

Výškový systém Bpv  
Souřadnicový systém JTSK

Zpracovatel dokumentace:



sdružení zastoupeno: PUDIS a.s., Nad Vodovodem 2/3258, 100 31 Praha 10, tel.: +420 267 004 111, [www.pudis.cz](http://www.pudis.cz), [info@pudis.cz](mailto:info@pudis.cz)

Vypracoval: kolektiv	Odpovědný projektant: Ing. Miroslav Kalina <i>Kalina</i>	Investor: Hlavní město Praha OSI MHMP Vyšehradská 2075/51 128 00, Praha 2
Hlavní inženýr projektu: Ing. Miroslav Kalina <i>Kalina</i> Ing. Lukáš Grünwald <i>Grünwald</i>	Zastoupení PUDIS: Ing. Martin Höfler Ing. Jan Vlček	 zastoupený mandátářem: VIS a.s.
Kontroloval: Ing. Lukáš Grünwald <i>Grünwald</i>	Statutár SATRA: Ing. Ludvík Šajtar	
Číslo zakázky: D-18-008	Datum: 04.2018	
Akce: Radlická radiála JZM – Smíchov stavba č. 9567	Měřítko:	Formát: A4
Příloha: Prověření možného zastropení Radlické radiály v lokalitě Botanika	Stupeň: TP	Souprava:
	Číslo přílohy:	

# **STAVBA Č.9567 RADLICKÁ RADIÁLA JZM - SMÍCHOV**

Prověření možného zastropení Radlické radiály  
v lokalitě Botanika

## Obsah:

<b>1. Identifikační údaje</b> .....	<b>3</b>
1.1 Stavba .....	3
1.2 Stavebník/žadatel.....	3
1.3 Zpracovatel dokumentace .....	3
<b>2. Preambule</b> .....	<b>4</b>
<b>3. Výchozí podklady</b> .....	<b>4</b>
<b>4. Charakteristika stávajícího území</b> .....	<b>4</b>
<b>5. Návrh možných technických řešení</b> .....	<b>4</b>
5.1 Varianta A – minimalistická.....	5
5.2 Varianta B – střední.....	5
5.3 Varianta C – maximalistická .....	6
5.4 Zhodnocení přínosů pro území.....	8
5.5 Dopady stavby na rozhodující inženýrské sítě v území .....	8
<b>6. Odhad navýšení stavebních nákladů</b> .....	<b>9</b>
<b>7. Závěrečné posouzení</b> .....	<b>9</b>

# 1. Identifikační údaje

## 1.1 Stavba

Číslo a Název stavby: Stavba č. 9567 **Radlická radiála JZM – Smíchov**  
Prověření možného zastropení Radlické radiály v lokalitě Botanika  
Expertní posudek

## 1.2 Stavebník/žadatel

**Hlavní město Praha, Odbor strategických investic Magistrátu hl. m. Prahy**

Sídlo: Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1  
IČ: 00064581  
Zastoupené Ing. Karlem Prajerem, ředitelem odboru

## 1.3 Zpracovatel dokumentace

**Sdružení PUDIS – SATRA**

**PUDIS a.s.**

podle smlouvy o sdružení zastupující Sdružení PUDIS – SATRA

Sídlo: Nad Vodovodem 2/3258, 100 31, Praha 10  
IČ: 45272891  
Zastoupená: Ing. Martinem Höflerem, předsedou představenstva  
Ing. Petrem Mikuláškem, místopředsedou představenstva  
Ing. Janem Vlčkem, členem představenstva

**SATRA spol. s.r.o.**

Sídlo: Sokolská 32, 120 00, Praha 2  
IČ: 18584209  
Zastoupená: Ing. Ludvíkem Šajtarem, jednatelem

**Hlavní inženýr projektu:**

Ing. Miroslav Kalina (PUDIS a.s.), AI pro obor dopravní stavby č.a. 0012892 (ČKAIT)  
Ing. Lukáš Grünwald (SATRA s.r.o.), AI pro obor geotechnika č.a. 0012405 (ČKAIT)

**Urbanistické řešení:**

VHE a spol., s.r.o., Jeseniova 19, 130 00 Praha 3 – Ing. arch. Klement Valouch č.a. 00596 (ČKA)

## 2. Preambule

Předmětem tohoto expertního posouzení je prověření možností úprav výškového vedení a zakrytí stavby Radlické radiály v lokalitě Botanika. Řešení stavby Radlické radiály dle dokumentace pro územní rozhodnutí z 09/2017 splňuje všechny legislativní hygienické i technické podmínky a je v souladu s územním plánem, nicméně i přes tyto okolnosti byly k územnímu řízení podány připomínky na úpravu technického řešení právě s ohledem na větší odclonění radiály od areálu Botanika.

