

Radlická radiála (dále také jen „RR“)

- pracovní verze připomínek -

Velmi **uvítáme pomoc** a komentáře **odborníků** (např. na problematiku stavebních předpisů a souvisejících řízení, dopravní inženýrství, urbanismus, architekturu, ochranu životního prostředí atp.). Samozřejmě nás zajímají také názory široké veřejnosti.

Věc spěchá. Dne 11.1.2018 bylo zahájeno územní řízení. Běží 30 denní lhůta pro námítky a připomínky.

Kontaktujte nás, prosím, **co nejdříve** emailem na: **pripominky@radiala.cz**.

Jedná se o společnou iniciativu spolků a komunit z Jinonic a okolí, konkrétně (v abecedním pořadí): Jinonice Live (komunita na FB), Jinonice v sobě (sousedský festival), Občanské sdružení Butovice – Prokopské údolí, z.s., petiční výbor petice z r. 2012 „RR ano, ale s maximální šetrností k našemu životnímu prostoru!!!“, „radiala.cz“ (webové stránky a související komunita na FB), „Radlická radiála v Jinonicích“ (komunita na FB) a Spolek Cibulka (komunita na FB a www.cibulky.info).

Se stavbou radiály a její trasou v principu souhlasíme. Rádi bychom však zmírnili dopad stavby na Jinonice a okolí. Jsme přesvědčeni, že pokud budou naše připomínky zohledněny, bude to přínosné i pro město Prahu jako celek.

Dobře si uvědomujeme, že řada našich návrhů je spojena s podstatnými náklady. Na druhou stranu platí, že jejich realizací město Praha získá významný prostor pro svůj další rozvoj (v trase RR je veškerá městská infrastruktura – včetně dvou stanic metra). Pokud by RR byla zhotovena podle současného návrhu, nebude další rozvoj na řadě míst podél její trasy vůbec možný. Jinak řečeno, realizace našich připomínek ušetří městu prostředky, které by muselo investovat do dostavby infrastruktury v jiných rozvojových oblastech. Příjemným bonusem pro nás všechny pak bude bezproblémové povolení výstavby RR, na kterou již mnoho let netrpělivě čekáme.

PŘIPOMÍNKY:

1. Rozlévání dopravy do okolních ulic

V případě dopravního kolapsu na Městském okruhu (Jižní spojka, tunelový komplex Blanka atp.) se dá předpokládat, že bude pozastaven, resp. regulován, vjezd do tunelu Radlice (tunel Radlice tvoří poslední část RR před napojením na Městský okruh). Nejedná se o výjimečné situace, jak bylo zpracováno studie na zklidnění Jinonic zlehčováním, ale o každodenní dopravní špičku (podle dostupných informací TSK a PID je tunel Blanka regulován v průměru 3,5 hodiny denně a lze předpokládat, že 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 lze se obávat, že se doprava bude rozlévat i do staré zástavby (např. ul. Karlštejnská a Stodůlecká).

Požadujeme:

1. Doplnění dokumentace a její dopravní studie o grafy průjezdnosti (kartogramy) pro časový horizont ranní a odpolední dopravní špičky a to pro stavy:
 - a) před výstavbou RR
 - b) po výstavbě RR s regulovaným vjezdem do tunelového komplexu Blanka (+ navazující tunely)
 - c) po výstavbě RR s regulovaným vjezdem do tunelového komplexu Blanka (+ navazující tunely) s uzavřením Karlštejnské a zrušením výjezdu z RR do ulice Stodůlecká/Novoveská.

Veškeré grafy žádáme zpracovat a doložit se zohledněním výstavby v okolí Waltrovky, nové budovy ČSOB a zejména se zohledněním plánované zástavby oblasti Smíchovského nádraží.

2. V návaznosti na tyto kartogramy požadujeme 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, kde pro tyto případy požadujeme zprovoznit záchytná parkoviště typu P+R s dostatečnou kapacitou. Podmínkou zahájení výstavby RR bude zprovoznění takových parkovišť.
3. Zrušení MÚK Butovice. Sjezd v bezprostřední blízkosti přírodní rezervace Prokopské údolí je vážnou hrozbou pro životní prostředí chráněné oblasti. Již dnes se najdou lidé (a nejedná se o jedince), kteří nerespektují zákazy vjezdu a zkracují si cestu automobily mezi Jinonicemi a Hlubočepy průjezdem přírodní rezervací. Výjezd směřující přímo do Prokopského údolí bude k tomuto kroku svádět o to více. Prokopské údolí je významnou rekreační oblastí Prahy 5 a ulice Novoveská jednou z hlavních přístupových cest do této lokality. V komunikaci se pohybuje velké množství dětí, maminek s kočárky, cyklistů, běžců, psů! Křížení rekreačního provozu a „dálničního“ sjezdu není v dokumentaci podrobněji řešeno! Požadujeme tedy úplné zrušení MÚK Butovice. Únik vozidel z prostoru před tunelem lze řešit pomocí vhodného stavebního opatření a díky informačnímu systému také na předchozích sjezdech. MÚK Butovice je pro dopravní obslužnost území zcela zbytečná!

