

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Fakulta životního prostředí**

**Katedra plánování krajiny a sídel**



**Bakalářská práce**

**Plánovací historie Radlické radiály v Praze**

Vedoucí práce: **ING. ARCH. MILAN MACOUN**

Bakalant: **MILENA SALAVCOVÁ**

© 2024 ČZU v Praze

# ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Fakulta životního prostředí

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Milena Salavcová

Územní technická a správní služba v životním prostředí

Název práce

**Plánovací historie Radlické radiály v Praze**

Název anglicky

**Planning history of Radlická radial road in Prague**

### Cíle práce

Cílem práce je popsat část plánovací historie Radlické radiály, která je součástí celoměstského systému nadřazených komunikací Prahy. Na tomto základě označit zásadní problémy spojené s plánováním a povolováním samotné stavby.

### Metodika

Bakalářská práce bude rozdělena do těchto stěžejních částí: teoretická část, analýza, výsledky, diskuze a závěr. Vstupní teoretická část provede rešerši vývoje uvažování o plánování městských systémů silničních komunikací ve městech v kontextu Prahy i ve světě. V pražském prostředí by rešerše měla zmiňovat absolvovaný politický i odborný diskurs, zakončený stabilizací Radlické radiály v územním plánu hlavního města Prahy. Tento kontext zároveň ukotví do vysvětlení procesních plánovacích podmínek v českém právním prostředí.

Analytická část by měla obsahovat sběr dat k vývoji územně-plánovacího a povolovacího procesu v období od stabilizace Radlické radiály v územním plánu do ukončení prvního povolovacího řízení o umístění stavby. Prvně by měla utřídit jednotlivé klíčové aktéry, kteří do tohoto procesu vstupují a posléze sbírat konkrétní informace a data z jednotlivých územně-plánovacích a stavebních dokumentací, stanovisek, vyjádření a přípomínek k nim, z odborných dokumentů popisujících či sumarizujících stav dopravního plánování v Praze či v neposlední řadě z rozhovorů s významnými aktéry / účastníky procesu.

Výsledky práce budou spočívat v interpretaci dat ve smyslu stanovení klíčových plánovacích okamžiků a zhodnocení procesu z pohledu jednotlivých aktérů a vysvětlení jejich pozic.

Diskuze práce by měla obsahovat především zasazení výsledků do kontextu aktuálních trendů rozvoje městské dopravy ve světě a také možností hledání technického řešení na základě dohody mezi stěžejními zájmy. Závěr výstižně sumarizuje klíčové výstupy z výsledků i provedené diskuze.

**Doporučený rozsah práce**

dle Nařízení děkana č. 1/2020 – Metodické pokyny pro zpracování bakalářské práce na FŽP

**Klíčová slova**

urbanismus; městské plánování; územní plánování; dopravní systém; silniční komunikace Prahy; povolovací proces

---

**Doporučené zdroje informací**

CULVER, G. A Bridge Too Far: Traffic Engineering Science and the Politics of Rebuilding Milwaukee's Hoan Bridge. In CIDELL, J. ET PRYTHORCH, D. Transport, Mobility, and the Production of Urban Space. New York: Routledge, 2015. ISBN 978-1-138-89134-0.

HORÁK, Martin. *Úspěch i zklamání: demokracie a veřejná politika v Praze 1990-2000*. Prague, Czech Republic: Karolinum, 2014. ISBN 9788024623306.

JONES, P. The evolution of urban transport policy from car-based to people-based cities: is this development path universally applicable? Shanghai: 14th World Conference on Transport Research, 2016.

KOTAS, Patrik; ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE. FAKULTA ARCHITEKTURY. *Dopravní systémy a stavby*. V Praze: Nakladatelství ČVUT, 2007. ISBN 978-80-01-03602-0.

SCHMEIDLER, Karel. *Mobilita, transport a dostupnost ve městě*. Ostrava: Key Publishing, 2010. ISBN 978-80-7418-063-7.

---

**Předběžný termín obhajoby**

2023/24 LS – FŽP

**Vedoucí práce**

Ing. arch. Milan Macoun

**Garantující pracoviště**

Katedra plánování krajiny a sídel

---

Elektronicky schváleno dne 19. 12. 2023

**prof. Ing. Petr Sklenička, CSc.**

Vedoucí katedry

---

Elektronicky schváleno dne 2. 1. 2024

**prof. RNDr. Michael Komárek, Ph.D.**

Děkan

V Praze dne 24. 03. 2024

## Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma: Plánovací historie Radlické radiály v Praze vypracovala samostatně a citovala jsem všechny informační zdroje, které jsem v práci použila, a které jsem rovněž uvedla na konci práce v seznamu použitých informačních zdrojů. Jsem si vědoma, že na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, především ustanovení § 35 odst. 3 tohoto zákona, tj. o užití tohoto díla.

Jsem si vědoma, že odevzdáním bakalářské práce souhlasím s jejím zveřejněním podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a to i bez ohledu na výsledek její obhajoby. Svým podpisem rovněž prohlašuji, že elektronická verze práce je totožná s verzí tištěnou a že s údaji uvedenými v práci bylo nakládáno v souvislosti s GDPR.

V Praze 26. 3. 2024

.....

### **Poděkování**

Touto cestou chci poděkovat mému vedoucímu práce panu Ing. arch. Milanu Macounovi za jeho obrovskou trpělivost, profesionální přístup a cenné rady při vedení mé práce. Dále chci poděkovat mé dceři Adéle za její velkou podporu a pomoc.

## **Abstrakt**

Bakalářská práce popisuje plánovací historii Radlické radiály, která prochází územím dvou městských částí, Prahy 5 a Prahy 13. Cílem je přiblížit proces územní stabilizace radiály, která je součástí nadřazené komunikační sítě Prahy, a zmapovat průběh prvního územního řízení od přípravy projektové dokumentace po zastavení územního řízení v roce 2014.

Bakalářská práce je rozdělena do několika základních částí – teoretická část, analýza, výsledky, diskuze a závěr. Teoretická část je zpracována formou literární rešerše, a popisuje vývoj dopravy od středověku k současnosti. V historických souvislostech přibližuje počátky individualizace dopravy, zvyšování nároků na dopravu, a s tím narůstající neudržitelnost vztahu člověka k životnímu prostředí. Za pomoci odborných podkladů mapuje práce vývoj uvažování o nutnosti plánování městského prostředí se zaměřením na funkční systémy silničních komunikací ve městech. Práce předkládá pohled na celosvětové snahy o znovunastolení udržitelnějších vztahů dopravního plánování v kontextu s prostředím v Praze a přibližuje snahu o změnu paradigmatu od care-oriented po people-oriented v českém měřítku. Dále je popsán vývoj dopravy přímo v Praze a přiblíženo specifické institucionální prostředí územního plánování společně s pražskými plánovacími nástroji. Práce podrobněji popisuje politický vývoj v kontextu s územním plánováním a postupnými změnami plánovacího procesu v prostředí české právní legislativy.

V analytické části je popsán vývoj Radlické radiály v území, a proces přípravy pro první územní řízení zahájené v roce 2012, od prvního návrhu DÚR 2007 po výsledný návrh se zapracovanými změnami, který byl předložen na stavební úřad. V této části jsou zároveň představeni klíčoví aktéři a jejich role v celém procesu.

V závěru bakalářské práce jsou získané výsledky zasazeny do kontextu současné vývojové tendence v rozvoji městské dopravní infrastruktury. Na základě zjištění jsou zvažovány možné směry technického řešení dopravní situace na základě souladu se všemi zásadními požadavky.

## **Klíčová slova**

Urbanismus, městské plánování, územní plánování, dopravní systém, silniční komunikace Prahy, povolovací proces

## **Abstract**

The bachelor's thesis describes the planning history of the Radlická radial, which passes through the territory of two city districts, Prague 5 and Prague 13. The aim is to describe the process of territorial stabilization of the radial, which is part of the superior communication network of Prague, and to map the course of the first territorial management from the preparation of the project documentation to the termination of the territorial proceedings in 2014.

The bachelor thesis is divided into several basic parts – theoretical part, analysis, results, discussion and conclusion. The theoretical part is processed in the form of a literature review, and describes the development of transport from the Middle Ages to the present day. In the historical context, it approximates the beginnings of the individualization of transport, the increase in demands for transport, and thus the growing unsustainability of man's relationship with the environment. With the help of professional documents, the thesis maps the development of thinking about the necessity of planning the urban environment with a focus on functional road systems in cities. The work presents a view of global efforts to re-establish more sustainable transport planning relations in the context of the environment in Prague and brings closer the effort to change the paradigm from care-oriented to people-oriented on a Czech scale. Furthermore, the development of transport directly in Prague is described and the specific institutional environment of spatial planning together with Prague's planning tools is described. The work describes in more detail the political development in the context of territorial planning and gradual changes in the planning process in the environment of Czech legal legislation.

The analytical part describes the development of the Radlicka radial in the area, and the process of preparation for the first zoning procedure initiated in 2012, from the first draft of the DÚR 2007 to the resulting draft with incorporated changes, which was submitted to the building authority. In this part, the key actors and their roles in the whole process are also introduced.

At the end of the bachelor's thesis, the obtained results are placed in the context of the current development trend in the development of urban transport infrastructure. Based on the findings, possible directions for the technical solution of the traffic situation are considered based on compliance with all essential requirements.

## **Key words**

Urbanism, urban planning, land use planning, transport system, road communication of Prague, authorization process

## **Slovníček pojmů a seznam použitých zkratk**

**CARE-ORIENTED** – Důraz kladený na automobilovou dopravu, pohyb v autě

**ČR** – Česká republika

**DESÚ** – Dopravní a energetický stavební úřad

**DO** – Dotčené orgány

**Door to door** – doprava z místa na místo – od „dveří ke dveřím“

**DUN RR** – Systém dešťových kanalizací

**DÚR** – dokumentace pro územní rozhodnutí

**EIA** – Proces posuzování vlivů záměrů na životní prostředí

**EU** – Evropská unie

**HUS** – Hlavní uliční systém

**IPR** – Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy

**IZ** – Izolační zeleň

**JES** – Jednotné enviromentální stanovisko

**JZM** – Jihozápadní město

**MHD** – Městská hromadná doprava

**MČ** – Městská část

**MHMP OMI** – Magistrát hlavního města Prahy, Odbor městského investora

**MHMP OSÚP** – Magistrát hl. města Prahy, Odbor stavební a územního plánování

**MHMP OŽP** – Magistrát hlavního města Prahy, Odbor ochrany prostředí

**MO** – Městský okruh

**MŽP** – Ministerstvo životního prostředí

**MMR** – Ministerstvo místního rozvoje

**MD** – Ministerstvo dopravy

**NSS** – Nejvyšší správní soud

**PEOPLE-ORIENTED** – Důraz na lidi, životní prostor, pěší pohyb

**P+R** – Park and Ride

**RR** – Radlická radiála

**SOKP** – Silniční okruh kolem Prahy

**STURM** – Odbor strategické koncepce Útvaru rozvoje hl. m. Prahy

**SUMP** – Sustainable urban mobility plan - Plán udržitelné městské mobility

**SURM** – Sekce Útvaru rozvoje města

**SV** – Plochy všeobecně smíšené

**ÚHA** – Útvar hlavního architekta

**ÚDI** – Útvar dopravního inženýrství

**URM** – Útvar rozvoje hlavního města Prahy

**ÚSES** – Územní systém ekologické stability

**ÚP** – Územní plán

**VRÚ** – Velké rozvojové území

**ZÁKOS** – Základní komunikační systém

**ZHMP** – Zastupitelstvo hlavního města Prahy

**ZKM** – Zeleň městská a krajinná

**ZÚR** – Zásady územního rozvoje



# Obsah

<b>1</b>	<b>ÚVOD.....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>CÍLE PRÁCE.....</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>METODIKA .....</b>	<b>3</b>
<b>4</b>	<b>VÝVOJ DOPRAVNÍCH VZTAHŮ VE MĚSTĚ .....</b>	<b>6</b>
<b>4.1</b>	<b>Způsoby dopravy v počátcích měst.....</b>	<b>6</b>
<b>4.2</b>	<b>Doprava v podmínkách středověku .....</b>	<b>6</b>
<b>4.3</b>	<b>Zlepšení dopravních podmínek a komfortu v novověku .....</b>	<b>7</b>
<b>4.4</b>	<b>Industrializace a výrazně rostoucí nároky na dopravu .....</b>	<b>7</b>
<b>4.5</b>	<b>Počátky individuální motorové dopravy v první polovině 20. století .....</b>	<b>8</b>
<b>4.6</b>	<b>Rozmach „individualizace“ ve druhé polovině 20. století.....</b>	<b>9</b>
<b>4.7</b>	<b>Neudržitelnost vztahu člověka k prostředí a jeho dopravních nároků ....</b>	<b>10</b>
<b>4.8</b>	<b>Snaha o znovunastolení udržitelnějších vztahů: od car-oriented po people-oriented řešení.....</b>	<b>11</b>
<b>4.9</b>	<b>Konference v Šanghaji .....</b>	<b>12</b>
<b>5</b>	<b>NÁSTROJE ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ.....</b>	<b>13</b>
<b>5.1</b>	<b>Územní plánování.....</b>	<b>13</b>
5.1.1	Cíle územního plánování .....	14
5.1.2	Úkoly územního plánování .....	14
<b>5.2</b>	<b>Udržitelný rozvoj.....</b>	<b>14</b>
<b>5.3</b>	<b>Nástroje územního plánování – zákon č. 183/2006 Sb. ....</b>	<b>15</b>
5.3.1	Politika územního rozvoje.....	15
5.3.2	Zásady územního rozvoje .....	16
5.3.3	Územní plán .....	16
5.3.4	Regulační plán .....	18
5.3.5	Územně analytické podklady .....	18
5.3.6	Územní studie.....	19
5.3.7	Územní opatření o stavební uzávěře.....	20
5.3.8	Územní opatření o asanaci území .....	20

5.3.9	Předkupní právo.....	21
5.3.10	Náhrady za změnu v území.....	21
<b>5.4</b>	<b>Systém územního plánování.....</b>	<b>21</b>
<b>5.5</b>	<b>Aktéři územního plánování.....</b>	<b>21</b>
<b>5.6</b>	<b>„Nový“ stavební zákon č. 283/2021 Sb. ....</b>	<b>22</b>
5.6.1	Nástroje územního plánování.....	23
5.6.2	Politika architektury a stavební kultury .....	25
<b>6</b>	<b>REGULACE MĚSTA A DOPRAVNÍCH VZTAHŮ NA ÚZEMÍ PRAHY</b>	<b>27</b>
<b>6.1</b>	<b>Aktuální změna pražského dopravního paradigmatu .....</b>	<b>28</b>
6.1.1	SUMP.....	28
6.1.2	Parkování.....	29
<b>6.2</b>	<b>Institucionální prostředí plánování na území Prahy.....</b>	<b>30</b>
6.2.1	Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy.....	30
6.2.2	Magistrát hlavního města Prahy .....	30
<b>6.3</b>	<b>Pražské plánovací nástroje .....</b>	<b>31</b>
6.3.1	Metropolitní plán .....	32
6.3.2	Strategický plán .....	32
6.3.3	Územní plán .....	34
6.3.4	Zásady dopravní politiky hlavního města Prahy .....	34
<b>7</b>	<b>PRAŽSKÝ SYSTÉM SILNIČNÍ DOPRAVY .....</b>	<b>36</b>
<b>7.1</b>	<b>Dopravní východiska související se založením Prahy a vývojem do 2. poloviny 20. století.....</b>	<b>36</b>
7.1.1	Od středověku po období průmyslové revoluce .....	36
7.1.2	První republika a protektorát.....	36
<b>7.2</b>	<b>Základ současného dopravního systému Prahy – ZÁKOS.....</b>	<b>37</b>
<b>7.3</b>	<b>Současnost – Systém nadřazené komunikační sítě Prahy .....</b>	<b>38</b>
7.3.1	Nárůst automobilové dopravy v Praze .....	40
<b>8</b>	<b>ANALYTICKÁ ČÁST.....</b>	<b>42</b>
<b>8.1</b>	<b>Stabilizace Radlické radiály v územním plánu Prahy (do roku 1999) .....</b>	<b>42</b>
8.1.1	Východiska.....	42
8.1.2	Vývoj variant dopravního řešení Radlické radiály .....	43
8.1.3	Porevoluční změny .....	43
8.1.4	Plán stabilizovaných území z roku 1994 – polovičaté řešení.....	43

8.1.5	Koncept územního plánu – změna pohledu na radiálu .....	44
8.1.6	Územní plán hl.m.Prahy – rok 1999 .....	44
<b>8.2</b>	<b>Mezifáze před zpracováním dokumentace pro územní rozhodnutí (1999–2006).....</b>	<b>45</b>
8.2.1	Navrhované varianty radiály .....	45
8.2.2	Urbanistická studie VRÚ Radlice – Jinonice .....	46
8.2.3	Studie prověření realizovatelnosti .....	47
8.2.4	Změna územního plánu v roce 2005.....	47
<b>8.3</b>	<b>Fáze přípravy dokumentace pro územní rozhodnutí (období 2006–2011).....</b>	<b>48</b>
8.3.1	První návrh DÚR 07/2007 .....	48
8.3.2	EIA.....	49
8.3.3	Geologicko-morfologické podmínky.....	50
8.3.4	Geologická zpráva pro DUR.....	50
8.3.5	Zařízení staveniště pro geologický průzkum – samostatná projektová dokumentace .....	51
8.3.6	„Druhý návrh“ DÚR .....	51
8.3.7	Projekt průzkumné štoly .....	52
8.3.8	Průzkumná štola .....	52
8.3.9	Tunelové úseky.....	52
8.3.10	Završení procesu před podáním žádosti .....	54
<b>8.4</b>	<b>Fáze územního řízení (2011 – 2014).....</b>	<b>54</b>
8.4.1	Vyjádření veřejnosti.....	54
8.4.2	Přípomínky MČ Praha 5 .....	56
8.4.3	Technická studie 2013 .....	56
8.4.4	Shrnutí závěrů Technické studie 2013 .....	57
8.4.5	Nenalezení optimální shody s výsledky Technické studie a zastavení řízení.....	58
<b>9</b>	<b>VÝSLEDKOVÁ ČÁST.....</b>	<b>60</b>
<b>9.1</b>	<b>Shrnutí chronologického vývoje plánování stavby Radlické radiály .....</b>	<b>60</b>
<b>9.2</b>	<b>Shrnutí rolí a postojů jednotlivých aktérů .....</b>	<b>68</b>
9.2.1	Zpracovatel projektové dokumentace .....	68
9.2.2	Městské části .....	69
9.2.3	Magistrát – „úřednický“ .....	69
9.2.4	Magistrát – „politický“, zastupovaný IPR .....	69
9.2.5	Veřejnost .....	70
<b>9.3</b>	<b>Shrnutí.....</b>	<b>71</b>

<b>10</b>	<b>DISKUZE</b> .....	<b>72</b>
<b>11</b>	<b>ZÁVĚR</b> .....	<b>75</b>
<b>12</b>	<b>PŘEHLED LITERATURY A POUŽITÝCH ZDROJŮ</b> .....	<b>77</b>
12.1	Odborné knihy .....	77
12.2	Články.....	78
12.3	Disertační práce.....	78
12.4	Internetové zdroje.....	78
12.5	Legislativa.....	82
12.6	Závazná stanoviska a vyjádření .....	83
<b>13</b>	<b>PŘÍLOHY</b> .....	<b>84</b>
13.1	Příloha č. 1 – usnesení Rady MČ Praha 5 .....	84
13.2	Příloha č.2 – stanovisko MČ P5.....	85
13.3	Příloha č. 3 – vyjádření MHMP OSÚP .....	86
13.4	Příloha č. 4 – vyjádření IPR.....	91

# 1 Úvod

S ohledem na postupnou změnu životního stylu i demografických faktorů docházíme k důležitému jištění, že je nezbytné nutné věnovat se plánování rozvoje města komplexně. Poslední půlstoletí byly předním místě v žebříčku priorit výstavby budovy a spolu s nimi související infrastruktura, včetně té dopravní. A právě na dopravní infrastrukturu je silně patrný původní směr prosazování automobilů před prostorem pro život obyvatel.

První polovina 21. století přinesla celosvětově snahu o změnu dosavadního paradigmatu care-oriented směrem k people-oriented.

Při pohledu na situaci v pražských ulicích je víc než zřejmé, že auta jsou neodmyslitelnou součástí našich životů, ale také to, že už přestávají být „dobrým sluhou, ale zlým pánem“. Parkovacích míst je nedostatek, v ulicích věčné zácpy bez ohledu na denní dobu, zhoršený vzduch, častější inverze...., tím vším platíme za svou lásku k automobilům, a řekněme to na rovinu, i za svou pohodlnost.

Člověk nemusí být odborník, aby mu bylo jasné, že se jedná o neudržitelnou situaci. Praha je svou podstatou především historické město, a není přizpůsobená husté automobilové dopravě, aspoň tedy ne v současné podobě.

Dlouhodobý celosvětový trend udržitelného a pozitivního rozvoje měst je nějakou dobu prosazován i u nás.

Jedním z důležitých faktorů komplexního plánování je promyšlené plánování dopravní infrastruktury. Jedním z jeho cílů je dostat hustou a nadměrnou dopravu z obydlených částí města, odklonit tranzitní dopravu a celkově ulehčit městskému prostoru od aut a zlepšit městské životní prostředí, které bude sloužit především svým obyvatelům.

Radlická radiála je dlouhodobý projekt, který slibuje zlepšení dopravní situace v Praze. Vybrala jsem si toto téma proto, že mě jeho řešení zajímá nejen z pracovní stránky, ale i z úhlu pohledu každodenního života. Vyvolává řadu rozporuplných názorů a chtěla jsem zjistit, co se odehrává za oponou medializace i politických slibů nebo do jaké míry jsou obavy z její realizace opodstatněné. V této práci jsem se pokusila zmapovat první územní řízení a proces, který mu předcházela.

## **2 Cíle práce**

Cílem práce je popsat část plánovací historie Radlické radiály, která je součástí celoměstského systému nadřazených komunikací Prahy. Na tomto základě označit zásadní problémy spojené s plánováním a povolováním samotné stavby.

### 3 Metodika

Práce je rozdělena do dvou základních částí. První, teoretická část bakalářské práce je zpracována formou literární rešerše. Nejprve jsem na základě dostupných zdrojů a odborné literatury představila vývoj dopravy od středověku k současnosti. Zaměřila jsem se na postupnou změnu úhlu pohledu na plánování dopravní infrastruktury ve městech v souvislosti s nárůstem dopravy. Kromě doporučené literatury jsem využila i informace z přednášek o dopravě z Univerzity Hradec Králové. K vyhledávání zdrojů informací jsem použila klíčová slova, která byla urbanismus, městské plánování, územní plánování, dopravní systém, silniční komunikace Prahy a povolovací proces. Kromě těchto slov jsem k vyhledávání využila slova radiála a Radlická radiála. Použila jsem články z webových stránek DocPlayer a UCL Discovery, odborné knihy jsem si zapůjčila v Městské knihovně v Praze a od vedoucího bakalářské práce. Další odbornou literaturu jsem získala v online knihovnách.

Téma dopravní infrastruktury a Radlické radiály je široké a bylo nutné zpracovat informace z více okruhů, především dopravy a její historie, legislativy, městské politiky, životního prostředí apod. Jako podklad k rešerši byly použity informace z odborné literatury, zabývající se vývojem dopravy a současnou situací ve světě i v ČR. Práce čerpá i z oficiálních podkladů státních institucí, jako např. Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy, či webových portálů Ministerstva pro místní rozvoj a Ministerstva životního prostředí.

Teoretickou část jsem zpracovávala od července roku 2023. V historických souvislostech jsem přiblížila počátky individualizace dopravy, zvyšování nároků na dopravu, a s tím narůstající neudržitelnost vztahu člověka k životnímu prostředí. Při své práci jsem vycházela kromě jiného i ze svých pracovních zkušeností, protože v době počátků této práce jsem pracovala na ÚMČ Praha 5, a celková situace Prahy 5, včetně té dopravní, mi byla blízká. Některé získané informace jsem si ověřovala u kolegů z úřadu, především z odboru dopravy.

V rešerši jsem za pomoci odborných podkladů zmapovala vývoj uvažování o nutnosti plánování městského prostředí se zaměřením na funkční systémy silničních komunikací ve městech. Do své práce jsem začlenila posouzení celosvětové snahy o znovunastolení udržitelnějších vztahů dopravního plánování v kontextu se situací v Praze. Moje práce přibližuje snahu o změnu paradigmatu od care-oriented po people-oriented nejen ve světovém, ale především v českém měřítku, mapuje stávající stav dopravy v hlavním městě včetně dopravy v klidu.

Vzhledem k tomu, že Praha zaujímá specifické postavení mezi ostatními obcemi, představila jsem v teoretické části zároveň samostatně institucionální prostředí územního plánování v Praze společně s pražskými plánovacími nástroji. Podrobněji jsem zpracovala politický vývoj v kontextu s územním plánováním a postupnými změnami plánovacího procesu v prostředí české právní legislativy.

V další části teoretického bloku jsem se zaměřila přímo na vývoj dopravy přímo v Praze se zaměřením na dopravní systém ZÁKOS, ze kterého čerpá dopravní plánování dodnes, a ze kterého vychází nadřazený okružní systém Prahy, jehož součástí je Radlická radiála.

Stavba Radlické radiály je rozsáhlý, dlouhodobý projekt. Protože je téma na mnohem obsáhlejší práci než je tato, věnovala jsem se pouze období stabilizace radiály v územním plánu a prvnímu územnímu řízení, které proběhlo v letech 2012 – 2014. Následující průběh, který dodnes nebyl ukončen, tato práce neobsahuje.

Praktická část práce je rozdělena do tří skupin, analýzy, výsledkové části a diskuze se závěrem. V počátku práce na analytické části jsem oslovila pana Ing. Aleše Mertu, generálního ředitele firmy PUDIS a.s., který se práci na vývoji projektu Radlické radiály věnoval celý život. Během schůzky v září 2023 mi poskytl podstatnou část informací týkajících se projektu a také následného projednávání s petenty a úřady.

V analytické části je popsán vývoj variant řešení Radlické radiály. Na začátku jsem představila analyzovanou stavbu, především v kontextu se zdlohouvou stabilizací radiály v územním plánu, do které zasáhly počátkem 90. let porevoluční změny. Popsala jsem proces vytváření konečné podoby územního plánu, ve kterém byl koridor radiály zanesen od 80. let 20. století. Představila jsem navrhované varianty, které byly nabízeny jako možné řešení, a detailněji jsem uvedla, jakým způsobem se prověřovaly před tím, než byla vybrána a upřednostněna jedna z nich, která poté byla součástí změny územního plánu v roce 2005, pomocí níž byla stavba definitivně ukotvena do ÚP. Protože byla jako první v územním plánu zanesena varianta městská, použila jsem pro vysvětlení následných kroků podklady nejen od Ing. Mertu, ale z webových portálů státních orgánů o průběhu projednávání a posuzování, které celý proces dokreslily.

Pro analytickou část jsou podstatní také zúčastnění klíčoví aktéři a jejich prvotní postoje, se kterými do procesu vstupovali. Klíčové aktéry jsem zasadila do kontextu s jednotlivými fázemi procesu a představila jsem jejich počáteční postoje, role a požadavky. Použila jsem veřejně dostupné informace o průběhu přípravné fáze DÚR. K doplnění významně přispěl Ing. Aleš Merta z firmy PUDIS a.s., který mi kromě jiného poskytl závazná stanoviska dotčených orgánů. Celý proces zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí, od jejího prvního návrhu (1. DÚR 07/2007) po výsledný návrh se zpracovanými požadovanými změnami, který byl předložen k územnímu řízení na stavebním úřadě (2. DÚR 11/2010), je zmapován na základě informací získaných z dostupných internetových zdrojů a z podkladů a vyprávění Ing. Aleše Mertu.

V závěrečné části analýzy jsem se věnovala závěrečné fázi územního řízení, kdy poté, co stavební úřad zahájil řízení, vstoupili významně do procesu jednotliví aktéři se svými připomínkami. Popsala jsem způsob, jakým se zpracovatel s předloženými podněty a připomínkami vypořádal, a jakou mělo změnové řešení odezvu. Podkladem této části byla závazná stanoviska a vyjádření dotčených orgánů, petiční



požadavky jednotlivých spolků a sdružení občanů Jinonic, a výsledky Technické studie poskytnuté Ing. A. Mertou.

Ve výsledkové části je nejdříve chronologicky uvedeno shrnutí vývoje plánování Radlické radiály. Následně jsem zrekapitulovala postoje jednotlivých klíčových aktérů, přičemž jsem vyzdvihla, jakou roli hráli v různých fázích celého procesu, a jakým způsobem se měnil v průběhu času jejich původní postoj a názor. Tato část je zakončena bodovým shrnutím jednotlivých souvislostí.

V závěru bakalářské práce jsem výsledky získané pomocí diskuze zasadila do kontextu současné vývojové tendence v rozvoji městské dopravní infrastruktury. Cílem bylo zjistit nejen, kdo z aktérů měl významný podíl na výsledku procesu, ale především zda má stavba typu Radlické radiály za současného stavu dopravní infrastruktury a jejího plánování smysl. Součástí je posouzení pozitivního a negativního dopadu dopravní stavby v návaznosti na stávající silniční síť v Praze. Na základě všech zjištěných informací jsou zváženy možné směry technického řešení dopravní situace a předpokládaný dopad předkládaného časového harmonogramu při budování pražské silniční sítě.

Závěrem jsem sumarizovala klíčové výsledky z výsledků analýzy a provedené diskuze. Vyzdvihla jsem nejzajímavější okamžiky celého mapovaného období, a současně vyhodnotila přínos bakalářské práce. Vzhledem k tomu, že první územní řízení bylo zastaveno na základě nedoplnění požadovaných podkladů, a celý proces se až do dnešního dne opakuje, součástí mé práce není definitivní vyvozování závěru. Veškerá zjištěná fakta indukují, že všechny fáze procesu se opakují.

## 4 Vývoj dopravních vztahů ve městě

### 4.1 Způsoby dopravy v počátcích měst

První civilizace vznikaly v těsné blízkosti vodních toků, především z důvodu dostupnosti zdroje vody pro využití v zemědělství. Velká většina vodních toků se stala i významnými dopravními tepnami a vedle pozemní dopravy, často velmi časově i fyzicky namáhavé, se dostává do popředí doprava lodní (HLAVAČKA, 2002). Suchozemský přesun z místa na místo zajišťovala výhradně pěší doprava s minimální úpravou používaných stezek (BURIAN, 2021).

Největší vynález v historii, kterým bylo bezesporu kolo, pak umožnil využití prvních dopravních prostředků ve formě povozů (BURIAN, 2021). Na zkvalitnění pozemní dopravy se významně podíleli Římané, kteří v dobách rozmachu římského impéria budovali kvalitní silnice, široké až 8 metrů, a složené z několika vrstev s povrchem z dlažby. HLAVAČKA (2002) je toho názoru, že „na vyspělé síť římských veřejných cest nedokázaly navázat po tisíc let žádné raně středověké západoevropské a středověké feudální státy” (HLAVAČKA, 2002).

I ve starověku vznikala města v polohách s výhodnými přírodními podmínkami, měla pravidelnou strukturu ulic se středovou centrální zónou, a obvod města byl vymezen přirozeně podle morfologických podmínek. Po zániku Římské říše dochází ke značnému omezení obchodování na velké vzdálenosti, města ztrácejí funkci center obchodu a spolu s nimi zaniká z důvodu zanedbané údržby síť římských silnic. Dochází k úpadku dopravy (HERCIK, 2021).

*V dobách většinové pěší dopravy existovala rovnováha mezi společenským setkáváním, obchodem a dopravou. Lidé měli příležitost chodit, obchodovat, setkávat se, účastnit se okolního dění – a to současně v tomtéž prostoru (GEHL, 2002).*

### 4.2 Doprava v podmínkách středověku

Ve středověku dotvořila kostru sídelní struktury nově založená královská města stále ještě s podobným prostorovým uspořádáním, jako měla města starověká. Jednalo se o relativně malá města obehnaná hradbami (BURIAN, 2021).

Vznik nových cest lze datovat přibližně do 10. století. Rozšiřuje se síť obchodních stezek a nových cest podél vodních toků. Cesty se ale potýkaly s problémem údržby (HERCIK, 2021).

První větší změnu v raném středověku zaznamenala přeprava lidí. Vznikly první vozy pro osobní přepravu – kočáry, které se postupně zdokonalovaly, a kromě přepravy cestujících sloužily i k přepravě pošty. HERCIK (2021) zmiňuje historické prameny, které uvádějí, že po třicetileté válce se jednalo již o pravidelnou dopravu, s vlastními jízdními řády a vzájemnou návazností (HERCIK, 2021).

Nicméně i přes rozvoj dopravy problémy s kvalitou silnic dále přetrvávaly. Vrchnost se pokoušela tento problém řešit výběrem mýtného, ale místo toho, aby byly peníze využity na údržbu cest, bývaly vytunelovány (HERCIK, 2021).

### **4.3 Zlepšení dopravních podmínek a komfortu v novověku**

Značný pokrok a největší změny v dopravě byly zaznamenány za vlády Marie Terezie a Josefa II. Za jejich vlády byly budovány první umělé císařské (státní) silnice, které často kopírovaly původní obchodní stezky. Byly zavedeny první technické a právní předpisy. Díky těmto změnám získala silniční doprava možnost dalšího rozvoje jak ve zvyšování kvality, tak v rychlosti přepravy (HERCIK, 2021).

Souběžně se silniční dopravou se od konce 18. století díky vynálezu parního stroje začala rozvíjet i železniční doprava. Parní vozy postupně nahrazovaly postupně zdokonalované parní lokomotivy a docházelo k budování sítí železničních tratí. První stavby železnice v českých zemích se ujala rodina Rotschildů, nicméně velmi brzy se železnice kvůli strategičnosti a důležitosti staly státní záležitostí. Vedle pozemní silniční dopravy tedy zahájila v roce 1845 pravidelný osobní provoz v Rakousko-Uhersku i železnice (HERCIK, 2021).

### **4.4 Industrializace a výrazně rostoucí nároky na dopravu**

Ke změně urbanizace dochází v podstatě až v době průmyslové revoluce, kdy historická struktura měst dostává nové znaky. Vznikají první regulační plány, jsou položeny základy územnímu plánování, a města se postupně přeměňují do dnešní podoby. Vzhledem k nárůstu průmyslové výroby a obchodu vznikají nové silniční okruhy a železnice je přivedena na okraj bývalého hradebního opevnění (BURIAN, 2021).

V době industrializace umožnila doprava dojíždění za prací, což sebou přineslo na jedné straně nižší koncentraci v původních městech, na druhé straně se ale zvýšila migrace a dojížděka za prací. Společně s rozmachem průmyslu se začala rozrůstat velká města. Vznikala dělnická sídliště, průmyslové plochy, které byly zakládány často neorganizovaně, pronikají do systému obytných ploch (BURIAN, 2021).

V tu dobu přichází další razantní změna, která byla spojena opět s velkým vynálezem. První čtyřdobý spalovací motor spatřil světlo světa v druhé polovině 19. století a během následujících desítek let nahradil páru v tehdejší automobilové dopravě. Koncem 19. století byl zahájen provoz elektrických tramvají, které znamenaly výrazný posun v rozvoji obslužnosti města (KUŽNÍK, 2011).