## 3. Výchozí podklady

- Stavba č. 9567 Radlická radiála JZM – Smíchov, DÚR (09/2017)
- Stanoviska DOSS z průběhu projednání dokumentace DÚR 09/2017
- Mapové podklady (IPR hl. m. Prahy, 03/2016)

## 4. Charakteristika stávajícího území

Koridor budoucí trasy Radlické radiály je lemován ze severu řadou solitérních nebytových budov charakteru administrativních a komerčních objektů. Prostory mezi jednotlivými objekty a na straně směrem k trase RR jsou využity pro účelové obslužné komunikace těchto objektů vesměs s plochami zaměstnaneckého a návštěvnického parkování. Ve východní části území při ul. Schwarzenberské je nezastavěná plocha s vzrostlou zelení – bez jednoznačné parkové kompozice, východně od Schwarzenberské je v ploše parkového charakteru síť cest směrem k centru Nové Butovice a ke stanici metra.

Na jižní straně koridoru sousedí území obytného souboru Nové Butovice Jihozápadního Města. Po obvodu je vedena trasa jedné z hlavních sběrných komunikací – Bucharova ulice. Ta je od koridoru RR oddělena zemními protihlukovými valy o výšce až cca 5-6 m nad rostlým terénem se třemi příčnými pěšími propojeními směrem k sídlišti Botanika napříč koridorem RR. Valy jsou porostlé keřovou a vzrostlou zelení, v západní části je na temeni valu vychozená stezka, východní část je prakticky nepřístupná. V západní části území sousedí komerční areály Auto Palace Butovice (Hyundai) a ČSPH ÖMV.

Obytný soubor JZM je na severu při ul. Bucharově lemován solitérními nebytovými objekty – nadzemní garáže, bloková plynová kotelna a energocentrum – a parkovacími plochami. Vlastní komunikace je z jihu lemována betonovou opěrnou zdí o výšce 2–5 m se zásypem zemními valy se zelení, která tvoří spolu s nebytovými objekty protihlukovou ochranu obytných domů sídliště. Prostor Bucharovy ulice tak má výrazně neměstský charakter čistě dopravního koridoru.

## 5. Návrh možných technických řešení

Předmětem připomínek obyvatel obytného souboru Botanika v souvislosti s přípravou RR je především obava ze zhoršení hygienické situace (hluk, exhalace) a zhoršení prostupnosti území ve směru k MHD (BUS Bucharova, metro Nové Butovice) a k vybavenosti sídliště JZM (obytný celek a centrum Nové Butovice). Přestože DÚR RR tyto aspekty řeší v souladu s platnou legislativou (hygienické limity nejsou překročeny, pěší vazby jsou zachovány minimálně na stávající úrovni), byly ověřeny možnosti dalšího zlepšení jak hygienických podmínek, tak prostupnosti území napříč koridorem RR. S tím nedílně souvisí i otázka možnosti budoucího využití území souvisejícího s koridorem RR a jeho začlenění do celkové urbanistické struktury území.

Alternativní trasování Radlické radiály je v této lokalitě (staničení km 0,000 – 1,000 km) prakticky nemožné vlivem napojovacího místa na stávající provozovanou Rozvadovskou spojku, při severní straně

administrativní areál Botanika a zástavbu podél ulice Bucharova na jižní straně. Z toho důvodu je prakticky možná pouze výšková úprava trasy. První výškový údolnicový oblouk je oproti řešení DUR posunut ze staničení 0,115 km do staničení 0,473 km, odkud trasa dále pokračuje minimálním podélným sklon 0,5 %. Přibližně ve staničení 0,800 km je již výškové řešení shodné s niveletou v DUR. Klíčovým místem z hlediska zajištění gravitačního odvodnění radiály v tomto celém úseku je ve staničení cca 0,880 km oddělovací šachta, z které jsou dešťové vody odváděny do dešťové usazovací nádrže (DUR RR1).