2. MÚK Řeporyjská /okolí stanice metra Nové Butovice

Navrhovaná trasa RR se tyčí nad historickým centrem Jinonic (jinonická náves, Jinonický rybník) ve výšce střechy Jinonického zámku. Navíc v průběhu aktualizace dokumentace (2016-17) došlo k dalšímu zvýšení křižovatky o cca 1 metr. RR bude oblast zatěžovat hlukem, prachem i vizuálně. Současně navrhovaná trasa blokuje přístup ke stanici metra Nové Butovice, které se stává novým přirozeným centrem oblasti. Město Praha (tj. investor RR) si přitom nikdy nenechal zpracovat variantu vedení hlavní trasy RR v prostoru křižovatky Řeporyjská pod povrchem a umístění jen samotné okružní křižovatky na povrchu (konkrétně pražský magistrát k tomu dne 28. 11. 2017 sdělil: *Žádná studie ani jiná projektová dokumentace se touto variantou nezabývala. Investor stavby nebyl k prověření takové varianty nikdy vyzván, a ze své vůle ani nemohl v souladu s postupem řádného hospodáře takovou variantu prověřovat.*). Podle výkladu zpracovatele dokumentace RR je kruhový objezd v rámci MÚK Řeporyjská navržen ve vazbě na urbanistický koncept přilehlého sídliště, které mělo být obdobným způsobem zakončeno. Z toho lze dovozovat, že zpracovatelé projektové dokumentace návrhy nekonzultovali s žádnými urbanisty a pouze navazují na územní plány z poloviny minulého století!

Požadujeme:

1. Vedení trasy RR v prostoru MÚK Řeporyjská pod povrchem – preferovanou variantou je vedení hlavní trasy RR tunelem pod tubusem metra (napojení na povrchovou křižovatku např. pomocí ramp); prvním krokem by mělo být zpracování studie proveditelnosti.
2. Zpracování MÚK Řeporyjská jako křižovatky městského typu v úrovni současného terénu (zmenšení poloměru případné okružní křižovatky); nad tělesem RR by mohla v úrovni dnešního terénu vést nová Radlická ulice (s tramvajovou tratí).
3. Zpracování urbanistické studie oblasti od metra Nové Butovice směrem k Jinonickému zámku/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.

4. Zrušení plánu na výstavbu P+R parkoviště Nové Butovice; taková parkoviště je třeba stavět na úplném okraji Prahy (viz plánované parkoviště u depa metra Zličín nebo u zastávek příměstských vlaků) a využít prostor pro standardní městskou zástavbu. Naopak požadujeme, aby zprovoznění velkokapacitních parkovišť P+R na Zličíně (popř. dále za Prahou) byla podmínkou výstavby RR.

Zásady územního rozvoje (ZÚR) označují oblast metra Nové Butovice za jedno z pěti významných center Prahy. U těchto center ZÚR požadují vytvořit podmínky pro rozvoj a dále je rozvíjet (bod 2.2.2, bod 3.4.2 a dále 1. výkres uspořádání území). Domníváme se, že vedení nezakryté silnice dálničního typu několik desítek metrů od plánovaného celoměstského centra je ve zjevném rozporu se ZÚR, neboť blokuje další rozvoj místa a degraduje jeho charakter.

Ze stejného důvodu je zcela nesprávné umístění P+R parkoviště; taková parkoviště mají být umístěna mimo městská centra, aby z nich cestující do center pokračovali MHD.

ZÚR (účinnost od r. 2014) stanoví jako podmínku pro následné rozhodování ve věci Radlické radiály (bod 5.1.2.6) stabilizaci prostorově vyhovujícího řešení MÚK Řeporyjská. Z toho lze usuzovat, že v roce 2014 bylo řešení této křižovatky považováno za nestabilizované a nevyhovující. Současný projekt RR přitom přejímá řešení MÚK Řeporyjská, které bylo vypracováno v 90. letech. K předpokládaným změnám po roce 2014 nedošlo.