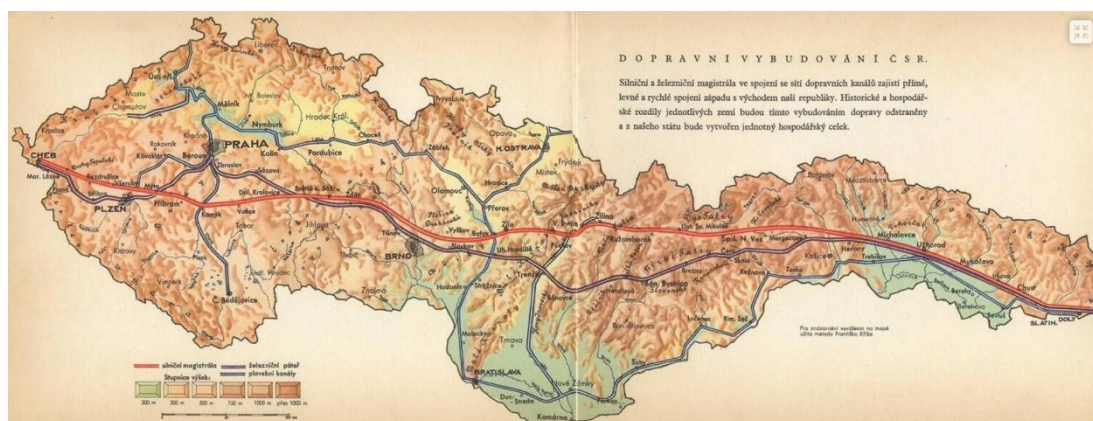
## 4.5 Počátky individuální motorové dopravy v první polovině 20. století

První sériově vyráběný automobil se objevil před první světovou válkou, a znamenal masový nástup automobilové dopravy.

Silniční automobilová doprava nabízela velké výhody, především z úhlu tehdejšího ekonomického pohledu. BURIAN (2021) popisuje, že se postupně začala rozvíjet nejen individuální automobilová doprava, ale současně i veřejná autobusová a nákladní doprava, která pozvolna vytlačila nemotorovou silniční dopravu. S počtem automobilů se začala zvyšovat i kvalita silnic opatřených zpevněným povrchem (BURIAN, 2021).

Nárůst obyvatel měst se začal zvyšovat již v 19. století, a ve 20. století tento proces pokračoval. Velká města se stávala metropolemi s rozsáhlým urbanizovaným zázemím. BURIAN (2021) vysvětluje, že nová města byla zakládána pouze ojediněle, naproti tomu stávající města se postupně rozvíjela a rozšiřovala, a objevovaly se nové urbanistické koncepce (BURIAN, 2021).

V meziválečném období vznikají v Evropě, a především v Německu, první dálnice. V tehdejší Československu se první úvahy o propojení nejzápadnějšího a nejvýchodnějšího cípu republiky datují přibližně do roku 1935. S myšlenkou propojit západní hranici státu s hranicí východní přišel Jan Antonín Baťa. CHLUD (2017) ve svém článku předkládá jeho vizi postavit dálnici, která by tuto vzdálenost spojila tou nejkratší cestou. Aby to bylo současně i „nejlevnější“ řešení, plánovaná dálnice by se vyhnula Praze a nepropojila by tehdejší nejvýznamnější dopravní tepny a průmyslové oblasti. Stavbu měli provádět tehdejší nezaměstnaní dělníci a odhadovaná doba dokončení byla 4 roky (CHLUD, 2017).



Obr. č. 1- Dálnice J. A. Bati (Belza M., 2013)

Po 2. světové válce ale díky nárůstu počtu automobilů zcela mizí původní dopravní model. Souběžně se zvyšováním počtu obyvatel dochází k extrémnímu nárůstu osobní a automobilové dopravy a v rámci zkvalitnění dopravní infrastruktury se budují silniční okruhy a obchvaty měst a nové dálnice. (BURIAN, 2021).

Rozmach automobilové dopravy byl ve 20. století jedním z klíčových faktorů vývoje plánování měst. Automobilový průmysl sílil, a změna urbanistických přístupů byla nevyhnutelná. Dochází k prosazování vize vzniku sítě dálnic a vytvoření rozsáhlé dopravní infrastruktury zajišťující lepší pohyb vzrůstajícího počtu automobilů po městech. Odborníci museli čelit výzvám, jak integrovat automobily do stávající městské infrastruktury při zachování udržitelnosti a efektivity dopravy, a zpracovávali rozsáhlé plány a projekty pro efektivní a plynulý pohyb automobilů po městech. Jednalo se o významný trend, který měl vliv i na urbanistickou strukturu města a vztah jeho obyvatel k městskému prostředí (BROWN, 2009).

*„Všudypřítomná a rychlá automobilová doprava se nemohla provozovat současně s funkcemi setkávání a trhu. Dřívější rovnováhu vystřídal konflikt“* (GEHL, 2002).

Plánování dopravní infrastruktury ve městech dvacátého století odráželo dynamiku a způsob života té doby, a výzvy spojené s růstem automobilové dopravy. Zpětný pohled na tento historický vývoj může pomoci lépe porozumět současným snahám o udržitelnost a efektivitu městské dopravy (BROWN, 2009).

Společně s rozvojem dopravy v pohybu se pochopitelně zvyšovaly i nároky na dopravu v klidu. VALENTOVÁ a kol. (2016) připomíná, že parkování je, a vždy bylo, nedílnou součástí dopravní infrastruktury. Přestože například v meziválečném období připadal v ČR jeden automobil na cca 100 obyvatel, problémy s parkováním se datují již k samotným počátkům automobilismu. Spolu s počtem automobilů rostou i nároky na parkování, zvyšují se dopravní problémy a zhoršují životní podmínky (VALENTOVÁ a kol., 2016).

Parkování ve městech patří mezi hlavní ožehavá témata v oblasti dopravy, která podléhají nejsilnější diskusi a kritice. Největší problém s parkovacími místy zaznamenávají velkoměsta, která se potýkají s neschopností zajistit parkování svým rezidentům, natož pak aby se dokázala vypořádat s auty, která potřebují zaparkovat lidé dojíždějící za prací z okrajových zón či přilehlých obcí (VALENTOVÁ a kol., 2016).

## **4.6 Rozmach „individualizace“ ve druhé polovině 20. století**

Po 2. světové válce došlo k masívnímu nárůstu automobilizace. Díky stále více upřednostňovaným požadavkům na osobní komfort se do popředí dostala největší výhoda automobilové dopravy – a to doprava door to door. KRAFT (2011) uvádí: *„zvýhodněná akcesibilita umožňovala v prostředí městských regionů například prostorovou dekoncentraci ekonomických aktivit“* (KRAFT, 2011). Západní společnost se mění na společnost plně motorizovanou. S expanzí automobilové dopravy dochází k poklesu dopravy železniční.

Po nástupu totalitního režimu byla v Československu, ale i v ostatních socialistických státech železniční doprava uměle preferována, silniční automobilová doprava byla využívána pouze na malé a střední vzdálenosti. Současně s ohledem na tehdejší situaci, především ekonomickou, byla individuální automobilová doprava

nížká. Po roce 1989 ale dochází k rapidnímu nárůstu počtu automobilů a k silné snaze vyrovnat se „západu“ (KRAFT, 2011).

Díky poválečnému rozmachu automobilového průmyslu se situace s parkováním značně zhoršila. V dobách socialismu během výstavby nových typizovaných sídlišť převládlo prosazování myšlenky, že každý rezident má nárok na levné (běžně chápáno jako bezplatné) parkování v blízkosti domu (FILLER, 2016). V původní historické zástavbě se situace ohledně parkování nijak nezlepšovala, spíše naopak. Nově vznikající sídliště byla budována často s „velkoryse“ řešenou parkovací plochou, která ale byla „velkorysou“ jen dočasně. Původní kapacita, která předpokládala maximálně jeden automobil na bytovou jednotku (a to ne vždy), se dávno mnohonásobně naplnila (FILLER, 2016).

#### **4.7 Neudržitelnost vztahu člověka k prostředí a jeho dopravních nároků**

Během vývoje lidské společnosti se postupně měnil vzájemný vztah člověka a okolní krajiny. Člověk od počátků využíval přírodních zdrojů, ale postupně rostly jeho nároky, potřeby a pochopitelně i technické možnosti, a díky tomu intenzivněji ovlivňoval svou aktivitou okolní krajinu a přizpůsoboval ji svým potřebám vytvářením umělého prostředí. JIRÁSEK (2014) zdůrazňuje skutečnost, že dokud lidskou činnost ovlivňovaly a omezovaly přírodní podmínky, nedocházelo k rozsáhlejší devastaci krajiny a případný negativní dopad na přírodní prostředí byl v podstatě minimální a lokální; antropogenní vliv přímo či nepřímo způsobený člověkem nezpůsobil změny v ekosystémech, biodiverzitě a přírodních zdrojích (JIRÁSEK, 2014).

Nástup buržoazní a průmyslové revoluce, následně vědeckotechnické revoluce, exponenciální nárůst populace – to vše mělo velký vliv na urbanizaci. Postupně se kvalitativně i kvantitativně změnily poměry mezi přírodním a uměle vytvořeným prostředím. Člověk začal soupeřit s přírodním prostředím, které se „za každou cenu“ snažil ovládnout. Touha po maximální ekonomické prosperitě způsobila agresivní a nadměrné využívání a zužitkování všech dostupných přírodních zdrojů, bez ohledu na to, že toto chování je dlouhodobě neudržitelné (JIRÁSEK, 2014).

JIRÁSEK (2014) považuje 60. a 70. léta 20. století za důležitý mezník celé lidské společnosti. V této době se objevuje změna vnímání přírodního prostředí společně s uvědoměním, že ve vztahu k uměle vytvořenému prostředí je bezpodmínečně nutné stanovit hranice (JIRÁSEK, 2014).

#### 4.8 Snaha o znovunastolení udržitelnějších vztahů: od car-oriented po people-oriented řešení

Novodobá historie je ovlivněna snahou o stabilizaci a ochranu přírodních systémů společně s eliminací nadměrného využívání či zneužívání přírodních zdrojů. Pozornost věnovaná péči a ochraně životního prostředí a krajiny se zvyšuje. Všechny tyto kroky lze shrnout do pojmu udržitelný rozvoj. *„Udržitelný rozvoj je takový druh rozvoje, který se zároveň snaží odstranit nebo zmírnit negativní projevy dosavadního způsobu vývoje lidské společnosti. Většina přírodních zdrojů je konečná a jejich nadměrné čerpání naši planetu poškozuje, jedná se tudíž v podstatě o rozvoj na dluh“* (MŽP ©2008-2023).

Zde je na místě citovat Antoine de Saint-Exupéryho: *„Nedědíme Zemi po našich předcích, nýbrž si ji vypůjčujeme od našich dětí.“* (ANTOINE DE SAINT EXUPÉRY)

Lidský druh v historii nikdy nedisponoval tak širokým spektrem technologií a technických prostředků jako v současnosti, ale současně ještě nikdy tolik neovlivňoval a neohrožoval životní prostředí. BURCIN a KOCOURKOVÁ (2014) upozorňují, že správně či špatně zvolená ekonomická, sociální nebo enviromentální strategie může znamenat velký rozdíl mezi prosperitou a úpadkem jednotlivých regionů (BURCIN, KOCOURKOVÁ, 2014).

21. století je jiné než století minulé. Čím dál častější klimatické změny, zvyšující se nedostupnost neobnovitelných zdrojů, sociální rozdíly a demografické stárnutí patří k výzvám, o kterých se mluví nejčastěji a nejhlasitěji (BURCIN, KOCOURKOVÁ, 2014).

Tyto změny se ale týkají i měst a podmínek jejich dalšího vývoje. MAIER (2013) říká, že *„získají významnou konkurenční výhodu pro budoucnost města, která nejdříve pochopí nadcházející změny a nové požadavky z nich vyplývající a která si včas dokážou najít své specifické vlastní zdroje prosperity, postavit na nich široce sdílenou vizi a jí odpovídající strategie a plány“* (MAIER, 2013).

Historicky byla městská dopravní infrastruktura díky rychlé urbanizaci a industrializaci často ovlivňována především car-oriented paradigmatem. Města byla plánována a následně rozvíjena s primárním zaměřením na automobilovou dopravu a parkování, což vedlo ke vzrůstajícím problémům. Dnes už je víc než jasné, že dopravní politika musí nutně projít velkou transformací. Jedná se o celosvětový problém a na jeho řešení se podílejí světoví odborníci, vědci a tvůrci politiky.

Jedním z předních světových odborníků je dánský vizionářský architekt Jan Gehl, který se do návrhů a projektů snaží implementovat svou vizi města jako *„místa pospolitosti a blízkosti“* - zcela osvobodit města od automobilové dopravy a dát

příležitost vzniku prostoru pro chodce a cyklisty. Podle jeho slov – „*si chtějí vzít zpět veřejný prostor*“ (GEHL, 2010).

GEHL (2010) prezentuje jako podstatný problém rozrůstání měst do okolí. Jeho vize představuje město koncentrované, s funkčními žijícími centry. Podle něj je urbanismus dlouhodobě a celosvětově v krizi především proto, že slepě následuje Athénskou chartu z roku 1933, deklarující segregaci funkcí ve městě, a klade důraz na dopravu. Města budoucnosti nemají být o budovách a stavbách, ale o lidech, kteří v nich žijí. Auta nemají zabírat většinu veřejného prostoru, který má sloužit především kvalitnímu životu lidí. „*Změna je*“, říká GEHL (2010), „*možná všude*“, a dlouhodobě se netají tím, že argumentaci „u nás to nejde“, neakceptuje. (GEHL, 2010).

## **4.9 Konference v Šanghaji**

V červenci 2016 se v Šanghaji konala 14. světová konference o dopravním výzkumu zaměřená na proměnu dopravní politiky ve městech, kterou lze považovat za klíčový okamžik v probíhající diskurzu o městských dopravních politikách. JONES (2016) přibližuje jedno z hlavních témat, kterým byl odklon politiky orientované na automobily („*car-oriented*“) směrem k paradigmatu „*people-oriented*“, a současně otázka, zda je tento vývojový směr všeobecně použitelný (JONES, 2016).

V posledních letech došlo k významnému posunu v názorech na městskou dopravní politiku. Do popředí se dostávají chodci, cyklisté a veřejná doprava s ohledem na podporu udržitelného, inkluzivního a zdravějšího městského prostředí. Evoluce měst od původního paradigmatu *car-oriented* k *people-oriented* byla posuzována z mnoha různých hledisek a odborníci důkladně zvažovali výhody, výzvy a kulturní zohlednění vyplývající z nutných změn (JONES, 2016).

Zůstává otázka, zda je vývojová cesta všeobecně použitelná. Transformace od závislosti na automobilech není jednoduchý proces, na který lze použít univerzální vzorec. Na základě komplexního hodnocení místních podmínek přinesla Šanghajská konference poznatek, že je nezbytný další výzkum jednotlivých úspěšných případů a přenesení výsledků do různých kontextů ve spojení s místními odlišnostmi (JONES, 2016).

Předpokladem cesty k udržitelným a inteligentním městům je s největší pravděpodobností kombinace technologických inovací, flexibilních politik a aktivní účasti obyvatel. V kontextu environmentálních výzev rychle se rozvíjejících technologií je proto důležité zvolit integrace nových technologií do městských prostředí. Klíčovou rolí v dosahování ekologických a sociálních cílů může hrát chytrá městská infrastruktura, sdílená mobilita a elektrická vozidla a otevřený dialog mezi městy, průmyslem a občanskou společností ve spojení s nezbytnou podporou vzdělávání a informovanosti občanů (JONES, 2016).



## 5 Nástroje územního plánování

### 5.1 Územní plánování

*„Územní plánování vytváří předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území. Jeho cílem je dosažení prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Územní plánování ve veřejném zájmu chrání a rozvíjí přírodní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví a zároveň při tom chrání krajinu“ (MMR ©2024).*

Základy urbanismu a územního plánování lze dohledat již v historických dobách dávno před antikou, v období zakládání prvních sídel. HORSKÁ a kol. (2002) zmiňuje vývoj od středověkých a raně novověkých plánů zakládaných měst, jednoduchých stavebních řádů, po průmyslovou revoluci, kdy se poprvé objevily naprosto odlišné nároky na uspořádání a funkce města (HORSKÁ a kol., 2002).

Vznik územního plánování ve formě, jakou známe dnes, se nicméně datuje přibližně do přelomu 19. a 20. století.

V českém prostředí se obor územního plánování začal plně rozvíjet koncem 40. let, po 2. světové válce, přičemž tuto novodobou historii územního plánování a stavebního práva např. DOLEŽAL a kol. (2003) dělí do pěti etap:

- I. etapa: 1886 až 1949 (80. léta 19. století – první moderní právní předpisy pro české země, po vzniku Československa převzetí rakouských zákonných norem a vznik nových plánů poloh – předchůdců dnešních územních plánů)
- II. etapa: 1949 až 1958 (zákon č. 280/1949 Sb. o územním plánování a výstavbě obcí)
- III. etapa: 1958 až 1976 (zákon č. 84/1958 Sb., o územním plánování, zákon č. 87/1958 Sb., o stavebním řádu)
- IV. etapa: 1976 až 2006 (zákon č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu)
- V. etapa: 2006 až dosud (zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění)

Jestliže DOLEŽAL a kol. (2003) rozděluje etapy podle vzniku platnosti nově vydaných stavebních zákonů, protože toto rozdělení bylo publikováno v roce 2003, bylo by na místě připojit ještě další, šestou etapu, a to etapu 2021 až dosud, podle nového stavebního zákona, 283/2021 Sb., stavební zákon, který by měl nabýt plné účinnosti s největší pravděpodobností 1. července 2024.

Stavební zákon *„upravuje ve věcech územního plánování zejména cíle a úkoly územního plánování, soustavu orgánů územního plánování, nástroje územního plánování, vyhodnocování vlivů na udržitelný rozvoj území, rozhodování v území, podmínky pro výstavbu, rozvoj území a pro přípravu veřejné infrastruktury“ (ÚÚR, ©2023).*

### 5.1.1 Cíle územního plánování

Cíle územního plánování vymezuje zákon č. 183/2006 Sb., v platném znění (dále jen „stavební zákon“) v ustanovení § 18 – „*cílem územního plánování je vytváření podmínek pro udržitelný rozvoj v daném území, tj. komplexní řešení problémů životního prostředí, sociálních a hospodářských problémů ve vzájemných souvislostech, a zajišťovat předpoklady pro udržitelný rozvoj území, přičemž důležitým a nedílným cílem musí být dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. K dosažení souladu zájmů a uspokojení potřeb současné generaci by mělo docházet bez ohrožení podmínek života budoucích generací. Jedním z hlavních cílů je i chránit krajinu jako podstatnou složku životního prostředí obyvatel*“ (zákon č. 183/2006 Sb.)

### 5.1.2 Úkoly územního plánování

Stavební zákon vymezuje taxativně i úkoly územního plánování, nicméně pro přiblížení stačí zjednodušený popis úkolů, který uvádí MMR, které říká, že „*úkolem územního plánování je mj. zjišťovat a posuzovat stav území a jeho hodnoty, stanovovat koncepci rozvoje území a požadavky na jeho využívání a prostorové uspořádání, prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, vytvářet podmínky pro snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof a pro odstraňování jejich důsledků či určovat nutné asanační zásahy do území. Úkolem územního plánování je také posouzení vlivů koncepcí na udržitelný rozvoj území*“ (MMR ©2024).

## 5.2 Udržitelný rozvoj

Udržitelný rozvoj jako pojem se v současnosti objevuje v širokém okruhu odvětví. Vedle mnoha dalších oblastí a vědních oborů zasahuje otázka udržitelného rozvoje i do územního plánování. Problematiku udržitelného rozvoje území zohledňuje Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, který stanovuje podmínky a předpoklady pro výstavbu a udržitelný rozvoj území jako cíl územního plánování. Stavební zákon v § 18 odst. 1 doslovně definuje cíle územního plánování: „*Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.*“ Tato definice staví na třech pilířích udržitelného rozvoje. Jedná se o pilíř ekonomický, environmentální a sociální. Tyto pilíře jsou na sobě závislé a jsou vzájemně provázané, a cílem je dosáhnout vzájemné vyváženosti a harmonie.

Další definicí, která je možná výstižnější, a která obsahuje dva rozměry – prostorový a časový – je definice, kterou uvádí zpráva Světové komise pro životní prostředí: „*Trvale udržitelný rozvoj je takový rozvoj, který naplňuje potřeby přítomných generací, aniž by ohrozil schopnost budoucích generací naplňovat potřeby své*”

(The World Commission on Environment and Development, 1987). MAIER a kol. (2012) říká, že časový rozměr vyjadřuje spoluzodpovědnost a sounáležitost mezi generacemi, prostorový rozměr pak značí společné sdílení prostoru planety, světadílů a jednotlivých regionů v mezilidském společenství (MAIER a kol., 2012)



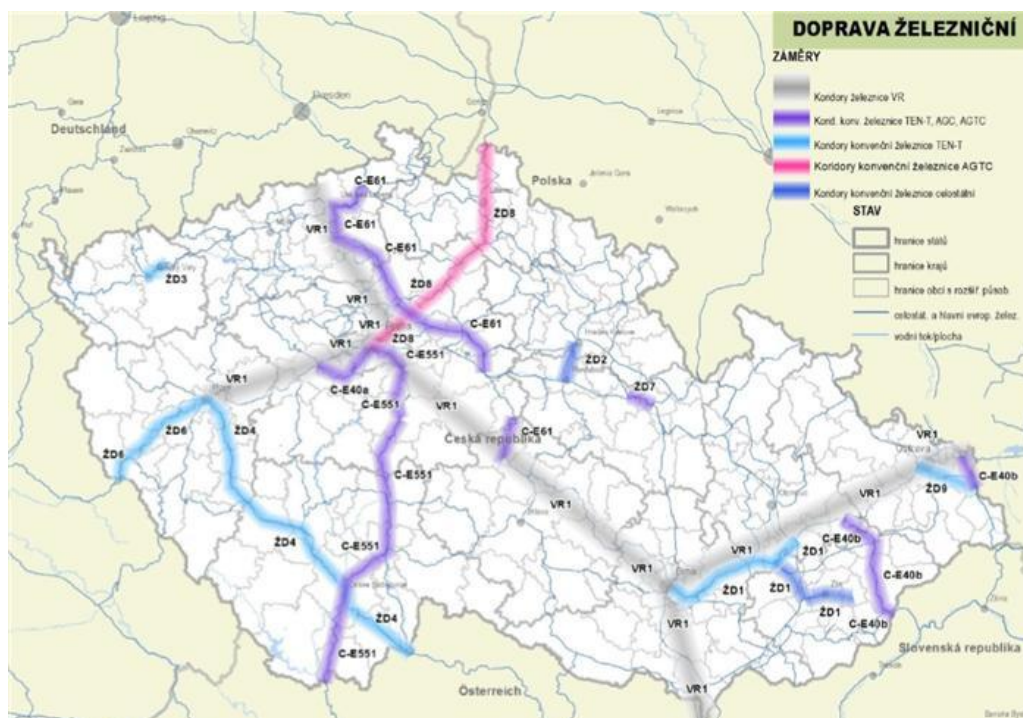
Obr. č. 2 - Cíle udržitelného rozvoje (Ministerstvo životního prostředí – udržitelný rozvoj)

### 5.3 Nástroje územního plánování – zákon č. 183/2006 Sb.

Nástroje územního plánování slouží k prosazování cílů a úkolů územního plánování v území na národní, regionální a místní úrovni. Nejdříve si přiblížíme nástroje územního plánování tak, jak je známe dnes a jak je stanoví stále ještě platný stavební zákon č. 183/2006 Sb. Mezi nástroje územního plánování patří politika územního rozvoje, územně plánovací podklady a dokumentace, územní rozhodnutí, územní řízení, územní opatření o stavební uzávěře a o asanaci území, předkupní právo a náhrada za změnu v území (MMR ©2024).

#### 5.3.1 Politika územního rozvoje

Politika územního rozvoje je hierarchicky nejvyšší a nejdůležitější nástroj územního plánování. Podle Nejvyššího správního soudu (2009) se jedná o koncepční nástroj, který stanovuje v nejen celorepublikových, ale i mezinárodních souvislostech priority územního rozvoje. Politika územního rozvoje definuje základní rozvojové oblasti a osy, specifické oblasti či koridory a plochy dopravní a technické infrastruktury celostátního významu a je pořizována povinně pro celé území České republiky. Podléhá schválení vlády ČR. Je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území (MMR, ©2024). MAIER a kol. (2012) poukazuje na propojení se Zásadami územního rozvoje: „Politika územního rozvoje ukládá požadavky a úkoly prověřit a aplikovat v procesu tvorby zásad územního rozvoje pro jednotlivé kraje“ (MAIER a kol., 2012).



Obr. č. 3 - Návrh směru propojení Prahy a Brna vysokorychlostní železniční tratí – ukázka priority v železniční dopravě (PÚR, aktualizace č.1, MMR)

### 5.3.2 Zásady územního rozvoje

MMR definuje Zásady územního rozvoje jako nástroj, který „stanovuje plochy nebo koridory nadmístního významu a požadavky na jejich využití a koordinuje územně plánovací činnost obcí. Zásady územního rozvoje jsou povinně pořizovány pro celé území všech krajů. Jsou závazné pro pořizování a vydávání územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území“ (MMR, ©2024). Zásady územního rozvoje vymezuje stavební zákon v ustanovení § 36 odst. 3 (zákon č. 183/2006 Sb.). Jedná se o závazný podklad při pořizování územních a regulačních plánů, případně pořizování územní studie. Zásady územního rozvoje vydává zastupitelstvo kraje v samostatné působnosti se stanovenou dobou pro další aktualizaci.

### 5.3.3 Územní plán

Územní plán je územně plánovací dokumentace na úrovni obce. Pořizuje se a vydává pro celé území obce, pro celé území hlavního města, popřípadě pro celé území vojenského újezdu. Protože je Praha nejen obcí, ale zároveň i krajem, kromě „obecního“ územního plánu se podle stavebního zákona pořizuje pro území Prahy i plán „krajský“.

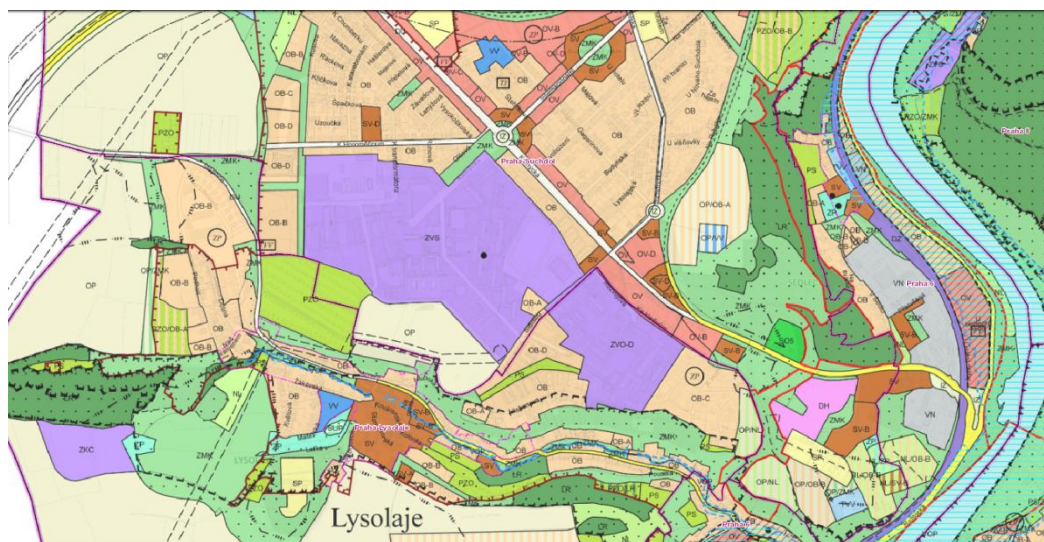
„Územní plán stanovuje základní koncepci rozvoje území obce, ochrany jeho hodnot, jeho funkčního a prostorového uspořádání a koncepci uspořádání krajiny. Vymezuje mimo jiné zastavěné území, zastavitelné plochy i plochy přestavby a stanovuje

*podmínky využití těchto ploch. Pořízení územního plánu není povinné. Pokud je územní plán pořízen, řeší vždy celé území obce a je závazný pro pořízení a vydání regulačního plánu a pro rozhodování v území“ (MMR, ©2024).*

Jedná se o zásadní nástroj územního plánu jednotlivých obcí – územních samosprávních celků. Jak říká stavební zákon – územní plán vymezuje jednotlivé funkční plochy a stanovuje podmínky jejich využití, to znamená, že je nutné ho zohlednit při realizaci projektů nejen dopravních infrastruktur, ale všech staveb. Ovšem ani vymezení funkčních ploch nezajistí plně absolutní jistotu v budoucím možném „zneužití“ daných území. MAIER (2005) to vysvětluje: „*Specifikace přípustného a podmíněného využití jednotlivých funkčních ploch je účinným prostředkem umožňujícím polyfunkční využití, nemůže však efektivně zabránit vzniku monofunkčního využití v rámci jednoho typu funkční plochy, pokud budou investoři své záměry realizovat v rámci stanoveného spektra funkčního využití“ (MAIER, 2005).*

Povinnost zpracovat územní plán není nijak legislativně zakotvena, to znamená, že žádná obec není povinna zadat zpracování územního plánu, ale pro správný rozvoj území obce je územní plán více než přínosný.

Územní plán je závazný pro pořizování a vydávání regulačního plánu a pro rozhodování v území. Územní plán se vydává formou opatření obecné povahy podle správního řádu (zákon č. 183/2006 Sb., § 43–57).



Obr. č. 4 - Ukázka ÚP - územní plán Praha - Suchdol (IPR Praha, ©2022)

### 5.3.4 Regulační plán

„Regulační plán v řešené ploše stanoví podrobné podmínky pro využití pozemků, pro umístění a prostorové uspořádání staveb, pro ochranu hodnot a charakteru území a pro vytváření příznivého životního prostředí, a vymezí veřejně prospěšné stavby nebo veřejně prospěšná opatření“ (zákon č. 183/2006 Sb., § 61). Vymezuje např. uliční čáry, výšky staveb apod. Jeho zřízení není povinné, ovšem v případě pořízení je regulační plán závazný pro rozhodování v daném území.

V případě, že regulační plán vydává krajský úřad, je závazný i pro územní plány a regulační plány vydávané obcemi. Regulačním plánem lze nahradit územní rozhodnutí, kromě územního rozhodnutí pro záměr, který podléhá posuzování vlivů na životní prostředí podle zvláštního právního předpisu (zákon č. 183/2006 Sb., § 61-71).

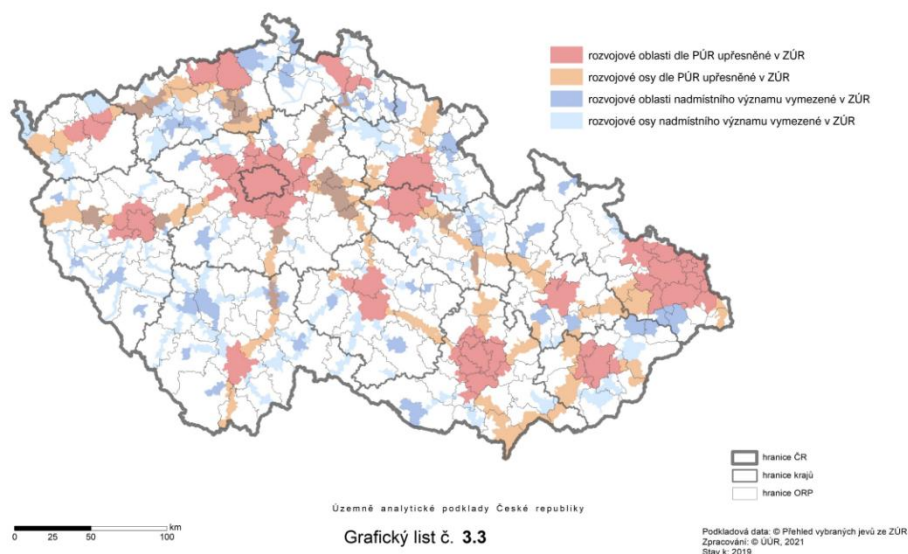
Regulační plán je vhodný nástroj k velmi podrobnému naplánování daného území. V Praze platí pouze jeden regulační plán – Anenská (IPR, ©2022).



Obr. č. 5 - ukázka regulačního plánu (MMR, ©2024)

### 5.3.5 Územně analytické podklady

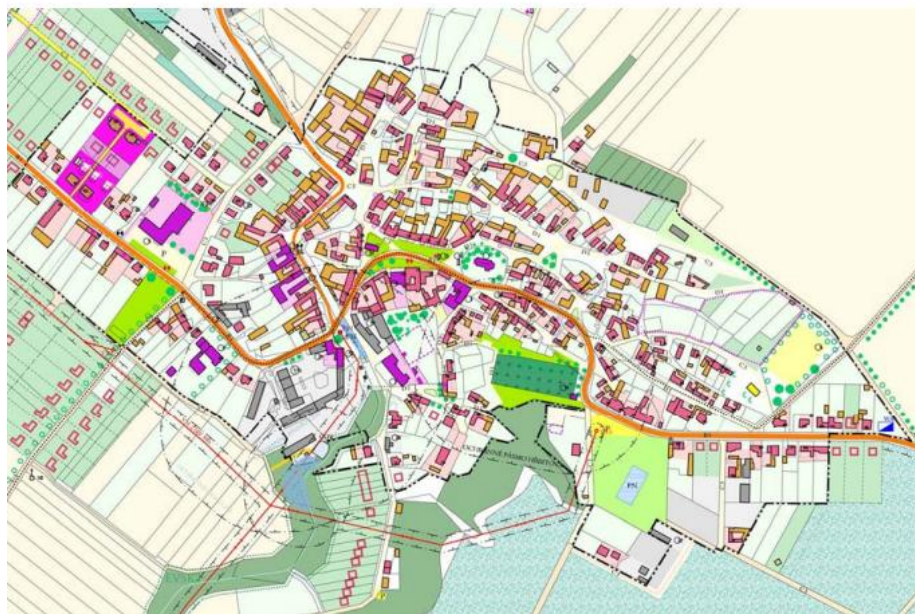
Územně analytické podklady (ÚAP) obsahují zjištění a vyhodnocení stavu a vývoje území, jeho hodnot, omezení změn v území („limity využití území“), záměrů na provedení změn v území, rozbor udržitelného rozvoje území. Pořizuje je buď úřad územního plánování (obec s rozšířenou působností) pro svůj správní obvod nebo krajský úřad pro území kraje (MMR, ©2024).



Obr. č. 6 - Příklad ÚAP - rozvojové osy a rozvojové oblasti (MMR, ©2024)

### 5.3.6 Územní studie

Územní studie navrhuje, prověřuje a posuzuje možná řešení vybraných problémů, případně úprav nebo rozvoj některých funkčních systémů v území, například veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability, které by mohly významně ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich vybraných částí. Územní studie slouží jako podklad k pořizování politiky územního rozvoje, územně plánovací dokumentace, jejich změně a pro rozhodování v území. Pořizovatel pořizuje územní studii v případech, kdy je to uloženo územně plánovací dokumentací, z vlastního nebo jiného podnětu. Náležitosti územní studie nejsou stanoveny právním předpisem. Obsah, rozsah, cíle a účel územní studie určuje pořizovatel v zadání územní studie (§ 30 zákona č. 183/2006 Sb., NAVRÁTILOVÁ, ROZMANOVÁ, 2013). Územní studie není závazná.



Obr. č. 7 - příklad územní studie (MMR, ©2024)

### 5.3.7 Územní opatření o stavební uzávěře

Územní opatření o stavební uzávěře se vydává formou opatření obecné povahy podle správního řádu. Omezuje nebo zakazuje v nezbytném rozsahu stavební činnost ve vymezeném území, nelze jím však omezit či zakázat udržovací práce. Výjimku z omezení nebo zákazu stavební činnosti lze povolit v případě, že její povolení neohrožuje účel sledovaný stavební uzávěrou. Výjimku uděluje příslušná rada, proti rozhodnutí o povolení výjimky se nelze odvolat (zákon č.183/2006 Sb., § 97-100).