Možnosti úprav a využití území byly ověřeny ve třech variantních skicích, lišících se především mírou zakrytí, resp. rozsahem tunelových úseků RR a způsobem možného výhledového uspořádání a využití souvisejícího území. Námětem společným pro všechny sledované varianty je snížení nivelety trasy RR ve sledovaném úseku (zhruba od km 0+200 až po km 0+900), které umožní jednak zlepšení hygienických podmínek ochrany obytného souboru, jednak zlepšení prostorových a výškových podmínek pro možnosti pěšího propojení v příčném směru a zakrytí komunikace RR ve sledovaném úseku.

## 5.1 Varianta A – minimalistická

Tato varianta představuje z hlediska rozsahu a technicko – investiční náročnosti minimální alternativu navrhovaných úprav. Při snížené niveletě RR navazuje na komunikační prostory nebytových objektů podél RR terénní úprava využívající částečný přesah konstrukce opěrné stěny zahloubené RR s možností ozelenění, případně s pěší trasou podél severní strany RR. Příčná propojení jsou navržena ve 4 místech jako rozšířené mostní objekty s pěšími trasami a s delším překrytím v prostoru navazujícím na plochu veřejné zeleně západně od trasy Schwarzenberské ulice. Délka uvažovaných úseků příčných propojení (podjezdů) je předpokládána vždy do 100 m tzn., že dle ČSN 73 7507 Projektování tunelů pozemních komunikací nevyplývají žádné požadavky na stavební ani bezpečnostní úpravy těchto úseků. Z TP 98 Technologické vybavení tunelů pozemních komunikací vyplývá požadavek pouze na zajištění dopravního značení a dopravního zařízení v rozsahu minimálního vybavení pro krátké tunely a doporučení provedení rozhodovací analýzy pro stanovení nutnosti normálního osvětlení. Stavebně – technické řešení musí odpovídat návrhu dle požadavků ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů. V prostoru jižně od trasy RR je počítáno s úpravami těles zemních valů – novou terénní modelací, zpřístupněním pěšími cestami a úpravou ozelenění včetně doplnění vybavení a mobiliáře, tedy se začleněním tohoto území do systému využitelné zeleně a veřejných prostranství.

## 5.2 Varianta B – střední

Střední varianta představuje kompromisní řešení z hlediska míry a náročnosti zakrytí trasy RR (mezi Var. A a úplným zakrytím celého úseku – Var. C) a je zároveň v podstatě mezním řešením, které ještě není klasickým tunelem se všemi s tím souvisejícími nároky a podmínkami (bezpečnostní požadavky, technologické centrum apod.). Zakrytí trasy RR se sníženou niveletou je řešeno v pěti úsecích podjezdů o délce od cca 30 do 100 m, vystřídány čtyřmi otevřenými úseky trasy s částečným konzolovým zakrytím zářezu o délce kolem 100 m. Toto řešení nevyžaduje technické, technologické a bezpečnostní vybavení klasického tunelu a představuje přitom vyšší míru prostupnosti, využitelnosti a hygienické ochrany souvisejícího území. Délka uvažovaných úseků příčných propojení (podjezdů) je předpokládána vždy do 100 m tzn., že dle ČSN 73 7507 Projektování tunelů pozemních komunikací nevyplývají žádné požadavky na stavební ani bezpečnostní úpravy těchto úseků. Z TP 98 Technologické vybavení tunelů pozemních komunikací vyplývá požadavek pouze na zajištění dopravního značení a dopravního zařízení v rozsahu minimálního vybavení pro krátké tunely a doporučení provedení rozhodovací analýzy pro stanovení nutnosti normálního osvětlení. Stavebně – technické řešení musí odpovídat návrhu dle požadavků ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů.

