOVÁ MAPA
(DOPRAVNÍ, URBANISTICKÉ A TECHNICKÉ KOLIZE)**

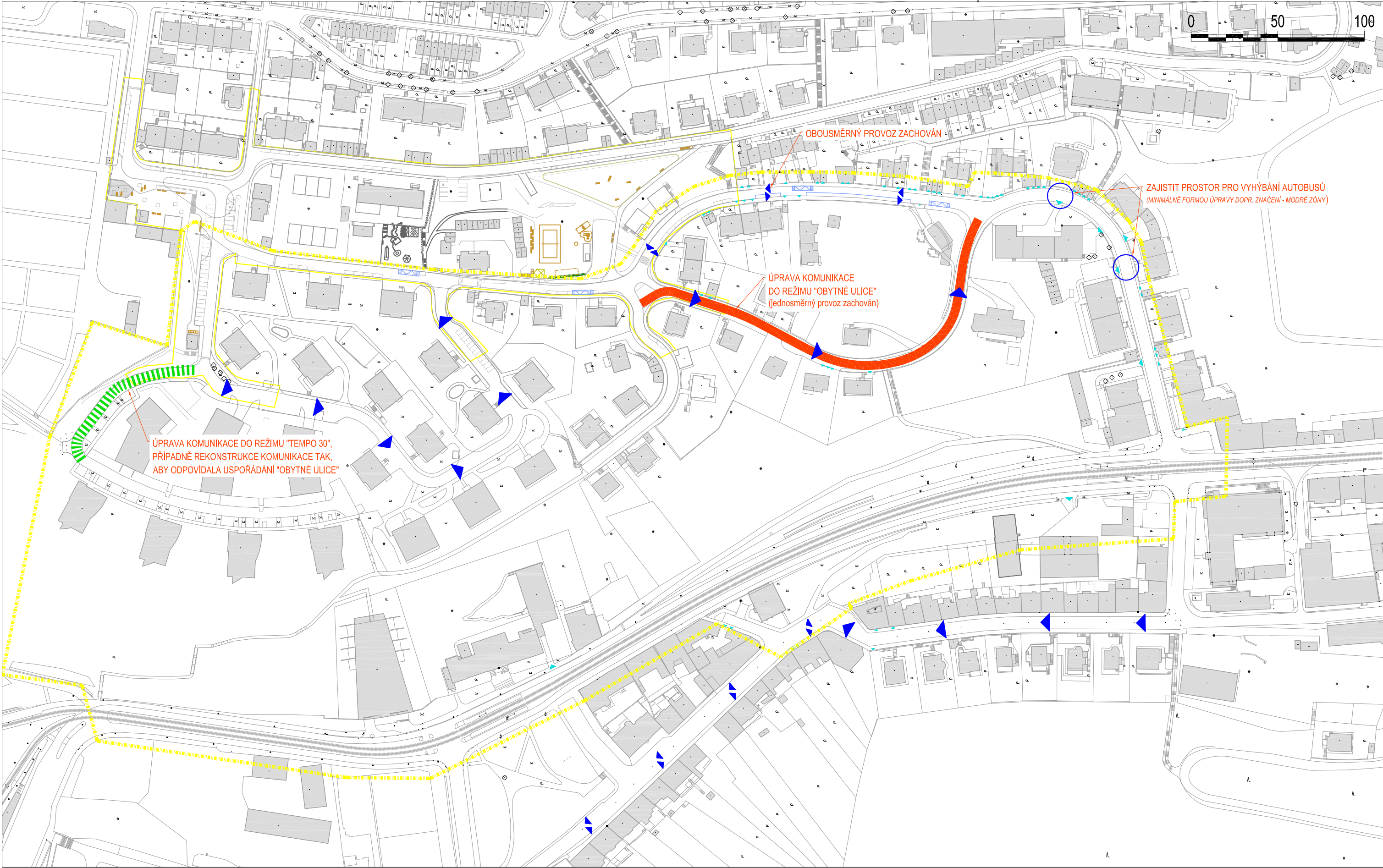
Kreslil: **ING. DAVID PETR**

Kontroloval: **ING. JIŘÍ SOUČEK**

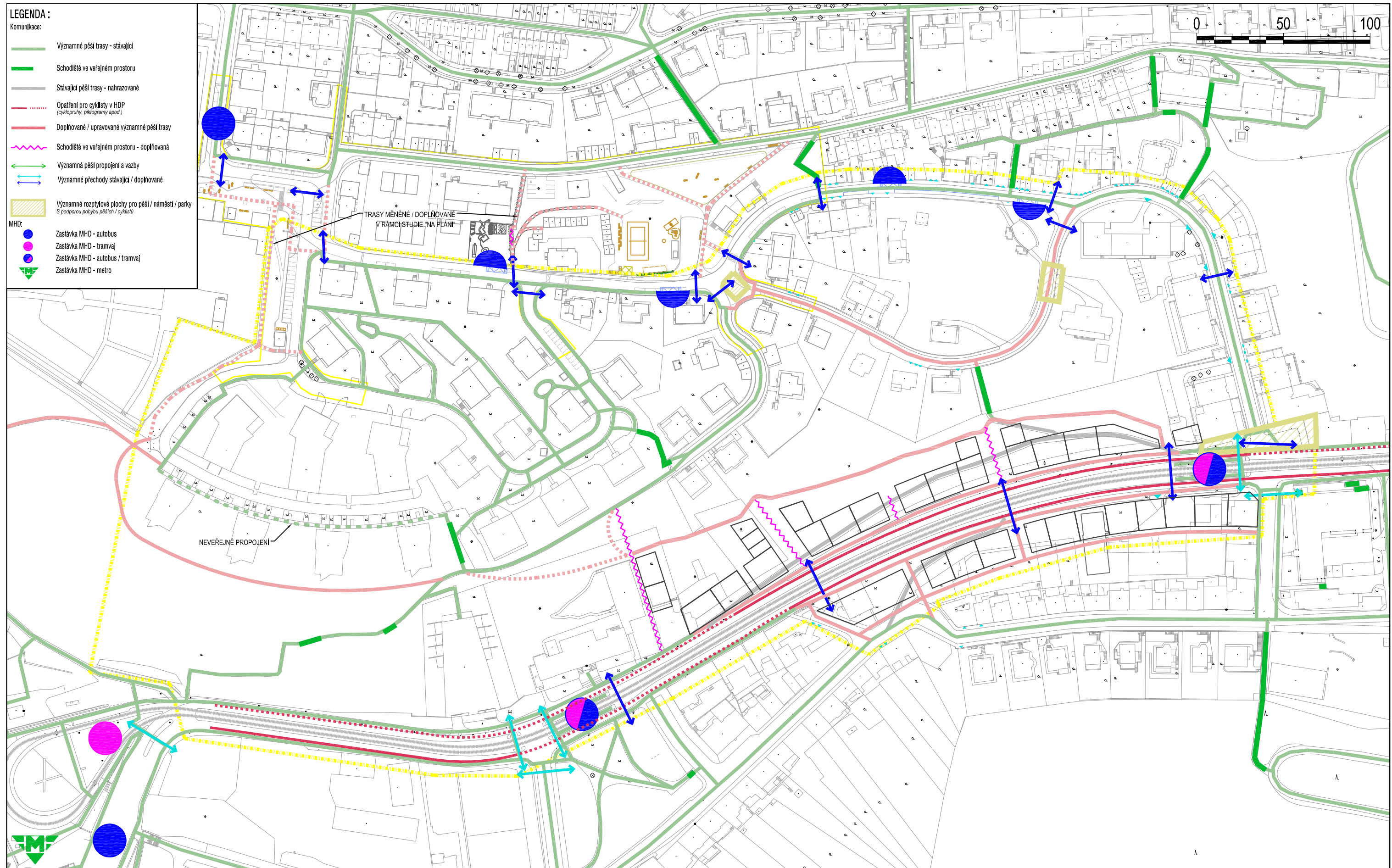
Schválil: **ING. JOHN HENLEY**

Stupeň dokumentace: **STUDIE**

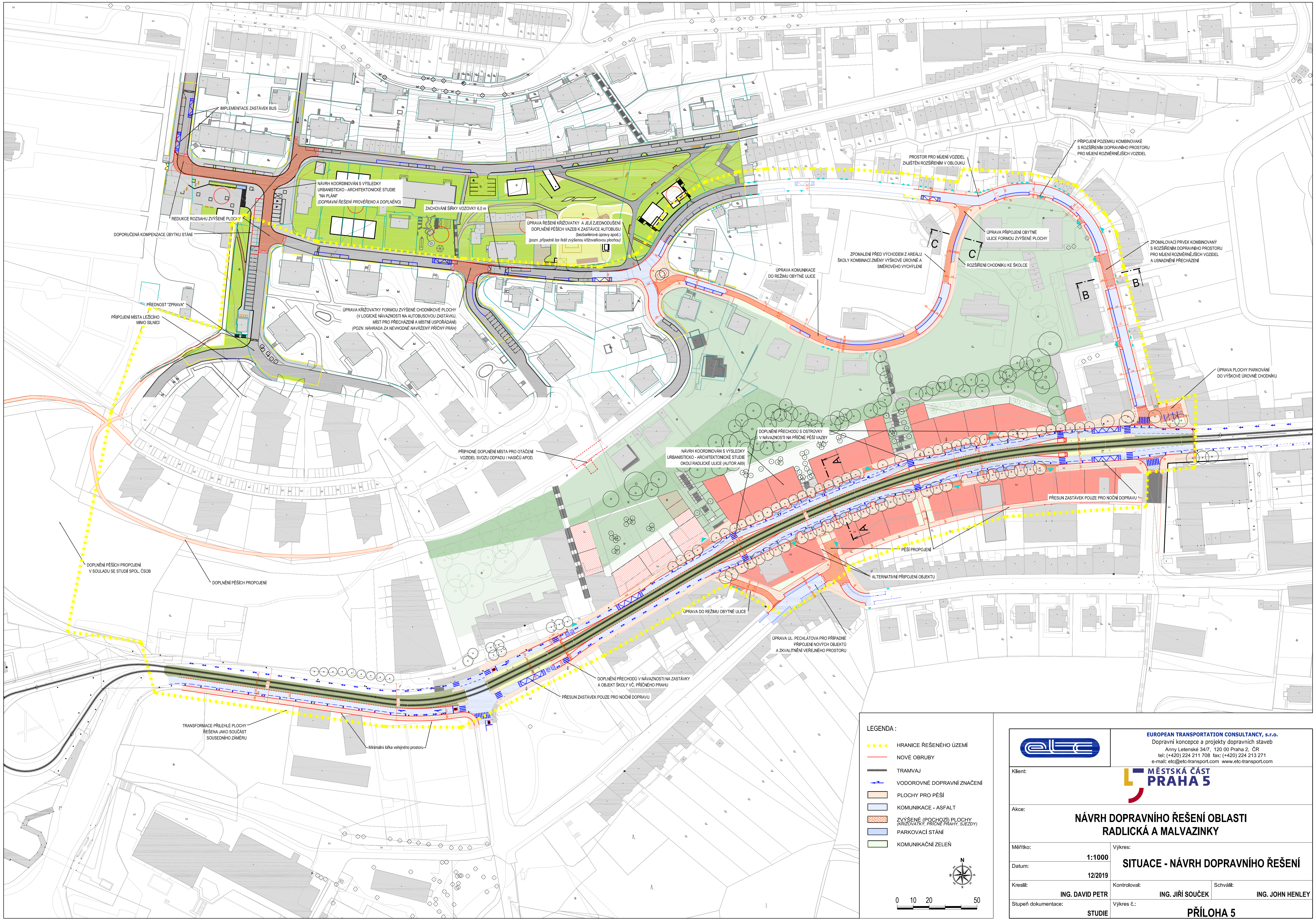
Výkres č.: **PŘÍLOHA 2**