### 5.3.8 Územní opatření o asanaci území

Územní opatření o asanaci území se vydává jako opatření obecné povahy podle správního řádu na území postiženém živelnou pohromou nebo závažnou havárií a je nezbytné stanovit podmínky pro odstranění dopadů živelní pohromy nebo havárie. Územní opatření o asanaci území se vydává rovněž pro zastavěné území, ve kterém jsou závadné stavby, z důvodů hygienických, bezpečnostních, požárních, provozních a ochrany životního prostředí, u nichž je ve veřejném zájmu nutné naříditi odstranění závad staveb a úpravy staveb a naříditi opatření k asanaci území. Dnem nabytí účinnosti územního opatření o asanaci území pozbývá v dotčeném území účinnosti vydaná územně plánovací dokumentace do doby vydání její změny nebo vydání nové územně plánovací dokumentace (zákon č.183/2006 Sb., § 97-100).



### **5.3.9 Předkupní právo**

Územní plán nebo regulační plán může určit pozemek pro veřejně prospěšnou stavbu nebo veřejné prostranství. V této situaci má k pozemku a ke stavbě na něm předkupní právo obec nebo kraj nebo stát. Předkupní právo se vymezuje v územním plánu nebo v regulačním plánu označením nemovitosti a stanovením oprávněné osoby (v případě státu stanovením příslušné organizační složky nebo příspěvkové organizace nebo státního podniku). Vlastník pozemku nebo stavby, u kterých vzniklo předkupní právo podle tohoto zákona (dále jen „povinný vlastník“), má povinnost v případě zamýšleného úplatného převodu nabídnout oprávněné osobě tyto k odkoupení za podmínek stanovených zákonem (zákon č.183/2006 Sb., § 101).

### **5.3.10 Náhrady za změnu v území**

Jedná se o kompenzační opatření vlastníkovu pozemku nebo stavby, jehož práva byla omezena územním opatřením o stavební uzávěře a tímto omezením mu byla způsobena majetková újma. Náhrada vlastníkovu nebo oprávněnému nenáleží, jestliže k uvedenému zrušení došlo na základě jeho návrhu nebo po uplynutí 5 let od nabytí účinnosti územního plánu nebo jeho změny, či regulačního plánu nebo jeho změny, která zastavění dotčeného pozemku umožnila. Legislativa připouští výjimky, ve kterých se ustanovení o uplynutí lhůty 5 let neuplatní. Tyto výjimky jsou uvedeny v taxativním výčtu § 102 stavebního zákona. Povinnost poskytnout náhradu za změnu v území má obec, kraj nebo stát, jejichž orgány vydaly územní opatření o stavební uzávěře, vydaly územně plánovací dokumentaci nebo její aktualizaci nebo změnu, anebo zrušily územní rozhodnutí, územní souhlas nebo veřejnoprávní smlouvu nahrazující územní rozhodnutí, ale pouze na základě písemné žádosti vlastníka obsahující prokázání majetkové újmy. Následně po uhrazení náhrady jsou obce, kraje či stát oprávněny požadovat kompenzaci náhrady od orgánu, na základě jehož požadavku obsaženého ve stanovisku nebo závazném stanovisku bylo zrušeno určení pozemku k zastavění (zákon č.183/2006 Sb., § 102).

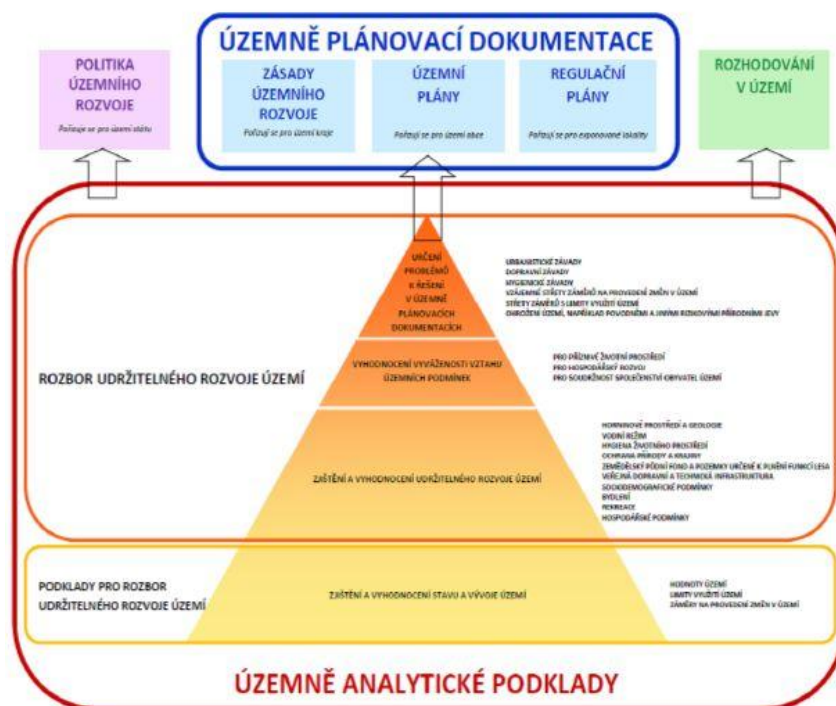
## **5.4 Systém územního plánování**

Systém územního plánování je v České republice hierarchický. Vyšší územně plánovací dokumentace je závazná pro pořízení nižší dokumentace. Části nižší dokumentace, které jsou v rozporu s následně vydanou vyšší dokumentací, se neuplatní. Obecně platí, že vyšší územně plánovací dokumentace nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem nižší, podrobnější dokumentaci. Hierarchické je i uspořádání působnosti ve věcech územního plánování od ministerstev přes orgány krajů až po orgány obcí (MMR, ©2024).

## **5.5 Aktéři územního plánování**

Na procesu územního plánování se podílí politici (iniciují pořizování územně plánovacích dokumentací a rozhodují o jejich schvalování), úředníci (např. obce

s rozšířenou působností pořizují územní plány, dotčené orgány se k nim vyjadřují) a projektanti (zpracovávají dokumentace). Zpracování územně plánovací dokumentace, stejně tak jako dokumentace pro vydání územního rozhodnutí a projektové dokumentace i odborné vedení provádění stavby mohou vykonávat pouze fyzické osoby, které získaly pro tuto činnost oprávnění. Proces pořízení každé závazné územně plánovací dokumentace zahrnuje účast veřejnosti (občanů a občanských sdružení). Vlastníci nemovitostí mohou podávat k návrhu dokumentace námítky, kdokoli může návrh připomínkovat. Veškeré připomínky i námítky je nutno vypořádat. V některých případech veřejnost aktivně spolupracuje i na tvorbě plánovacích dokumentů (MMR, ©2024).



Obr. č. 8 - schéma obsahu a využití ÚAP (ÚÚR Brno, ©2022)

## 5.6 „Nový“ stavební zákon č. 283/2021 Sb.

Tato práce byla zpracována v době, kdy platilo tzv. přechodné období nového stavebního zákona, to znamená, že docházelo k postupnému přechodu od starého zákona č. 183/2006 Sb. k novému stavebnímu zákonu č. 283/2021 Sb. Toto přechodné období je definováno do 30. června 2024.

Nový stavební zákon ještě před nabytím účinnosti prošel podstatnou novelizací. Kromě jiného by měl přinést snížení počtu obecních a krajských stavebních úřadů, zaniknou specializované stavební úřady typu vodoprávních, dopravních a báňských, a naopak vznikne Dopravní a energetický stavební úřad (DESÚ), v jehož kompetenci bude rozhodování o vyhrazených stavbách (dálnice, letecké stavby, dráhy, výrobní z obnovitelných zdrojů či stavby jaderného zařízení). Dále novela zavádí jednotné

environmentální stanovisko JES, které nahrazuje závazná stanoviska z oblasti životního prostředí, dosud vydávaná na základě posuzování podle devíti zákonů. V případě záměru vyžadujícího posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) bude JES zahrnovat i závazné stanovisko EIA, ovšem jen v případě, že o to stavebník požádá (ČERNÝ, POŘÍZKOVÁ, 2023).

Novela stavebního zákona dále kromě jiného umožní účast ekologických spolků v řízeních o povolení záměrů, při nichž se povoluje kácení stromů nebo uděluje výjimka (památné stromy, zvláště chránění živočichové) (ČERNÝ, POŘÍZKOVÁ, 2023).

Nový stavební zákon přináší silnější postavení obcí v územním plánování, kdy bude mít obec právo zřídit vlastní územní plán. Zákon také obsahuje definici „modrozelené infrastruktury“ (nebo spíše „zelené infrastruktury“) a její obecnou podporu jako nástroje pro efektivní hospodaření s vodou ve městech (ČERNÝ, POŘÍZKOVÁ, 2023).

Územně plánovací dokumentace na všech úrovních bude pořizována v jednotně upraveném procesu. Nový stavební zákon podrobněji upravuje možnost pořizování změn ÚPD a regulačních plánů z podnětu investorů, dotčených vlastníků a úřadů (ČERNÝ, POŘÍZKOVÁ, 2023).

V následujících odstavcích jsou přiblíženy nástroje územního plánování tak, jak je stanovuje stavební zákon č. 283/2021 Sb., v platném znění.

## **5.6.1 Nástroje územního plánování**

### **5.6.1.1 Územně plánovací podklady**

#### **- Územně analytické podklady**

Obsahem územně analytických podkladů jsou zjištění a vyhodnocení stavu a vývoje území, jeho hodnot, limitů využití území, záměrů na provedení změn v území, zjišťování a vyhodnocování podmínek udržitelného rozvoje území a určení problémů k řešení v územně plánovací dokumentaci. Náležitosti obsahu stanoví prováděcí předpis. Slouží jako odborný podklad pro pořizování politiky územního rozvoje, územně plánovacích dokumentací, územních studií, územních opatření, vymezení zastavěného území a pro rozhodování v území (§ 62 zákona č. 283/2021 Sb.).

#### **- Územní studie**

Územní studie navrhuje, prověřuje a posuzuje možná řešení vybraných problémů v území, které by mohly významně ovlivňovat nebo podmiňovat jeho využití a uspořádání. Slouží jako podklad pro rozhodování v území, pořizování územně plánovací dokumentace a politiky územního rozvoje (§ 67–69 zákona č. 283/2021 Sb.). Územní studii vkládá pořizovatel do národního geoportálu územního plánování a vždy do 8 let prověří její aktuálnost.

### **5.6.1.2 Politika územního rozvoje**

Politika územního rozvoje je strategickým dokumentem, který určuje ve stanoveném období požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v celostátních, přeshraničních a mezinárodních souvislostech a určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů. Politika územního rozvoje se zpracovává pro celé území státu (§ 70, zákona č. 283/2021 Sb.).

Politika územního rozvoje stanoví celostátní priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území České republiky, stanoví koncepci sídelní struktury ČR, vymezení oblastí ovlivněné rozvojem dynamikou jednoho nebo více center osídlení se zvýšenými požadavky na změny v území, se specifickými hodnotami a se specifickými problémy mezinárodního nebo celostátního významu nebo oblasti se specifickými hodnotami a se specifickými problémy, které svým významem přesahují území jednoho kraje a vymezení záměry dopravní a technické infrastruktury mezinárodního a celostátního významu nebo záměry dopravní a technické infrastruktury, které svým významem přesahují území jednoho kraje (§ 70-71, zákona č. 283/2021 Sb.).

### **5.6.1.3 Územně plánovací dokumentace**

Územně plánovací dokumentace se vydává formou opatření obecné povahy a je závazná pro rozhodování v území a další změny v území. Nadřazená územně plánovací dokumentace je závazná pro obsah navazující územně plánovací dokumentace. (§ 72–73, zákona č. 283/2021 Sb.).

#### **- Územní rozvojový plán**

Územní rozvojový plán vymezuje zastavitelné plochy, transformační plochy a koridory pro umístění dopravní a technické infrastruktury a další záměry mezinárodního nebo celostátního významu, vymezuje územní systém ekologické stability neregionálního významu a veřejně prospěšné stavby a opatření, a stavby a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu. Vydává se pro celé území státu (§ 74–76, zákona č. 283/2021 Sb.).

#### **- Zásady územního rozvoje**

Jedná se o základní koncepční dokument kraje k usměrňování jeho územního rozvoje a ochrany hodnot jeho území. ZÚR stanoví koncepci kraje a zpřesňují vymezení specifických oblastí. Dále vymezují zastavitelné plochy, transformační plochy a koridory nadmístního významu, včetně ploch a koridorů veřejné infrastruktury, ploch pro těžbu nerostů, územního systému ekologické stability regionálního významu, vymezují krajiny a stanoví jejich cílové kvality podle Evropské úmluvy o krajině, včetně územních podmínek pro jejich zachování nebo dosažení. ZÚR mohou stanovit pořadí provádění změn v území. Pořizují se pro celé území kraje a mohou uložit pořízení územní studie k podrobnějšímu prověření navrženého řešení. (§ 77–79, zákona č. 283/2021 Sb.).

#### - **Územní plán**

Územní plán je územně plánovací dokumentace na úrovni obce. Pořizuje se a vydává pro celé území obce, pro celé území hlavního města, popřípadě pro celé území vojenského újezdu. (§ 80–84, zákona č. 283/2021 Sb.).

#### - **Regulační plán**

Regulační plán v řešeném území stanoví podrobné podmínky pro vymezení a využití pozemků, umístění a prostorové uspořádání staveb, včetně jejich napojení na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, a urbanistických a architektonických podmínek, umístění a prostorové uspořádání staveb veřejné infrastruktury a ochranu hodnot, charakteru území a krajinného rázu. (§ 85–86, zákona č. 283/2021 Sb.).

### **5.6.1.4 Územní opatření**

#### - **Opatření o stavební uzávěře**

Územní opatření o stavební uzávěře omezuje nebo zakazuje stavební činnost ve vymezeném území v nezbytném rozsahu. Nelze jeho pomocí omezit nebo zakázat udržovací práce, realizaci veřejně prospěšné stavby dopravní a technické infrastruktury a stanovení dobývacího prostoru. Opatření o stavební uzávěře pozbývá účinnosti jeho zrušením (§ 123–124, zákona č. 283/2021 Sb.).

#### - **Opatření o asanaci území**

Vydává se na území postiženém živelní pohromou nebo závažnou havárií, v jejichž důsledku došlo k podstatnému zásahu do využití území v případě, že je nutné stanovit podmínky pro jejich odstranění. Opatření lze vydat i pro území se závadnými stavbami, kontaminovanými místy nebo starou ekologickou zátěží. Dnem nabytí účinnosti územního opatření o asanaci území pozbývá účinnosti územně plánovací dokumentace vydaná v dotčeném území. Územní opatření o asanaci území pozbývá účinnosti jeho zrušením (§ 125, zákona č. 283/2021 Sb.).

### **5.6.2 Politika architektury a stavební kultury**

Politika architektury a stavební kultury je strategickým dokumentem s celostátní působností, který určuje vizi, cíle a opatření k dosažení kvality vystavěného prostředí. Politika architektury a stavební kultury rozvíjí cíle a úkoly územního plánování a je podkladem pro zpracování politiky územního rozvoje, který není závazný. (§ 136a, zákona č. 283/2021 Sb.).

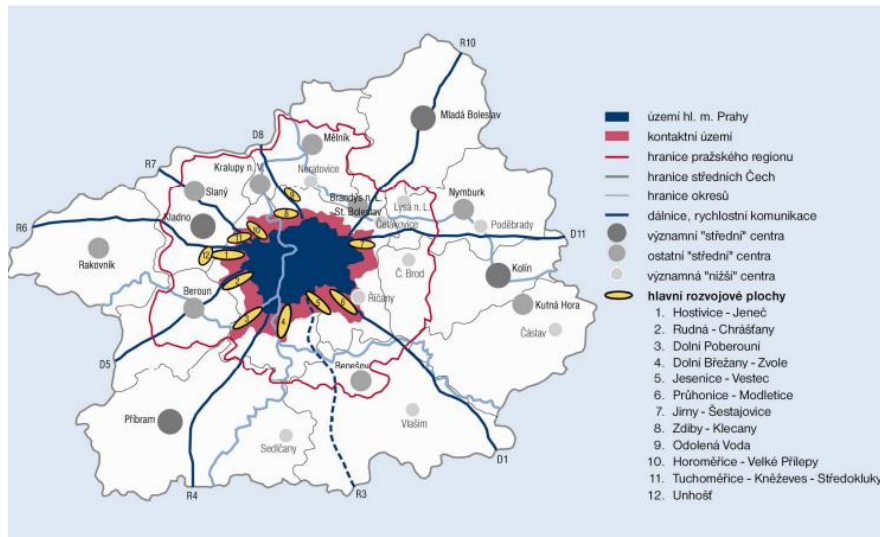
Politika architektury a stavební kultury ČR (PASK ČR) je nelegislativní strategický dokument s celostátní působností. Jeho účelem není povolovat stavby ani navrhopvat konkrétní projekty.

První Politiku architektury a stavební kultury České republiky schválila vláda na počátku roku 2015. Po šesti letech byla politika vyhodnocena, a to včetně plnění stanovených opatření. Jejím cílem je vytvořit předpoklady k tomu, aby vznikající stavby byly kvalitní. Dokument však neklade důraz pouze na kvalitu jednotlivých

staveb, ale zdůrazňuje potřebu komplexního vnímání prostředí, tedy vzájemného působení staveb, jejich vztahu ke stávajícím architektonickým a urbanistickým hodnotám a též jejich vlivu na krajinu. Stanovená opatření směřují do oblasti uspořádání území, kladou si za cíl zlepšit dostupnost veřejné infrastruktury či stanovovat dlouhodobou urbanistickou koncepci. (MMR, ©2022)

## 6 Regulace města a dopravních vztahů na území Prahy

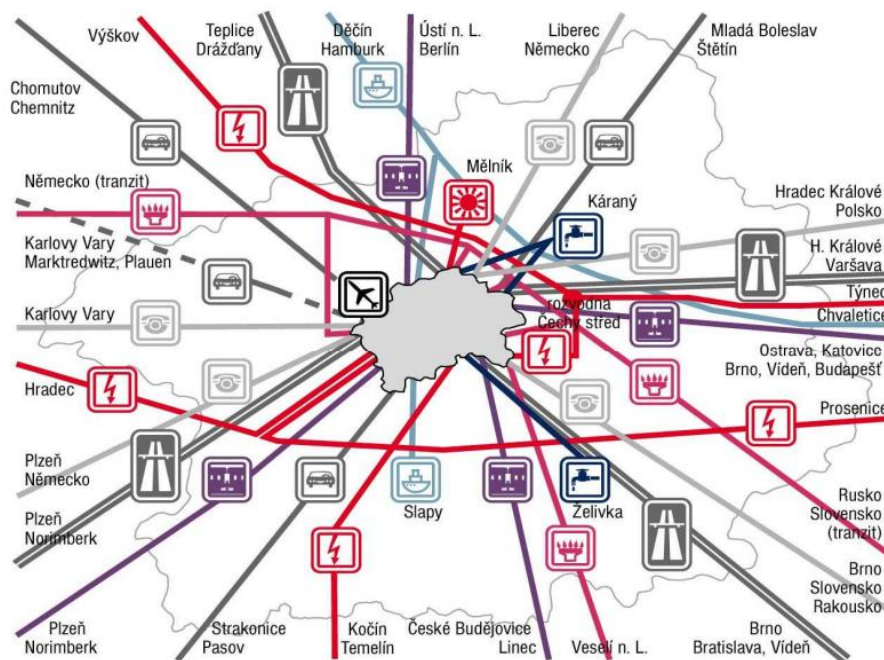
Praha v posledních letech posiluje svoji pozici v sídelním systému střední Evropy (KÖRNER, 2003; RÖLC, 2004) a díky svému historickému urbanistickému konceptu a strategickému umístění ve Středočeském kraji, potažmo v celé České republice, zaujímá v řešení dopravní politiky specifické místo.



Obr. č. 9 - Praha ve středních Čechách (STR URM, ©2008)

Praha je nejen město pro bydlení, ale současně hlavní město se složkami veřejné správy, regionální zázemí pro Středočeský kraj, významný zdroj pracovních příležitostí, centrum vzdělávání a kultury, institucí a nakupování. Propojení s okolním regionem se rozvíjí, blízké okolí Prahy bude pravděpodobně i nadále zatíženo intenzivní výstavbou. Praha slouží jako průsečík dopravní infrastruktury, nejen vnitrostátní, ale i mezinárodní (IPR, ©2012).

Stejně jako ostatní města zaznamenala Praha a její okolí od počátku 90. let obrovský nárůst automobilové dopravy. Na rozdíl od zbytku republiky ale navýšení dopravy v této oblasti překonalo nejen republikový, ale i evropský průměr (IPR, ©2012).



Obr. č. 10 - Hlavní vnější vazby pražské infrastruktury, (STR URM, ©2008)

## 6.1 Aktuální změna pražského dopravního paradigmatu

Město samo o sobě je živý organismus. Transformace městských dopravních politik od care-oriented k people-oriented je dynamický proces a jeho úspěch závisí na mnoha aspektech, především na schopnosti adaptability (MMR, ©2020).

### 6.1.1 SUMP

Mezi nástroje transformace patří v současnosti Rozvoj plánování udržitelné městské mobility (SUMP), který není v českých zákonech nijak legislativně zakotven. Česká odborná veřejnost je s tématem SUMP postupně seznamována přibližně od roku 2012. Plánování udržitelné městské mobility si nedává za cíl „zlikvidovat“ automobilovou dopravu, naopak, považuje automobil za příhodného pomocníka v situacích, kdy se jedná o osobu se sníženou mobilitou, o přepravu většího množství věcí i v případě jednotlivců, nebo o časovou tíseň. V případě, kdy ale neexistuje možnost volby jiné alternativy, a díky extrémně zatíženému provozu je nutné trávit čas v kolonách, stává se automobil zlým páнем (MMR, ©2020).

SUMP si klade za cíl mimo jiné naučit lidi používat auto s rozmyslem a využívat další alternativy dopravy, především v případě každodenního cestování, např. do práce či do školy. Většina plánů SUMP (ve smyslu jejich zpracování, nikoliv implementace) je financována z vlastních zdrojů města, v omezené míře z vnějších zdrojů. Díky dotačním programům, které nabízejí např. Ministerstvo dopravy či Ministerstvo místního rozvoje, jsou jednotlivá města motivována k pořízení Programu SUMP (MMR, ©2020).



Čím více jsou integrované a rozmanité možnosti, které udržitelná mobilita ve městě nabízí, tím efektivnější a odolnější je celý dopravní systém. Dlouhodobá a integrovaná povaha plánu udržitelné městské mobility poskytuje možnost zajistit maximum možných přínosů. (MMR, ©2020).

*„Pro obnovu městského života a veřejných prostranství, ve kterých se život města odehrává, je proto nezbytné nejprve přehodnotit naše dosavadní paradigmatu dopravy. Město se nemůže přizpůsobovat dopravě, naopak doprava se musí přizpůsobit městu“* (STRATEGICKÝ PLÁN HL. M. PRAHY, 2016).

### **6.1.2 Parkování**

Praha není zdaleka jediným městem, kde parkování znamená zásadní problém, který je nutné řešit.

Podstatou jmenovaného problému není nedostatek parkovacích míst jako takových, ale spíše neúměrně zvyšující se poptávka po parkování, jejíž podstatou je myšlení, chování i rozhodování uživatelů dopravy, které způsobuje nekonečný začarovaný kruh. Zvyšuje se životní úroveň, která sebou přináší dostupnost automobilů. Lidé namísto veřejné dopravy využívají vlastní automobil s myšlenkou, že tato podoba cestování je pohodlnější a rychlejší. V MHD oproti tomu tedy ubývá platících cestujících, navyšují se provozní náklady a je nutné pro zachování provozu zvyšovat jízdné. Díky této skutečnosti se ale zákonitě zvyšuje požadavek na parkovací místa (SPERAT, 2017).

Na tento požadavek reagují územní plány a dopravní instituce slovy o nedostatečnosti kapacity parkování a snahou o navrhování nových parkovacích míst nebo podmínek pro novou výstavbu změnou koeficientu dopravy v klidu. SPERAT (2017) upozorňuje, že problém parkování ale nespočívá jen v navyšujícím se počtu automobilů ve vlastnictví či užívání rezidentů, ale zároveň v počtu automobilů, které přivážejí lidi ze spádových obcí např. za prací, a která je potřeba na území města zaparkovat či odstavit. A současná dopravní politika příčinu problému nijak aktivně neřeší (SPERAT, 2017).

Jedním z aplikovaných řešení je vedle zpoplatňování parkovacích míst výstavba parkovacích domů. Otázkou zůstává, zda tato řešení pomohou uvolnění kapacitně přetížených stání v uličních prostorech, jejichž počet navýšit nelze (nejen kvůli prostorovému uspořádání ulic, ale především z důvodu udržitelnosti dopravy, ekologie atd.) (SPERAT, 2017).

Současná změna dopravního systému vychází z dlouhodobého vývoje, který této změně předcházela. Tento vývoj je nastíněn v následujících odstavcích.

## 6.2 Institucionální prostředí plánování na území Prahy

### 6.2.1 Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy

Nositelem změny dopravního systému je IPR. Jedná se o příspěvkovou organizaci, kterou zřídilo hlavní město, a která je hlavním koncepčním pracovištěm Prahy v rámci architektury, rozvoje území, urbanismu a tvorby městského prostředí.

IPR vznikl v roce 2013 transformací tehdejšího Útvaru rozvoje hlavního města Prahy a za cíl si vytyčil vrátit Prahu *mezi nejvyspělejší evropské metropole* (IPR, ©2013). IPR vytváří studie a analýzy zabývající se dopravou ve městě, veřejným prostorem, bydlením nebo krajinou, a zastupuje město v územních řízeních. Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy – IPR vytváří kromě jiného plánovací koncepty města – dlouho a s nadějí očekávaný Metropolitní plán i současný Strategický plán hlavního města Prahy (IPR, ©2013).

Původní Úvar rozvoje hlavního města Prahy, který byl zodpovědný za zpracování územního plánu, se společně s Odborem územního rozhodování Magistrátu hlavního města Prahy vlastně „nuceně“ transformovali z Útvaru hlavního architekta (ÚHA), který se územně plánovací dokumentaci věnoval od šedesátých let. ÚHA byl založen v roce 1961 a po dobu téměř 30 let vytvářel a schvaloval územně plánovací dokumentaci. Útvar hlavního architekta byl odbornou institucí, ve které působily týmy architektů, geodetů, geografů, dopravních specialistů a další odborníci, a přestože byl svázán plněním politických směrnic, reagoval na světové architektonické a urbanistické hnutí. V povědomí široké veřejnosti působil ale jako pozůstatek socialistického režimu (IPR, ©2013). Z období působení Útvaru rozvoje hl. m. Prahy pochází první polistopadový územní plán Prahy, tzv. Územní plán Sídelního útvaru hl. m. Prahy, schválený v roce 1999 (IPR, ©2013).

Před vznikem institutu Útvaru hlavního architekta působila v Praze Kancelář pro územní plán. Kancelář pro územní plán měla na starosti zejména otázky bydlení a dopravy. Vznikla v roce 1951, a to i přes to, že v padesátých letech se Praha ocitla mimo zájem tehdejší vlády jako město s nedostatkem průmyslu. Ve snaze proměnit Prahu v socialistické město byl v šedesátých letech schválen návrh Směrného územního plánu. Pozitivním počinem Kanceláře pro územní plán bylo bezesporu zadání vypracování stavebně historických průzkumů pražského jádra Státnímu ústavu pro rekonstrukce památkových měst a objektů, které jsou neocenitelným podkladem ke zkoumání historie stavebního vývoje Prahy dodnes (IPR, ©2015).

### 6.2.2 Magistrát hlavního města Prahy

Hlavní město Praha je spravováno na základě samostatného zákona č.131/2000 Sb., o hlavním městě Praze. Roli obecního a krajského úřadu vykonává v Praze Magistrát hlavního města Prahy.

*„Magistrát hlavního města Prahy je úřad pověřený veřejnou správou, jeho činnost je zaměřena zejména na poskytování služeb občanům hl. m. Prahy“* (MHMP, ©2020).

Magistrát v samostatné působnosti hlavního města plní úkoly uložené zastupitelstvem nebo radou. Vykonává přenesenou působnost hlavního města Prahy, není-li zákonem svěřena jiným orgánům (MHMP, ©2020).

Odborem MHMP pro zajišťování procesních činností pořizování územního plánu hlavního města Prahy a pro zajišťování procesních činností pořizování územně plánovacích dokumentací a podkladů je odbor územního rozvoje, který kromě jiného posuzuje soulad záměru s územním plánem (od 1. 7. 2024 toto bude zajišťovat stavební úřad). Ve věcech přenesené působnosti je podřízen Ministerstvu pro místní rozvoj (MHMP, ©2020; MČ P5, ©2022).

V případě vydávání územně plánovací dokumentace pro celé území hlavního města vykonává funkci krajského úřadu Ministerstvo pro místní rozvoj. Jedná-li se o vydání územního plánu pro vymezenou část hlavního města Prahy, vykonává působnost krajského úřadu Magistrát hlavního města Prahy (MHMP, ©2014).

Odbor územního rozvoje MHMP je pořizovatelem územního plánu pro celé území hlavního města Prahy, zpracovatelem pak IPR (MČ P5, ©2022).

V procesu pořizování územního plánu a jeho změn hrají roli i městské části, které podávají připomínky, či případně mohou samy podávat podněty na změny prostřednictvím usnesení Zastupitelstva městské části (MČ P5, ©2022).

Agendu městských částí v procesu pořizování a projednání územně plánovacích podkladů a územně plánovacích dokumentací zajišťuje pak v přenesené působnosti odbor nebo oddělení územního rozvoje či územního plánování dané městské části, které mimo jiné řeší agendu MČ jako účastníka v územních řízeních na území MČ. (ÚMČ P2, ©2023).

### **6.3 Pražské plánovací nástroje**

Pro přehlednost dalšího textu je dobré zjednodušeně nastínit vzájemný vztah a rozdíl mezi strategickým a územním plánováním.

Strategické plánování i územní plánování patří mezi důležité nástroje územního plánování. Z hlediska kraje jsou rovnocenné, důležitá a klíčová je ale jejich vzájemná provázanost. Pro strategické plánování jsou určující a nezbytné limity daného území, naopak pro územní plánování je nutné znát záměry využití území (PŮČEK, 2009).

Strategické plánování je proces, ve kterém se hodnotí současná situace v území a jeho možný vývoj, stanovují se cíle rozvoje, vypracovává se strategie či plány k jejich dosažení a následně se stanovují postupy pro kontrolu výsledků či přijímání jednotlivých opatření (PŮČEK, 2009). Výstupem strategického plánování je strategický plán, který ovšem není podstatou strategického plánování. Jádrem je samotný proces strategického plánování, kdy dochází k úvahám nad dalším rozvojem území apod. (BERAN, 1999). Strategický plán je v legislativě zmiňován pouze nepřímou, není závazný a postup jeho zpracování je volitelný (BIČÍK, PERLIN, 2002).

Územní plánování je proces, jehož hlavním cílem je vytvářet předpoklady pro udržitelný rozvoj území a pro výstavbu v daném území. Pro prosazování cílů a úkolů územního plánování jsou určeny nástroje územního plánování (územně plánovací podklady, politika územního rozvoje, územně plánovací dokumentace a územní rozhodnutí) (PŮČEK, 2009). Na rozdíl od strategického plánu je územní plán přímo vymezen ve stavebním zákoně, který taxativně definuje jednotlivé cíle, postupy i jeho závaznost (BIČÍK, PERLIN, 2002)

### 6.3.1 Metropolitní plán

Nejaktuálnější plánovací koncept je v současné době Metropolitní plán hlavního města Prahy. Jeho příprava přinesla v roce 2013 novou prostorovou vizi a naději. MAIER (2013) označil Metropolitní plán včetně urbanistické vize za autorské dílo architekta, které bude předloženo úřadům a veřejnosti až po dokončení, to znamená, že nezohledňuje žádné výsledky možných diskusí či zpětných vazeb, o které by se mohl zpracovatel opřít (MAIER, 2013).

Jedinou vizí Prahy, která vznikla „zdola“, byla v té době Vize 25, na jejímž vzniku se podílelo občanské sdružení Auto\*Mat. Vize 25 sice vznikala za spolupráce odborníků a z iniciativy občanů, ale nejedná se o oficiální nástroj, spíše o alternativu zavedené praxe bez opory v širokých vrstvách společnosti. Občanské sdružení Auto\*Mat dlouhodobě usiluje o lepší prostředí pro kvalitní život ve městě a prosazuje veřejnou, cyklistickou a pěší dopravu ve městech za rozumné míry použití aut (©Auto\*Mat, MAIER, 2013).

MAIER (2013) předkládá otázku, jestli je vůbec možné za současných okolností dospět k nějaké společné vizi rozvoje města, podle jeho názoru mohou takovéto vize vznikat pouze ve městech, která pocítují závažné problémy a pouze v časech, kdy občané i představitelé města vzájemně cítí, že je čas učinit opravdu závažná rozhodnutí a potlačit vlastní často sobecké zájmy. A to Praha společně s několika dalšími českými městy podle chování nejspíš momentálně není (MAIER, 2013).

Ačkoliv byly a jsou od začátku do nového Metropolitního plánu vkládány jisté velké naděje, nutno říci, že do dnešního dne není k dispozici.

### 6.3.2 Strategický plán

Jedním ze stěžejních podkladů, ze kterých vychází Metropolitní plán, je Strategický plán hlavního města Prahy. 1. Strategický plán byl přijat Zastupitelstvem hl. m. Prahy v roce 2000.

*„Strategický plán hlavního města Prahy je dlouhodobý koncepční dokument, který formuluje společně vizi sociálně ekonomického rozvoje města, dále stanovuje strategické cíle a priority při řešení současných klíčových otázek“ (MHMP, ©2014).* Jeho poslední aktualizace z roku 2016 staví svoje vize na těch předchozích, uvedených v aktualizaci z roku 2008. Jako podstatnou vizi týkající se dopravy představila poslední aktualizace Strategického plánu myšlenku: *„Pro obnovu městského života a veřejných prostranství, ve kterých se život města odehrává, je*

*proto nezbytné nejprve přehodnotit naše dosavadní paradigmatu dopravy. Město se nemůže přizpůsobovat dopravě, naopak doprava se musí přizpůsobit městu.“* (STRATEGICKÝ PLÁN HL. M. PRAHY, 2016).

Strategický plán hlavního města Prahy byl pořízen v polovině 90. let. Při jeho přípravě byl kladen velký důraz na účast a spolupráci širokého okruhu odborníků, nejen českých, ale i zahraničních, a měl být nedílnou součástí tehdejší politické snahy vrátit se do Evropy. Víze strategického plánu se týkaly kvality života ve městě, dopravní a technické infrastruktury i řízení a správy města. Strategický plán měl být zaměřen na řešení širokého spektra problémů, se kterými se město potýkalo (HLAVNÍ MĚSTO PRAHA, ©2015).

Původní verze Strategického plánu obsahovala i detailní řešení způsobu implementace konkrétních záměrů, ale ke schválení byl Zastupitelstvu hlavního města předložen návrh upravený a zobecněný, ze kterého byly vypuštěny možné kontroverzní záměry a projekty. Změny byly provedeny již bez účasti odborníků a výsledná podoba byla značně obecná a neadresná. Na druhou stranu tato podoba vlastně vyhověla všem, protože šlo nyní vybírat ze soupisu potřeb zrovna právě to, co vyhovělo zájmům důležitých developerů v případě veřejných infrastruktur (MAIER, 2013).