V té souvislosti se nabízí úvaha o výhledovém přetvoření a změně charakteru Bucharovy ulice z ryze dopravního koridoru na městskou třídu s možností nové zástavby. Zejména jde o prostor mezi Bucharovou

a RR (namísto stávajících zemních valů), ale i jižně od komunikace (v míře dané místními podmínkami), namísto betonových opěrných zdí a zemních těles – především jako prostor pro doplnění vybavenosti, komerčního využití a pracovišť ve vazbě na sousední centrum, stanici metra a na kapacitní obytnou zástavbu sídlišť Nové Butovice a Botanika. Lze konstatovat, že bez podobné úpravy využití území jižně od trasy RR, ztrácí do značné míry navrhovaná vyšší míra zakrytí RR jednoznačný smysl a adekvátní přínos pro související území.

### 5.3 Varianta C – maximalistická

Varianta C představuje maximální míru zakrytí trasy RR v celém úseku od km 0+200 (začátek sídliště Botanika) až po náběhy připojení křižovatkových ramp MÚK Řeporyjská východně od křížení ul. Schwarzenberskou. Podobně jako u Var. B je počítáno s výhledovou přeměnou charakteru Bucharovy ulice na plnohodnotnou městskou třídu s vybaveností a městským veřejným parterem. Prostor nad zakrytím trasy RR je využit jako parkový pás se zelení, hřišti, oddechovými plochami apod. – lze proto uvažovat i s částečným využitím nové zástavby pro bydlení. Celkovým zakrytím této části RR vzniká nový tunel o celkové délce cca 660 m se všemi souvisejícími požadavky z hlediska technického, technologického, bezpečnostního a územního.

Vzhledem k délce tunelu, charakteru konstrukce a intenzitám převáděné dopravy se předpokládá zatřídění tunelu dle ČSN 73 7507 Navrhování tunelů pozemních komunikací jako střední tunel kategorie TA, s předpokládaným šířkovým uspořádáním každého tubusu T-7,5 a průjezdnou výškou 4,5 m.

Stavebně technické, technologické a bezpečnostní řešení tunelu musí s ohledem na jeho kategorii splňovat požadavky ČSN 73 7507 Navrhování tunelů pozemních komunikací a TP 98 Technologické vybavení tunelů pozemních komunikací.

Tunelový úsek je uvažovaný jako hloubený budovaný do otevřené zajištěné stavební jámy. Tunel tvoří konstrukce rámového charakteru se dvěma dvoupruhovými směrově oddělené tunelovými troubami. V celé délce mají tunely tohoto uspořádání dva tubusy se společnou střední stěnou pro jižní i severní tunelovou troubu (STT a JTT). Oba tubusy mají dva jízdní pruhy. Stropní deska působí jako spojitá o dvou polích. V příčném řezu je tubus tunelu tvořen spodní základovou železobetonovou deskou či základovými pasy, nosnými bočními stěnami a nosnou střední dělicí stěnou a stropní železobetonovou deskou. Konstrukce je navržena s membránovou hydroizolací.

Základní stavebně-konstrukční bezpečnostní úpravy vyplývající z předpisů:

- Nouzové chodníky v tunelu vpravo i vlevo ve směru jízdy šířky min 1,0m
- Minimálně 2 průchozí tunelové propojky zajišťují maximální délku únikové cesty (do sousedního tubusu) do 300 m
- Výklenky pro SOS kabiny umístěné vpravo ve směru jízdy po max. vzdálenosti 150 m, situované vždy u portálů tunelu a tunelových propojek (celkem min. 12 kabin)
- Požární vodovod (předpoklad trvale zavodněný, zásobovaný z pož. nádrže)
- Požární hydranty umístěné vlevo ve směru jízdy po max. vzdálenosti 150 m, situované vždy u portálů tunelu a tunelových propojek (celkem min. 12 hydrantů)
- Umístění bezpečnostních ploch pro nástup v případě zásahu složek IZS, v blízkosti každého portálu (min. 500 m<sup>2</sup>) na základě PBŘ či hodnocení rizik
- Umístění nouzové přistávací plochy (40 x 40 m) pro zásah vrtulníku v blízkosti nástupních ploch
- Bezpečnostní záchytná zařízení
- SDP u portálu tunelů zpevněné umožňující přejezd složek IZS
- Úpravy dle PBŘ

Vzhledem ke sklonům a délce tunelu je předpokládána nutnost realizace větracího systému (požární, případně provozní). Umístění nadvýšených profilů pro ventilátory lze uvažovat v obou tubusech vždy ve vzdálenostech 40–100 m od portálů tunelu. Vzhledem k těmto skutečnostem a níže uvedeným požadavkům na technologické vybavení tunelu vyplývá rovněž nutnost zřízení provozně technických objektů (technologických center), a to v blízkosti obou portálů.

