

RADLICKÁ RADIÁLA – od územní k investorské přípravě

- **Autor článku:** Ing. Aleš Merta, generální ředitel PUDIS, a.s.
- **Datum vydání:** 11.3.2005
- **Publikováno:** Stavební listy 2/2005

Otevřením tunelu Mrázovka a navazujícího přemostění Plzeňské ulice byl zprovozněn souvislý tah městského okruhu v celém jeho jižním a západním segmentu. Článek se zaměřuje na další prvek pražského nadřazeného komunikačního systému – na Radlickou radiálu.

RADLICKÁ RADIÁLA – od územní k investorské přípravě

Začlenění do systému

Dopravní systém hlavního města pro individuální dopravu je postaven na radiálně okružním systému. V něm přebírají prioritní funkci dva okruhy, které vzájemně propojuje soustava radiál. Jejich význam je v celém systému nezastupitelný. Na pražském (vnějším) okruhu povětšinou navazují na rozhodující vstupy do města a směřují k okruhu městskému. Kromě zprostředkování přímých dostředných vztahů na sebe v území, kterým procházejí, nasávají dopravu a rozvádějí ji na oba okruhy. V územní struktuře tak na sebe přebírají významnou sběrnou dopravní funkci. Konkrétně radiála radlická navazuje na západě Prahy na dálnici D5 a z hlediska funkčního začlenění je v systému její část provozována již řadu let. Od „nultého“ kilometru dálnice D5 v Třebonicích ji z pražského uličníku známe pod názvem Rozvadovská spojka. Dnes je dočasně ukončena ve Stodůlkách mimoúrovňovou křižovatkou s ulicí Bucharova. Další její pokračování na východ směrem k městskému okruhu bylo dlouho předmětem zkoumání a prověřování.

Nebyl to úkol jednoduchý a časem se postupně vyvíjel. Území, kterým má Radlická radiála projít, vytváří pro trasu specifické terénní i urbanistické podmínky. Mezi údolní nivou Vltavy, kde leží trasa městského okruhu, a planinou Jinonic, je rozdíl více než 100 výškových metrů. Dramatické výškové rozdíly jsou zjevné i v severo-j jižním směru, kde nad Radlické údolí vystupují Paví vrch a Kesnerka přecházející do konfigurace Dívčích hradů. Bariéru pro průchod trasy tvoří i historická zástavba Jinonic a zastavěné Radlické údolí orientované ve směru přirozené trasy radiály. Proces nalezení optimálního řešení se pomalu chýlí ke konci. Co je to optimální řešení? Výhodná trasa pro urbanistu nemusí být přijatelná pro dopravního inženýra, jiný názor k řešení zaujme ekolog, jiný úředník státní správy nebo politik. Určitě svérázný postoj zaujme obyvatel, který v místě žije. A každý člověk upřednostňuje jiné zájmy. Optimální řešení prostě neexistuje. Lépe je říci kompromisní. Následné odstavce stručně shrnují, jakými postupy se ke konečné shodě dospělo. A je výsledné řešení opravdu konečné? Dokud po Radlické radiále nebudou projíždět její uživatelé, určitě ne.

Směrný územní plán Prahy - rok 1986

Historicky nejstarší varianty řešení Radlické radiály ze 70. let minulého století byly charakteristické vedením trasy úbočím Kesnerky a umístěním rozsáhlé mimoúrovňové křižovatkou s městským okruhem (tehdy střední dopravní okruh) v oblasti Kouly na

Smíchově. Přestože trasa byla prověřována v povrchových i tunelových verzích, vždy vyvolávala poměrně značné demolicí stávající zástavby. Celkové pojetí této dopravní stavby preferovalo dopravní funkci. Radiála byla navrhována v parametrech extravilánové komunikace bez vzájemné vazby na přilehlou urbanistickou strukturu. Popsané řešení bylo zakotveno ještě ve „Směrném územním plánu z roku 1986“.

Období počátku 90. let

Zlom ve vývoji názorů na vedení Radlické radiály nastal počátkem 90. let. V důsledku přehodnocení zásad pro tvorbu nového územního plánu Prahy se postupně vyvíjely i názory na možnost uplatnění tunelů na dopravních stavbách. Měřítka hodnot ve společnosti se překotně vyvíjela. To umožnilo zabývat se i variantami, které se v dřívější době nejevily reálně.