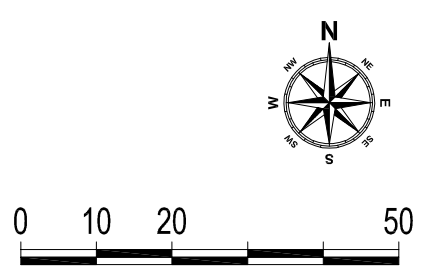
 EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o. Traffic and Transportation Planning, Infrastructure Design and Planning Anny Letenské 34/7, 120 00 Praha 2, ČR tel: (+420) 224 211 708 fax: (+420) 224 213 271 e-mail: etc@eto-transport.com www.eto-transport.com	 MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 5	Akce: NÁVRH DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ OBLASTI RADLICKÁ A MALVAZINKY				Název výkresu: PODNETY NA ÚPRAVU DOPRAVNÍHO REŽIMU	
		Kreslil: Ing. J. Souček	Kontroloval: Ing. J. P. Henley	Stupeň dokumentace: STUDIE	Měřítko: 1:2000	Datum: 12/2019	Příloha: Příloha 3



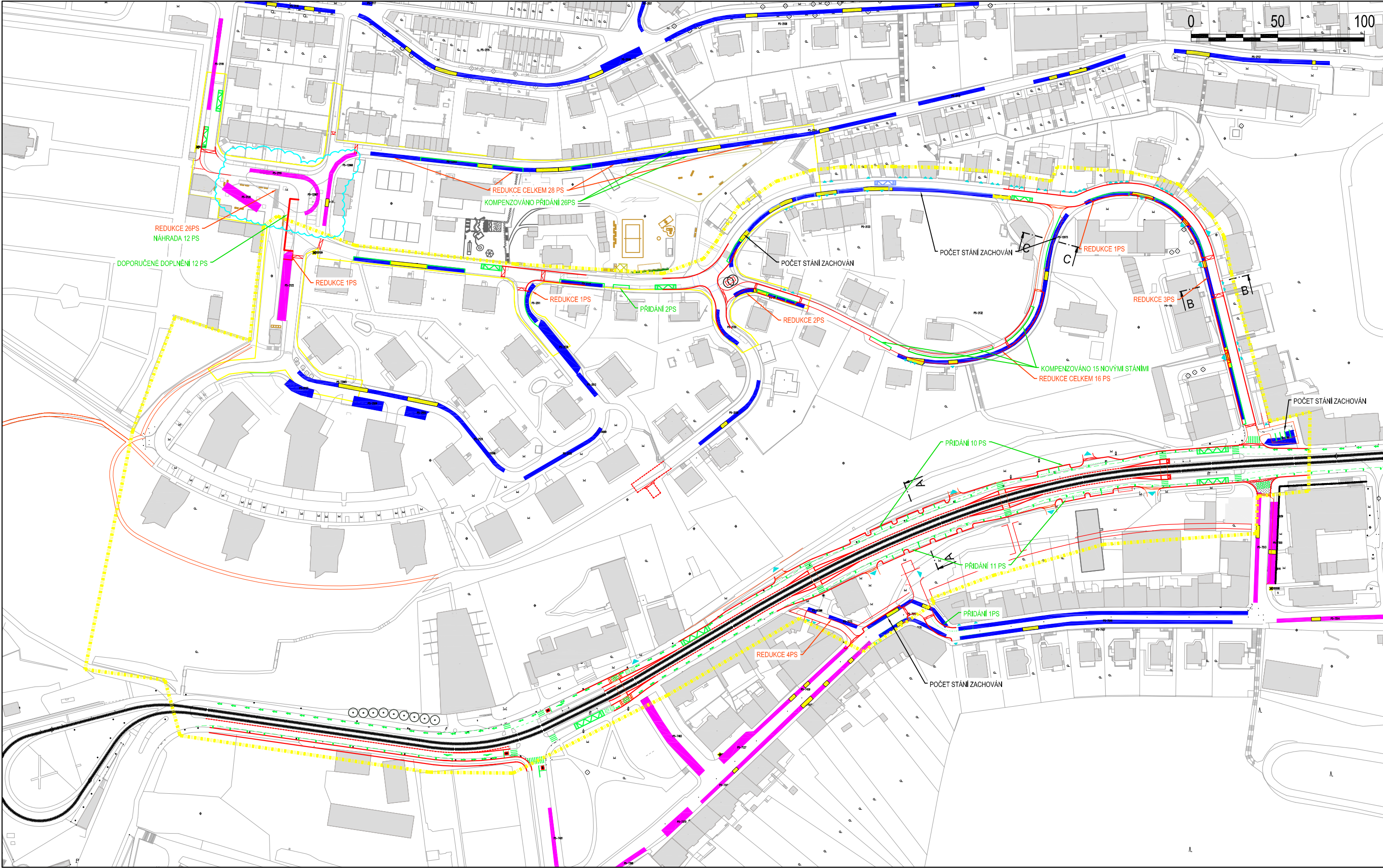
 EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o. Traffic and Transportation Planning, Infrastructure Design and Planning Anny Letenské 34/7, 120 00 Praha 2, ČR tel: (+420) 224 211 708 fax: (+420) 224 213 271 e-mail: etc@etc-transport.com www.etc-transport.com		Klient:  MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 5		Akce: NÁVRH DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ OBLASTI RADLICKÁ A MALVAZINKY			Název výkresu: SCHEMA ŘEŠENÍ PĚŠÍ A CYKLISTICKÉ DOPRAVY	
Kreslil: Ing. J. Souček		Kontroloval: Ing. J. P. Henley		Stupeň dokumentace: STUDIE	Měřítko: 1:2000	Datum: 12/2019	Příloha: Příloha 4	