Strategický plán se dočkal v roce 2008 aktualizace, která ale neznamenala přínos pro realizaci původně stanovených vizí. Celý strategický plán a jeho prostorový koncept se aktualizací zúžil v souladu s heslem „Funkčně a prostorově vyvážené město“ a jeho záměry se přizpůsobily pražské radnici, která měla v úmyslu kandidovat na olympijské město. Tato aktualizace proběhla již absolutně bez diskuse nejen se zástupci veřejnosti, ale i zástupci odborníků (MAIER, 2013).

MAIER (2013) ve svém textu zmiňuje dílčí nezávislou analýzu, kterou vypracovala DUCHOŇOVÁ (2014), a která byla zaměřena na strategii dopravy v Praze, navazující reálná rozhodování a výsledné účinky provedených opatření. Výstupem práce bylo zjištění, ačkoliv byly jednotlivé programy a aktivity strategického plánu týkající se dopravy v Praze navzájem koordinované, realizovány nicméně ale byly selektivně ve prospěch investičně náročných a ekologicky problematických projektů. Závěrem lze říci, že se sice dařilo posilovat dopravní infrastrukturu, ale za cenu velkých veřejných výdajů, a nulového zlepšení dopravy či snížení jejích negativních dopadů (DUCHOŇOVÁ, 2014). Městu i nadále chyběla kvalitní a výkonná správa, ochotná spolupracovat a nést spoluzodpovědnost za vývoj města. Nejvýznamnější rozvojové plochy a území v Praze byly ponechány volně k dispozici developerům, či byly podřízeny automobilové dopravě (MAIER, 2013).

Další aktualizace Strategického plánu z roku 2016 už slibuje spolupráci Prahy s okolním regionem, která bude uplatňovat principy udržitelné mobility - „*Praha bude směřovat k udržitelné mobilitě – k zajištění pohybu osob a zboží, které je dlouhodobě přijatelné z hlediska sociálního, ekonomického a dopadů na životní prostředí. Na území města a také v okolním regionu se postupně dosáhne lepšího souladu dopravy s kvalitou životního prostředí a veřejných prostranství. Dopravní*

*dostupnost zdrojů a cílů bude výrazně orientována na ekologicky šetrnější způsoby dopravy a pohybu (mobility)“ (STRATEGICKÝ PLÁN HL. M. PRAHY, 2016).*

### **6.3.3 Územní plán**

Platný územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy plní roli dokumentu stanovujícího koncepci rozvoje města. Závazná část územního plánu je podkladem pro rozhodování stavebních úřadů.

Stávající platný územní plán hl. m. Prahy, tzv. Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy se začal intenzivně zpracovávat již v roce 1993 na základě předchozích studií a přípravných pracích a v souladu se stavebním zákonem č. 50/1976 Sb. a navazující vyhláškou č. 84/1976 o územně plánovacích podkladech a územně plánovací dokumentaci v platných zněních byl schválen Zastupitelstvem hl. m. Prahy 9. 9. 1999, s účinností od 1. 1. 2000 (SZENTESIOVÁ, 2010).

Za dobu od svého vzniku prošel mnoha změnami a aktualizacemi. Například změna ÚP, vyhlášená opatřením obecné povahy a schválená v roce 2008, která byla založena již na ustanoveních nového stavebního zákona, a vypracována podle nových požadavků na územně plánovací dokumentaci, byla následně zrušena Nejvyšším správním soudem (NSS), aby ji posléze Zastupitelstvo hl. m. Prahy opět schválilo. Po opětovném schválení byla znovu napadena u NSS z důvodu nesouhlasu dvou městských částí (MČ) a několika občanů s vedením vnějšího silničního okruhu v severozápadním segmentu města (SZENTESIOVÁ, 2010).

V současné chvíli platí revidovaný územní plán, ve znění Opatření obecné povahy č. 55/2018 s účinností od 12. 10. 2018 ve znění pozdějších změn.

SZENTESIOVÁ (2010) uvádí, že v mezidobí do schválení nového územního plánu, který vznikl v několika krocích v průběhu let 1991–1999, byl vytvořen přechodný dokument a rozvoj města byl řízen „provizorním“ územním plánem, tzv. Plánem stabilizovaných území z roku 1994, který vymezoval funkčně stabilizovaná území, kde byl možný normální proces umisťování staveb, a „bílá“ místa, kde probíhalo posuzování záměrů formou změn nebo úprav ÚP. V tu dobu došlo k přehodnocování dosavadní koncepce komunikační sítě, a v oblasti dopravní infrastruktury se začaly řešit varianty a možné trasy obou silničních kruhů města a celého systému radiál (SZENTESIOVÁ, 2010).

Výchozí koncepcí, a to i přes mnohé odlišnosti, byl nicméně předchozí územní plán z roku 1986, který obsahoval základní dopravní koncepci města tvořenou systémem tří okruhů propojených systémem radiál – ZÁKOS (SZENTESIOVÁ, 2010).

### **6.3.4 Zásady dopravní politiky hlavního města Prahy**

Mezi strategické dokumenty týkající se především dopravy patří bezesporu i Zásady dopravní politiky hl. m. Prahy (ZDP hl. m. Prahy). Tento dokument schválilo Zastupitelstvo hl. m. Prahy v roce 1996 a jsou v něm obsaženy základní cíle dopravní koncepce hlavního města společně s postupy k jejich dosažení. Prioritním cílem ZDP hl. m. Prahy je „*dosažení takového stavu, v němž úroveň dopravního systému města*

*a jeho okolí bude v souladu s nároky na přepravu, s požadavky na tvorbu a ochranu životního prostředí a s předpokládaným budoucím rozvojem města“ (IPR, ©2016). V dokumentu je mimo jiné i konstatováno, že v době jeho vzniku není stav dopravního systému v hlavním městě „uspokojivý ani ve vztahu k zajištění stávajících přepravních potřeb města a jeho zájmového území, ani k požadavkům na tvorbu a ochranu životního prostředí“ (IPR, ©2016).*

DUCHOŇOVÁ (2014) uvádí, že mezi hlavní principy dopravní politiky patří především záměr *„dopravní infrastrukturu koncipovat, rozvíjet a řídit jako komplexní systém všech doprav, které se musí vzájemně doplňovat a jež musí racionálně spolupracovat či pro obsluhu centra města vytvářet takové podmínky, aby rozhodující část nároků na přepravu osob mohla být uspokojena hromadnou dopravou. Individuální automobilovou dopravu je v centru města naopak nutno účinně regulovat“ (DUCHOŇOVÁ, 2014).*

Zásady dopravní politiky obsahují mnohem širší výčet hlavních principů, nicméně právě tyto dva výše uvedené budou hrát roli v konfrontaci s realitou v druhé části této práce.

## **7 Pražský systém silniční dopravy**

### **7.1 Dopravní východiska související se založením Prahy a vývojem do 2. poloviny 20. století**

#### **7.1.1 Od středověku po období průmyslové revoluce**

Podmínky vývoje územního plánování v Praze nelze dostatečně charakterizovat bez toho, aniž by byl zmíněn i kontext jejího středověkého založení.

HRŮZA (1989) se věnoval analýze procesu založení Nového Města pražského, a podle něj je vize českých měst dohledatelná již v daleké historii. Zakladatelem Nového Města pražského byl Karel IV., a jeho snem i cílem bylo povznést tehdejší Prahu na centrum moci a politiky tehdejší Svaté říše římské. Urbanistická koncepce převedla vizi a strategii do prostorového uspořádání města: spočívala v symbolické síti sakrálních staveb a ve světské sféře v systému veřejných prostranství propojujících jednotlivá města aglomerace se specializovanými tržišti jako jejich uzly. Podle Hrůzy lze urbanistickou koncepci Nového Města pražského považovat za přiblížení se „k principům urbanismu renesančního“ (HRŮZA, 1989).

K realizaci koncepce sloužily „regulativy“ pro využití veřejných prostranství, umístování obtěžujících a znečišťujících aktivit (řemesel) a předpisy pro realizaci staveb, vše obsažené v zakládací listině a dalších předpisech. Velkorysost urbanistické koncepce Nového Města pražského umožnila dodnes využívat jeho středověkého založení jako městského centra. V případě středověké Prahy všechny tyto strategie i koncepce lze bohužel odvozovat z prostorového uspořádání města či z dochovaných fragmentů dokumentů (HRŮZA, 1989).

Následující období důležité transformace měst a obcí je podloženo již podstatně větším množstvím podkladů. Lze se již odkázat na vize explicitně vyjádřené v politických programech představitelů některých politických stran (HRŮZA, 1989).

Před vznikem Československa, v období průmyslové revoluce, se měnila vize rozvoje Prahy, která vycházela nejen z potřeby modernizace, ale zároveň byla ovlivněna nárůstem národnostního soupeření českého i německého etnika v Čechách. To se odráželo v cíleném rozmístování významných veřejných budov (HORSKÁ a kol., 2002).

Období konce 19. století a celého 20. století znamenalo velkou a rychlou změnu v rozvoji celého území a vyvolalo potřebu důslednějšího územního plánování, než tomu bylo v historii.

#### **7.1.2 První republika a protektorát**

Historicky největší změny zažívala Praha po vzniku Československa. Původní provinční město Rakousko-Uherska se začalo rapidně rychle měnit v komplexní centrum nově vzniklého státu s novými požadavky na rozvoj. V roce 1920 byla proto založena Státní regulační komise pro hlavní město Prahu a okolí, jejímž posláním bylo zajistit jednotný rozvoj Prahy a okolí, a především vytvoření regulačního



zastavovacího plánu. Poprvé v historii se územní plánování zabývalo plochou rozsáhlejší než plochou samotného města (IPR, ©2015).

Významný krok pro územní plánování nastal v roce 1922, kdy se k tehdejší Praze připojilo dalších 37 okrajových měst a předměstských obcí. Vznikl nový administrativní celek, kterému se říkalo Velká Praha. Od tohoto okamžiku bylo možné plánovat město jako kompaktní celek s propojenou infrastrukturou a také jednotnými podmínkami pro udržitelný rozvoj, přestože na začátku 20. století se touto záležitostí vědmě nikdo nezabýval (IPR, ©2015).

Základ realizace severojižní magistrály v 70. letech položila již během 2. světové války protektorátní komise Planungskommission für die Hauptstadt Prag und Umgebun, která působila v Praze, a zanechala po sobě několik dopravních a urbanistických studií. Celkový územní plán ale vypracovat nestačila (IPR, ©2015).

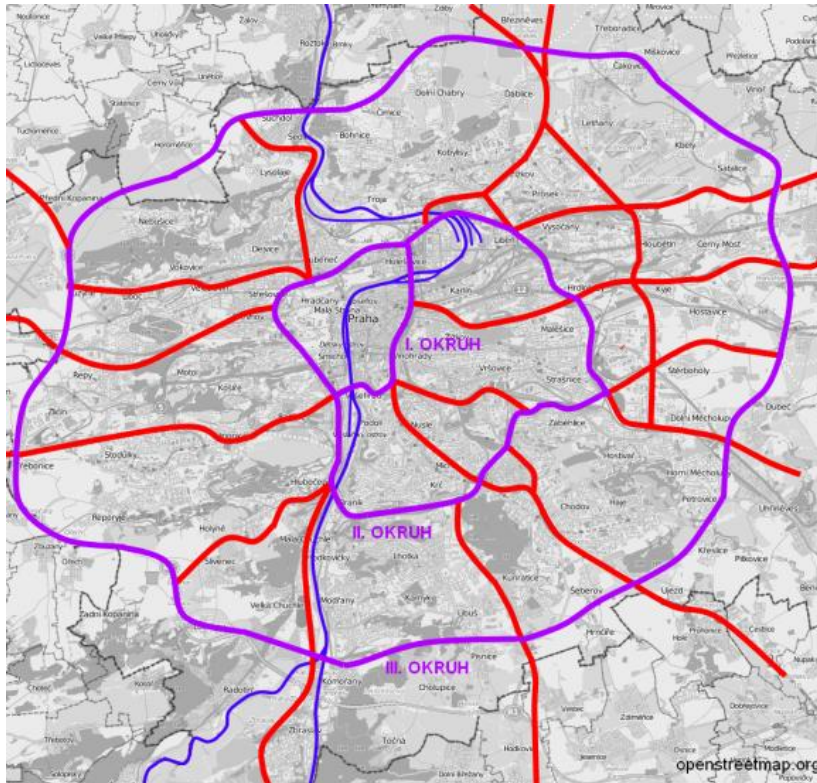
## **7.2 Základ současného dopravního systému Prahy – ZÁKOS**

Dopravní plánování nepodstoupilo od 60. let žádný silný změnový proces. Spíš naopak, jak shrnul svá zjištění HORÁK (2014), uvnitř dopravně plánovacích institucí byla vysoce ceněna především stabilita konceptů a panoval zde systém služebního postupu, jenž inovace neodměňoval. Systém nadřazených komunikací, včetně jejich trasování a funkčního zatřídění, se postupem času dostával do čím dál většího konfliktu se stávající zástavbou (HORÁK, 2014; ČECHOVÁ, 2020).

Dopravní systém automobilové dopravy v Praze má počátky již v 70. letech minulého století. Okružně radiální systém ZÁKOS vznikl na základě původní myšlenky „*roštového systému autodráhových komunikací*“ z 60. let, které protínaly původní kompaktní město. Původní roštový systém předpokládal „*tři severojižní magistrály a dvě východozápadní tangenty*“ (Auto\*Mat).

Základní komunikační systém (ZÁKOS), ze kterého bylo převzato sedm z devíti navrhovaných radiál, byl zapracován do územního plánu z roku 1986 a rozhodně není přežitý. Jeho funkce ve městě se výrazně nezměnila, ani nebyla nahrazena výhodnějším dopravním systémem, který by plnil „*stanovené požadavky dopravní funkce potřebné pro rozvoj města i v reálné situaci provozu, a nejen v ideách dopravních „čarodějů*“ (STRATEGICKÝ PLÁN HL. M. PRAHY, 2016).

Koncepci rozvoje pozemní silniční sítě – ZÁKOS schválila vláda ČSSR v roce 1974. Jeho cílem bylo nejjednodušším způsobem vyřešit technicky dopravní funkce Prahy. Prioritou bylo heslo „*nejkratší cestou k cíli*“ společně s vizí zvýšení rychlosti a snížení počtu nehod, spotřeby pohonných hmot a hluchosti ve městě. Díky sametové revoluci a změně charakteru automobilové dopravy byl realizován jen z části. Základem koncepce bylo propojení vnějšího a středního okruhu pomocí devíti roštových radiál. Střední okruh pak měly křížit dvě magistrály (Auto\*Mat).



Obr. č. 11 - Schéma ZÁKOS 1974 (AutoMat)

### 7.3 Současnost – Systém nadřazené komunikační sítě Prahy

Koncem 80. a na počátku 90. let dopravní systém a celá dopravní komunikační síť ale dávno nesplňovala ani mnohem nižší nároky, než jaké na ni najednou začaly být kladeny, proto se začala hledat přijatelná řešení (STRATEGICKÝ PLÁN HL. M. PRAHY, 2008).

Komise nezávislých odborníků po přehodnocení konceptu došla k názoru, že původní ZÁKOS nejen zatěžuje více životní prostředí Prahy, navíc místo snížení dopravní zátěže naopak tuto situaci zhoršuje. Na základě tohoto posouzení byla původní koncepce částečně změněna a zapracována do Územního plánu Prahy, který přejmenoval ZÁKOS na „hlavní uliční skelet“ – HUS. Byly zrušeny dvě plánované radiály a propojení uvnitř středního okruhu (Auto\*Mat)

Přesto ale vybudování nové sítě komunikací stále předpokládalo rozsáhlou asanaci zasahující do historické zástavby Prahy. Protože veřejnost, laická i odborná, odmítala projevit jakékoliv pochopení pro tak rozsáhlou devastaci, pověřil ÚHA nejhlásitější kritiky Smíchovské přestavby zpracováním komplexní studie regenerace Smíchova (VRBOVÁ, 1990).

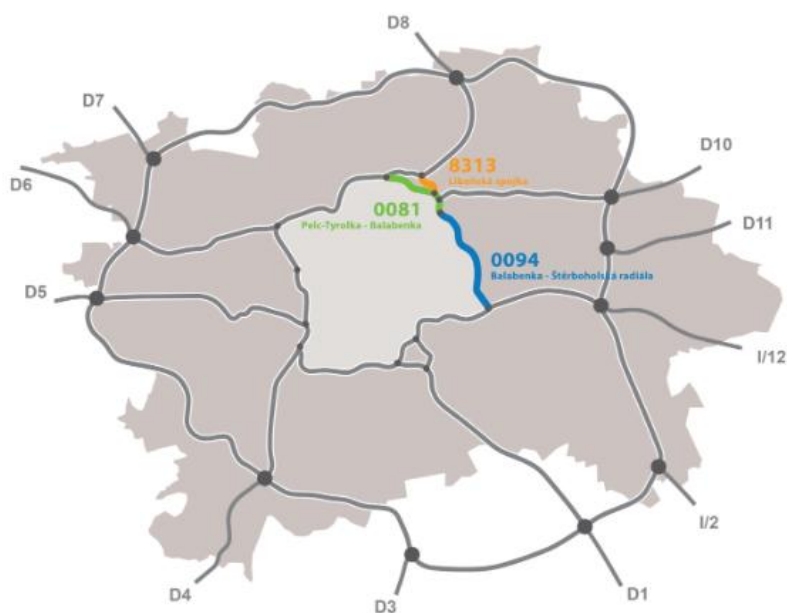
Studie byly zadány několika architektonickým kancelářím, např. D. A. Studiu a spol. či architektonické kanceláři Jeana Nouvela. Další vznikaly v PÚDIS a.s. a v ÚHA. Vlastní studii v rámci alternativního návrhu předložil i ateliér Gama Karla Pragera. Všechny studie byly v létě 1991 představeny na výstavě v Ženských domovech

na Smíchově, avšak bez valné návštěvnické odezvy. Přestože každý z projektů později žil vlastním životem, pozoruhodný je zejména osud návrhu z dílny PÚDIS a.s. – prvky z jejich dopravního řešení byly přejaty koncepcí HUS, nástupnického konceptu k ZÁKOS, a dnes slouží automobilistům pod názvem tunel Mrázovka (BRŮHOVÁ a kol., 2020).



Obr. č. 12 - Pražský hrad v obkličení dopravy (Zima J. - Metodika zadávání územních plánů, Analýzy vrstev a procesů, Praha 2015)

Systém nadřazené komunikační sítě Prahy je stanoven v platném územním plánu z roku 1999 a je potvrzován i ve vznikajícím metropolitním plánu. Je definován radiálně okružním konceptem postaveným na dvou okruzích (vnitřní Městský a vnější Pražský) propojených radiálami. Tento koncept je s určitými vývojovými modifikacemi postupně naplňován již více než 30 let (STRATEGICKÝ PLÁN, 2008) a patří mezi koridory pro silniční dopravu vymezené v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy.



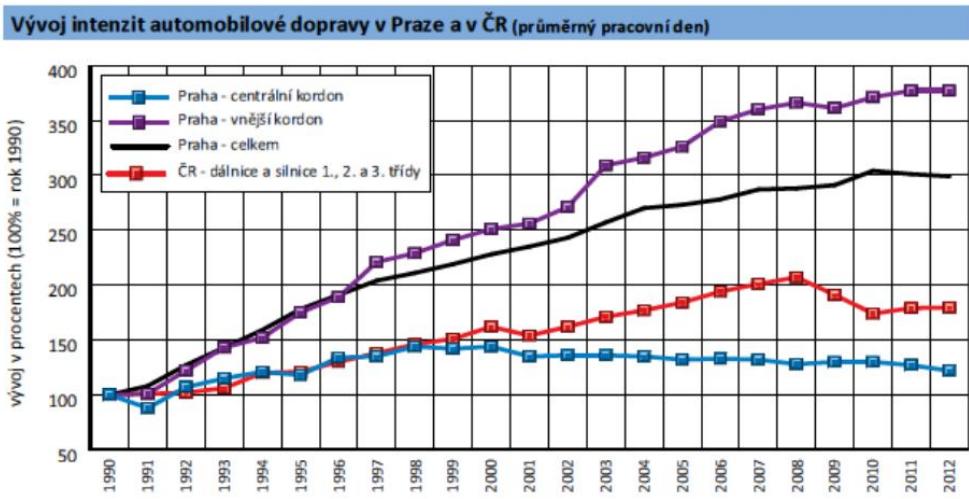
Obr. č. 13 - Systém nadřazené dopravní sítě Prahy, (mestskyokruh.info)

### 7.3.1 Nárůst automobilové dopravy v Praze

Přes všechna nabízená i skutečná pozitiva je neoddiskutovatelnou skutečností, že tato komunikační síť kromě svých předností, přivede do města mnohem větší množství automobilů a pochopitelně kromě jiného i navýší poptávku po parkovacích místech. Tato řešení jsou jistě velmi přijatelná pro přilehlá území města, kterým se zlepší dopravní dostupnost do Prahy, ale samotnému městu může způsobit další nárůst automobilů, což dále povede ke zhoršení prostředí pro život ve městě.

Praha má v porovnání s celou Českou republikou velmi specifické postavení. Příkladně DUCHOŇOVÁ (2014) uvádí, že celkový počet motorových vozidel registrovaných jen v Praze do roku 1999 markantně rostl (DUCHOŇOVÁ, 2014).

DUCHOŇOVÁ (2014) ve své práci porovnává nárůst intenzity automobilové dopravy v Praze, který byl 1,7 x vyšší ve srovnání s celou Českou republikou. Následující graf znázorňuje období let 1990–2012, tedy období, ve kterém se začala intenzivněji řešit i dopravní politika a začal být vyvíjen tlak na dokončení Radlické radiály (DUCHOŇOVÁ, 2014).

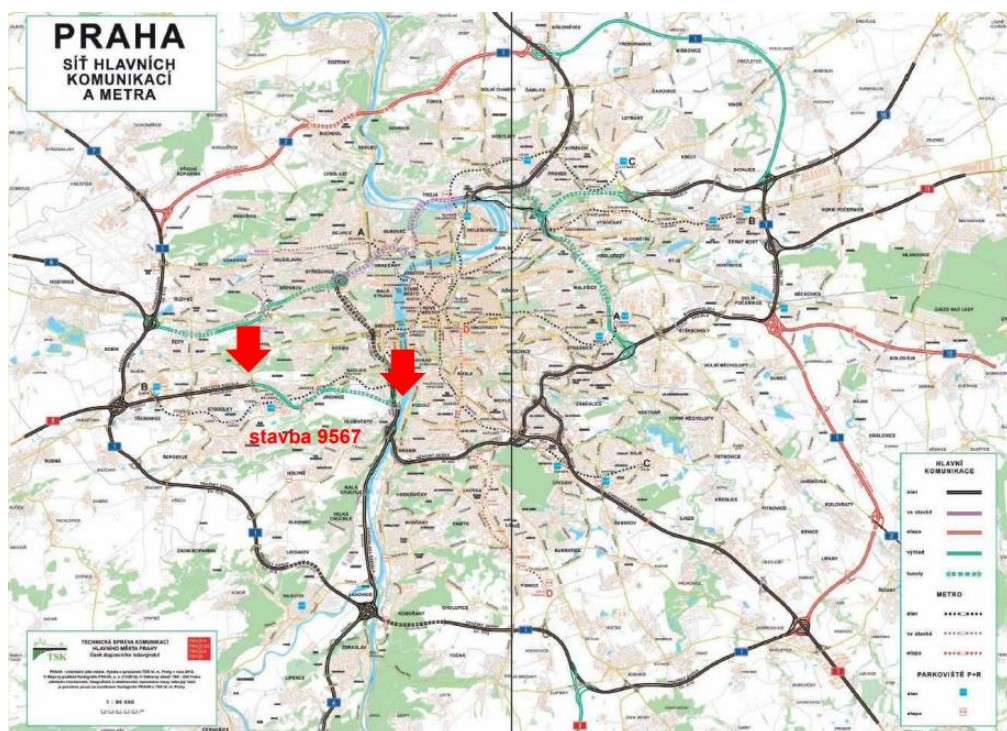


Obr. č. 14 - Graf vývoje intenzity automobilové dopravy v Praze a v ČR (TSK, ©2013)

Při porovnání dopravně kritických míst v Praze je jasně patrné, že přetížené není jen centrum, ale že počet vjíždějících osobních automobilů zahrnuje i střední pásmo města navazující na centrum. Počet vjíždějící automobilů pochopitelně zvyšuje nároky na parkování. Jak uvádí DUCHOŇOVÁ (2014): „Dopravní kongesce se tvoří nejen v centru města, ale i na nejkapacitnějších komunikacích. Snižuje se rozdíl mezi dopravou ve špičce a ostatními obdobími. Důvod je ten, že na řadě míst se intenzita automobilové dopravy může zvýšit jen v mimošpičkových obdobích (v dopravní špičce už tato místa více vozidel nepojmou). Kapacita nejdůležitějších křižovatek je vyčerpána“. Je jasné, že tato skutečnost se negativně projevuje na kvalitě životního prostředí ve městě (DUCHOŇOVÁ, 2014).

DUCHOŇOVÁ (2014) tvrdí, že se jedná o začarovaný kruh – zvyšující se počet automobilů a nárůst intenzity dopravy vede k nutnosti řešení situace..., rozšiřuje se tedy silniční síť v rámci investiční výstavby, která ale vzápětí přivádí do města větší počet aut, nemluvě o negativním trendu snižování průměrné obsazenosti osobních automobilů (DUCHOŇOVÁ, 2014). Je tedy zřejmé, že s ohledem na uvedené skutečnosti se zvyšoval tlak veřejnosti a v souvislosti s tím i politických činitelů na rychlé řešení dané situace (DUCHOŇOVÁ, 2014).

## 8 Analytická část



Obr. č. 15 - Praha - síť hlavních komunikací dle platného ÚP (PUDIS a.s.)

### 8.1 Stabilizace Radlické radiály v územním plánu Prahy (do roku 1999)

#### 8.1.1 Východiska

Původní varianty trasy radiály, historicky nejstarší – (70. léta 20. století), mají původ v systémové mapce Základního komunikačního systému hl. m. Prahy. Jejich hlavní charakteristikou bylo umístění radiály na úbočí Kesnerky a vybudování mimoúrovňové křižovatky s městským okruhem na Koulce na Smíchově. S touto variantou umístění trasy počítal i Směrný územní plán Prahy z roku 1986. Radiála v této podobě by ale zapříčinila rozsáhlou demolicí stávající zástavby především ve spodní části Radlic, přestože byly prověřovány varianty povrchové i tunelové verze. Celkové pojetí bylo součástí v té době stále ještě prosazovaného paradigmatu car-oriented.

Po roce 1989 se ale změnilы společenské podmínky a uvedenou variantu již nebylo možné nijak obhájit.

Celý postup územní stabilizace Radlické radiály probíhající od sedmdesátých let dvacátého století byl od počátku obtížný. Přestože tento proces probíhá již několik desetiletí, je v současné době stále ještě v provozu jen první úsek Radlické radiály,

a to úsek mezi Pražským okruhem a ulicí Bucharova nazvaný Rozvadovská spojka, vybudovaný v letech 1976–1980. Úsek je „dočasně“ zakončen ve Stodůlkách mimoúrovňovou křižovatkou.

Dlouho projednávaný, z jedné strany očekávaný, z druhé strany proklínaný, navazující úsek směrem k městskému okruhu je součástí stavby č. 9567 „Radlická radiála JZM – Smíchov“, který byl dlouho předmětem důkladného prověřování a průzkumu.

### **8.1.2 Vývoj variant dopravního řešení Radlické radiály**

Radiála propojuje městský okruh se silničním, a jejím úkolem je zprostředkovat návaznost vnějších a vnitřních dopravních vztahů. Radlická radiála má za úkol propojit dopravu od západu na východ, přičemž je plánována v území, ve kterém danou trasu vytváří velmi specifické podmínky, a to nejen terénní, ale i urbanistické. Radlická radiála umožní napojení jihozápadního města na Městský okruh, jehož trasa leží v údolní nivě Vltavy. Mezi tímto územím a planinou Jinonic, kterou navrhovaná radiála prochází, je velký výškový rozdíl, více než 100 výškových metrů. Další výškové rozdíly se dramaticky projevují i v severo-j jižním řezu, kde je zjevné, jak vysoko nad Radlické údolí na severu vystupuje Paví vrch a na jihu Kesnerka, která přechází v horizontu k Dívčím hradům. Další překážkou ve výstavbě a optimálním průchodu dotčeným územím přirozené trasy radiály je urbanistická zástavba Jinonic, která má jistou historickou hodnotu, a dále hustě osídlené Radlické údolí.

### **8.1.3 Porevoluční změny**

Velkou a významnou změnu v plánovaném záměru přinesl počátek 90. let minulého století. Došlo ke změně stanoviska na zásady tvorby nového porevolučního územního plánu a v jejich důsledku se postupně revidovaly postoje a názory na využití tunelů jako součásti dopravních automobilových staveb. Tato situace otevřela cestu variantám původně nereálným. Další vývojový posun řešení záměru přišel v návaznosti na zpracování „Urbanistické studie Smíchov“. Bylo provedeno několik prověřovacích studií, díky kterým se objevily alternativy na diskutabilní napojení radiály na městský okruh v území pod Koulkou pomocí využití většího objemu tunelů. Varianty ideální trasy radiály měly široký rozptyl; proražení tunelů se zvažovalo pod Pavím vrchem, v kopci pod Kesnerkou a v neposlední řadě i pod Dívčími hrady. Možné vyústění Radlické radiály se tedy pohybovalo v poměrně širokém území, v úvahu připadal prostor od Ženských domovů na Smíchově po zlíčovskou křižovátku u Barrandovského mostu.

### **8.1.4 Plán stabilizovaných území z roku 1994 – polovičaté řešení**

Žádná z prověřovaných a navrhovaných variant se ale neukázala jako jednoznačná priorita v kvalitě navrhovaného řešení. Proto Plán stabilizovaných území z roku 1994, který sloužil jako přechodná fáze územní dokumentace Prahy, potvrdil v zájmovém území pouze již existující zástavbu a konkrétní řešení funkčního a prostorového uspořádání dotčeného území Jinonic a Radlického údolí podmínil

další územně plánovací dokumentací za podmínky rozhodnutí o koncepci radiály v souvislosti jejího funkčního začlenění do daného území.

### **8.1.5 Koncept územního plánu – změna pohledu na radiálu**

V roce 1996 změnil Koncept územního plánu pohled na Radlickou radiálu jako na kapacitní rychlostní komunikaci. V prostoru mezi stanicemi metra Radlická a Jinonice situoval trasu radiály do Radlické ulice, do té doby předpokládané „dočasné“ komunikace zastupující budoucí radiálu. Současně Koncept územního plánu potvrdil variantu napojení radiály na městský okruh v prostoru Zlíchova. Během zprovoznění stavby MO Zlíchov – Radlická lze později v tunelovém podjezdu ČD vypozorovat zárodky budoucích nájezdů na Radlickou radiálu.

Zbývající převážná část průběžné trasy byla nicméně stále k dispozici v několika různých subvariantách, v rozmezí mezi variantou „městskou“ a variantou „segregovanou“. Tyto dvě varianty obsahovaly mimo jiné rozdílné řešení tunelových úseků a jejich rozsahu, a díky tomu se lišily i předpokládanými celkovými investičními náklady. Rozhodování o vhodnosti jednotlivých variant byla následujícím obdobím věnována značná pozornost a prostor. Bylo důležité zhodnotit, která ze dvou uvedených variant dokáže zajistit funkční nadřazený dopravní systém při zachování dostatečného rozvojového potenciálu západního segmentu města.

### **8.1.6 Územní plán hl.m.Prahy – rok 1999**

Hlavním cílem ÚP z roku 1999 ve znění změny Z 1000/00 je *„snaha vytvořit předpoklady pro harmonický rozvoj města jako celku zastavitelných a nezastavitelných území, při respektování a ochraně přírodních, historických, architektonických a urbanistických hodnot.... Cílem je rozvíjet radiálně okružní systém komunikací s tak snížit dopravní zatížení centrální části a zajistit podmínky pro udržitelný rozvoj. A to preferencí ekologicky příznivějších druhů dopravy, snižováním podílu individuální automobilové dopravy nabídkou kvalitní MHD a regulace a omezení automobilové dopravy ve městě“* (ÚRM, ©1999).

Do územního plánu byla původně zapracována tzv. „městská varianta“ Radlické radiály. Současně ale ÚP vymezil pomocí vyhlášky území Radlic a Jinonic jako „Velké rozvojové území“, na které byla vyhlášena stavební uzávěra. Díky tomu mohlo dojít k podrobnějšímu prověření variant trasy RR a funkční využití ploch v území, které s nimi souvisí. To vše pomocí detailnějších postupů nad rámec ÚP.

V textové části územního plánu byl v roce 1999 uveden následující popis RR: *„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 úrovnňových křižovatek.*



*Stopu ulice Radlické opouští RR v místě ulice U Slévárny, kde se odklání jižním směrem a raženými tunely pokračuje do MUK na Zličově“ (ÚP, 1999).*

## **8.2 Mezifáze před zpracováním dokumentace pro územní rozhodnutí (1999–2006)**

### **8.2.1 Navrhované varianty radiály**

Trasa Radlické radiály díky plánovanému propojení Rozvadovské spojky se Smíchovem nutně zasáhne do stávající zástavby a bylo nutné eliminovat její možné negativní dopady. Samotné DÚR předcházelo několik etap v předstihu zpracovávaných průzkumů, rozborů a také dokumentace zabývající se prověřením strategických možností rozvoje území, která se zaměřila především na urbanisticky choulostivé úseky ve spojení s koridorem RR. Dokumentace shrnula získaná zjištění, výsledky rozborů a prověřované varianty byly díky tomuto postupu doplněny o další témata a modifikace. Všechny tyto závěry byly obsaženy v zadání urbanistické studie, která měla za úkol rozpracovat detailněji dvě základní varianty trasy – variantu městskou a segregovanou.

*Městská varianta* byla založena na začlenění dopravní trasy do daného území při zachování a maximálním respektování stávajících urbanistických vztahů. Byl podtržen význam sběrné funkce nové komunikace, která by takto obsloužila celé spádové území.

Pro vlastní trasu radiály by byl maximálně využit profil stávající ulice Radlická. Předpokladem bylo její rozšíření z důvodu posílení kapacity a dopravních parametrů. V oblasti Jinonic varianta navrhovala zahloubení komunikace a vedení na podzemní úrovni. V uvedené podobě městská varianta znamenala řešení s nižšími investičními náklady; návrh předpokládal minimalizaci výkopových zemních prací, podstatné využití stávajících komunikací a podstatné zkrácení tunelu pod Dívčími hrady.



Obr. č. 16 – Městská varianta Radlické radiály (PUDIS a.s.)

*Segregovaná varianta* předpokládá vedení trasy radiály v největší možné míře mimo stávající zástavbu. Dnešní ulice Radlická by zachovala svou funkci urbanistické osy území. V místech, kde by to podmínky nedovolovaly, se počítá s uložení trasy do terénního zářezu či do tunelu. Segregovaná varianta zachovává charakter pokračování Rozvadovské spojky, která je již v provozu. Na rozdíl od městské varianty jsou součástí segregované varianty delší tunelové úseky. Jako pozitivní se při využití této varianty jeví minimalizace dopadu negativních vlivů dopravy na dotčení stávající zástavby Radlic. Na druhou stranu tato varianta omezila možnosti dopravního napojení ve větším počtu křižovatek (MERTA a kol., 2011).



Obr. č. 17 – Segregovaná varianta Radlické radiály (PUDIS a.s.)

### 8.2.2 Urbanistická studie VRÚ Radlice – Jinonice

Urbanistická studie byla zadána firmě VHE a spol. s.r.o., ve spolupráci s firmou PUDIS a.s., a vznikala mezi lety 2001 a 2003. V roce 2001 vznikl Koncept urbanistické studie, který obsahoval detailní rozpracování jednotlivých variant s dalšími urbanistickými souvislostmi, přičemž se v závěru přiklonil „městské“ variantě.