ZÚR dále u dopravní infrastruktury požadují (bod 2.2.3) zachování maximální možné míry prostupnosti územím. Tyto požadavky RR zjevně nesplňuje v oblasti sídliště Botanica, které by zůstalo odříznuté od okolní zástavby. Ani propojení staré zástavby v Jinonicích s plánovaným celoměstským centrem u Nových Butovic jediným podchodem nelze označit za dostatečné.

ZÚR rovněž požadují, aby zástavba byla prioritně realizována v přímé vazbě na kapacitní kolejové systémy hromadné dopravy (bod 2.2.3), tj. okolí stanic metra má přednostně sloužit městské funkci, nikoliv jako dopravní koridor pro individuální dopravu.

Pokud jde o historické centrum Jinonic, ZÚR žádají (bod 2.2.2) ve vnějším pásu respektovat původní venkovský charakter s tradičním obrazem sídel v krajině včetně krajinných a stavebních dominant. Rovněž je třeba zajistit podmínky pro ochranu kulturních památek (zde Jinonický zámek), prvků sídelní struktury podporující historickou paměť původní struktury osídlení a individualitu městských částí (bod 2.4.1). Jsme přesvědčeni, že umístění RR cca 120 metrů od jinonické návsi a Jinonického zámku na estakádě ve výšce cca 9 – 10 metrů požadavky ZÚR nesplňuje.

Ze všech uvedených důvodů namítáme nesoulad stavby RR se ZÚR.

Výstavba metra B byla spojena s miliardovými investicemi města. Znehodnocení takové investice neuváženou výstavbou v bezprostřední blízkosti dvou stanic (Jinonice a Nové Butovice) je v rozporu s povinnostmi řádného hospodáře a základními principy efektivního fungování veřejné správy.

3. 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:

1. Vedení trasy RR takovým způsobem, aby u metra Jinonice mohl vzniknout veřejný prostor („Jinonické náměstí“, kterým např. prochází Nová Radlická ulice) s minimálními negativními vlivy RR (hluk, prach atp.) a s dostatkem místa pro dostavbu občanské vybavenosti /služeb atp.
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.
3. Podstatné prodloužení tunelu Jinonice směrem k tunelu Radlice a to minimálně do úrovně nájezdu z Nové Radlické na RR směrem ven z Prahy.
4. Požadujeme povrchové řešení přechodů Nové Radlické a navazující části směrem ke Starým Butovicím tak, aby nezůstal jediný možný přechod Nové Radlické stávajícím podchodem.

ZÚR (bod 3.4.2) požadují celou oblast podél dnešní ulice Radlická transformovat na plnohodnotnou městskou část a výslovně zmiňují rozvoj vysokoškolského areálu u stanice metra Jinonice směrem k Dívčím Hradům (ten má být řešen včetně vazby na stanici metra). Domníváme se, že současný návrh RR zjevně brání dalšímu rozvoji místa, který předpokládají ZÚR, zejména předpokládané urbanistické vazbě mezi metrem a vysokoškolským areálem.

Opakujeme, že ZÚR u dopravní infrastruktury požadují (bod 2.2.3) zachování maximální možné míry prostupnosti územím. Tyto požadavky RR zjevně nesplňuje ani ve vztahu k oblasti jihovýchodně od metra Jinonice.

Jak již bylo uvedeno, dle ZÚR má být městská zástavba prioritně realizována v přímé vazbě na kapacitní kolejové systémy hromadné dopravy (bod 2.2.3), tj. okolí stanic metra má přednostně sloužit městské funkci, nikoliv jako dopravní koridor pro individuální dopravu.

Ze všech uvedených důvodů namítáme nesoulad stavby RR se ZÚR.

Opakujeme, že výstavba metra B byla spojena s miliardovými investicemi města. Znehodnocení takové investice neuváženou výstavbou v bezprostřední blízkosti dvou stanic (Jinonice a Nové Butovice) je v rozporu s povinnostmi řádného hospodáře a základními principy efektivního fungování veřejné správy.

4. 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. Namítáme proto rozpor se zásadami předvídatelnosti a konzistence (souladnosti), kterými se má chování veřejné správy řídit.