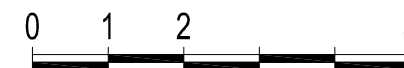


- LEGENDA :
- HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ
 - NOVÉ OBRUBY
 - TRAMVAJ
 - VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ
 - PLOCHY PRO PĚŠÍ
 - KOMUNIKACE - ASFALT
 - ZVÝŠENÉ (POCHOZÍ) PLOCHY (KŘÍŽOVATKY, PŘÍČNÉ PRAHY, SJEZDY)
 - PARKOVACÍ STÁNÍ
 - KOMUNIKAČNÍ ZELEN

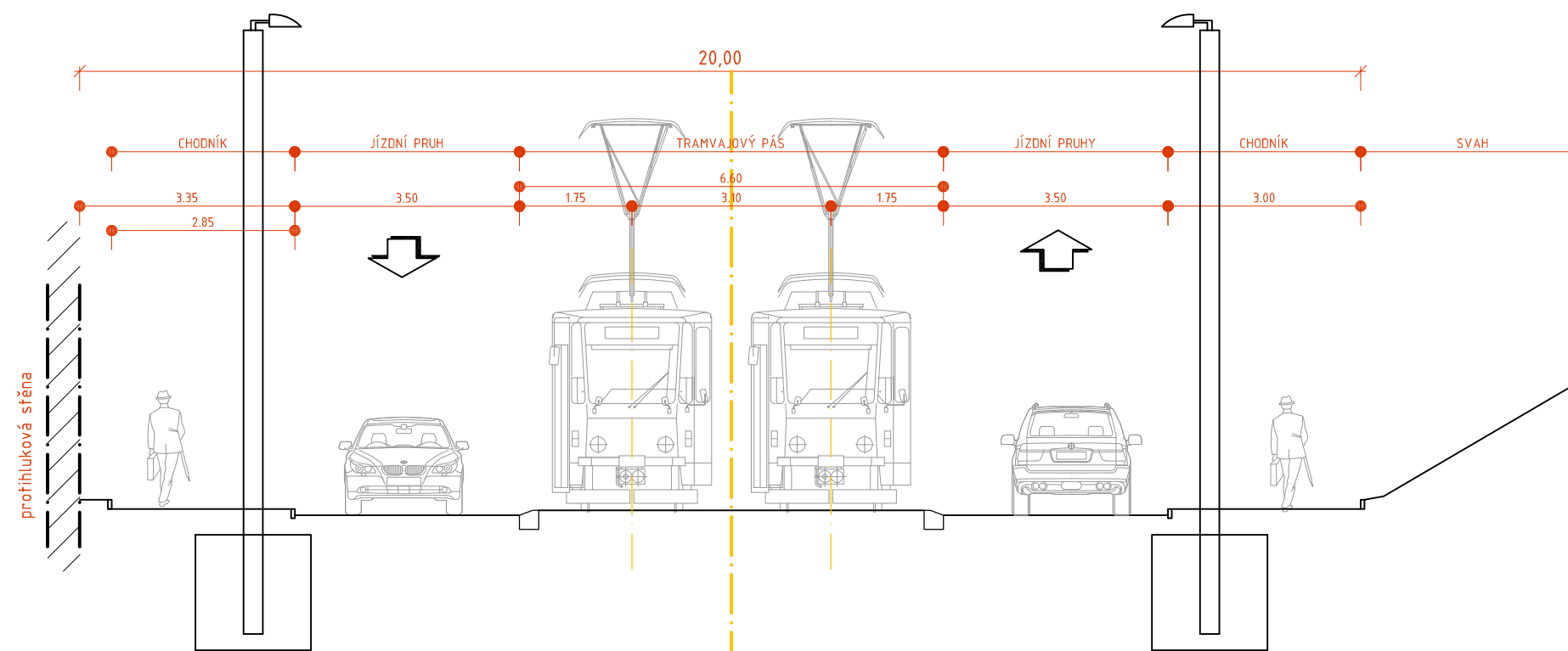


		EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o. Dopravní koncepce a projekty dopravních staveb Anny Letenské 34/7, 120 00 Praha 2, ČR tel: (+420) 224 211 708 fax: (+420) 224 213 271 e-mail: etc@etc-transport.com www.etc-transport.com	
Klient:			
Akce:	NÁVRH DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ OBLASTI RADLICKÁ A MALVAZINKY		
Měřítko:	1:1000	Výkres:	SITUACE - NÁVRH DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ
Datum:	12/2019	Kontrola:	ING. JIŘÍ SOUČEK
Kreslil:	ING. DAVID PETR	Schválil:	ING. JOHN HENLEY
Stupeň dokumentace:	STUDIE	Výkres č.:	PŘÍLOHA 5