Následovalo připomínkové řízení v rámci projednávání daných variant RR a výběru jedné konkrétní varianty pro dokončení urbanistické studie, ve kterém ale nedošlo ke shodě obou městských částí (Praha 5 a Praha 13), ani ostatních zúčastněných institucí, a závěry konceptu studie nebyly během projednávání prokázány. Celá problematika byla proto projednána ve výběrech Zastupitelstva hl. m. Prahy (ZHM), kdy se Výbor dopravy shodně s Výborem pro územní rozvoj vyslovily pro variantu „segregovanou“, ovšem za předpokladu dalšího prověření týkajícího se variantního výškového usazení v území a optimalizace spádových parametrů v tunelovém úseku pod Dívčími hrady.

Na základě podrobnějších podmínek, které výbory stanovily, došlo k optimalizaci obou variant. Obě varianty byly podrobeny vícekriteriální analýze, při které se posuzovala kritéria jak kvalitativní, tak kvantitativní – byla zvažována hlediska dopravní, urbanistická, investiční a hlediska dopadů na životní prostředí.

### **8.2.3 Studie prověření realizovatelnosti**

Poslední studijní podklady byly vypracovány na základě připomínek týkajících se výběru jednotlivých variant uvedených v konceptu urbanistické studie z roku 2001. Podstatou bylo najít neoptimálnější řešení předloženého návrhu společně se zhodnocením dopadů na území a učinit návrh přijatelný z pohledu státní správy a městských částí, jejichž územím trasa prochází.

Byly upraveny sklony v tunelové části a předloženy návrhy upravených napojení místních vztahů, celkově byla RR rozdělena na jednotlivé stavebně provozní úseky. Studie prověření realizovatelnosti zpracoval SURM MHMP v červnu 2003, ve které došlo ke stabilizaci koridoru radiály v modifikované segregované variantě. Studie prověření realizovatelnosti navrhla úpravu napojení místních vztahů a také rozdělení celé trasy Radlické radiály na jednotlivé stavebně provozní úseky. Byla stanovena základní koncepce technologické vybavenosti. V původní verzi měly tunely Radlice obsahovat ochranný systém civilní obrany, propojený do ochranného systému metra; „Studie prověření realizovatelnosti“ od tohoto záměru upustila.

Závěry této studie se poté propsaly do dopracování urbanistické studie VRÚ Radlice – Jinonice, na kterou navázalo „Celkové vyhodnocení urbanistické studie Radlice – Jinonice“, které vydal SURM v dubnu roku 2004. Následné další bez rozporové projednání s MČ Praha a s MČ Praha 13 celý proces nalezení optimálního řešení završilo (MERTA, 2005).

Výsledná podoba technického řešení přispěla k politické shodě zúčastněných městských částí Prahy 5 a Prahy 13, jejichž katastrálním územím dopravní stavba prochází.

### **8.2.4 Změna územního plánu v roce 2005**

V říjnu 2005 byly schváleny změny územního plánu. Výše uvedená urbanistická studie byla podkladem změny ÚP s označením Z 769/05, jejímž hlavním cílem bylo zrušení VRÚ v návaznosti na výslednou trasu RR a nové funkční využití podle projednané Urbanistické studie Radlice – Jinonice.

V souladu s ustanoveními stavebního zákona bylo Magistrátem hlavního města Prahy oznámeno zahájení projednávání návrhů změn „Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy“, jehož součástí byl i návrh na zrušení Velkého rozvojového území Radlická radiála.

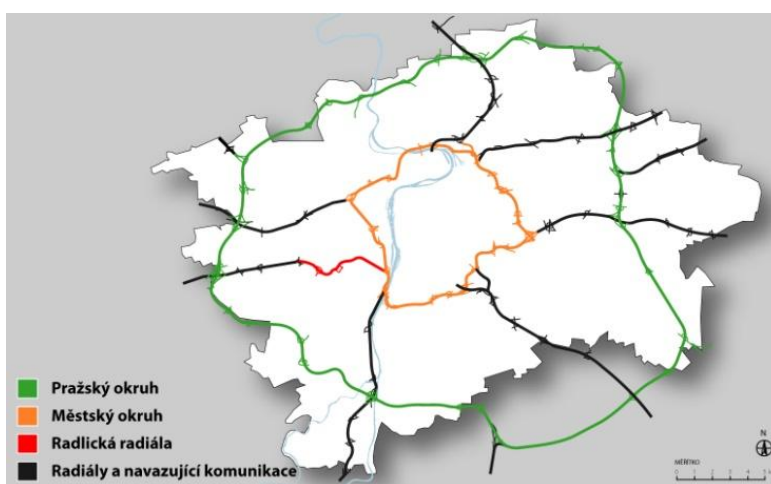
V tu chvíli se kompletní příprava záměru Radlické radiály dostala do kompetence Magistrátu hlavního města Prahy, konkrétně Odboru městského investora. V roce 2006 byla na základě pokynu Magistrátu hlavního města Prahy jako hlavního

investora zahájena projektová příprava spočívající ve zpracování dokumentace DÚR pro územní řízení a dokumentace EIA.

### 8.3 Fáze přípravy dokumentace pro územní rozhodnutí (období 2006–2011)

#### 8.3.1 První návrh DÚR 07/2007

Z výsledné Urbanistické studie a následné změny ÚP vyplynula posléze konečná podoba celé stavby. Ve výsledném řešení byla navržena jako sběrná komunikace pro oblast Radlic, Jinonic, Butovic a JZM. Napojením na Rozvadovskou spojku měla propojit silniční a městský okruh.



Obr. č. 18 - Radlická radiála v systému hlavní uliční sítě hl. m. Prahy (SATRA s.r.o)

Celým řešeným územím prochází radiála západovýchodním směrem a na místní komunikační síť je napojena pěti mimoúrovňovými křižovatkami (MÚK). Součástí projektu je 12 mostních objektů a celková délka trasy je cca 5,5 km. Připojení RR ze severu bude zajištěno v oblasti Zlíchova novými rampami, připojení k jihu bude zajištěno zaústěním do Zlíčovského tunelu, kde byly základy ramp vybudovány v rámci stavby MO. Na celé trase RR jsou navrženy tři tunelové úseky. Kompletní projekt řeší nejen hlavní komunikaci, ale současně i návaznost na okolní území a městskou infrastrukturu.



Obr. č. 19 -- Vyústění tunelových ramp tunelu Radlice na městský okruh směrem na sever (artoo s.r.o.)



Obr. č. 20 - Vizualizace jinonického portálu Radlického tunelu (artoo s.r.o.)

Investorskou přípravu stavby zahájilo projednání návrhu dokumentace pro územní rozhodnutí. DÚR 07/2007 byl první návrh dokumentace, kterou vypracovalo sdružení PUDIS + SATRA.

### 8.3.2 EIA

Souběžně s návrhem dokumentace pro územní řízení byla vypracována dokumentace posuzování vlivů na životní prostředí, na základě které bylo zahájeno zjišťovací řízení. Tím byl zahájen proces posuzování vlivů na životní prostředí v souladu se

zákonem č.100/2001 Sb., v platném znění (EIA). Podle výsledků zjišťovacího řízení byla v souladu s přílohou č zákona č. 100/2001 Sb. dopracována dokumentace pro územní řízení. Bylo vloženo několik studií a v březnu 2009 byl proces EIA završen veřejným projednáváním.

V roce 2009 vydal Odbor ochrany prostředí MHMP souhlasné stanovisko EIA. V průběhu řízení vývojové změny již předloženého projektu bylo nutné provést vývojové změny, stanovisko proto obsahuje i několik dodatečných posuzování těchto vývojových změn. Součástí stanoviska byly desítky podmínek k předloženému návrhu, v mnoha případech ale i s návrhem, jak se rozhodovat při zvolení ideální varianty řešení, které byly do té doby dílčí. Pro investora byly podmínky bez zásadního střetu zájmů akceptovatelné, tudíž nenastal problém zapracovat je do dokumentace pro územní rozhodnutí.

Mezi orgány vyjadřující se k projektu akce „Radlická radiála – zpracování EIA a projednání průzkumné štoly“ patřil i Obvodní báňský úřad v Kladně, který ve svém vyjádření shodně uvedl průzkumnou štolu jako požadovanou formu podrobného geotechnického průzkumu před zahájením zpracování dokumentace pro stavební povolení.

### **8.3.3 Geologicko-morfologické podmínky**

S ohledem na skutečnost, že podstatná část trasy RR je navrhována jako podzemní – procházející tunelovými úseky, hrají důležitou roli geomorfologické podmínky. Sledované zájmové území zahrnuje oblast Prahy 5 – městské části Radlice, Nové Butovice, Jinonice, Radlice, Smíchov a Zlíchov, které geomorfologicky patří k Pražské plošině.

Pro tunel Radlice je povrch území velmi členitý. Plastika krajiny je výsledkem denudace křídové paroviny a eroze Vltavy a jejích přítoků. Reliéf křídové paroviny zůstal zachován při severozápadním okraji území v oblasti Vidoule a při jihovýchodním pásu zájmového prostoru v prostoru Dívčích hradů. V tvrdých, zvětráním odolnějších horninách, zejména vápencích, vznikly strmé svahy a ostře zaříznutá údolí, kdežto mělká, širší, údolí jsou charakteristická pro méně odolné horniny. Původní morfologie terénu je také narušena vlivem lidské činnosti, jako jsou např. navážky pro terénní úpravy a výstavbu, rozsáhlé vápencové lomy a cihlářské hlinišťe, zářezy a násypy železničních tratí. Nejvyšší nadmořská výška území se pohybuje kolem 335 m n.m. a nejnižší na Zlíchovské straně 225 m n.m. (MERTA a kol., 2011).

### **8.3.4 Geologická zpráva pro DUR**

Pro dokumentaci pro územní rozhodnutí byla vypracována geologická zpráva, která čerpala z obsáhlých archivních podkladů, a ze které vyplývá, že těleso tunelu Radlice bude raženo převážně ve skalním podloží, hloubené úseky budou budovány i v pokryvných útvech.

V oblasti Radlic jsou navrženy dva souběžné tunely. Vzhledem k tomu, že se jedná podle předběžného geotechnického průzkumu o kritický úsek stavby, ve kterém se

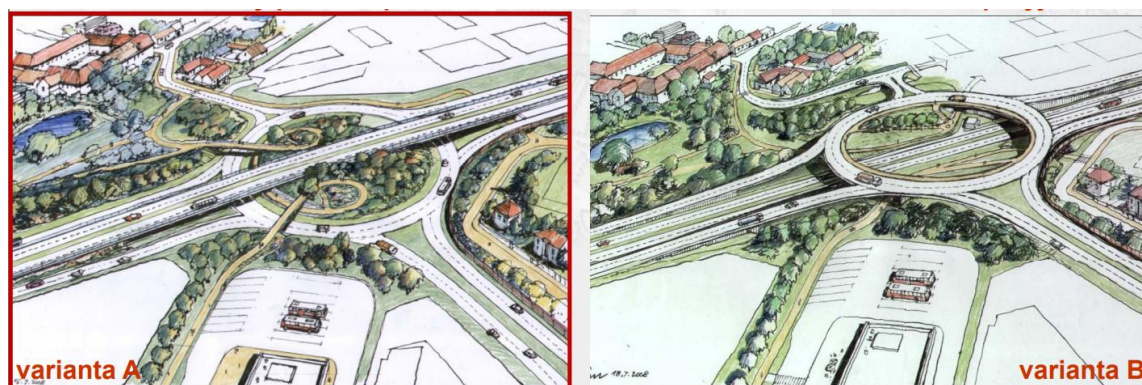
předpokládá výskyt krasových jevů v místě rizikových vápencových poloh, a díky značné členitosti terénu, která místy znemožňuje provedení vrtného průzkumu, doporučila zpráva provedení průzkumné štolky směrem od Zlíchova k ověření místní hydrogeologie, geologie a geotechnických podmínek. Doporučení obsahuje návrh vést průzkumnou štolu přímo v jednom z tunelů. Průzkumná štola bude součástí podrobného průzkumu pro dokumentaci ke stavebnímu povolení.

### 8.3.5 Zařízení staveniště pro geologický průzkum – samostatná projektová dokumentace

Bylo nutné zpracovat projekt pro získání stavebního povolení pro zařízení staveniště a výběr zhotovitele. Zařízení staveniště pro geologický průzkum bylo navrženo na pozemcích ve vlastnictví Českých drah. Z tohoto důvodu byl k vydání stavebního povolení příslušný Drážní úřad v roce 2007. Pro samotnou ražbu průzkumné štolky nebylo nutné získat stavební povolení, protože ražba není činností podléhající stavebnímu zákonu.; byla tedy provedena v rámci inženýrsko-geologického průzkumu podle ustanovení § 2 odst. D) zákona ČNR č.62/1998 Sb., o geologických pracích ve znění pozdějších zákonů. Zpracovaný projekt, který byl součástí žádosti o stavební povolení na zařízení staveniště, zároveň sloužil k povolení a registraci podrobného inženýrsko-geologického průzkumu. (MERTA a kol.,2011)

### 8.3.6 „Druhý návrh“ DÚR

Během projednávání původního návrhu DÚR 2007 a následného procesu EIA bylo uplatněno mnoho připomínek, závěrů a doporučení. Oznámení dle zákona č. 100/2001 Sb., vypracované PUDIS a.s. v roce 2006 a předložené v procesu EIA obsahovalo kromě jiného např. výlučně mimoúrovňové křižovatky, a v případě MÚK Řeporyjská dvě varianty – variantu A, obsahující rondel a MÚK vede po mostě, či variantu B, kdy je RR vedena v prostoru MÚK po terénu. Všechny tyto připomínky EIA, týkající se vybrané varianty (vybrána byla varianta A) a nutnosti vypracování akustické studie, požadavků na protihlukové stěny, či konečné verze RN RR, likvidace srážkových vod apod., byly zapracovány do tzv. druhého návrhu DÚR 11/2010.



Obr. č. 21 - Variantní řešení MÚK Řeporyjská – podklad pro stanovisko EIA (SATRA + VHE)

Zároveň stanovisko EIA podpořilo nezbytnost provedení podrobného geologického průzkumu již v předstihu pomocí průzkumné štoly vzhledem ke komplikovaným geomorfologickým a geologickým vlastnostem dotčeného území.

### **8.3.7 Projekt průzkumné štoly**

Na základě tohoto závěru stanoviska EIA byl zhotoven firmou PUDIS a.s. projekt na průzkumnou štolu. Podle slov Ing. Aleše Merty byla vyprojektována „*štola v profilu budoucí rampy G do oblasti rozpletu hlavní tunelové trouby, odkud maximálním sklonem 6,06 % nastupuje do polohy kaloty severního tunelu. Budou tak ověřeny geologické podmínky v místě, které jsou z hlediska bezpečnosti budoucího díla nejdůležitější, v případě potřeby bude možno z průzkumné štoly provádět v předstihu i sanační injektáže. Profil průzkumné štoly o velikosti příčného řezu 13,46 m<sup>2</sup> je navržen pro kolovou dopravu a zatím se předpokládá, že štola bude vyražena v délce 300 m. Koordinovaně s připravovaným projektem průzkumné štoly byly dále zpracovány doplňující předběžné geotechnické průzkumy pro jinonický portál, pro oblast Dívčí hrady a také podrobný hydrogeologický průzkum pro průzkumnou štolu. V zájmové oblasti je nyní osazeno několik hydrovrtů, které jsou pravidelně monitorovány*“ (MERTA a kol., 2011).

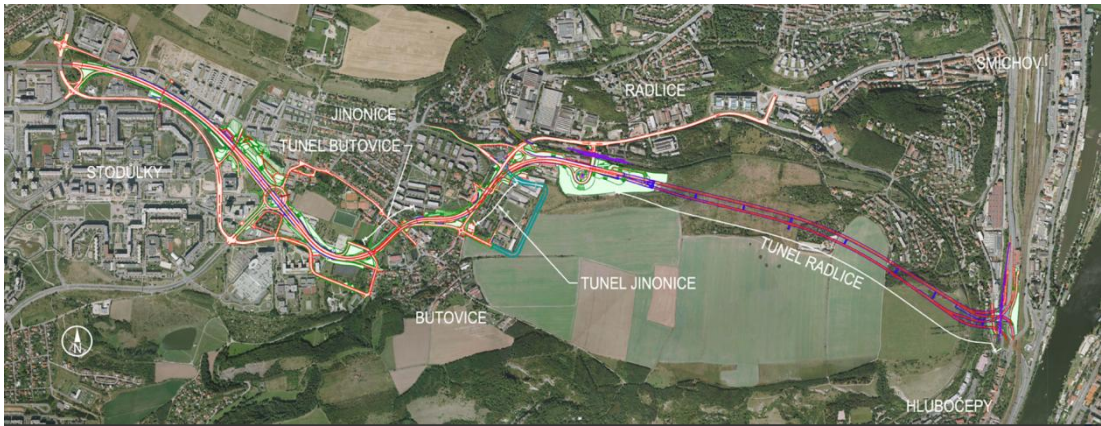
### **8.3.8 Průzkumná štola**

V samostatném řízení Drážního úřadu započatém v roce 2007 byla projednána průzkumná štola Radlické radiály. Její realizace ale započala až v květnu 2014, tedy měsíc po zastavení územního řízení ve věci stavby RR, vybudováním přístupové šachty s následnou ražbou pod městským okruhem a železniční tratí. V místě navrženého severního tunelu byla proražena štola délky cca 850 m s odbočkou propojující severní tunel s jižním. Průzkumná štola sloužila k dalšímu zdokumentování geologické situace v prostoru budoucích tunelových úseků společně s posouzením hydrogeologických poměrů území. Po ukončení průzkumu a zpracování podrobné zprávy o výsledcích inženýrsko-geologického průzkumu byla štola zanechána v provozním stavu údržby až do doby, kdy bude realizován silniční tunel Radlice.

### **8.3.9 Tunelové úseky**

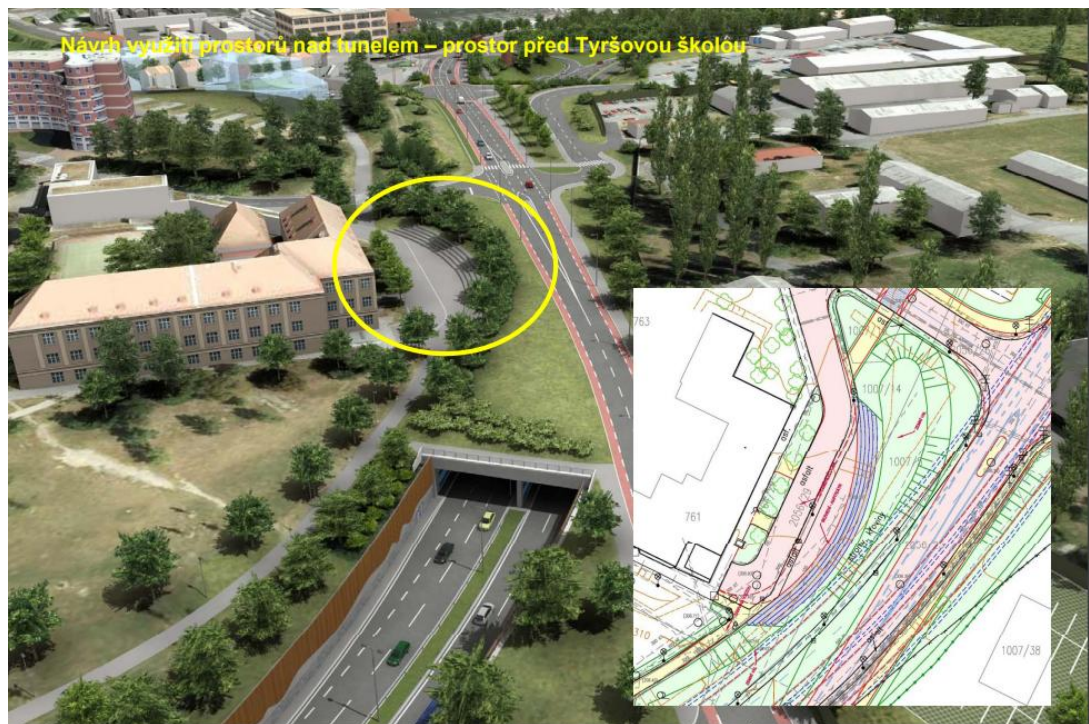
Radlický tunel je navržen mezi křižovatkami MÚK Jinonice a připojením na MO v oblasti MÚK Zlíchov. Překonává výškový rozdíl více než 100 m, tunelová trasa je tvořena dvěma tunelovými tubusy. Jedná se o převážně ražený tunel s hloubeným západním portálem či hloubenými úseky v tunelových křižovatkových rampách.





Obr. č. 22 - Radlická radiála s vyznačenými tunelovými úseky (SATRA s.r.o.)

Hloubené tunely Butovice a Jinonice byly navrženy jako soustava dvou tunelů v úseku zastavěného území Jinonic a Butovic, oba v délce 299 m, která by svedla Radlickou radiálu pod úroveň městského parteru. Součástí soustavy tunelů je otevřený mezitunelový úsek, který svíraly zárubní zdi. Nad stropy předpokládá návrh dostatečný prostor pro umístění podzemní inženýrské infrastruktury. Díky tomuto řešení by nebyla omezována povrchová vegetace nad tunelovou soustavou. Do tunelu Jinonice byla v návrhu připojena pomocí připojovacího pruhu přilehlá křižovatka (MERTA, 2011).



Obr.23 - návrh využití prostoru nad tunelem u Tyršovy školy (artoo s.r.o.)



Obr. 24 - obnovený městský parter nad tunelem Jinonice - u Tyršovy školy (artoo s.r.o.)

### 8.3.10 Završení procesu před podáním žádosti

Druhý návrh DÚR 11/2010 byl projednán s dotčenými orgány a subjekty a s orgány státní správy a koncem roku 2011 byla ověřena platnost stanoviska EIA, jehož platnost byla prodloužena do července roku 2016.

Následně byl v prosinci roku 2011 vyhotoven čistopis DÚR, který byl podkladem k územnímu řízení.

Kompletní DÚR společně se závaznými stanovisky byla jako součást žádosti o územní rozhodnutí v lednu roku 2012 podána na stavební odbor ÚMČ Praha 5, který zahájil územní řízení.

## 8.4 Fáze územního řízení (2011 – 2014)

### 8.4.1 Vyjádření veřejnosti

Po oznámení zahájení územního řízení se do probíhajícího řízení okamžitě zapojila veřejnost v zastoupení několika spolků z Jinonic, která netrpělivě očekávala začátek řízení s již dlouho připravenými připomínkami. Tyto spolky spolu s dalšími neformálními skupinami vystupují pod společným označením „Iniciativa za zlepšení Radlické radiály“, která zaštiťuje spolky Občanské sdružení Butovice – Prokopské údolí, z.s., JINONICE – VIDOULE, z.s., Spolek Cibulka, spolek Jinonice, z.s. a řadu jednotlivců z Jinonic, a aktivně se věnují Radlické radiále již od 90. let 20. století. Tato iniciativa se angažuje v naplnění svých cílů, které shrnula do následujících třech bodů:

1. *Zamezit rozlévání dopravy do obytné zástavby v případě dopravní zácpy na radiále*
2. *Zvětšit rozsah zakrytí radiály (např. u Tyršovy školy, oblast Botanika a okolí jinonických sportovišť)*
3. *Zlepšit urbanistické řešení, zejména v oblasti metra Nové Butovice a Jinonice a tzv. Nové Radlické*

Během územního řízení v roce 2012 vyjádřili zástupci veřejnosti svoje požadavky pomocí dvou petic, peticí „Za zmírnění dopadů Radlické radiály na životní prostředí v Jinonicích“ ze dne 19. 6. 2012, která byla podána na MHMP 17. 7. 2012, a peticí „Za zmírnění dopadů Radlické radiály na životní prostředí v Rezidenci Botanika v Jinonicích“ ze dne 27. 7. 2012, podanou na MHMP 22. 8. 2012, a prohlášením občanů Novoveské ulice adresovaným OMI MHMP a MČ Praha 5.

Petice „Za zmírnění dopadů Radlické radiály na životní prostředí v Jinonicích“ zdůrazňovala negativní vliv RR na život a na životní podmínky v Jinonicích a svoje požadavky shrnula do následujících bodů:

- 1) *MÚK Řeporyjskou provést jako úrovnovou, omezit tranzit dopravy do staré zástavby.*
- 2) *Omezit tranzit dopravy do staré zástavby – místní dopravu vést na záklopu RR a nezatěžovat stávající stavbu. Zrušit možnost napojení Dívčích hradů ze staré zástavby*
- 3) *Zaklopení celého úseku RR při průjezdu Jinonicemi, zlepšit protihluková opatření u Tyršovy školy, v úseku kolem Tyršovy školy snížit niveletu vozovek v i nad tunelem.*
- 4) *Postavit protihlukové stěny od Puchmajerovy ulice k portálu tunelu.*
- 5) *Obnovit komunikaci v plném rozsahu a propojit tak křižovatku ulic Jinonická – Peroutkova přes bývalý areál Walter s RR a Radlickou ulicí.*
- 6) *Žádáme postavení nového výstupu metra ze stanice Jinonice blíže obytných souborů v Jinonicích.*

*Změnu územního plánu – vést dopravu přes škvárové hřiště, a ne ulici Novoveskou.*

Druhá petice, pod kterou se podepsali „vlastníci bytů v SVJ pro dům č. p. 744 v ulici Za Zámečkem“, se odvolávala na skutečnost, že při koupi bytů v rezidenci Botanika hrálo významnou roli klidné prostředí Přírodní rezervace Vidoule, Prokopského údolí a klidná zástavba rodinných domů v okolí. Výstavba a následný provoz RR, díky čemuž se neúměrně navýší počet automobilů, hluku a spalin, tuto skutečnost podle jejich názoru zásadně změní a naruší. Mezi jejich požadavky patřilo:

1. *Aby byl stávající ochranný val mezi rezidencí Botanika a budoucí RR prodloužen do obou stran tak, aby byli chráněni všichni obyvatelé této lokality. Také žádáme o zvýšení těchto valů a jejich osázení stromovou zelení.*
2. *MÚK Řeporyjská provést jako úrovnovou, omezit tranzit dopravy do staré zástavby Jinonic, tím se velmi sníží úroveň hluku a spalin.*
3. *Celou RR v úseku až k MÚK Řeporyjská opatřit protihlukovou ochranou, nejlépe nadzemním skleněným tunelem.*

4. *Vyřešit bezpečný a nekomplikovaný přístup pro obyvatele Botaniky k metru Nové Butovice, zdravotnickému zařízení Lípa a k nákupním střediskům v okolí.*
5. *Retenční nádrž za ul. Schwarzenberskou posunout více nahoru a rovněž směrem k RR vybudovat ochranný val.*

#### **8.4.2 Připomínky MČ Praha 5**

K připomínkám a návrhům uvedeným v peticích se následně připojila i přes původní souhlasný postoj Městská část Praha 5, v jejímž katastrálním území se navrhovaná stavba převážně nachází, a přiměřeně tím podpořila požadavky petentů. 13. listopadu 2012 se konalo zasedání Rady městské části Praha 5 a jedním z bodů k jednání bylo i stanovisko MČ Praha 5 k umístění stavby Radlické radiály. K projednání byly připojeny i jednotlivé body uvedené v předložených peticích. Na základě projednání dokumentace a připomínek vydal Odbor kanceláře architekta Úřadu městské části Prahy 5 stanovisko pod č. j. MC0567280/2012 ze dne 16. 11. 2012 (příloha č. 2, str.85), ve kterém MČ P5 požadovala splnění následujících bodů s požadovaným termínem plnění do 23. 11. 2022:

- *prověření nutnosti návrhu kruhové křižovatky RR a Řeporyjské podrobnější dokumentací, která by zlevnila toto řešení, změnou na „T křižovatku“ (bez přímého napojení Karlštejnské) s městskými parametry oblouků*
- *změnu koncepce zadržení dešťových vod v úseku křížení RR s ulicí Schwarzenberskou, která je zcela reálná a nebrání protihlukové ochraně okolní výstavby*
- *změnu propojení v oblasti Butovic (ochrana Novoveské ulice) dle severní (zelené) varianty, která se vyhýbá soukromým pozemkům i obytné zástavbě*
- *úsek dvou krátkých tunelů řešit v otevřeném úseku technicky tak, aby bylo možné budoucí úplné překrytí otevřeného úseku*
- *max snížit niveletu „nové“ obslužné Radlické u Tyršovy školy*
- *rámcově doložit parkování residentů a dopravní trasy po dobu výstavby*
- *zrušit navrhované napojení území Dívčích hradů z ulice Mezi lány a řešit obsluhu území z MÚK Jinonice (MČ Praha 5, 2012, příloha č. 2, str. 85).*

#### **8.4.3 Technická studie 2013**

Výše zmíněné petice požadovaly řešení, které by umožnilo provést MÚK Řeporyjská jako úrovnovou křižovatku a současně by omezilo tranzit dopravy do staré zástavby Jinonic. K tomuto požadavku se připojila MČ Praha 5, která dala investorovi za úkol zpracovat podrobnější dokumentaci. Tato dokumentace by měla obsahovat řešení, která by snížila investice na navrhovanou kruhovou křižovatku RR a Řeporyjské tím, že by navržená varianta spočívala ve změně MÚK na „T křižovatku“. Tato křižovatka bude podle MČ P5 v souladu s městskými parametry a nebude přímo napojena na ulici Karlštejnskou.

Díky petičním požadavkům došlo koncem roku 2012 k jednání Rady hlavního města Prahy. Územní řízení bylo přerušeno, a v následujícím roce v únoru bylo svoláno jednání o podnětech občanů k DÚR RR které se konalo v kanceláři ředitele OMI MHMP. V březnu poté proběhlo jednání se zástupci občanských iniciativ. Z těchto jednání vzešla formulace zadání Technické studie, která by prověřila stávající návrh a pokusila se smírné řešení formou některých dílčích změn projektu. V mnoha bodech znamenaly tyto požadované změny návrat k počáteční fázi zpracovávání projektu.

Technická studie byla dokončena v srpnu 2013 a obsahovala návrhy řešení velké části vznesených požadavků. Studie se zaměřila na požadavky týkající se přímo stavby RR, a navrhla řešení týkající se prověření nutnosti návrhu kruhové křižovatky RR a ulice Řeporyjská, změny koncepce zadržování dešťových vod, změny propojení v oblasti Butovic, dále pak spojení dvou krátkých hloubených tunelů do jednoho dlouhého či snížení nivelety „nové“ Radlické u Tyršovy školy, a v neposlední řadě řešení týkající se zrušení navrhovaného napojení území Dívčích hradů a řešení obsluhy území z MÚK Jinonice. Součástí studie byla i realizace protihlukových stěn u portálu tunelu u Puchmajerovy ulice.

#### **8.4.4 Shrnutí závěrů Technické studie 2013**

Po vypracování Technické studie, která zhodnotila požadavky na změny, a buď zapracovala některá alternativní řešení, nebo případně odůvodnila nemožnost variantního řešení, došel zpracovatel k závěrům, které byly shrnuty v následujících bodech:

1. MÚK Řeporyjská
  - *Požadovaná změna MÚK je systémová, ovlivňuje široké území, redukce v MÚK Řeporyjská se negativně promítá v jiných oblastech a křižovatkách, není v souladu s územním plánem*
  - *Kapacitní nedostatečnost*  
*Snížení atraktivity RR pro vztahy mezi západem města a centrem*  
*Prověřeno na dopravním modelu*  
*Zvýšení poptávky po okolní komunikační síti*  
*(Plzeňská, výstupní Barrandovská, „nová Radlická“ – Radlická, Karlštejská – Klikatá – Peroutkova*
2. DUN RR1
  - *Radlická radiála DUN „nepotřebuje“, DUN řeší vodní dotaci Jinonického potoka a rybníků*
  - *Alternativní varianty prověřeny, DUN vymístěna a nahrazena protihlukovým valem, projednány s IPR Praha*
3. Vedení „nové Radlické“ /ulice Novoveská/
  - *Zvažovány 3 varianty trasy (dvě jižně, jedna severně od RR s podjezdem pod RR)*
  - *Severní varianta prověřena, projednána s IPR Praha s podmínkami*
4. Snížení nivelety v úseku kolem Tyršovy školy

- *Niveleta RR v tunelu snížena, důsledkem je cca snížení úrovně ulice Radlická + ochrana Tyršovy školy zemním valem*
- 5. Dva krátké tunely Jinonice a Butovice s mezilehlým otevřeným úsekem
  - *Významné navýšení IN (+ 680 mil Kč) a provozních nákladů (cca 20 mil. Kč/rok)*
  - *Řešeno etapizací (stavební připravenost pro možnost zakrytí ve výhledu)*
- 6. Zrušit napojení Dívčích hradů ze staré zástavby
  - *Není předmětem řešení RR, bezejmenná ulice z Mezi lány zajišťuje příjezd do areálu kasáren (v souladu se záměrem MNO)*
- 7. Protihlukové stěny u RR mezi portálem Radlického tunelu a ústí ulice Puchmajerova
  - *Protihlukové stěny jsou v DUR navrženy, jejich funkčnost byla posuzována v hlukové studii*
- 8. Doložení návrhu řešení parkování a DIO po dobu výstavby Radlické radiály
  - *Požadavek přesahuje funkci ÚR /umístění stavby/ (PUDIS a.s.)*

#### **8.4.5 Nenalezení optimální shody s výsledky Technické studie a zastavení řízení**

Vzhledem k navrženým změnám bylo nutné další vyjádření jednotlivých dotčených orgánů. MHMP OŽP požadoval předložení „srovnávací studie“, která by zhodnotila *environmentální vlivy navržených změn oproti původně provedenému hodnocení včetně přehledu plnění podmínek ze stanoviska EIA, včetně posouzení zpracovaného autorizovanou osobou pro hodnocení vlivů na životní prostředí*. Svůj požadavek odůvodnil v říjnu 2013 nezbytností dané studie pro posouzení významnosti navržených změnových řešení z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Další dotčený orgán, který se v listopadu 2013 vyjádřil k předložené Technické studii, byl MHMP, Odbor stavební a územního plánu (příloha č. 3, str. 86), který posuzoval úpravy zejména s ohledem na soulad s Územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy. Uvedené úpravy, doporučené zpracovatelem k zapracování do dokumentace (body 2,3,4,5, a 7) vyhodnotil jako úpravy, které nejsou v rozporu s platným Územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy. Ke změně řešení „nové Radlické“ v úseku příjezd k OC Galerie Butovice-Novoveská uvedl MHMP OSÚP, že návrh lze považovat za řešení, které není v rozporu s ÚP pouze v případě získání souhlasu pro výjimečnou přípustnost jeho umístění.

Technická studie byla předložena dále i MČ Prahy 5, která následně ve svém vyjádření z února 2014 znovu doporučila prověřit možnost řešení MÚK Řeporyjská etapově – a to s vypuštěním větve do Karlštejské ulice za současného dořešení napojení Radlické radiály na systém místních komunikací. Kromě doporučení ve svém vyjádření uvedla, že *„trvá na zajištění dopravního napojení pro pozemek č. parc. 1236/1 v k. ú. Jinonice (ve svěřené správě MČ Praha 5) a území jižně od něj, určeného k urbanizaci, aby nedošlo k zatížení ulice Novoveská průjezdem vozidel“*, tento požadavek nicméně ale Technická studie neřešila. MČ Praha 5 si vyžádala předložit upravenou dokumentaci stavby s řádným odůvodněním výsledného řešení.

Technická studie byla předložena i IPR Praha. Bod týkající se např. změny řešení křížení Radlické radiály s ulicí Schwarzenberskou, který obsahoval rozdělení dešťové usazovací nádrže DUN RR 1 do dvou nádrží a nahrazení přerušného protihlukového valu protihlukovou stěnou, které OSÚP MHMP akceptoval jako řešení v souladu s ÚP, označil IPR jako řešení v rozporu s ÚP, stejně jako zhodnotil na rozdíl od dotčeného orgánu záměr v tomto úseku jako nebezpečný pro navržený lokální biokoridor ÚSES. Celkově měl IPR rozdílný názor v mnoha bodech navržených Technickou studií.