Posun ve vývoji řešení Radlické radiály nastal zejména v souvislosti s pracemi na „Urbanistické studii Smíchov“. Několik prověřovacích studií prokázalo, že sporné zaústění Radlické radiály na městský okruh v prostoru pod Koulkou má alternativu. Průkaz reálnosti napojení v prostoru Zlíchova s tunelovým průchodem pod Dívčími hrady navrhnul řešení pro odstranění v té době již nepřijatelného střetu s blokovou zástavbou dolní části Radlického údolí a Smíchova. Výhoda tzv. jižní varianty radiály byla spatřována i v potlačení dostředného směru radiály a zdůrazněním její rozváděcí funkce. Urbanistická studie Smíchova však byla stále zpracovávána pro dvě rovnocenná zadání. S napojením Radlické radiály na severu (u Koušky) i na jihu (Na Zlíchově). Možné je zmínit, že v té době byly k posuzování i další náměty vznikající v neformálních iniciativách. Pro trasu radiály se hledaly ideální stopy v širokém vějíři variant. Prověřovány byly tunely pod Pavím vrchem, pod kopcem Kešnerky i pod Dívčími hrady. Místo napojení Radlické radiály tak oscillovalo od prostoru u Ženských domovů na Smíchově až ke křižovatce u Barrandovského mostu. Rozhodovací proces vztažený k volbě varianty Radlické radiály urychlilo zahájení přípravy staveb městského okruhu na Smíchově. Dokumentace pro územní rozhodnutí staveb Zlíchov – Radlická a Radlická – Strahovský tunel (tunely Mrázovka v tzv. dlouhé variantě) předurčily její místo napojení. Koncepce stavby Zlíchov – Radlická byla již nezvratně založena na připojení Radlické radiály v prostoru podjezdu Na Zlíchově.

Územní plán Prahy, stabilizovaná území – rok 1994

Plán stabilizovaných území ÚPn z roku 1994 ponechal pro řešení Radlické radiály poměrně značnou volnost. V zájmovém území stabilizoval v podstatě pouze stávající zástavbu a konkretizaci funkčního a prostorového uspořádání území Radlického údolí a Jinonic odkázal na dořešení vedení trasy radiály. Rozvoj území tak odkázal na nezbytnost prověření další územně plánovací dokumentací, resp. urbanistickou studií.

Koncept územního plánu - rok 1996

Koncept ÚPn již opustil koncepci Radlické radiály jako kapacitní rychlostní komunikace a od prostoru stanice metra Radlice položil trasu radiály do Radlické ulice. Zároveň potvrdil její napojení na městský okruh podle výsledné varianty urbanistické studie Smíchov na Zlíchov. V řešení radiály zdůraznil městské prvky dopravního spojení na úkor dopravních parametrů a segregace trasy.

Územní plán Prahy - rok 2000

Tento plán také upřednostňuje vedení Radlické radiály v tzv. „městské variantě“. Zároveň však vymezil vyhláškou prostor Radlic a Jinonic jako „Velké rozvojové území“, na které tím byla vyhlášena stavební uzávěra. Tento krok umožnil dále detailněji ověřit variantní trasy Radlické radiály a s nimi související funkční využití ploch v území podrobnějšími postupy nad rámec řešení územního plánu. Textová část územního plánu popisovala v roce 1999 Radlickou radiálu následovně: „Radlická radiální komunikace plní funkci hlavní sběrné komunikace pro prostor Radlic, Jinonic a Jihozápadního města a navazuje na dálnici D5 směrem do města. Tato sběrná komunikace je tvořena stávající Rozvadovskou spojkou mezi vstupem dálnice D5 do města a ulicí Bucharovou. Její pokračování mezi ulicí Bucharovou a MO na Smíchově je v návrhu řešeno prodloužením stávajícího úseku RR do ulice Bucharovy po ulici Řeporyjskou a dále pak po zrekonstruované ulici Radlické. Rekonstrukcí sledované zkapacitnění ulice Radlické je navrženo rozšířením na komunikaci se středním dělicím pruhem a vyloučením úrovnových křižovatek. Stopu ulice Radlické opouští RR v místě ulice U Slévárny, kde se odklání jižním směrem a raženými tunely pokračuje do MUK na Zlíchově.“

Urbanistická studie Radlice – Jinonice - rok 2000

Samostatnou součástí etapy v předstihu zpracovávaných průzkumů a rozborů pro urbanistickou studii, bylo zhotovení dokumentace, zabývající se prověřením strategických variant rozvoje území a prověřením uzlových urbanisticky citlivých míst v souvislosti s trasou Radlické radiály (rok 2000). Materiál rozborově shrnul dosavadní poznatky a výčet prověřovaných variant radiály doplnil o další náměty a modifikace. Závěry průzkumů a rozborů vyústily v zadání urbanistické studie, která měla v konceptu rozpracovat dvě základní varianty trasy. Variantu „městskou“ a variantu „segregovanou“.

- Varianta městská.