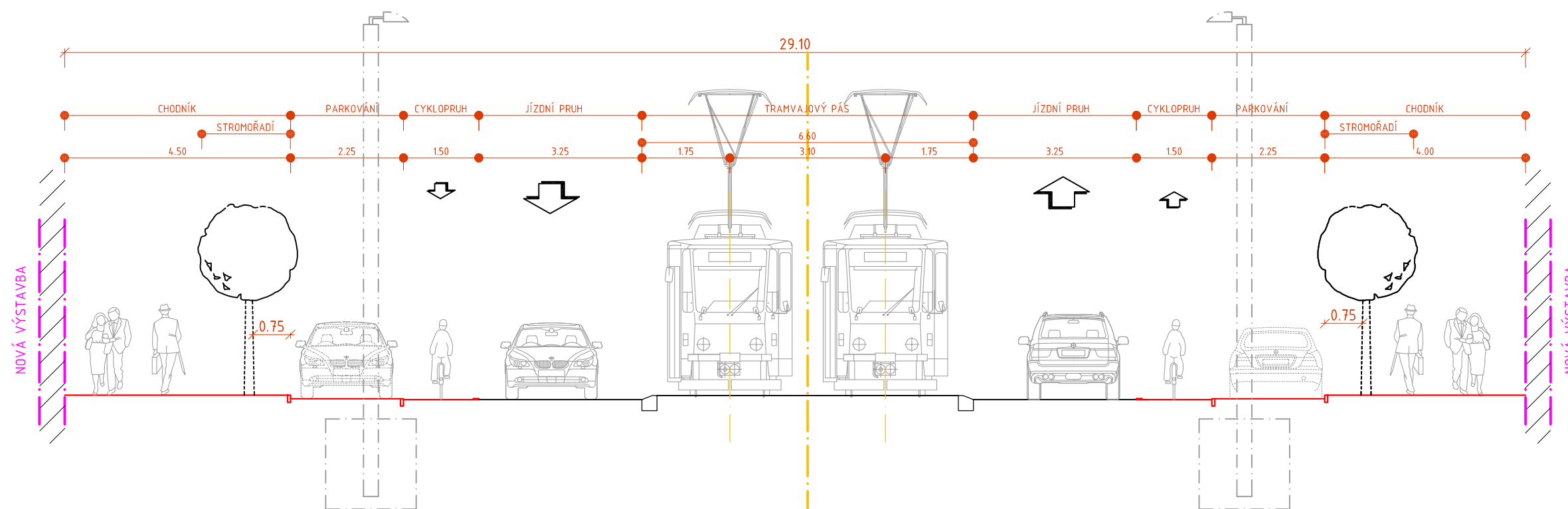




SCHEMATICKÝ ŘEZ A-A – ULICE RADLICKÁ – STAV



SCHEMATICKÝ ŘEZ – ULICE RADLICKÁ – NÁVRH



EUROPEAN TRANSPORTATION CONSULTANCY, s.r.o.
Traffic and Transportation Planning,
Infrastructure Design and Planning
Anny Letenské 34/7, 120 00 Praha 2, ČR
tel: (+420) 224 211 708 fax: (+420) 224 213 271
e-mail: etc@eto-transport.com www.eto-transport.com

Klient:



Akce:

NÁVRH DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ OBLASTI
RADLICKÁ A MALVAZINKY

Kreslil:

Ing. J. Souček

Kontroloval:

Ing. J. P. Henley

Stupeň dokumentace:

STUDIE

Měřítko:

1:100

Název výkresu:

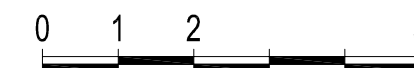
PŘÍČNÉ ŘEZY KOMUNIKACÍ - STAV A NÁVRH

Datum:

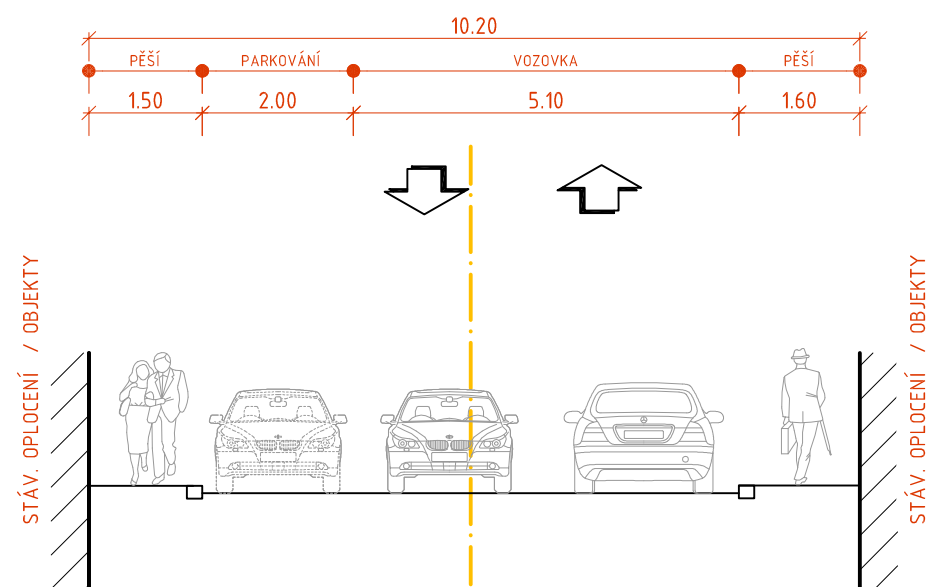
12/2019

Příloha:

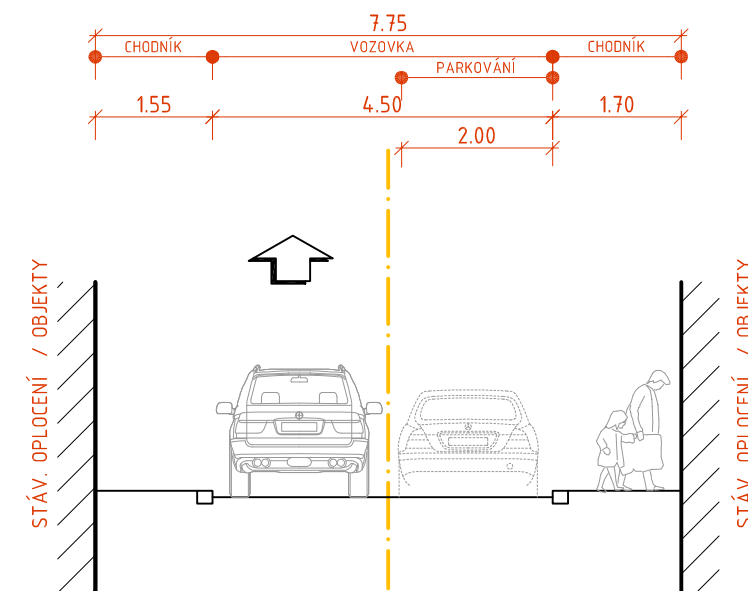
Příloha 7.A



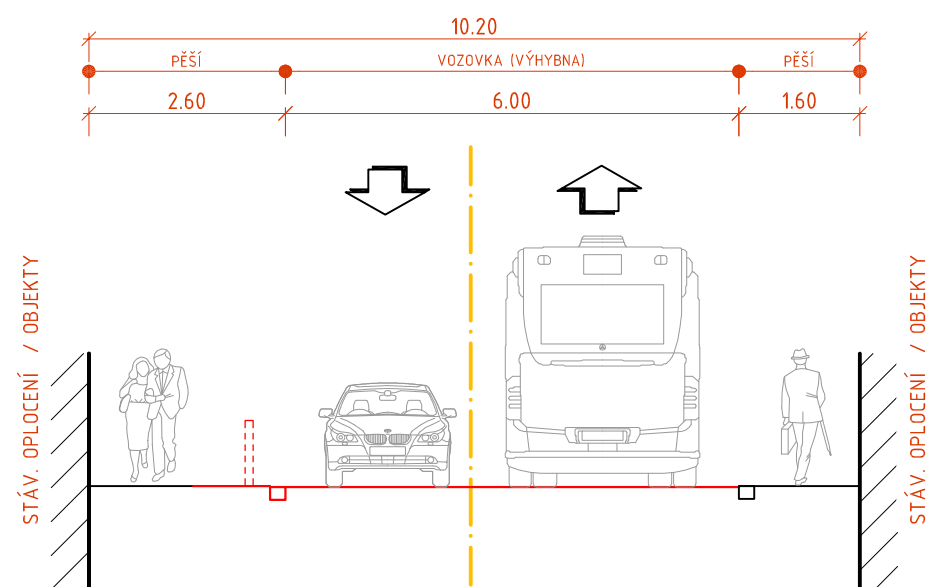
SCHEMATICKÝ ŘEZ B-B – UL. K VODOJEMU – STAV



SCHEMATICKÝ ŘEZ C-C – UL. NAD LAUROVOU – STAV



SCHEMATICKÝ ŘEZ B-B – UL. K VODOJEMU – NÁVRH



SCHEMATICKÝ ŘEZ C-C – UL. NAD LAUROVOU – NÁVRH
(OBYTNÁ ULICE)