V závěru svého stanoviska (příloha č. 4, str. 91) označil Radlickou radiálu jako velmi náročnou stavbu, nejen z investičního, ale i z provozního hlediska. Uvedl, že *„dokončením chybějících částí Radlické radiály se vytvoří nabídka nové atraktivní radiální dopravní trasy v levobřežní části Prahy, která umožní v této části města snížit dopravní zatížení na některých úsecích městských ulic a městských tříd. Dokončením Radlické radiály se také vytvoří atraktivní západovýchodní propojení územím hlavního města v relaci Radlická radiála – Jižní spojka (Městský okruh) – Štěrboholská radiála. Při absenci velké části Pražského okruhu (SOKP) považujeme tuto skutečnost za nepříznivou. Upřednostnili bychom proto, aby Radlické radiále předcházelo (ve smyslu Zásad územního rozvoje) zprovoznění kritických úseků Pražského okruhu (SOKP), zejména na jihovýchodě Prahy“*(IPR, 2014). IPR uložil zpracovateli navržené řešení upravit a upřesnit ve všech bodech vyjádření a závěrů vzešlých z jednotlivých dílčích jednání. Svoje vyjádření vydal IPR v říjnu 2014, tj. 6 měsíců po zastavení územního řízení.

Ačkoliv zpracovatel dokumentace společně s investorem prokázali snahu vyhovět alternativním řešením návrhu předloženým požadavkům a připomínkám, ke shodě nakonec nedošlo. Výsledkem bylo zastavení územního řízení usnesením ze dne 7. 4. 2014, které vydal příslušný stavební odbor. Tím byla investorská činnost pozastavena.

## **9 Výsledková část**

### **9.1 Shrnutí chronologického vývoje plánování stavby Radlické radiály**

#### **1999 – Městská varianta**

Koncept DÚR je založen na platném ÚP z roku 1999. Radlická radiála je v něm zanesena jako významná stavba v městské variantě, která je nedílnou součástí pražského radiálně okružního systému města. Koncipována byla původně jako Jižní automobilová tangenta před bezmála půl stoletím a její koridor potvrdil po letech platného ÚP i vznikající Metropolitní plán. V koncepci územního plánování se v průběhu let význam a funkce RR nemění, pouze se zvyšují nároky na řešení a začlenění do veřejného prostoru.

#### **2005 – změna ÚP na variantu segregovanou**

Důraz na obyvatelnost veřejného prostoru nevyvrací segregáčnı způsob dopravy na daných hlavních komunikacích, především proto, že nadřazená dopravnı infrastruktura je důležitým základem pro životaschopnost územı.

Zahájení konkrétnı investorské přípravy navázalo na vydání změny územního plánu Z 769/2005, kterou byla stabilizována subvarianta Radlické radiály v tzv. segregované variantě.

#### **2007–1. Návrh DÚR – 2009 – stanovisko EIA**

Společně s prvnım návrhem dokumentace pro územní rozhodnutí (2007) byl zahájen i proces posuzování vlivů na životní prostředí dle zákona 100/2001 Sb., v platném znění (EIA). Ten byl završen v roce 2009 vydáním stanoviska, které je po několika vložených fázích dodatečných posuzování vývojových změn projektu platné až do roku 2021 (MERTA, 2017).

#### **2012 – zahájení územního řízení na základě 2. Návrhu DÚR (2010)**

Shromážděné připomıanky z projednávání DUR 2007 a závěry ze souběžně probíhajícího procesu EIA byly následně zapracovány do tzv. druhého návrhu DÚR (11/2010). Dokumentace byla několikrát aktualizována a po projednání s orgány státnı správy a ostatními dotčenými subjekty v územı byla podána na stavebnı úřad (10. 1. 2012).

#### **2013 – Technická studie**

Technická studie ze srpna 2013 vznikla jako reakce na podané připomıanky a požadavky, a obsahovala návrhy variantního řešení velké části vznesených požadavků. Protože se jednalo o návrh změn, které nebyly projednány v rámci předložené dokumentace DÚR, musela být Technická studie předložena k posouzení dotčeným orgánům.



## **Vyjádření a závěry Technické studie v kontextu s požadavky a připomínkami:**

### **• Bod č. 1 MÚK Řeporyjská**

Petice požadovaly řešení, které by umožnilo provést MÚK Řeporyjská jako úrovnovou křižovatku a současně by omezilo tranzit dopravy do staré zástavby Jinonic.

K tomuto požadavku se připojila MČ Praha 5, která dala investorovi za úkol zpracovat podrobnější dokumentaci. Tato dokumentace by měla obsahovat řešení, která by snížila investice na navrhovanou kruhovou křižovatku RR a Řeporyjské tím, že by navržená varianta spočívala ve změně na „T křižovatku“. Tato křižovatka by měla být v souladu s městskými parametry a nebude přímo napojena na ulici Karlštejnskou.

Technická studie obsahovala návrh spočívající v nahrazení prstencové MÚK křižovatky křižovatkou ve tvaru trubky, která by znemožnila napojení na ulici Karlštejnskou. Zpracovatel v technické studii k návrhu uvedl, že se jedná o systémovou změnu MÚK, která ovlivní široké území, přičemž návrh sice zredukuje MÚK Řeporyjská, ale promítne se na okolních komunikacích a křižovatkách. Na dopravním modelu bylo prověřeno, že se podstatně sníží kapacitní dostatečnost, což zásadně sníží dopravní atraktivitu Radlické radiály jako propojení mezi západní částí města a centrem, a zároveň tato situace navýší zájem využívat okolní komunikační síť. **Zpracovatel toto řešení v závěrech Technické studie nedoporučil.**

**MHMP, odbor stavební a územního plánování**, při posuzování Technické studie navíc uvedl, nejen že zpracovatel toto řešení nedoporučil k zapracování do DÚR, ale navíc **je toto alternativní řešení v rozporu s Územním plánem SÚ hl. m. Prahy**, protože se nachází v nezastavitelném i stavitelném území na plochách s funkčním využitím S1, S4, SV, IZ, ZMK; plochy IZ (izolační zeleň), ZMK (zeleň městská a krajinná) jsou součástí biokoridoru a celoměstského systému zeleně – ÚSES. Umisťování dopravních staveb v systému ÚSES je omezeno jen na příčné přechody.

V říjnu 2014 (po zastavení řízení) se k alternativnímu řešení MÚK vyjádřil **IPR**, který shrnul celý prostor MÚK Řeporyjská jako velmi problémový, kde je nutné minimalizovat všechny negativní dopady výše uvedené křižovatky, provozní i prostorové. V Technické studii se zaměřil především na řešení pěších vazeb v prostoru MÚK, které posoudil sice jako bezkolizní, ale současně pro účastníky (cyklisty a chodce) komplikované a neatraktivní, místy nepřehledné, a z tohoto důvodu značně rizikové. Upozornil na doporučení, které vyplynulo z jednání dne 09.07.2014 u náměstka primátora hl. m. Prahy, Ing. Jiřího Nouzy, které se týkalo prověření možnosti územně úspornějšího řešení křižovatky a řešení pěší vazby pomocí přechodů přes vozovky. **Vyžádal si od zpracovatele další upravenou dokumentaci**, ve které budou zapracovány úrovnové přechody přes rampy do okružní křižovatky, a která upustí od řešení šroubovice přes střed křižovatky. Ve svém vyjádření nakonec **IPR striktně odmítl alternativní variantu trubkové křižovatky**, především z důvodu znemožnění dopravního napojení na ulici Karlštejnskou a značné zásahu do biokoridoru ÚSES.

Uvedená stanoviska a vyjádření dotčených orgánů i prověření uvedené v Technické studii rozporují požadavek petentů a městské části Praha 5 na zrušení možnosti napojení na Karlštejnskou ulici. **V tomto bodě ke shodě v navrženém řešení nedošlo.**

- **Bod č. 2 – DUN RR 1**

Petice „Za zmírnění dopadů Radlické radiály na životní prostředí v Rezidenci Botanika v Jinonicích“ žádala posunout navrhovanou retenční nádrž směrem nahoru a k radiále vybudovat další ochranný val.

MČ P5 v rámci tohoto bodu žádala maximální a reálnou změnu způsobu zadržení dešťových vod, která nebude bránit protihlukové ochraně blízké zástavby, v místě křížení ulice Schwarzenberská s radiálou.

Navržené řešení v Technické studii spočívalo **v rozdělení dešťové usazovací nádrže do dvou vejčitých nádrží** a umístilo tyto dvě navržené nádrže do ploch v parku nad Statkovým rybníkem. Přeložkou Schwarzenberské ulice dojde k přerušení protihlukového valu v místě pod mostem a toto přerušení bude nahrazeno protihlukovou stěnou s přesahy. Zároveň se tímto řešením zlepší poměry v místě přechodu biokoridoru ÚSES L42/242. Chodníky a cyklostezky budou přetrasovány. Tuto alternativu je podle zpracovatele možné zpracovat do DÚR.

Podle vyjádření MHMP SÚP **není varianta v rozporu s ÚP SÚ hl. m. Prahy**, pouze ale pokud budou nádrže navrženy se stálou hladinou vody a jejich břehy budou zachovávat přírodní charakter.

**IPR** vyhodnotil, že některé změny alternativního řešení koncepce zadržení dešťových vod, které spočívá v posunutí retenční nádrže do východního území od ulice Schwarzenberská, se mohou zásadně dotknout zájmů ochrany přírody a lokálního biokoridoru ÚSES, který má v budoucnosti propojit Prokopské údolí a Vidouli. Podle IPR jsou retenční nádrže navrhovány do plochy, kterou ÚP vymezuje jako plochu ZP (parky, historické zahrady a hřbitovy), a která je součástí CSZ (celoměstského systému zeleně). Přestože tedy stanovisko MHMP ohledně souladu s ÚP bylo pozitivní, pouze s podmínkou vytvoření nádrží s přírodním charakterem břehů, IPR jako podmíněně přípustné využití plochy, do které jsou nádrže navrženy, neuznal. Uvedl, přípustné umístění se týká pouze staveb a zařízení, které souvisí s provozem a údržbou monofunkčních ploch v plochách CSZ. Navržená podoba vodní plochy je podle IPR v rozporu s principy ÚSES, tudíž nelze s přípustným umístěním udělit souhlas a návrh je v rozporu s platným ÚP. Navíc **doporučil upravit řešení dvou navrhovaných retenčních nádrží do podoby jedné velké nádrže přírodního charakteru.**

Toto doporučení vrátilo návrh k původně navržené jedné retenční nádrži. V souvislosti s doporučeným návrhem požaduje IPR upřesnění a dořešení pěších komunikací v daném území.

- **Bod č. 3 - Vedení „nové Radlické“ (ulice Novoveská)**

Další bod v petici se týkal tranzitu původní zástavbou Jinonic. Během výstavby Radlické radiály se uvažuje o obousměrném provozu v úzké a dosud velmi klidné ulici Novoveská. Dále se požadavek staví proti možnosti zavést v Novoveské ulici trvalou dopravu a obousměrný provoz MHD a zároveň skutečnosti, že se v souvislosti s Radlickou radiálou umožní další tranzit stávající starou částí Jinonic a Butovic. Součástí tohoto bodu petice je i nesouhlas s navrhovaným napojením nové výstavby na území Dívčích hradů, které by mělo vést přes původní zástavbu.

**Městská část** v souvislosti s tímto bodem požadovala vyřešit **změnu propojení** Butovic v souladu se severní variantou návrhu, která by znamenala ochranu Novoveské ulice a zároveň odklonila trasu dopravy z obytné zástavby a ze soukromých pozemků.

**Technická studie navrhla 3 alternativy** trasy „nové Radlické“. Dvě varianty byly umístěny jižně od Radlické radiály, třetí varianta předpokládala trasu „nové Radlické“ severně od radiály s podjezdem pod RR. **Jako nejvhodnější se jevila varianta severní trasy**, která byla s podmínkami projednána s MHMP, Odborem stavebním a územního plánování a posléze s IPR.

**MHMP**, odbor stavební a územního plánování posoudil především alternativní severní variantu, kterou zpracovatel vyhodnotil jako reálnou s možností zapracování do dokumentace územního rozhodnutí má v úseku příjezdu k OC Galerie Butovice - ulice Novoveská podobu dvoupruhové směrově nerozdělené místní komunikace. Na západě navazuje na ulici Radlickou, jejíž stopu v délce cca 150 m kopíruje a následně se odklání severním směrem a je vedena podjezdem pod hlavní trasou radiály a biokoridorem. Podjezd prochází pod biokoridorem ÚSES a za ním se stáčí na východ, kde se v místě jižně od SK Motorlet napojuje na „novou Radlickou“. V úseku za napojením dochází ke změně dispozičního řešení následující křižovatky s ulicí Novoveskou společně s posuny trasování hlavních i vedlejších komunikací. Varianta zpracovává i urbanistické členění přilehlých ploch bydlení v návaznosti na nově vedenou komunikaci. **MHMP vyhodnotil toto řešení jako možné.** Umisťování staveb v systému ÚSES je omezeno na příčné přechody (což bylo v tomto případě dodrženo), a navíc je nová komunikace pod plochou IZ a částečně ZMK vedena podjezdem. Regulativy funkčního a prostorového uspořádání území hlavního města Prahy stanovují, že vozidlové komunikace patří v plochách ZMK (městská a krajinná zeleň s rekreačními aktivitami) mezi podmíněně přípustné využití. V ostatních plochách se jedná o funkční nebo doplňkové funkční využití. Konečné stanovisko MHMP, odboru stavebního a územního plánování bylo, že alternativní řešení není v rozporu s ÚP SÚ hl. m. Prahy, **ovšem za předpokladu, že budou získána stanoviska potřebná pro výjimečnou přípustnost jeho umístění.**

**IPR** zaujal k alternativnímu řešení „nové Radlické“ **částečně odlišný** postoj. Zhodnotil sice odklon paralelní obslužné trasy za příznivější řešení z hlediska vlivů provozu na stávající zástavbu, ale jako dílčí problém uvedl zásah do budoucího biokoridoru vymezeného v platném ÚP. Předložený návrh sice podle IPR **není**

**přímo v rozporu s platným ÚP SÚ hl. m. Prahy, komplikuje** však podmínky pro vznik budoucího ÚSES. Jako důvod zhoršení podmínek IPR uvádí „*nemožnost vytvořit skutečně přírodní společenstva na mostní konstrukci s malým krytím zeminou i malé šířky biokoridoru*“. Z tohoto důvodu **IPR požadoval prověření** možností zlepšení podmínek pro budoucí funkční ÚSES. Dále ve svém vyjádření IPR vyhodnotil podjezd nové komunikace pod RR a biokoridorem jako „*dlouhý, neatraktivní a odrazující*“ a vyslovil nesouhlas s takto navrženým řešením. Jako možnou variantu doporučil zpracovateli zajištění denního osvětlení podjezdu. K tomuto nesouhlasu připojil IPR požadavek na doplnění stromořadí po obou stranách komunikace „*nová Radlická*“, sjednocení principu řešení vztahu chodníků a vozovek, změny řešení na komunikaci nad tunelem Butovice s chodníky po obou stranách po celé její délce a vyžádal si prověření možnosti zajištění kontinuálního cyklopruhu výměnou za navržené přerušování vozovky piktogramovým koridorem.

**V závěru** k tomuto bodu řešení v Technické studii **IPR uvedl, že** pro konstatování souladu s ÚP SÚ hl. m. Prahy **je nutné dořešit výše uvedenou problematiku** a zajistit podmínky pro vytvoření funkčního biokoridoru v místě křížení s novou komunikací a získat a doložit souhlas s výjimečně přípustným umístěním dopravní stavby v ploše IZ a ZMK.

IPR podmínil původní závěr MHMP o souladu s ÚP dalšími podmínkami týkajícími se dořešení problematiky biokoridoru. **Požadavek městské části Praha 5** na řešení změny propojení v souladu se severní variantou návrhu **byl splněn; požadavek** týkající se obav z obousměrného provozu v ulici Novoveská vyjádřený **v petici** v tomto časovém úseku **dořešen nebyl**, návrh dále počítá s dvoupruhovou směrově nerozdělenou komunikací a **díky vyjádření a požadavkům IPR nelze návrh považovat za konečný.**

- **Bod č. 4 – Snížení nivelety v úseku kolem Tyršovy školy**

Další námitky se týkaly zvýšení hluku, množství polétavého prachu a nedostatečného zajištění bezpečnosti v blízkém okolí základních škol a obytných souborů. Zároveň je v dokumentaci niveleta nové místní komunikace u Tyršovy základní školy ve výšce cca prvního patra budovy školy a není dostatečně vyřešena ochrana proti hluku, která by ochránila školní třídy. S těmito námitkami se ztotožnila MČ Praha a rozhodla o maximálním snížení nivelety nově navržené obslužné Radlické v oblasti Tyršovy školy.

**Technická studie** zpracovala řešení, které obsahovalo snížení nivelety o maximálně 1,05 metru v požadovaném úseku o délce cca 324 metrů pomocí snížení nivelety v tunelovém úseku o délce 600 metrů, které mělo za důsledek následné snížení úrovně ulice Radlická a ochranu školy bude následně tvořit zemní val. Studie zároveň **uvedla, že toto řešení má i negativní stránku**, protože se díky této alternativě zvětší výkop pro tunel Jinonice o cca 7 100 m<sup>3</sup>. **Zpracovatel tuto možnost vyhodnotil jako reálnou, která lze zpracovat do DÚR.**

MHMP SÚP ve svém stanovisku uvedl, že ačkoliv se záměr nachází ve stavební uzávěře, **není** toto alternativní řešení **v rozporu s ÚP SÚ hl. m. Prahy**, stavební uzávěra se na něj jako na dopravní stavbu celoměstského významu nevztahuje a nedochází ke změně oproti původnímu návrhu z hlediska využití území.

Změnu řešení u Tyršovy školy spočívající ve snížení nivelety posoudil následně **IPR jako přijatelnou**, přestože zdůraznil negativní dopad na zvýšení kvantity jak výkopů, tak investičních nákladů.

- **Bod č. 5 - Dva krátké tunely Jinonice a Butovice s mezilehlým otevřeným úsekem**

Petiční požadavky obsahovaly dále změnu návrhu, která by řešila možnost zakrytí celého úseku trasy RR procházející Jinonicemi, vylepšení protihlukové ochrany v oblasti Tyršovy školy spolu se snížením nivelety vozovek nejen kolem školy, ale i nad tunelem. Petice obsahovala obavy z otevřeného úseku v prostoru dvou krátkých tunelů RR, který, ačkoliv je navržený pouze pro obsluhu během výstavby, bude po ukončení stavby využíván i pro ostatní dopravu. Problém podle petentů znamená také umístění otevřeného úseku RR a nové místní komunikace přímo vedle sebe. Podle jejich názoru tak komunikace zabírají zbytečně velkou plochu a zasahují na pozemky v soukromém vlastnictví.

K tomuto bodu se připojila opět i MČ Praha 5, která shodně požadovala „*úsek dvou krátkých tunelů řešit v otevřeném úseku technicky tak, aby bylo možné budoucí úplné překrytí otevřeného úseku*“ (příloha č. 2, str. 85).

Technická studie předložila návrh otevřeného úseku mezi dvěma krátkými tunely Jinonice a Butovice. Řešení obsahovalo stavební připravenost pro budoucí možné zakrytí otevřeného úseku. Studie uvedla, že **požadované alternativní řešení je reálné a není problém ho zapracovat do DÚR, současně ale bude znamenat značné navýšení investičních a provozních nákladů a navrhla toto řešit etapizací.**

Vyjádření **MHMP Odboru stavebního** a územního plánování po prostudování předloženého alternativního řešení konstatovalo, že **není v rozporu s platným ÚP SÚ hl. m. Prahy**, vzhledem k tomu, že se předmětný návrh nachází v nezastavitelném i zastavitelném území na plochách s funkčním využitím S1 – nadřazené sběrné komunikace celoměstského významu (příloha č. 3, str. 86).

**IPR po posouzení studie došel k závěru**, že s ohledem na značný nárůst investičních a provozních nákladů, a také ke skutečnosti, že původní technické řešení obstálo v procesu posouzení vlivu stavby na životní prostředí (EIA), **není důvod alternativní řešení využít.** Zároveň ale doporučil prověřit řešení možného dodatečného zakrytí bez zbytečného navýšení nákladů. Rovněž stanovil podmínku, aby byl mezi tunely nad zahloubenou částí udržen vhodný charakter okolní hrany, přičemž tyto úpravy musí být provedeny jako trvalé.

- **Bod č. 6 – Zrušit napojení Dívčích hradů ze staré zástavby**

Petice požadovala zrušení možnosti napojení staré zástavby Jinonic na území Dívčích hradů.

MČ Praha 5 se připojila k nesouhlasu s napojením Dívčích hradů z ulice Mezi lány a žádala vypracovat řešení obsluhy území z MÚK Jinonice.

**MHMP SÚP uvedl**, že součástí předložené dokumentace bylo pouze základní technické prověření této možnosti a mělo sloužit jako negativní ilustrativní varianta. Celý úsek tohoto alternativního napojení se nachází ve stavební uzávěře pro velká rozvojová území a navrhovaná komunikace se nachází částečně v celoměstském systému zeleně. Proto závěr zněl, že toto **alternativní řešení je v rozporu s platným ÚP SÚ hl. m. Prahy**.

**Technická studie** ke zrušení napojení Dívčích hradů **zdůraznila, že toto není předmětem řešení RR**; bezejmenná komunikace, která ústí z ulice Mezi lány zajišťuje příjezd do kasáren.

Na základě posouzení Technické studie a připomínek k navrhovaným řešením **odmítl IPR požadavek MČ Praha 5 o napojení lokality Dívčích hradů z MÚK Jinonice**. Podle jeho posouzení *prokazuje zásadní územní, prostorové a pohledové dopady, které jsou zcela neadekvátní požadovanému účelu.* (IPR, ©2014) Navrhované napojení z MÚK Jinonice by z většinové části zasahovalo do VRU Vysokoškolský areál Jinonice, který je vymezen platným ÚP. Využití velkého rozvojového území je nutné upřesnit územní studií. S ohledem na skutečnost, že v době výstavby tunelu Jinonice bude znemožněn příjezd ke stávajícímu vjezdu AČR z ulice Radlická a Pod Vodovodem, bude navržený úsek komunikace sloužit jako jediný možný přístup do kasáren. Kasárny AČR jsou součástí velkého rozvojového území, ve kterém není stabilizováno konkrétní řešení tohoto území. **IPR proto žádá prověření a sledování minimalizace rozsahu staveb trvalého charakteru v daném území.**

- **Bod č. 7 - Protihlukové stěny u RR mezi portálem Radlického tunelu a ústí ulice Puchmajerova**

Petice „Za zmírnění dopadů Radlické radiály na životní prostředí v Jinonicích“ napadla předloženou DÚR i v dalším případě, kdy uvedla možnou zvýšené hlukové zátěže, kterou přinese úsek mezi Radlickým tunelem a ulicí Puchmajerova. Tato hluková zátěž se bude týkat podle petentů celé oblasti Jinonic ležící severozápadně od ulice Puchmajerova, protože zde není navržena dostatečně silná protihluková bariéra. Petice proto požaduje vybudovat od zmiňované ulice až k tunelu Radlická vybudovat protihlukové stěny. K tomuto bodu se připojila Petice „Za zmírnění dopadů Radlické radiály na životní prostředí v Rezidenci Botanika v Jinonicích“, která žádá také protihlukovou ochranu, ale navrhuje odlišné řešení pomocí nadzemního skleněného tunelu.

K požadavkům na vybudování protihlukových stěn **studie uvedla**, že tyto jsou **v DÚR navrženy a byla vypracována hluková studie**, která posoudila jejich funkčnost.

**IPR protihlukový val podél RR** naproti tomu **označil jako problematický** především z důvodu předpokládaného využití dané lokality v budoucnosti. V uvedeném území se plánuje vybudování parku, proto IPR doporučil začlenění protihlukového valu do parkových úprav. Současně připojil požadavek na vybudování chodníku podél ulice Schwarzenberská, a to po obou stranách, které budou navazovat na přechody přes ulici Bucharova.

- **Bod č. 8 – Doložení návrhu řešení parkování a DIO po dobu výstavby RR**

Kromě výše uvedených bodů vyjádření z rady MČ žádala MČ P5 doložení způsobu parkování residentů a řešení dopravní cesty po dobu výstavby. K tomuto bodu uvedla **Technická studie**, že požadavek **přesahuje funkci ÚR**.

Po předložení Technické studie v MČ P5 uvedla, že *„trvá na zajištění dopravního napojení pro pozemek parc.č. 1236/1 c k. ú. Jinonice, který je ve svěřené správě MČ Praha 5, a území jižně od něj, určeného k urbanizaci, aby nedošlo k zatížení ulice Novoveská průjezdem vozidel“*.

### **Petiční požadavky, které nebyly zohledněny v Technické studii:**

#### **Petiční požadavek ohledně komunikace v areálu Walter**

Jako další bod obsahovala petice spolku „Za zmírnění dopadů Radlické radiály na životní prostředí v Jinonicích“ konstatování, že díky neexistenci komunikace v areálu Walter se navýší průjezd automobilové dopravy ulicí Klikatou a současně zkomplikuje přístup záchranářských složek do Jinonic. Na základě toho požadovala petice kompletní obnovení komunikace v areálu Walter a propojení křižovatky Jinonická – Peroutkova přes areál s RR a Radlickou ulicí.

Celý areál bývalých Walterových závodů byl součástí samostatného investičního záměru soukromého investora v podobě nové zástavby v původním areálu, a v době projednávání připomínek a námitek k územnímu řízení RR bylo již na část záměru, týkajícího se rekonstrukce ulic Na Hutmance a Jinonická, vydáno platné stavební povolení. Na část záměru obsahující propojení ulice Klikatá bylo vydáno územní rozhodnutí. Kompletní dopravní napojení tedy zajištěno soukromým investorem a není součástí RR.

#### **Petiční požadavek – bezbariérový vstup do metra**

Jeden z mnoha bodů petice se týkal neexistence bezbariérového vstupu do metra ve stanici Jinonice. Petiční spolek požadoval vybudování nového výstupu metra, a to v blízkosti obytných souborů v Jinonicích. Kromě tohoto požadavku byla ještě do petice vsunuta žádost o změnu územního plánu, která by obsahovala změnu trasy

dopravy z ulice Novoveské přes škvárové hřiště v Jinonicích. Oba tyto požadavky nesouvisí přímo se záměrem RR a přesahují rámec DÚR.

#### **24.10.2013 – požadavek MHMP OŽP (S-MHMP-1183902/2013/OZP/VI)**

*Z důvodu navrhovaných změn si MHMP OŽP vyžádal předložení tzv. „srovnávací“ studie, která zhodnotí environmentální vlivy navržených změn oproti původně provedenému hodnocení včetně přehledu plnění podmínek ze stanoviska EIA, včetně posouzení zpracovaného autorizovanou osobou pro hodnocení vlivů na životní prostředí, nejlépe zpracovatelem dokumentace ve spolupráci se zpracovatelem posudku. „Srovnávací“ studie je nezbytná pro posouzení významnosti nyní navrhovaných změn záměru z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.*

Na rozdíl od původního stanoviska MHMP odboru stavebního a územního plánování dospěl IPR při svém posuzování jednotlivých bodů Technické studie k jinému názoru a v závěru svého stanoviska označil Radlickou radiálu jako velmi náročnou stavbu, nejen z investičního, ale i z provozního hlediska. Uvedl, že „*dokončením chybějících částí Radlické radiály se vytvoří nabídka nové atraktivní radiální dopravní trasy v levobřežní části Prahy, která umožní v této části města snížit dopravní zatížení na některých úsecích městských ulic a městských tříd. Dokončením Radlické radiály se také vytvoří atraktivní západovýchodní propojení územím hlavního města v relaci Radlická radiála – Jižní spojka (Městský okruh) – Štěrboholská radiála. Při absenci velké části Pražského okruhu (SOKP) považujeme tuto skutečnost za nepříznivou. Upřednostnili bychom proto, aby Radlické radiále předcházelo (ve smyslu Zásad územního rozvoje) zprovoznění kritických úseků Pražského okruhu (SOKP), zejména na jihovýchodě Prahy*“. IPR uložil zpracovateli navržené řešení upravit a upřesnit ve všech bodech vyjádření a závěrů vzešlých z jednotlivých dílčích jednání (příloha č. 4, str. 91).

MČ Praha 5 si závěrem vyžádala *předložení upravené dokumentace stavby č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov s řádným odůvodněním výsledného řešení k vyjádření městské části Praha 5.*

Ačkoliv zpracovatel dokumentace společně s investorem prokázali snahu vyhovět alternativním řešením návrhu vyhovět předloženým požadavkům a připomínkám, ke shodě nakonec nedošlo.

## **9.2 Shrnutí rolí a postojů jednotlivých aktérů**

### **9.2.1 Zpracovatel projektové dokumentace**

Stejný zpracovatel DÚR je u stavby od samého počátku. Na jednu stranu by se dal označit za jisté „stavební lobby“, nicméně z druhé strany je nepopíratelnou skutečností, že projektantů na takové profesní výši, oplývajícími vysokou odborností



a kvalitou zpracování není na území České republiky mnoho. Často se postupně slučují v konsorcium, což je ostatně vidět i na příkladu zpracovatele RR, a díky tomu pak ale chybí konkurence v oboru.

Nedostatek fundovaných projekčních kanceláří a vzniklá konsorcia pak vytváří jistý monopolní názor na daný stavební záměr, od původního absolutního tvrzení „toto je jediná možnost nabízených variant“ po změnu segregované varianty a následné alternativní varianty i ústupky v Technické studii. Skutečnou snahu hledat a nalézat alternativní řešení během zpracování projektu nelze zpracovateli upřít.

Zpracovatel zohledňoval v jednotlivých fázích procesu a při hledání možných variant i ekonomickou stránku věci, která ovšem v průběhu času a pod tlakem zapracování šetrnějších variant začala hrát postupně menší a menší roli.

Faktem je, že zpracovatel za svým dopravním názorem pevně stojí, logičnosti realizace stavby a její potřebnosti nepochybuje, a v případě, kdy jeho model nevyhází, razantně se ohradí proti změnám, které jeho výsledky narušují.

### **9.2.2 Městské části**

Městské části v samostatné působnosti mají dobrou konkrétní znalost daného území. Stejně tak celkem přesně vědí, co chtějí jejich občané, nebo kde se schovávají slabé stránky, ať území či občanů. Městská část vždy chrání zájmy svých občanů, jejím úkolem je svou obec hájit a prosazovat především její zájmy. Při jejím konání v zájmu městské části se zájem o blaho obyvatel prolíná se zájmem politicky uspět a obstát (především v průběhu voleb).

Kombinace těchto charakteristik s sebou může přinést rychlejší a neočekávanější obrat postoje (v souladu s veřejným míněním) a jistou nevyzpytatelnost konání a diskontinuitu.

Odbornou pomoc v rámci MČ zajišťují jednotlivé komise a výbory Zastupitelstva. Právě pohled městské části vnášel do celého procesu alternativní perspektivu a nejzásadnější požadavky, kterým se musel projekt přizpůsobovat.

### **9.2.3 Magistrát – „úřednický“**

Magistrát ve své kompetenci řeší širokou agendu v rámci celé Prahy, má tedy možnost postupovat na rozdíl od městských částí v celkovém kontextu a udržovat jistou kontinuitu a koordinaci.

Dotčené orgány, zastoupené odbory MHMP v přenesené působnosti posuzovaly celý projekt v podstatě bez velkých či razantních (likvidačních) připomínek.

V závazných stanoviscích stanovily splnitelné podmínky a během celého procesu zaujaly konzistentní společný kladný postoj k realizaci stavby.

### **9.2.4 Magistrát – „politický“, zastupovaný IPR**

Ve své samostatné působnosti je na rozdíl od městských částí Magistrát hl. m. Prahy zaštiťován kapacitní institucí IPR. IPR zastupuje hl. m. Prahu jako účastníka

v územních řízeních, kde se jeho jménem (tedy na základě usnesení Rady hl. m. Prahy) vyjadřuje ke stavebním záměrům. Díky široké škále odborníků, které má k dispozici, vytváří pevné a stabilní institucionální zázemí.

IPR hrál roli ve fázích schvalování ÚP, kdy jako zpracovatel vkládal do ÚP změny na základě politického zadání – nejdříve v rané fázi samotný radiálně okružní systém, později pak změnu týkající se segregované varianty Radlické radiály.

Společně s dotčenými orgány se vyjadřoval k předložené Technické studii, přičemž v některých bodech řešení rozporoval závazná stanoviska samotných dotčených orgánů. Zároveň z jeho vyjádření zároveň vyznívá patos samotné změny paradigmatu, kdy lze z jeho slov vyvodit, že radiála v této chvíli a v této podobě není potřeba. Tím se dostává do pozice. Kdy odporuje vlastnímu územnímu plánu.

Vzhledem ke skutečnosti, že IPR vydal vyjádření k Technické studii až v srpnu 2014, nebyl to ale přímo jeho postoj a požadavky, které by zapříčinily samotné zastavení řízení.

Stanovisko však může být přeneseně bráno i jako znak jistého ochabnutí politické vůle RR řešit a prosadit. Změna politického postoje či zadání na úrovni magistrátu značí otočení kormidla celého dosavadního procesu o 180 stupňů a v tu chvíli vnáší do celé záležitosti chaos.

### **9.2.5 Veřejnost**

V rámci obav z dopadu radiály se občané organizovali již od počátku 90. let, nicméně neměli v tu dobu ještě dostatek relevantních informací.

Možnost aktivně se zapojit a specifikovat jasné připomínky dostali až po podání žádosti o ÚR, jejíž součástí byla projektová dokumentace, díky které se mohli seznámit s podrobným navrhovaným řešením stavby.

Pro aktivní účast v řízení zvolili formu petic, a na této úrovni zformulovali své požadavky na realizaci stavby a její dopad na okolní prostředí, které se vztahovaly především ke konkrétním bodům týkajících se podstaty jejich nedůvěry.

Petic bylo podáno hned několik, a tato strategie účinně zapůsobila na reprezentanty městských částí, zejména na Městskou část Praha 5.

Díky tomu, že velká část petičních požadavků získala silnou oporu ze strany Městské části Praha 5, petenti významně přispěli k tomu, že projekt DÚR v podobě, ve které byl předložen k projednání stavebním úřadem, neobstál a ve výsledku nebyl povolen. Ne však díky své faktické účasti v procesu povolování, ale pouze skrze vliv městské části.

### 9.3 Shrnutí

1) V rámci předkládaných priorit Magistrátu i městských částí je radiála často diskutovaným tématem. Přestože je výsledkem prvního územního řízení jeho zastavení.

2) Z hlediska jednání těchto politických aktérů však dochází k jisté institucionální nekoherenci, která je celkem jasně patrná nejen mezi MHMP a MČ, ale také mezi dotčenými orgány a IPR. Tato nekoherence se až absurdně vyjevuje ve chvíli, kdy IPR, který dlouhou dobu jen „přihlížel“, v konečné fázi procesu mění svůj úhel pohledu, a předkládané změny hodnotí protichůdně ve srovnání s dotčenými orgány.

3) Zpracovatel je ve svém pojetí návrhu neoblomný, přestože je mu často vytýkáno, že návrh je přežitý. I přes velké množství úprav řešení nikdy nedojde ke zpochybnění samotného smyslu stavby a jejího přínosu pro hlavní město.

4) Je přesvědčen o své pravdě. Přes množství nabízených variant trvá na tom, že razantnější změna návrhu není možná, a je si jistý, že bez stejně odborně zdatného konkurenta jej nelze nahradit.