Charakteristikou městské varianty je snaha o začlenění dopravní trasy do území, s maximálním respektováním současných urbanistických vztahů. Varianta zdůrazňuje význam radiály pro obsluhu přilehlého území. Vlastní trasa využívá v maximální míře stávající profil Radlické ulice s tím, že je předpokládána její úprava, rozšíření a posílení kapacity a dopravních parametrů. V průchodu Jinonicemi uvažuje s vedením v podzemní úrovni. Varianta představuje méně investičně náročné řešení, spočívající zejména v minimalizaci zemních prací, využití stávajících komunikací a minimalizaci délky tunelového úseku pod Dívčími hrady.

- Varianta segregovaná.



Trasa je vedena pokud možno mimo urbanizované území. Tam, kde to není možné, je položena do terénního zářezu nebo je vedena v tunelu. Charakterem je v podstatě pokračování dnes provozované Rozvadovské spojky. Urbanistickou osou území zůstává dnešní Radlická ulice. Oproti variantě městské jsou navrhovány delší tunelové úseky. Segregace trasy se projevuje příznivěji na dotčení stávající zástavby Radlic negativními vlivy z vedení dopravy.

Koncept urbanistické studie (rok 2001) rozpracoval uvedené varianty a doložil k nim ve standardním obsahu i další urbanistické souvislosti. Ve svých závěrech se přiklonil shodně s doposud převažující podporou k modifikaci varianty městské. Prezentované varianty vyhodnotil následovně:

„Ze souhrnného zhodnocení nevyplývá jednoznačný průkaz výhodnosti segregované varianty trasy oproti variantě městské. V oblastech a kriteriích, kde bylo možno očekávat přínos segregovaného řešení v dopadu na území, je faktický rozdíl obou variant minimální. Na druhé straně nelze přehlédnout negativa segregované trasy, zejména absenci připojení území v oblasti Radlic a z toho plynoucí důsledky pro území, delší tunelové trasy při větším podélném sklonu a tím i vyšší realizační a provozní náklady“.

V průběhu připomínkového řízení, v rámci vyhodnocování variant tras Radlické radiály a při výběru nejvhodnější varianty pro dopracování urbanistické studie, však nedošlo ke shodě dotčených městských částí ani dalších institucí. Závěry zpracovatele a pořizovatele dokumentace nebyly projednáním potvrzeny. Pořizovatel studie proto postoupil problém k projednání ve výborech ZHMP. Ve Výboru dopravy a shodně i ve Výboru pro územní rozvoj byla vyslovena preference variantě segregované. Byly však zároveň stanoveny další podmínky pro její optimalizaci. Realizovatelnost varianty měla být prověřena variantním výškovým usazením v území a zejména zlepšením spádových parametrů v tunelovém úseku pod Dívčími hrady.

Prověření realizovatelnosti – rok 2003



Doposud poslední studijní práce byla zpracována na základě připomínek k výběru variant, doložených v urbanistické studii Radlice – Jinonice z roku 2001. Předmětem bylo, zejména optimalizovat návrh technicky a to včetně zhodnocení dopadů do území, aby byl přijatelný pro městské části kterými trasa prochází a pro rozhodující orgány státní správy. Studie

upravila podélné sklony v tunelové části (maximální sklon se podle poslední úpravy snížil z 5,5% na 4,8%), navrhla úpravu napojení místních vztahů, pro tunelové úseky stanovila základní koncepci technologické vybavenosti a navrhla rozdělení Radlické radiály na stavebně provozní úseky. Závěry z „Prověření realizovatelnosti“ byly následně zohledněny v dopracování US Radlice – Jinonice (rok 2003), doprovázeném „Celkovým vyhodnocením urbanistické studie Radlice – Jinonice“, které pořizovatel vydal v dubnu roku 2004. Cíl celého procesu nalezení optimálního řešení byl naplněn navazujícím bezrozporovým projednáním s Městskými částmi Praha 5 a Praha 13.

Srovnání variant



Změna územního plánu Prahy - rok 2005

Projednaná urbanistická studie posléze posloužila jako podklad pro změnu územního plánu, který má zrušit stavební uzávěru ve velkém rozvojovém území stanovenou vyhláškou v roce 1999. Dne 6.1.2005, v souladu s příslušnými paragrafy zákona o územním plánování a stavebním řádu, oznámil Magistrát hlavního města Prahy zahájení projednání návrhů změn „Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy“. Ve skupině 103 navrhovaných změn je i návrh na zrušení VRÚ Radlická radiála.

Závěr

Územní stabilizace Radlické radiály se zdá být završena. V současnosti platné řešení podle schváleného územního plánu, s vymezením VRÚ Radlická radiála s trasou radiály ve variantě městské, se na základě urbanistické studie změní na variantu segregovanou. Zdá se, že územní proces je u konce. Fáze přípravy Radlické radiály se překlápí do kompetence odboru městského investora. Konkrétní investorská příprava může být odstartována. Sdružení PUDIS – SATRA je připraveno zahájit práce na zhotovení dokumentace pro územní rozhodnutí.