Požadujeme:

1. Spojení tunelů Jinonice a Butovice trvalým zaklopením. Mezi tunely Jinonice a Butovice je provedena příprava pro jejich možné propojení. Na schůzkách prezentujících studii RR bylo uvedeno, že spojení tunelů není možné z ekonomických důvodů (z potřeby jiných bezpečnostních prvků v dlouhém tunelu). Pokud je však uvažováno s možností zaklopení, měla by být RR v tomto místě připravená a navržena tak, aby zaklopení bylo skutečně možné (tedy provedena dostatečná VZT a veškeré řídicí a

bezpečnostní systémy). Nevidíme tedy dále důvod k provádění dvou oddělených tunelů. Chtěli bychom upozornit, že se navržená otevřená část tunelu nachází v bezprostřední blízkosti dvou škol! Otevřená část tunelu bude okolí zatěžovat zvýšeným hlukem (pískání nosné konstrukce budoucího zaklopení) a zvýšeným množstvím emisí.

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

ZÚR (bod 3.4.2) požadují přeměnit dnešní Radlickou ulici na „městskou třídu.“ Toto zadání se projektu RR daří naplnit v místech, kde Nová Radlická vede nad tunelem Jinonice a Butovice (za předpokladu, že oba tunely budou spojeny). Nová Radlická však charakter městské třídy ztrácí tam, kde vede podél nezakryté Radlické radiály z důvodu extrémního imisního, hlukového a vizuálního zatížení. Problematické jsou konkrétně úseky mezi ulicemi Novoveská a Prokopových a dále úsek od tunelu Jinonice směrem k tunelu Radlice. Za městskou třídu nelze označit ulici, která z obou stran kličkuje podél nezakryté silnice dálničního typu.

Jak již bylo uvedeno výše, ZÚR (bod 3.4.2) předpokládají, že oblast podél celé dnešní ulice Radlická bude transformována na plnohodnotnou městskou část. Nabízí se otázka, jak může plnohodnotná čtvrť vzniknout podél nezakryté Radlické radiály?

V úseku mezi ulicemi Novoveská a Prokopových se navíc nezakrytá RR přibližuje k Přírodnímu parku Prokopské údolí na vzdálenost necelých 200 metrů. Máme pochybnosti, že je to v souladu s potřebou ochrany „jedinečných krajinářských a biologických hodnot“ o kterých mluví ZÚR (bod 4.3.3).

Obecně pak ZÚR (bod 2.4.3) požadují vytvářet podmínky pro snižování a eliminaci významných zdrojů znečištění ovzduší nebo hluku limitujících rozvoj a využití území, včetně emisí z automobilové dopravy. Stavba RR jde přímo proti těmto příkazům, neboť ve své současné podobě by rozvoj a využití území podstatně limitovala.

Ze všech uvedených důvodů namítáme nesoulad stavby RR se ZÚR.

5. 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. Namítáme proto rozpor se ZÚR, Politikou územního rozvoje ČR i stanoviskem EIA, které bylo zpracováno pro výstavbu „sběrné“ (nikoliv tranzitní) komunikace.

Požadujeme:

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

6. Studie na zklidnění Jinonic v rámci výstavby RR.

Požadujeme, aby opatření, která byla prezentována Jinonickým občanům v rámci řešení a zpracování studie na zklidnění dopravy v Jinonicích po výstavbě RR, byla podmínkou územního rozhodnutí a byla zapracována do dokumentace ke stavebnímu řízení, včetně výsadby všech plánovaných stromořadí. Podmínkou zprovoznění RR bude provedení všech opatření podle studie zklidnění Jinonic.

7. Cyklostezka v rámci Nové Radlické ulice

Požadujeme provedení Nové Radlické tak, aby cyklostezka nebyla součástí komunikace, ale byla od ní oddělena zeleným pásem, jak je běžné ve vyspělé Evropě. Požadujeme důsledné řešení pěších a cyklistických vazeb od metra Jinonice do Prokopského údolí a do oblasti Vidoule.

? 8. Doložení plánu organizace výstavby a dopravně inženýrských opatření po dobu výstavby RR již v rámci územního řízení.

Výstavba RR ovlivní život obyvatel po dobu následujících 5 let.

Požadujeme:

1. Podrobné zpracování plánu organizace výstavby, který jednoznačně definuje přístupové cesty na staveniště a objízdné trasy! Požadujeme, aby okolí RR bylo po dobu výstavby uzavřené veškeré tranzitní dopravě!

? 9. Závěry EIA v souvislosti s plánovanou výstavbou

Požadujeme, aby závěry z dokumentace EIA zohledňovaly i plánovanou zástavbu oblasti Smíchovského nádraží a jejich společný vliv na území Jinonic! Namítáme neaktuálnost dokumentace EIA, neboť nezohledňuje negativní dopady navýšení nivelity RR o cca jeden metr, ke kterým v mezidobí došlo.