5) Mezi jednotlivé instituce vstupuje také veřejnost, která v obavě ze zhoršení životních podmínek v důsledku realizace stavby RR. Razantně zasahuje do celého procesu, ale až ve chvíli zahájení územního řízení.

6) Hlas veřejnosti a její postoj shrnutý v petičních požadavcích však nemá oficiální váhu v celém procesu sám o sobě, ale díky tomu, že donutil zastupitelstva ke změně názoru a zpracovatele ke skoro kompletnímu přepracování projektu, zásadně přispěl nejen ke zpomalení celého územního řízení, ale nakonec i k jeho zastavení.

7) MČ, přestože stavba má vyřešit především dopravní situaci na jejím území, ve fázi územního plánu postrádá větší vliv na ek. To se mění také až ve chvíli podání žádosti o územní rozhodnutí, v synergii s požadavky veřejnosti. Na svých připomínkách pak důrazně a kontinuálně trvá.

8) Magistrát (úřednický) vystupuje v pozici silného aktéra díky tomu, že vstupuje do procesu vícekrát. Svou moc uplatňuje ve změně územního plánu (tedy ještě ve fázi před územním řízením), v němž ale jeho odbory coby dotčené orgány posléze záměr současně také posuzují a vydávají podmínky.

9) Komplikace vzniká v okamžiku zapracování vážnějších úprav projektu, kdy se kruh procesu vrací zpět k dotčeným orgánům, které posuzují nově předložené změny. Vzniká nebezpečí, že některé podrobnosti dokumentace a na ně vázané již zdárně proběhlé sekundární procesy (EIA) pozbudou své platnosti a budou se muset opakovat.

Při pohledu na uvedené krátké shrnutí lze říci, že veřejnost měla na průběh řízení vliv; také ale, že ke konečnému zastavení územního řízení z důvodu nedoplnění podkladů přispěla nedostatečná spolupráce institucí a slábnoucí politický tlak na realizaci stavby. Veřejnost fakticky pouze iniciovala tento „vnitřní“ konflikt, sama však neměla takové procesní zastoupení, které by mohlo projekt zvrátit.

## 10 Diskuze

Denně se Praha potýká s dopravními zácpami. Jak uvádí KÖRNER (2003) nebo RÖLC (2004), zaujímá Praha v otázce řešení dopravní politiky osobité místo v porovnání se zbytkem republiky. V Praze 5 na Andělu, kde se dopravní zátěž zvyšuje bez ohledu na období dopravní špičky, dosahuje denně doprava vysoké hustoty, přesně jak uvádí DUCHOŇOVÁ (2014) ve své práci (DUCHOŇOVÁ, 2014).

Dopravní situace nebyla uspokojivá již v době schválení Zásad dopravní politiky hl. m. Prahy v roce 1996. ÚDI v roce 1996 uvedl jako prioritní cíl dosažení souladu úrovně dopravního systému s nároky na přepravu a požadavky na tvorbu a ochranu životního prostředí. (MMR, ©2024). Jednou ze svodných komunikací, která přivádí velké množství automobilů do centra Prahy, je současná Radlická ulice, která se denně potýká s nedostatečnou kapacitou vzhledem k množství aut, které po ní projíždí. Součástí systému nadřazené komunikační sítě Prahy stanovené v ÚP z roku 1999 je mimo jiné Radlická radiála, která by měla problém nadměru zatížené ulice Radlická a jejího přilehlého okolí vyřešit.

DUCHOŇOVÁ (2014) předkládá dopravní studie prováděné v roce 2012, tedy v době zahájení územního řízení, které ukazují prudký nárůst dopravy za posledních několik let, a na základě těchto dat predikuje, že dopravní zátěž se bude dále navyšovat i přes budování nové infrastruktury (klasická indukce dopravy) (DUCHOŇOVÁ, 2014). Mé výsledky ukazují, že s tímto aspektem se u plánovací historie RR nepočítá. Součástí projektové dokumentace byla pochopitelně i kapacitní studie jako nedílná součást DÚR, která optimisticky předpokládá zkapacitnění komunikace, jež ale nijak bolestivě nezkomplikuje dopravu v údolí Vltavy, např. v místě napojení na Barrandovský most či u vyústění na Zlíchově.

Každodenní situace v oblasti stávajícího tunelového komplexu Blanka se díky jednoduššímu přístupu do centra doprava rozhodně postupně spíše navýší. To znamená, že přes všechny optimistické a uklidňující studie, které byly součástí projektu radiály, se prognóza přiklání spíše k dopravnímu kolapsu než ke zklidnění dopravy. Tato situace by pochopitelně nenastala okamžitě po dokončení a zprovoznění radiály, ale v průběhu několika málo následujících let.

Aktualizace Strategického plánu z roku 2016 obsahuje prohlášení, které říká, že Praha bude směřovat k udržitelné mobilitě. (STRATEGICKÝ PLÁN, 2016). Stejně tak SZENTESIOVÁ (2010) píše, že již v době platnosti „provizorního“ územního plánu, tzv. Plánu stabilizovaných území z roku 1994 se začaly přehodnocovat koncepce komunikační sítě a řešily se varianty silničních okruhů města a systému radiál (SZENTESIOVÁ, 2010). Z toho vyplývá, že řešení dopravní situace je pro vedení města dlouhodobou prioritou. Přesto z mnoha podkladů, které jsem měla k dispozici během mé práce, vyplývá, že v některých případech se jedná o prioritu jen na papíře či volebních slibech. Během celého procesu týkajícího se RR jsem nezaznamenala ze strany hlavního města (ať už MHMP nebo IPR, který město

zastupoval) žádnou opravdu silnou snahu o dokončení celého projektu, žádné aktivnější prosazování myšlenky „*je to pro nás a především pro město opravdu důležité*“. Možná je to tím, že se jedná o dlouhodobý projekt, který překrývá několik volebních období. To neznamená, že by řešení dopravní situace ztrácelo na důležitosti, ale to, že to není jediný problém, který je nutno ve městě řešit.

Zároveň z jednotlivých postojů během celého procesu na mě působil nesoulad a soupeření mezi jednotlivými politickými aktéry. HORÁK (2014) vysvětluje, že se státní a společensko-politické instituce většinou nevyvíjejí koordinovaně, protože v demokracii chybí jednotná mocenská autorita, která by vývoj institucionálních změn korigovala. HORÁK (2014) říká, že asynchronní institucionální změna v demokratickém politickém systému přispívá k nesouladu mezi jednotlivými institucemi, který nazývá institucionální nekoherencí (HORÁK, 2014). V případě RR takto působí vzájemný vztah mezi MHMP a MČ, nebo mezi IPR a dotčenými orgány.

Z analýzy, kterou předložila DUCHOŇOVÁ (2014), vyplývá, že za stávající situace v dopravě je realizace RR předčasná (DUCHOŇOVÁ, 2014). Je tím míněno, že nemá smysl budovat komunikaci, která přivede do centra větší množství aut ještě před tím, než bude dostavěn obchvat města, který by umožnil plynulé dopravní propojení nejen okolního regionu. S tímto názorem se ztotožňuje v závěru svého vyjádření k Technické studii i IPR (IPR, 2014). Pohodlnější komunikace s větší kapacitou přesvědčí i řidiče, kteří se zatím z obav z dlouhých kolon cestě do Prahy z tohoto směru vyhýbali. V případě kolapsu na RR si řidiči budou zkracovat cestu obytnou zónou Jinonic, čemuž měla RR zabránit. Z celého procesu ale jednoznačně vyplývá, že projektant si neoblomně stojí za realizací RR.

Stávající legislativa uplatňuje zásadu veřejného územního řízení ve věcech, ve kterých je dotčen veřejný zájem (zákon č. 183/2006 Sb., zákon č. 500/2004 Sb., v platných zněních). Z toho plyne, že veřejnost sice není přímým účastníkem řízení, ale účastní se již v procesu pořízení závazné územně plánovací dokumentace. V rámci veřejného jednání může například uplatnit svoje připomínky, a to i ve fázi územního řízení. S těmi se pak musí stavební úřad v odůvodnění územního rozhodnutí řádně vypořádat. V případě RR ve fázi územního řízení uplatnila veřejnost svoje požadavky a připomínky „pouze“ pomocí petic.

Praha má specifické postavení v rámci České republiky. Díky tomu je proces územního plánování v hlavním městě složitější (IPR, ©2014). Protože je Praha současně obcí i krajem, musí v souladu se stavebním zákonem mít nejen územní plán, ale i své ZÚR - Zásady územního rozvoje. Ty zajišťují návaznost na Středočeský kraj, a jsou v nich zaneseny zejména plánované dopravní stavby, např. pražský a městský okruh či metro nebo tramvajové trasy. Územně plánovací dokumentaci na úrovni obce i kraje pořizuje MHMP, odbor stavební a územního plánu v roli orgánu územního plánování. Je to MHMP, kdo pořizuje podklady ve formě ÚAP a ÚS, a dokumentaci v podobě ZÚR, ÚP, Územních plánů části Prahy

nebo regulačních plánů (IPR, ©2014). V rámci územního plánování je MHMP podřízen MMR (MHMP, ©2024).

Z celého procesu je patrné, že městské části postrádají významnější vliv na konečný výsledek. Přestože se jich stavba RR významně dotýká a řeší jim svěřené území, platná legislativa jim nedává větší pravomoci. Zastupitelstvo MČ řeší a navrhuje územní plán pro vymezenou část celého hlavního města, který ale musí být v souladu ÚAP celého území Prahy. Jeho nadřízeným orgánem je opět MHMP (MHMP ©2024). To v jednotlivých fázích naznačuje nevyváženost v samotné podstatě územního plánování.

Magistrátu je v celém procesu svěřena moc, kterou nelze nijak vyvážit. Jak uvádí HORÁK (2014), od 90. let 20. století se vlastně mnoho nezměnilo. Počáteční euforii vystřídala jakási stagnace. HORÁK (2014) je přesvědčen, že mladí odborníci, kteří na počátku nadějně do řešení dopravní situace vstupovali, postupně našli uplatnění v soukromém sektoru, a městské dopravní orgány ponechali v gesci původního personálu, což znamenalo velkou ztrátu času. Zastupitelstvo se sice snažilo najít účelné řešení problému, ale protože zaujalo postoj úředníků, na celoměstské úrovni se stalo v očích aktivistů a spolků součástí dopravního problému. Díky pohrdavému přístupu občanských sdružení se mnoho městských zastupitelů přiklonilo k zavedeným byrokratickým postupům. Na úrovni městských částí sice zůstávali mnozí politici ve spojení s občanskými sdruženími a často stáli v opozici vůči prosazované dopravní politice, ale díky tomu pak byli vnímáni jako protivníci (HORÁK, 2014).

V celém procesu RR je tato situace patrná dodnes. Zástupci MČ se přiklánějí k občanským sdružením, a zvláště v konečné fázi vystupují jako protivník MHMP. Jednotlivě by občanská sdružení nebo MČ neměly takovou sílu zásadněji změnit předkládaný návrh, ve vzájemném spojení se jim ale podařilo minimálně zvrátit původně vytyčený směr návrhu a posléze společně přispěly k zastavení řízení.

## 11 Závěr

Cílem práce bylo zmapovat průběh 1. územního řízení ve věci stavby RR a předcházející proces stabilizace a plánování RR.

Mezi hlavní aktéry celého mapovaného procesu byl Magistrát hlavního města Prahy, v roli zástupce investora a dotčených orgánů, Sdružení PUDIS – SATRA coby zpracovatel DÚR, Městské části Praha 5 a Praha 13, přes jejichž území radiála prochází, dále pak IPR jako zástupce hlavního města v územním řízení a posledním ve výčtu (nikoliv v důležitosti) byla veřejnost zastoupená spolky.

Práce mapuje necelých 20 let historie Radlické radiály, od územního plánu z roku 1986, který s radiálou již počítal. Jedná se o dlouhé období, během kterého došlo k mnoha změnám jak ve vedení města, tak k dílčím změnám v projektu.

Od doby prvního územního plánu, který již s koridorem radiály počítal, po zahájení územního řízení uběhlo mnoho času. Přestože převládá všeobecně hluboce zakořeněný názor, že územní a stavební řízení v ČR zdržují především stavební úřady, všechna zjištění ukazují, že pravda je trochu někde jinde. Je potřeba přiznat, že proces samotné stabilizace radiály trval několik let. Vzhledem k tehdejší i dnešní platné legislativě, dlouhému rozhodování orgánů příslušným ke změně územního plánu i časově náročnému zpracovávání požadovaných podkladů, porovnávání studií i rozborů a průzkumů se jednalo o náročné období. V této části procesu probíhala zdoluhavá jednání MHMP požadující vypracování studií, která zpracovatel postupně předkládal, a jejich následné posuzování. Při hledání vhodné varianty, která by byla žádoucí k přijetí změny územního plánu si nejvíc času vyžádal MHMP pro své rozhodování, a zpracovatel pro zpracování obhajitelné studie.

Během hledání vhodné varianty, která by se stala definitivně součástí územního plánu, se projevovaly protichůdné názory. Radlická radiála měla své zastánce, kteří prosazovali její výstavbu. Jejich hlavním argumentem bylo očekávané zklidnění oblasti Jinonic a Radlic, odklon dopravy z obytných zón a zjednodušení napojení západního regionu Prahy na Pražský okruh.

Sílil ale i hlas odpůrců radiály. Mezi uváděné důvody jejich odporu patřilo předpokládané navýšení dopravy, která místo očekávaného zklidnění přinese Praze naopak mnohem větší množství automobilů, především kvůli snazší dostupnosti centra a nabízenému hladkému průjezdu k Pražskému okruhu. S tím by se pochopitelně navýšil hluk, snížila kvalita ovzduší, a razantně zvýšilo riziko dopravního kolapsu a následné uzavírání tunelových úseků radiály. Díky tomu by pak řidiči volili snazší objízdou trasu, která by vedla opět přes obydlené části.

V roce 2012 byla podána na stavební úřad v Praze 5 žádost o vydání územního rozhodnutí. Následovalo další náročné období projednávání, doplňování a nového posuzování. Do této části procesu silně zasáhla veřejnost, které nelze upřít, že zamíchala probíhajícím územním řízením, a donutila některé politické aktéry obájit vlastní názor. Opět dochází ke zdržení, které je vyvolané nutností zpracování vhodných alternativ, a opět k následnému posuzování správními orgány. Přestože

toto další prodlužování procesu způsobil zásah a požadavky veřejnosti, mnoho času si vyžádalo jednání mezi státní správou a samosprávou, hledání vzájemného souladu se zpracovatelem, a další projednávání. V celém procesu je patrná jistá nespolupráce nebo zakrývané protivenství zúčastněných institucí, které vždy nemají takovou kompetenci, jakou by si představovaly.

Během celého procesu se střídá období politického tlaku na realizaci stavby s obdobím relativního politického klidu, kdy radiála není v popředí momentálních politických priorit. Stejně tak jako by nebylo nikdy úplně jisté, zda spolu v tuto chvíli budou státní instituce spolupracovat nebo se budou cítit jako protivníci. A mezi ně vstupuje zpracovatel projektu, který straní jen „své“ stavbě. Je to komplikovaný proces, ve kterém nejde jednoznačně ukázat prstem na toho, kdo to zdržuje, kvůli komu dodnes radiála nestojí.

Zároveň je ale nutné se zamyslet, zda je výstavba radiály skutečně za stávající situace opravdu nutná. Nebo má pravdu IPR, když tvrdí, že radiála není prioritou do té doby, dokud nebude dokončen obchvat města?

Další otázkou, kterou je nutné si položit, zda snaha o udržitelný rozvoj Prahy, kterou předkládá MHMP i IPR, je v souladu s výstavbou komunikace, která přivede do centra města větší množství aut. Změna paradigmatu care-oriented není založena jen na zkapacitnění stávající silniční sítě, ale kromě jiného na omezení automobilové dopravy. Z toho vyplývá, že je nutné zviditelnit výhody MHD, znovu posílit železniční dopravu, sdílenou automobilovou dopravu atd. Možností je mnoho. V současnosti je ale bohužel pravda, že pohyb po městě MHD se vyplatí jedné osobě. Jak uvádí DUCHOŇOVÁ (2014), při zvyšování počtu cestujících narůstá výhoda cestování automobilem. Kromě toho, i přes neustálé kolony, které se tvoří už i mimo dopravní špičku, rostoucí ceny pohonných hmot i nedostatek parkovacích roste počet aut pouze s řidičem. Změna situace ale předpokládá i změnu myšlení. A to na všech stupních.

Jedná se o závažné téma. Samotná radiála je komplikovaná stavba, kterou nelze shrnout do několika kapitol. Stejně tak dlouhodobá dopravní situace nebo deklarovaná snaha o udržitelný rozvoj města je námět na mnohem rozsáhlejší práci, než je tato.

Dopravní situaci, a to nejen v Praze, je nutné řešit komplexně. Nelze předpokládat, že jedna velká stavba bez související návaznosti vyřeší to, co se děje v ulicích měst. Jenže to předpokládá změnu komplexní, na všech úrovních, počínaje politickou spoluprací, a konče lidským myšlením.

***Významné problémy, před kterými stojíme, nemůžeme řešit na stejné úrovni myšlení, na jaké jsme byli, když jsme je vytvářeli“ (A. Einstein)***



## 12 Přehled literatury a použitých zdrojů

### 12.1 Odborné knihy

BERAN, V., 1999: *Strategie rozvoje území: promítnutí do zadání ÚPD*. České vysoké učení technické, Praha. ISBN 8001019837.

BIČÍK, I., PERLÍN, R., 2002: *Strategický plán mikroregionu*. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, Praha. ISBN 8090309305.

DOLEŽAL, J., MAREČEK, J., VOBOŘIL, O., 2003: *Stavební zákon v teorii a praxi: úplné znění zákona s komentářem, souvisící a prováděcí předpisy : podle stavu k 1.10.2003*. 10. aktualiz. vyd., Linde, Praha. ISBN 80-720-1440-4.

FIALKOVÁ, E., GALETA, J., HANÁČKOVÁ, M., HEJMOVÁ, A., HNÍDKOVÁ, V., a kol., 2022: *Ztracená vláda věcí tvých se k tobě navrátí: The rule over your affairs once lost will return to you*. Přeložil THARP M. Vysoká škola uměleckoprůmyslová, Architektura a česká politika v Praze. ISBN 978-80-88308-57-7.

GEHL, J., 2012: *Města pro lidi*. Partnerství, Brno. ISBN 978-80-260-2080-6.

GEHL, J. – GEMZOE, L., 2002: *Nové městské prostory*. ERA, Brno. ISBN 80-86517-09-8.

HLAVAČKA, M., 2002: *Stručné dějiny oborů: Doprava*. Scientia, Praha. ISBN 978-80-7183-252-2.

HORSKÁ, P.; MAUR, E. a MUSIL, J., 2002: *Zrod velkoměsta: urbanizace českých zemí a Evropa*. Paseka, Praha. ISBN 80-7185-409-3.

HORÁK, M., 2014.: *Úspěch i zklamání: demokracie a veřejná politika v Praze 1990-2000*. Politeia (Karolinum). Praha. ISBN 978-80-246-2330-6.

HRŮZA, J., 1989. *Město Praha*. Odeon, Praha. ISBN 80-207-0065-X.

JIRÁSEK, P., 2014. *Územní plánování*. Univerzita J. E. Purkyně v Ústí nad Labem, Fakulta životního prostředí, Ústí nad Labem. ISBN 978-80-7414-820-0.

MAIER, Karel. 2005: *Hospodaření a rozvoj českých měst 1850-1938*. Academia, Česká matice technická, Praha. ISBN 80-200-1245-1.

MAIER, K., a kol., 2012: *Udržitelný rozvoj území*. Grada, Praha. ISBN 978-80-247-4198-7.

SKLENIČKA, J., 2003: *Základy krajinného plánování*. Skleničková Naděžda, Praha. ISBN 80-903206-1-9.

VALENTOVÁ, M. a kol., 2016. *Management parkování a možnosti jeho využití v praxi: zkušenosti z evropských měst*. Centrum dopravního výzkumu, Brno. ISBN 978-80-88074-47-2.

## 12.2 Články

KÖRNER, M. 2003: Pražský (metropolitní) region – význam a problémy vazeb. *Doprava* 45, č. 5, MDS ČR, Praha, s. 4–6.

VRBOVÁ, H., 1990: *Smíchovské requiem? Opus 1. Československý architekt.* XXXVI (18), 4-5. ISSN 0009-0697

BURIAN, J., 2009: *Co má společného územní plánování, GIS a kartografie?.* *Urbanismus a územní rozvoj.* 1-2/2009, s. 109. Ústav územního rozvoje, ISSN: 1212-0855

## 12.3 Disertační práce

DUCHOŇOVÁ, M., 2014: *Strategické dokumenty týkající se dopravy v Praze. Jejich implementace v reálném rozhodování.* ČVUT, Fakulta architektury, Praha. 152 s. (disertační práce) „nepublikováno“. Dep. ČVUT Dspace v Praze.

KRAFT, S., 2011: *Aktuální změny v dopravním systému České republiky: geografická analýza.* Masarykova Univerzita, Přírodovědecká fakulta, Brno. 174 s. (online). [cit. 23. 1. 2024]. (disertační práce) „nepublikováno“. Dostupné z: <[https://is.muni.cz/th/qkwgp/dizertacni\\_prace.pdf](https://is.muni.cz/th/qkwgp/dizertacni_prace.pdf)>

RÖLC, R. 2004: *Hierarchie osídlení a dopravní systémy: specifika měřítkové diferenciaci na příkladě České republiky.* UK, Přírodovědecká fakulta, Praha. 166 s. + příl. (disertační práce) „nepublikováno“. Dep. DSpace.cuni v Praze

## 12.4 Internetové zdroje

BERNARD, M a kol., 2018: *Dlouhé povolování výstavby v Česku.* (online) [cit. 22. 12. 2023], dostupné z: <<https://arnika.org/dlouhe-povolovani-vystavby-v-cesku-data-praxe-a-nova-legislativa/download/analyza-2>>.

BROWN, J. R. a kol., 2009: *Planning for Cars in Cities: Planners, Engineers, and Freeways in the 20th Century.* *Journal of the American Planning Association.*, roč. 75, č. 2, s. 161-177. ISSN 0194-4363. (online) [cit. 22.12.2023], dostupné z: <<https://doi.org/10.1080/01944360802640016>>.

BURIAN, J., 2021: *Udržitelný rozvoj měst: Vznik a vývoj měst, MVŠO.* (online) [cit. 20.12.2023], dostupné z: <<https://is.mvso.cz/el/mvso/zima2021/XURM/index.qwarp>>

BURCIN, B, KOCOURKOVÁ, J., 2014: *Demografické stárnutí české populace v evropském kontextu,* UK Přírodovědecká fakulta (online) [cit. 20.12.2023], dostupné z: <<https://pacita.strast.cz/files/Ageing-Society/Demograficke-starnuti-ceske-populace-v-evropskem-kontextu.pdf>>

FILLER, V., 2016: *Změna paradigmatu parkování bude vyžadovat velkou odvahu.* (online). [cit. 12.12.2023], dostupné z: <https://ekolist.cz/cz/ekolist/mesicni-souhrn/vratislav-filler-zmena-paradigmatu-parkovani-bude-vyzadovat-velkou-odvahu>

HERCIK, J., 2021: *Univerzita Palackého v Olomouci, Historický vývoj dopravy.* (online) [cit. 12.12.2023], dostupné z: <https://geography.upol.cz/soubory/lide/hercik/GEDP/Prednasky/historie.pdf>

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA, ©2015: *Strategický plán.* Praha, Magistrát hlavního města Prahy 2000. [online]. [cit. 19.12.2023], dostupné z: <http://www.monet.cz/strategplan/PDF/cesky>. Accessed 25 January 2015, s. 73 a násl.>

CHLUD, R., 2017: *Dálnice D1: Od Bati přes komunisty až po budoucnost.* (online) [cit. 12.12.2023], dostupné z: <https://www.autickar.cz/clanek/historie-dalnice-d1-od-bati-pres-komunisty>

KUŽNÍK, J., 2011: *Před 130 lety vyjela první elektrická tramvaj. Pro pobavení ji zkratovali.* (online) [cit. 25. 01. 2024], dostupné z: [https://www.idnes.cz/technet/technika/pred-130-lety-vyjela-prvni-elektricka-tramvaj-pro-pobaveni-ji-zkratovali.A110515\\_094120\\_tec\\_technika\\_kuz](https://www.idnes.cz/technet/technika/pred-130-lety-vyjela-prvni-elektricka-tramvaj-pro-pobaveni-ji-zkratovali.A110515_094120_tec_technika_kuz).

IPR PRAHA, ©2012: *Velká rozvojová území a velká území rekreace.* (online) [cit. 25. 10. 2023], dostupné z: <https://www.iprpraha.cz/clanek/65/velka-rozvojova-uzemi-a-velka-uzemi-rekreace>.

IPR PRAHA, ©2014: *UAP Praha/2014, 200 – Město.* (online) [cit. 29. 12. 2023], dostupné z: [https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/soubory/data/uap2014/200\\_mesto.pdf](https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/soubory/data/uap2014/200_mesto.pdf).

IPR PRAHA, ©2015: *Historie Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy.* (online) [cit. 12. 12. 2023], dostupné z: <https://iprpraha.cz/stranka/2743/historie-institutu-planovani-a-rozvoje-hl-m-prahy>

IPR PRAHA, ©2018a: *Textová část Metropolitního plánu.* (online) [cit. 20. 11. 2023], dostupné z: [https://plan.iprpraha.cz/uploads/assets/prohlizeni/zavazna-cast/textova-cast/TZ\\_00\\_Textova\\_cast\\_Metropolitniho\\_planu.pdf](https://plan.iprpraha.cz/uploads/assets/prohlizeni/zavazna-cast/textova-cast/TZ_00_Textova_cast_Metropolitniho_planu.pdf).

IPR PRAHA, ©2018b: *Územní plán sídelního útvaru hlavního města Prahy schválený usnesením č. 10/05 Zastupitelstva hl. m. Prahy ze dne 9. 9. 1999, v platném znění po změně Z 2832/00 vydané opatřením obecné povahy č. 55 z roku 2018.* (online) [cit. 23. 10. 2023], dostupné z: [https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/up/opp\\_55\\_z\\_2832\\_2018\\_web.pdf](https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/up/opp_55_z_2832_2018_web.pdf).

IPR PRAHA, ©2019: *Platné Zásady územního rozvoje Hl. m. Prahy* (právní stav k 29. 5. 2019). [online]. [cit. 19. 1. 2024], dostupné z:

<[https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/zur/pravni\\_stav\\_k\\_29.5.2019\\_a\\_ktualizaci\\_c3.pdf](https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/zur/pravni_stav_k_29.5.2019_a_ktualizaci_c3.pdf)>.

JONES, P., 2014: *The evolution of urban mobility: The interplay of academic and policy perspectives*, ScienceDirect 38/1, s.7-13 (online) [cit. 12.1.2024], dostupné z: <<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S038611121400017X?via%3Dihub>>

JONES, PM; 2016: *The evolution of urban transport policy from car-based to people-based cities: is this development path universally applicable?* In: Proceedings of the 14th World Conference on Transport Research. 14th World Conference on Transport Research: Shanghai, China. 13 (online) [cit. 10. 12. 2023], dostupné z: <[https://discovery.ucl.ac.uk/1502400/3/Jones\\_The%20evolution%20of%20urban%20transport%20policy%20from%20car-based%20to%20people-based%20cities%20FULL%20PAPER.pdf](https://discovery.ucl.ac.uk/1502400/3/Jones_The%20evolution%20of%20urban%20transport%20policy%20from%20car-based%20to%20people-based%20cities%20FULL%20PAPER.pdf)>

KADERÁBKOVÁ, J., PEKOVÁ, J., 2012: *Územní samospráva – udržitelný rozvoj a finance*. 1. vydání., Praha: Wolters Kluwer ČR, (online) [cit. 12. 11. 2023], dostupné z: <[https://obalky.kosmas.cz/ArticleFiles/186792/auto\\_preview.pdf/FILE/Uzemni-samosprava-udrzitelny-rozvoj-a-finance\\_Ukazka.pdf](https://obalky.kosmas.cz/ArticleFiles/186792/auto_preview.pdf/FILE/Uzemni-samosprava-udrzitelny-rozvoj-a-finance_Ukazka.pdf)>.

KALINA, M., MERTA, A., 2017: *Stavba č. 9567 Radlická radiála JZM . Smíchov, Silnice, železnice*. (online) dostupné z: <<http://old.silnice-zeleznice.cz/clanek/stavba-c-9567-radlicka-radiala-jzm-smichov/>>

LEDVINOVÁ, M., 2008. *City logistika a navrhování dopravních systémů měst*. Perner's Contacts, 3(5), s. 196–202. (online) [cit. 12. 11. 2023], dostupné z: <<https://pernerscontacts.upce.cz/index.php/perner/article/view/1373>>

MAIER, K., 2005: *Možnost využití nástrojů územního plánování*. (online) [cit. 23. 10. 2020]. Dostupné z: <[http://urrlab.cz/sites/default/files/sykora\\_1\\_temelova\\_j\\_eds\\_2005\\_prevence\\_prostorove\\_segrece.pdf#page=44](http://urrlab.cz/sites/default/files/sykora_1_temelova_j_eds_2005_prevence_prostorove_segrece.pdf#page=44)>

MAIER, K., 2015: *Vize, plánování a strategie rozvoje měst: příklad Prahy*, Architektúra a urbanizmus. XLIX (3-4), 157-165 S., ISSN 0044-8680 (online) [cit. 19. 10. 2023], dostupné z: <<https://www.fa.cvut.cz/cs/vyzkum-a-spoluprace/publikace/1276-vize-planovani-a-strategie-rozvoje-mest-priklad-prahy>>.

MERTA, A., KOŘÍNEK, L., PETRŽÍLKA, V., 2011: *Tunely na Radlické radiále Jihozápadní město – Smíchov*. Tunel č.1/2011. (online) [cit. 12. 12. 2023], dostupné z: <[https://www.ita-aitec.cz/files/tunel/2011/1/tunel\\_1\\_11-3-11.pdf](https://www.ita-aitec.cz/files/tunel/2011/1/tunel_1_11-3-11.pdf)>

MČ P5, ©2022. (online) [cit. 14. 2. 2024], dostupné z: <<https://www.praha5.cz/rozvoj-uzemi/strategicke-a-uzemne-planovaci-podklady-a-dokumentace-hl-m-prahy/uzemni-plan-sidelniho-utvaru-hl-m-prahy-a-jeho-zmeny/>>.

MHMP, ©2024. (online) [cit. 14. 2. 2024], dostupné z: <[https://www.praha.eu/jnp/cz/o\\_meste/magistrat/odbory/odbor\\_uzemniho\\_rozvoje/odbor\\_uzemniho\\_rozvoje\\$5465-export.html](https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/odbory/odbor_uzemniho_rozvoje/odbor_uzemniho_rozvoje$5465-export.html)>

MHMP, ©2024. (online) [cit. 14. 2. 2024], dostupné z: <<https://metropolevsech.eu/cs/kontakty/urady-v-praze/magistrat-hl- -prahy/>>

MHMP, ©2024: *Strategický plán hl. m. Prahy*, (online) [cit. 14. 2. 2024], dostupné z: <[https://www.praha.eu/jnp/cz/o\\_meste/zivot\\_v\\_praze/podnikani/dobre\\_vedet/strategicky\\_plan.html](https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/zivot_v_praze/podnikani/dobre_vedet/strategicky_plan.html)>.

MMR, ©2013: *Strategie regionálního rozvoje ČR 2014–2020*. (online) [cit. 13. 12. 2023], dostupné z: <<http://www.mmr.cz/getmedia/08e2e8d8-4c18-4e15-a7e2-0fa481336016/SRR-2014-2020.pdf?ext=.pdf>>.

MMR, ©2020: *Politika územního rozvoje České republiky (ve znění závazném od 11. 9. 2020)*. Praha, Brno, (online) [cit. 9. 1. 2024], dostupné z: <[https://www.mmr.cz/getmedia/52e3ee53-3c85-44ad-bcd5-d772f2acfaf0/PUR\\_CR\\_ve-zneni-zavaznem-od-11\\_9\\_2020\\_brozura\\_CZ\\_final.pdf.aspx](https://www.mmr.cz/getmedia/52e3ee53-3c85-44ad-bcd5-d772f2acfaf0/PUR_CR_ve-zneni-zavaznem-od-11_9_2020_brozura_CZ_final.pdf.aspx)>.

MMR, ©2022: *Politika architektury a stavební kultury České republiky*, (online) [cit. 24. 2. 2024], dostupné z: <[https://www.uur.cz/media/2yuebapr/politika\\_architektury\\_a\\_stavebn%C3%AD\\_kultury\\_%C4%8Dr\\_aktualizace\\_2022\\_srovn%C3%A1vac%C3%AD\\_text\\_final.pdf?ext=.pdf](https://www.uur.cz/media/2yuebapr/politika_architektury_a_stavebn%C3%AD_kultury_%C4%8Dr_aktualizace_2022_srovn%C3%A1vac%C3%AD_text_final.pdf?ext=.pdf)>.

MMR, ©2024: *Nový stavební zákon*, (online) [cit. 24. 2. 2024], dostupné z: <<https://mmr.gov.cz/cs/ministerstvo/stavebni-pravo/pravo-a-legislativa/novy-stavebni-zakon>>.

MŽP, ©2008-2023: *Enviromentální nástroje – udržitelný rozvoj*, (online) [cit. 4. 2. 2024], dostupné z: <[https://www.mzp.cz/cz/udrzitelny\\_rozvoj](https://www.mzp.cz/cz/udrzitelny_rozvoj)>.

NAVRÁTILOVÁ, A., ROZMANOVÁ, N., 2013: *Principy a pravidla územního plánování. Ústav územního rozvoje*, Brno. (online) [cit. 24. 2. 2024], dostupné z: <<https://www.uur.cz/media/l3rdl1uk/a2-2013.pdf>>.

POŘÍZKOVÁ, T., ČERNÝ, P., 2023: *10 změn, které přináší nový stavební zákon*, (online) [cit. 20. 2. 2024], dostupné z: <<https://www.fbadvokati.cz/cs/clanky/9110-10-zmen-kttere-prinasi-novy-stavebni-zakon>>.

PŮČEK, M. 2009. : *Strategické versus územní plánování*. URBANISMUS A ÚZEMNÍ ROZVOJ, roč. XII, č. 1-2. 2009. ISSN 1212-0855. (online) [cit. 14. 2. 2024], dostupné z: <[https://www.uur.cz/media/3i4pwfpt/02\\_strategicke.pdf](https://www.uur.cz/media/3i4pwfpt/02_strategicke.pdf)>.

PUDIS a.s., 2016: *Oznámení dle zákona ČR 100/2001 Sb., Stavba 9567 Radlická radiála JZM-Smíchov*, (online) [cit. 24. 2. 2024], dostupné

z: <[https://portal.cenia.cz/eiasea/download/RUIBX1BIQTI2M19vem5hbWVuaURPQ18xLnBkZg/PHA263\\_oznameni.pdf](https://portal.cenia.cz/eiasea/download/RUIBX1BIQTI2M19vem5hbWVuaURPQ18xLnBkZg/PHA263_oznameni.pdf)>.

RŮŽIČKA, K., 2012: *Role občana v plánování rozvoje našich sídel*. (online) [cit. 20. 12. 2023], dostupné z: <<http://www.regionálnírozvoj.eu/201201/role-obcana-v-planovani-rozvoje-nasich-side>>.

SATRA s.r.o.©2010-2024: *Městský okruh a Libeňská spojka*. . (online) [cit. 20. 12. 2023], dostupné z: <<http://mestskyokruh.info/radialy-a-spojky/radlicka-radiala/jzm-smichov/popis-projektu/>>.

SCHREIB, P., 2016: *Pražský deník.cz, Jan Gehl – Praha se zasekla v devadesátých letech*, (online) [cit. 20. 12. 2023], dostupné z: <[https://prazsky.denik.cz/zpravy\\_region/jan-gehl-praha-se-zasekla-v-devadesatych-letech-20161019.html](https://prazsky.denik.cz/zpravy_region/jan-gehl-praha-se-zasekla-v-devadesatych-letech-20161019.html)>.

SPERAT, Z. 2016: *Metodika SUMP je hotova a čeká na certifikaci. Smart Cities*. 2016, 00-16, stránky 12-14.), (online) [cit. 20. 12. 2023], dostupné z: <<https://www.cityone.cz/metodika-sump-je-hotova-a-ceka-na-certifikaci/t6421>>.

SPERAT, Z., 2017: *Centrum dopravního výzkumu., city:one*, (online) [cit. 20.12.2023], dostupné z: <<https://www.cityone.cz/parkovaci-politiky-v-mestech-cr/t6172>>

SATRA, spol. s r.o. ©2010-2024: *mestskyokruh.info*. (online) [cit. 12. 12. 2023], dostupné z: <<https://mestskyokruh.info/>>

SZENTÉSIÓVÁ, K., *Urbanistický vývoj Prahy za posledních 20 let, Urbanismus a územní rozvoj*, roč. XIII, číslo 5/2010. (online) [cit. 2. 3. 2024], dostupné z: <[https://old.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2010/2010-05/15\\_urbanisticky.pdf](https://old.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2010/2010-05/15_urbanisticky.pdf)>.

ÚMČ Praha 2, ©2023. (online) [cit. 14. 2. 2024], dostupné z: <<https://www.praha2.cz/oddeleni-uzemniho-rozvoje/os-1253>>.

ÚÚR, ©2023: *Principy a pravidla územního plánování*, (online) [cit. 24. 02. 2024], dostupné z: <<https://www.uur.cz/publikacni-cinnost/aktualizovane-prirucky/>>.

ÚÚR, ©2023: *Územně analytické podklady*, (online) [cit. 14. 2. 2024], dostupné z: <<https://www.uur.cz/uzemni-planovani/uzemne-analyticke-podklady/>>.

ÚÚR, ©2010: *Územní studie, metodické pokyny*, (online) [cit. 14. 2. 2024], dostupné z: <[https://mmr.gov.cz/getmedia/f653ecc5-e6e8-4825-b36d-374042a4b167/uzemnistudie\\_17122010.pdf](https://mmr.gov.cz/getmedia/f653ecc5-e6e8-4825-b36d-374042a4b167/uzemnistudie_17122010.pdf)>.

## 12.5 Legislativa

Vyhláška č. 33/1999 Sb. hl. m. Prahy, o stavební uzávěře ve velkých rozvojových územích hlavního města Prahy

Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění  
Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), v platném znění  
Zákon 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze, v platném znění  
Zákon č. 183 / 2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon),  
v platném znění  
Zákon č. 283/2021 Sb., Stavební zákon, v platném znění  
Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění

## **12.6 Závazná stanoviska a vyjádření**

ÚMČ OKA č.j. MC05 67280/2012 ze dne 16. 11. 2012  
MHMP SÚP č.j. S-MHMP 1273788/2013/SUP ze dne 18. 11. 2013  
MHMP OŽP č. j. S-MHMP-1183902/2013/OZP/VI) ze dne 24. 10. 2013  
Usnesení Rady MČ P5 č. 44/1664/2012 ze dne 13. 11. 2012  
Vyjádření IPR č. j. 11583/13 ze dne 21. 10. 2014

## 13 Přílohy

(poskytnuto zpracovatelem DÚR – PUDIS a.s.)

### 13.1 Příloha č. 1 – usnesení Rady MČ Praha 5

Usnesení Rady MČ Prahy 5 ze dne 13.11.2012, následně předané MČ Praha 5

**Městská část Praha 5**  
**44. zasedání Rady městské části Praha 5**  
konané dne 13. 11. 2012 jako řádné  
číslo usnesení 44/1664/2012

31. bod programu

Předkladatel: Zelený Miroslav, Ing., 1. zástupce starosty MČ P5

**Stanovisko MČ Praha 5 k umístění stavby č. 9567 Radlická radiála JZM-Smichov (DUR, dat. 12/2011)**

Rada městské části Praha 5

**I. Žádá**

1. Magistrát hl. m. Prahy zabezpečit úpravu projektové dokumentace (DUR) stavby č. 9567 Radlická radiála JZM-Smichov dle připomínek MČ Praha 5:  
MČ Praha 5 požaduje
  - 1) prověřit nutnost návrhu kruhové křižovatky RR a Řeporyjské podrobnější dokumentací, která by zlevnila toto řešení změnou na T křižovatku (bez přímého napojení Karlštejnské) s městskými parametry oblouků
  - 2) změnu koncepce zadržení dešťových vod v úseku křížení Radlické radiály s ulicí Schwarzenberskou, která je zcela reálná a nebrání protihlukové ochraně okolní výstavby
  - 3) změnu propojení v oblasti Butovic (ochrana Novoveské ulice) dle severní (zelené) varianty, která se vyhýbá soukromým pozemkům i obytné zástavbě
  - 4) požaduje úsek dvou krátkých tunelů řešit v otevřeném úseku technicky tak, aby bylo možné budoucí úplné překrytí otevřeného úseku
  - 5) max. snížit niveletu nové obslužné Radlické u Tyršovy školy
  - 6) rámcově doložit parkování residentů a dopravní trasy po dobu výstavby
  - 7) zrušit navrhované napojení území Dívčích Hradů z ulice Mezi lány a řešit obsluhu území z MUK Jinonice

**II. Ukládá**

1. Zelenému Miroslavu Ing., 1. zástupci starosty MČ P5
  - 1.1. zabezpečit součinnost s příslušnými orgány Magistrátu hl. m. Prahy ve věci finanční a projektové přípravy stavby č. 9567 Radlická radiála JZM-Smichov  
Termín plnění: 31.12.2012
  2. Lacinové Eleně, Ing.arch. pověř. ved. ZOJ, Kancelář architekta MČ Praha 5
    - 2.1. předat stanovisko MČ Praha 5 k umístění stavby č. 9567 Radlická radiála JZM-Smichov žadateli a odboru stavebnímu ÚMČ Praha 5  
Termín plnění: 23.11.2012

Poměr hlasování: 5/0/0

Stránka 35 z 42

44. RMČ, dne 13. 11. 2012



## 13.2 Příloha č.2 – stanovisko MČ P5

Stanovisko MČ Praha 5 k umístění stavby č. 9567 Radlická radiála JZM-Smíchov (DUR, dat. 12/2011) ze dne 16. 11. 2012

Úřad městské části Praha 5  
Odbor Kancelář architekta  
Náměstí 14. října 4, 150 22 Praha 5  
telefon 257 000 597, fax 257 000 167  
e-mail [opro@praha5.cz](mailto:opro@praha5.cz), [www.praha5.cz](http://www.praha5.cz)  
IČO: 00063631, DIČ: CZ00063631



dle rozdělovníku

Váš dopis zn.

Naše č.j.  
MCO5 67280/2012  
KAR.289/12-Lac

Vyřizuje / linka/e-mail  
Lacinová Elena Ing.arch. / 1849  
elena.lacinova@praha5.cz

Praha  
16.11.2012

**Věc: Stanovisko MČ Praha 5 k umístění stavby č. 9567 Radlická radiála JZM-Smíchov (DUR, dat. 12/2011)**

MČ Praha 5 obdržela k projednání dokumentaci k územnímu řízení o umístění stavby č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov, dat. 12/2011.

Odbor KAR, v zastoupení MČ Praha 5, k územnímu řízení o umístění stavby č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov, dat. 12/2011, na základě projednání dokumentace v orgánech městské části, sděluje:

MČ Praha 5

Žádá

Magistrát hl. m. Prahy zabezpečit úpravu projektové dokumentace (DUR) stavby č. 9567 Radlická radiála JZM-Smíchov dle připomínek MČ Praha 5:

MČ Praha 5 požaduje

- 1) prověřit nutnost návrhu kruhové křižovatky RR a Řeporyjské podrobnější dokumentaci, která by zlevnila toto řešení změnou na „T křižovatku“ (bez přímého napojení Karištejské) s městskými parametry oblouků
- 2) změnu koncepce zadržení dešťových vod v úseku křížení Radlické radiály s ulicí Schwarzenberskou, která je zcela reálná a nebrání protihlukové ochraně okolní výstavby
- 3) změnu propojení v oblasti Butovic (ochrana Novoveské ulice) dle severní (zelené) varianty, která se vyhýbá soukromým pozemkům i obytné zástavbě
- 4) požaduje úsek dvou krátkých tunelů řešit v otevřeném úseku technicky tak, aby bylo možné budoucí úplné překrytí otevřeného úseku

*Elena Lacinová*

## 13.3 Příloha č. 3 – vyjádření MHMP OSÚP

Vyjádření MHMP OSÚP ze dne 18. 11. 2013



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA  
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY  
ODBOR STAVEBNÍ A ÚZEMNÍHO PLÁNU



VIS, a. s.  
útvár realizace 33  
Bezová 1658/1  
147 01 Praha 4

Váš dopis zn.	Č.j.	Vyřizuje / linka	Datum
33/50/6/2013/BI 33/2008/BI	S-MHMP 1273788/2013/SUP	Ing. Merta / 5809	18. 11. 2013

**Věc: Vyjádření k závěrům Technické studie k DÚR s názvem: „Radlická radiála JZM – Smíchov, stavba č. 9567“ – soulad navrhovaných úprav s Územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy.**

Odbor stavební a územního plánu Magistrátu hl. m. Prahy obdržel žádost firmy VIS, a. s., IČ 60192712 se sídlem Bezová 1658/1, 147 01, Praha 4, pověřené investorem stavby Hlavním městem Prahou – odborem městského investora MHMP, IČ 00064581, se sídlem Mariánské náměstí 2, 110 00, Praha 1, o vyjádření k úpravám uvedeného záměru.

Předložená technická studie úprav záměru „Radlická radiála JZM – Smíchov, stavba č. 9567“ spočívá v sedmi návrzích změn, které byly zpracovány na základě petic občanských sdružení z oblasti Jinonic a požadavcích MČ Praha 5 formulovaných v usnesení Rady MČ Praha 5 č. 44/1664/2012.

Odbor stavební a územního plánu Magistrátu hl. m. Prahy, jako úřad územního plánování podle ustanovení § 6 odst. 1 písm. e) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, na základě výše uvedené žádosti o vyjádření k souladu jednotlivých navrhovaných úprav Technické studie k DÚR s platným Územním plánem sídelního útvaru hlavního města Prahy (dále „ÚP SÚ hl. m. Prahy“) schváleným usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 10/05 ze dne 9. 9. 1999, který nabyl účinnosti dne 1. 1. 2000, včetně platných změn i změny Z 1000/00 vydané Usnesením Zastupitelstva hlavního města Prahy č. 30/86 dne 22. 10. 2009 formou Opatření obecné povahy č. 6/2009 s účinností od 12. 11. 2009, vydává toto **vyjádření**:

Sídlo: Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1  
Pracoviště: Jungmannova 29/35, 110 21 Praha 1  
tel. 236 001 111

### 1. Prostor MÚK Řeporyjská

Návrh spočívá v nahrazení prstencové mimoúrovňové křižovatky křižovatkou ve tvaru trubky, což zároveň znemožňuje napojení ulice Řeporyjské k ulici Karlštejské.

Zpracovatel studie nedoporučuje tento záměr dále zpracovat do DÚR.

Podle Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy se předmětný záměr nachází v nezastavitelném i zastavitelném území na plochách s funkčním využitím: **S1 – nadřazené sběrné komunikace celoměstského významu, S2 – sběrné komunikace městského významu, S4 – ostatní dopravně významné komunikace, SV – všeobecně smíšené, IZ – izolační zeleň** (celoměstský systém zeleně), **ZMK – zeleň městská a krajinná** (celoměstský systém zeleně a lokální /místní/ biokoridor ÚSES L4/242).

Umísťování dopravních staveb v systému ÚSES je omezeno jen na příčné přechody. **Alternativní řešení je v rozporu s ÚP SÚ hl. m. Prahy.**

### 2. Změna řešení u křížení Radlické radiály s ulicí Schwarzenberskou

Návrh spočívá v alternativním rozdělení dešťové usazovací nádrže DUN RR 1 do dvou nádrží vejčitého tvaru a jejich umístění do parkových ploch nad Statkovým rybníkem. Zároveň dochází k přerušení protihlukového valu v prostoru pod mostem na přeložce ul. Schwarzenberské, jeho nahrazení protihlukovou stěnou s dostatečnými přesahy, a tím ke zlepšení prostorových poměrů v místě přechodu lokálního biokoridoru ÚSES L4/242. Dochází k přetrasování chodníků a cyklostezek.

Alternativní řešení je podle zpracovatele reálné a lze je zpracovat do DÚR.

Podle Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy se předmětný záměr nachází v nezastavitelném území na plochách s funkčním využitím: **IZ – izolační zeleň** (celoměstský systém zeleně), **ZP – parky, historické zahrady a hřbitovy** (celoměstský systém zeleně a lokální /místní/ biokoridor ÚSES L4/242).

Regulativy těchto funkčních ploch umožňují umístění drobných vodních ploch, pěších komunikací a cyklistických stezek ve svém doplňkovém funkčním využití. **Alternativní řešení není v rozporu s ÚP SÚ hl. m. Prahy** za předpokladu návrhu nádrží se stálou hladinou vody a přírodním charakterem břehů.

### 3. Změna řešení „nové Radlické“ v úseku příjezd k OC Galerie Butovice – Novoveská

Komunikace „nová Radlická“ je v tomto úseku navržena jako obslužná dvoupruhová směrově nerozdělená místní komunikace. Její trasa navazuje na západě na ulici Radlickou a v prvních cca 150 metrech sleduje její stopu. Poté se stáčí severním směrem a podjezdem podchází hlavní trasu Radlické radiály a biokoridor. Za podjezdem biokoridoru se stáčí východním směrem a

v prostoru jižně od fotbalového hřiště SK Motorlet je napojena na následující úsek „nové Radlické“. V dalším úseku dochází ke změně dispozic křižovatky s ulicí Novoveskou a k posunutím v trasování hlavní i navazujících komunikací. Návrh také nově řeší urbanistické členění přilehlých ploch bydlení v návaznosti na nově vedenou komunikaci.

Alternativní řešení je podle zpracovatele reálné a lze je zpracovat do DÚR.

Podle Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy se předmětný záměr nachází v nezastavitelném i zastavitelném území na plochách s funkčním využitím: **S1 – nadřazené sběrné komunikace celoměstského významu**, **SV – všeobecně smíšené**, **OB – čistě obytné**, **OV – všeobecně obytné**, **SP – sportu**, **IZ – izolační zeleň** (celoměstský systém zeleně), **ZMK – zeleň městská a krajinná** (celoměstský systém zeleně a lokální /místní/ biokoridor ÚSES LA/242).

Umístování dopravních staveb v systému ÚSES je omezeno jen na přechody, což je dodrženo. Předložená změna navíc toto řeší podjezdem pod plochou IZ a částečně ZMK. Ve zbylé funkční ploše IZ a ZMK jsou vozidlové komunikace výjimečně přípustné. V ostatních funkčních plochách jsou komunikace vozidlové, pěší komunikace a prostory a cyklistické stezky jejich funkčním nebo doplňkovým funkčním využitím.

**Alternativní řešení není v rozporu s ÚP SÚ hl. m. Prahy za předpokladu získání stanovisek potřebných pro výjimečnou přípustnost jeho umístění.**

Při umístění výjimečně přípustné stavby je nutno postupovat dle Přílohy C. Odůvodnění návrhu změny Z1000/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy:

*Postup při umísťování výjimečně přípustné stavby*

*V tomto řízení hlavní město Praha postupuje následujícím způsobem:*

*Příslušný stavební úřad, kterému povolení výjimečně přípustné stavby náleží, si vyžádá k umístění výjimečně přípustné stavby stanovisko:*

- a) Útvaru rozvoje hl. m. Prahy,*
- b) městské části, na jejímž území má být výjimečně přípustná stavba umístěna.*

#### **4. Změna rozsahu hloubených tunelů**

Původní konstrukční řešení trasy mezi hloubenými tunely Butovice (299 m) a Jinonice (299 m) vedené v zářezu chráněném zárubními zdmi je modifikováno tak, aby umožnilo dodatečné zakrytí (zastropení) a přesypání daného úseku o délce cca 266 metrů. Vznikne tak jeden tunelový celek o délce 864 metrů.

Alternativní řešení je podle zpracovatele reálné a lze jej zpracovat do DÚR.

Podle Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy se předmětný záměr nachází v nezastavitelném i zastavitelném území na plochách s funkčním využitím: **S1 – nadřazené sběrné komunikace celoměstského významu**.

**Alternativní řešení není v rozporu s ÚP SÚ hl. m. Prahy a z hlediska využití území nedochází ke změně oproti původnímu návrhu.**

#### 5. Změna řešení „nové Radlické“ u Tyršovy školy

Snížení nivelety „nové Radlické“ u Tyršovy školy v délce 324 metrů o maximálně 1,05 metru za předpokladu současného snížení nivelety hlavní trasy Radlické radiály v délce 600 metrů. Negativem je zvětšení výkopu pro tunel Jinonice o cca 7 100 m<sup>3</sup> horniny.

Alternativní řešení je podle zpracovatele reálné a lze jej zpracovat do DÚR.

Podle Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy se předmětný záměr nachází v nezastavitelném i zastavitelném území na plochách s funkčním využitím: S1 – nadřazené sběrné komunikace celoměstského významu, S4 – ostatní dopravně významné komunikace, ZVS – vysokoškolské, ZMK – zeleň městská a krajinná.

Záměr se nachází ve stavební uzávěře pro velká rozvojová území (VRÚ: **Vysokoškolský areál Jinonice**) vymezené Vyhláškou hl. m. Prahy, o stavební uzávěře ve velkých rozvojových územích hlavního města Prahy, č. 33/1999 Sb. HMP, vydanou dne 26. 10. 1999, která se podle čl. 3 na dopravní stavby celoměstského významu (jejíž nedílnou součástí komunikace „nová Radlická“ je) nevztahuje.

**Alternativní řešení není v rozporu s ÚP SÚ hl. m. Prahy** a z hlediska využití území nedochází ke změně oproti původnímu návrhu. Umístění komunikace „nová Radlická“ ve funkční ploše ZMK lze akceptovat – její směrové vedení je totožné s dnešním stavem, dochází k redukci šířkového uspořádání ve prospěch zeleně.

#### 6. Napojení rozvojového území na Dívčích hradech

Zpracovatel dokládá základní technické prověření tohoto námětu pouze jako ilustrační variantu, kterou lze pokládat za negativní průkaz.

Podle Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy se předmětný záměr nachází v nezastavitelném i zastavitelném území na plochách s funkčním využitím: S4 – ostatní dopravně významné komunikace, IZ – izolační zeleň (celoměstský systém zeleně), ZMK – zeleň městská a krajinná s územní rezervou pro budoucí funkci ZVS – vysokoškolské, ZMK – zeleň městská a krajinná (celoměstský systém zeleně), OP – orná půda, plochy pro pěstování zeleniny s územní rezervou pro budoucí funkci ZVS – vysokoškolské.

Celá délka alternativního napojení se nachází ve stavební uzávěře pro velká rozvojová území (VRÚ: **Vysokoškolský areál Jinonice**) vymezené Vyhláškou hl. m. Prahy, o stavební uzávěře ve velkých rozvojových územích hlavního města Prahy, č. 33/1999 Sb. HMP, vydanou dne 26. 10. 1999, ve kterém se v době zpracování ÚP SÚ hl. m. Prahy předpokládal další vývoj názorů na jeho možné využití a funkční uspořádání. Komunikace je umístěna částečně v celoměstském systému zeleně.

**Alternativní řešení je v rozporu s ÚP SÚ hl. m. Prahy.**

#### 7. Dopravní napojení přes areál Walter

Bude realizováno jako samostatná investiční akce soukromého investora. Na část záměru je vydáno stavební povolení (rekonstrukce ulic Na Hutmance a Jínonická, nová komunikace B) a na část záměru územní rozhodnutí (propojení Klikatá).

**Toto řešení není v rozporu s ÚP SÚ hl. m. Prahy.**

**Závěr:** Výše uvedený záměr není v bodech 2, 3, 4, 5 a 7, které zpracovatel dále doporučuje k zapracování do Technické studie k DÚR – Radlická radiála JZM - Smíchov, stavba č. 9567, v rozporu s platným Územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy. V bodě 3. Změna řešení „nové Radlické“ v úseku příjezd k OC Galerie Butovice – Novoveská není v rozporu s platným Územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy za předpokladu získání souhlasů pro výjimečnou přípustnost jeho umístění.

S pozdravem

Hlavní město Praha  
Magistrát hl. m. Prahy  
odbor stavební a územního plánu  
Jungmannova 35/39  
111 21 Praha 2

Ing. Jitka Cvetlerová

ředitelka odboru stavebního a územního plánu

Rozdělovník:

1. Adresát
2. IPR hl. m. Prahy, Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2
3. MHMP SUP/JZ
4. MHMP SUP/Mer + dokumentace

Sídlo: Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1  
Pracoviště: Jungmannova 29/35, 110 21 Praha 1  
tel. 236 001 111

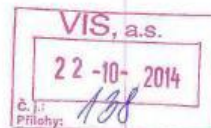
## 13.4 Příloha č. 4 – vyjádření IPR

Vyjádření IPR Praha ze dne 21.10.2014 pod č.j. 11583/13, 3288/14 k dílčím úpravám řešení Technické studie



INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE  
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY  
příspěvková organizace

VIS, a.s.  
Útvar realizace 33  
Bezová 1658/1  
147 01 Praha 4



Váš dopis zn.	Č. j. IPR	Vyřizuje/kancelář/linka	Datum
33/60/10/2013/BI	11583/13, 3288/14	Hák/INFR/4568	21-10-2014

### Vyjádření k Technické studii k DÚR stavby 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov

Dne 21. 11. 2013 jsme od Vás obdrželi žádost o vyjádření k závěrům doložené výše uvedené studie, vztahu navržených úprav k platnému ÚP hl. m. Prahy eventuelně ke zpracovávanému Metropolitnímu plánu. Následně jsme 20. 3. 2014 po předchozí dohodě z jednání u nám. Nouzy od MHMP-OMI obdrželi doplňující materiál „Stavba č.9567 Radlická radiála JZM – Smíchov, kapacitní posouzení křižovatky Řeporyjská s využitím mikrosimulace“, zpracovaný firmou AF-CityPlan v prosinci 2013. Dále proběhla dílčí jednání se zpracovatelem dokumentace k jednotlivým bodům, zejména jednání dne 19. 5. 2014 za účasti několika dotčených specialistů z IPR, při němž byla diskutována všechna významná, potenciálně konfliktní místa na trase. K tomuto jednání je v našem vyjádření níže přiměřeně přihlédnuto. V návaznosti na něj a na poslední jednání k problematice Radlické radiály u nám. Nouzy dne 9. 7. 2014 uvádíme:

Název dokumentace: Radlická radiála JZM – Smíchov, stavba č.9567, Technická studie k DUR  
Autor dokumentace: Sdružení PUDIS - SATRA  
Datum vypracování: 08/2013

Předmětem předložené studie jsou dílčí úpravy návrhu stavby č.9567 Radlická radiála JZM – Smíchov v úseku mezi Novými Butovicemi a Jínonicemi.

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy (zkráceně IPR Praha), se vyjadřuje předběžně k záměru jako účastník územního řízení jménem hlavního města Prahy jako účastníka územního řízení dle § 85 odst. (1) stavebního zákona. K zastupování jsme zmocnění zřizovací listinou schválenou usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 32/2 ze dne 7. 11. 2013 – článek VI. bod 2.7 s účinností od 10. 11. 2013.

### K dílčím úpravám řešení dle předložené studie uvádíme:

#### Prostor MÚK Řeporyjská

Prostor MÚK Řeporyjská jsme vždy považovali v souvislosti s návrhem Radlické radiály za velmi problémový, kde je třeba minimalizovat negativní prostorové a provozní dopady uvedené křižovatky resp. stavby Radlické radiály do území.

Ve studii obsažené řešení pěších vazeb v prostoru mimoúrovňové křižovatky je sice bezkolizní, zároveň však je pro chodce i cyklisty komplikované, neatraktivní, se ztracenými spády, místy nepřehledné a tím z hlediska bezpečnosti pro chodce i značně rizikové. S ohledem na důraz kladený u nových staveb na utváření kvalitních veřejných prostorů považujeme za potřebné

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace  
zapsaný v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 63  
sklo: Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2 – Nové Město  
tel.: 236 005 617, fax: 220 514 652, ID c2zmahu  
e-mail: podatelna@urm.praha.eu, http://www.urm.cz  
bankovní spojení: PPF banka, a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6  
číslo účtu: 2001200003/6000, IČ: 70883858, DIČ: CZ70883858

1

v jejím prostoru a byly sledovány možnosti zlepšení celkového působení křižovatky jako součásti budoucího kvalitního městského prostředí v dotčeném území. Z jednání proto vzešlo doporučení prověřit možnost územně úspornějšího řešení křižovatky a pěší vazby řešit s přechody přes vozovky.

Předpokládali jsme, že ve smyslu závěrů jednání u nám. Nouzy dne 9.7. 2014 bude dokumentace v tomto bodě upravena a nám zaslána, což se nestalo. Požadujeme tedy výsledky jednání zapracovat do výsledné dokumentace, tj. pěší a cyklistické vazby realizovat jako úrovně přechody přes rampy do okružní křižovatky a nerealizovat původní ideu složitě šroubovice přes střed křižovatky.

S variantou trubkové křižovatky nesouhlasíme, neboť představuje výrazně extravilánové řešení, které neumožňuje dopravní napojení na ulici Karlštejskou, přibližuje se ke stávající zástavbě a znamená značný zásah do biokoridoru vymezeného v platném územním plánu.

#### **Změna řešení u křížení Radlické radiály s ulicí Schwarzenberskou**

Předložený alternativní návrh koncepce zadržení dešťových vod předpokládá posun retenční nádrže do území východně od ulice Schwarzenberské.

Některé navržené změny se mohou významně dotknout zájmů ochrany přírody a krajiny, jmenovitě navrženého (zatím nefunkčního) lokálního biokoridoru územního systému ekologické stability (ÚSES), který má v širším smyslu propojit Prokopské údolí s Vidoulí a je v platném ÚP hl. m. Prahy označen jako L4/242.

Retenční nádrže jsou navrženy do míst, kde platný ÚP hl. m. Prahy vymezuje plochu ZP (parky, historické zahrady a hřbitovy), která je součástí celoměstského systému zeleně (CSZ). V monofunkčních plochách zeleně, které jsou součástí CSZ, je dle platného ÚP přípustné umísťovat pouze stavby a zařízení související s provozem a údržbou těchto ploch. Jedna z těchto nádrží je umístěna přímo v biokoridoru, navíc jako technická stavba se zpevněnými břehy. V daném případě je zvolená podoba vodní plochy v rozporu s principy a metodikou projektování ÚSES, proto nelze s výjimečně přípustným umístěním takové stavby (objektu) v ÚSES souhlasit. Přírodě bližší podobu by bylo třeba dát i nádrži ležící mimo ÚSES. Navržené umístění retenčních nádrží dle předložené studie je v rozporu s platným ÚP hl. m. Prahy.

K dosažení souladu s platným ÚP doporučujeme upravit předložené řešení retenčních nádrží do podoby jedné větší retenční nádrže, která bude mít přírodní charakter. V této souvislosti bude třeba upřesnit a dořešit i návrh pěších komunikací v okolním území.

Protihlukový val podél Radlické radiály v sousedství MÚK s ulicí Řeporyjskou je ve vztahu k předpokládanému využití lokality (park) problematický. V souvislosti s návrhem stavby Radlické radiály doporučujeme začlenit val do parkových úprav v přilehlém území. Upozorňujeme, že na ploše budoucího parku jsou již částečně zrealizovány nové výsadby dřevin. Podél ulice Schwarzenberské je třeba navrhnout chodník po obou stranách vozovky včetně návazností přechodů přes ulici Bucharovu.

#### **Změna řešení „nové Radlické“ v úseku příjezd k OC Galerie Butovice – Novoveská**

Odklon paralelní obslužné trasy komunikace mimo stávající ulici Novoveskou považujeme za příznivější řešení z hlediska vlivů provozu na stávající zástavbu. Za důležitý problém ještě považujeme zásah do budoucího biokoridoru, který je vymezen v platném ÚP. Předložené řešení není sice v rozporu s platným ÚP, zhoršuje však podmínky pro vytvoření budoucího funkčního ÚSES z důvodu nemožnosti vytvořit skutečně přírodní společenstva na mostní konstrukci s malým krytím zeminou i malé šířky biokoridoru. Možnosti zlepšení podmínek pro vytvoření funkčního ÚSES resp. průchodu celoměstského systému zeleně územím je třeba ještě prověřit.



Dlouhý podjezd „nové Radlické“ pod Radlickou radiálou a biokoridorem je pro chodce neatraktivní a odrazující, proto s předloženým řešením podjezdu nesouhlasíme. Je třeba navrhnout takové řešení, které nepříznivý prostorový účinek podjezdu zmírní (jednou z variant může být zajištění denního světla do prostoru mezi mostními objekty biokoridoru a Radlické radiály při jejich oddálení).

Komunikaci „nová Radlická“ je třeba doplnit o oboustranné stromořadí. Z hlediska vedení chodníků je třeba sledovat jednotný princip řešení vztahu chodníků a vozovky, aby mezi chodníkem a vozovkou v některých úsecích nahodile nevznikal samoúčelný pás zeleně bez stromů. Nad tunelem Butovice je třeba komunikaci řešit s chodníky po obou stranách komunikace v celé délce. Je třeba prověřit, zda je možné zajistit kontinuální cyklopruh namísto navrhovaného přerušení piktogramovým koridorem.

Dle platného UP zasahuje alternativní průběh „nové Radlické“ do ploch IZ (izolační zeleň), ZMK (zeleň městská a krajinná), která je součástí biokoridoru a celoměstského systému zeleně, SV (všeobecně smíšené), S4 (ostatní dopravně významné komunikace).

Za předpokladu dořešení problematiky zajištění podmínek pro vytvoření funkčního biokoridoru v místě křížení s „novou Radlickou“ a souhlasu s výjimečně přípustným umístěním komunikace v ploše IZ a ZMK bude možné konstatovat u „nové Radlické“ soulad s platným UP hl.m.Prahy.

#### Změna rozsahu hloubených tunelů

Změna rozsahu hloubených tunelů v oblasti Butovic a Jinonic představuje nárůst investičních i provozních nákladů. Jestliže technické řešení obsažené v dokumentaci pro územní rozhodnutí prošlo posouzením vlivu stavby na životní prostředí (EIA), kde bylo prokázáno, že v celém rozsahu stavby Radlické radiály budou dodrženy všechny platné hygienické limity, považujeme požadavek na zvětšení rozsahu hloubených tunelů jako zbytečný. Doporučujeme proto prověřit řešení, které nevyloučí možnost dodatečného zakrytí, které by však nemělo stavbu prodražit.

U nezakryté části mezi tunely je třeba udržet vhodný charakter okolní hrany nad zahloubenou částí – počítat s vysazením popínavých rostlin, keřů a stromů podél opěrných zdí, které následně podpoří protihluková opatření. Charakter úprav nesmí mít dočasný charakter.

#### Změna řešení „nové Radlické“ u Tyršovy školy

Alternativní řešení spočívající ve snížení nivelety „nové Radlické“ v úseku u Tyršovy školy je limitováno řadou faktorů a z hlediska možného dosaženého efektu (snížení nivelety komunikace cca o 1 m) je přijatelné. Tímto řešením vyvolané snížení nivelety Radlické radiály v prostoru tunelu Jinonice však bude znamenat zvětšení rozsahu výkopů i investičních nákladů.

#### Napojení rozvojového území na Dívčích hraděch

Náročnost ověřovaného dopravního propojení území Dívčích hradů z MÚK Jinonice prokazuje zásadní územní, prostorové a pohledové dopady, které jsou zcela neadekvátní požadovanému účelu. Dle platného UP zasahuje toto napojení z velké části do velkého rozvojového území (VRU Vysokoškolský areál Jinonice), jehož využití musí být upřesněno územní studií. S napojením lokality Dívčích hradů z mimoúrovňové křižovatky (MÚK) Jinonice zásadně nesouhlasíme.

Na jižním okraji areálu kasáren AČR v Butovicích je navržen nový úsek komunikace k jižnímu vjezdu do kasáren, který bude sloužit jako jediný příjezd do kasáren během výstavby tunelu Jinonice, kdy bude znemožněn příjezd ke stávajícímu vjezdu z ulice Radlická a Pod Vodovodem. Vzhledem k tomu, že není stabilizováno konkrétní řešení velkého rozvojového území, jehož je AČR součástí, je žádoucí prověřit (a sledovat) minimalizaci rozsahu trvalých staveb v území.

Upřednostňujeme takové řešení mimoúrovňových křižovatek, které svými parametry co nejvíce odpovídají městskému prostředí a nevytvářejí podmínky pro chování řidičů odpovídající jízdě mimo obec (tzn. např. parametry napojení křižovatkových větví, směrové parametry apod.).

#### Dopravní napojení přes areál Walter

Dopravní propojení přes areál Walter se projekčně upřesňuje v souvislosti s připravovanou novou zástavbou v tomto prostoru. Připravuje se nové uliční propojení podél železniční trati, které umožní realizaci dopravních vztahů mezi ulicí Radlickou a Klikatou, v budoucnu též s vazbou na Radlickou radiálu prostřednictvím MÚK Radlická radiála – Radlická u areálu Walter. Předpokládá se, že toto dopravní propojení bude samostatnou investiční akcí soukromého investora.

#### Kapacitní posouzení křižovatky Řeporyjská

K dodatečně doloženému kapacitnímu posouzení křižovatky Řeporyjská s využitím mikrosimulace uvádíme, že problém její nedostatečné kapacity při úrovně (etapové) úpravě vůči předpokládanému zatížení není překvapující. Konstatujeme však, že zpracovatel použil poskytnuté podklady ze scénáře MÚK Řeporyjská s okružní křižovatkou pro stav pouze s OK Řeporyjská. Použití poskytnutého podkladu IPR proto nepovažujeme za zcela bezchybné, výsledné hodnocení rizik úrovně řešení to však v principu nemění.

#### Závěr:

Radlická radiála představuje investičně a provozně velmi náročnou stavbu na území hlavního města. Dokončením chybějících částí Radlické radiály se vytvoří nabídka nové atraktivní radiální dopravní trasy v levobřežní části Prahy, která umožní v této části města snížit dopravní zatížení na některých úsecích městských ulic a městských tříd. Dokončením Radlické radiály se také vytvoří atraktivní západovýchodní propojení územím hlavního města v relaci Radlická radiála – Jižní spojka (Městský okruh) – Štěrboholská radiála. Při absenci velké části Pražského okruhu (SOKP) považujeme tuto skutečnost za nepříznivou. Upřednostnili bychom proto, aby Radlické radiále předcházelo (ve smyslu Zásad územního rozvoje) zprovoznění kritických úseků Pražského okruhu (SOKP), zejména na jihovýchodě Prahy.

Navržené řešení je třeba upravit (upřesnit) tak, aby byl zajištěn soulad s platným ÚP hl. m. Prahy ve smyslu připomínek obsažených v jednotlivých bodech vyjádření a závěrů z dílčích jednání a konzultací.

S pozdravem

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE  
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY  
Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2  
IČ: 70883858, příspěvková organizace  
-6-



**Tomáš Ctibor**  
pověřený řízením