Nutné technické vybavení tunelu se předpokládá v rozsahu těchto technologických celků:

- Řízení dopravy (dopr, řešení, detekce a sledování, dynamické řízení dopravy)
- Osvětlení (normální, náhradní, nouzové)
- Provozní větrání (dle analýzy rizik či požadavku PBR)
- Kabiny SOS
- Bezpečnostní značení
- Nouzový zvukový systém
- Spojovací a dorozumívací zařízení
- Systém video dohledu
- Řídicí systém
- Zásobování el. energií

Požadavky na bezpečnostní vybavení a bezpečnostní stavební úpravy vyplývající z předpisů:

- Bezpečnostní systém (hlásky nouzového volání, poplachová tlačítka)
- Systém video dohledu (televizní dohled, doporučené měření úsekové rychlosti)
- Dopravní systém (sběr dopr. dat, dopr. značení a zařízení, ZPI, SSZ pruhové, SSZ S1a a S1b, měření výšky vozidel, zábrany, reflexní elementy, identifikace dopr. excesu v tunelu)
- Spojovací a dorozumívací zařízení (radiové spojení složek IZS, mobilní telefonní síť, ozvučení tunelu)
- Evakuační vybavení (nouzové únikové osvětlení, bezpečnostní značení)
- Požární zařízení (automatické a tlačítkové hlásiče požáru, přenosné hasící přístroje, požární hydranty)
- Další vybavení (normální osvětlení)

Protože předpokládaná délka tunelu přesahuje 500 m, budou se na nově vzniklé řešení vztahovat požadavky zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, vč. novel a nařízení vlády č. 264/2009 Sb. o bezpečnostních požadavcích na tunely pozemních komunikací delší než 500 metrů. Kromě jiného tak pro tunel bude muset být zpracována samostatná bezpečnostní dokumentace. Bezpečnostní dokumentace musí v příslušných stupních projektové dokumentace obsahovat analýzu rizik ve smyslu TP 229 - Bezpečnost tunelů pozemních komunikací, především podrobnou analýzu scénáře požáru, viz TP 229 dodatek č. 1 (2016).

Z pohledu řízení silničního provozu musí být takovýto tunel a před portálové oblasti vybaveny příslušnou konfigurací dopravního značení dle TP 98. Vzhledem k dopravnímu významu komunikace a k návaznosti na dlouhý tunel Radlice a Butovicko – Jinonický tunelový úsek se doporučuje provázat dopravní systém všech tunelů na Radlické radiále do jednoho funkčního celku (včetně vazeb na Městský okruh, dle možností i na Pražský okruh). Tento systém musí být řešen tak, aby pokryl řešení mimořádných událostí na trase Radlické radiál a zároveň minimalizoval dopady do okolních oblastí. Doporučuje se pro tyto účely zpracovat studii konkrétního dopravního řešení se zohledněním uvedených požadavků a vazeb už v brzkých fázích projektové dokumentace.



## 5.4 Zhodnocení přínosů pro území

Znovu je třeba konstatovat, že řešení navržené v DÚR RR splňuje veškeré legislativní a hygienické podmínky ve vztahu k současnému využití souvisejícího území a jakékoliv úpravy zde ověřované jsou jen dalším bonusem z hlediska komfortu a budoucí využitelnosti území.

VARIANTA A splňuje požadavky připomínek k řešení DUR RR ve smyslu zlepšení hygienických podmínek (snížení nivelety, částečné konzolové překrytí trasy, výsadba pásu zeleně podél severní strany RR) i prostupnosti území (zachování stávajících 3 tras příčného prostupu směrem k obytnému celku a vybavenosti JZM Nové Butovice + široké překrytí ve vazbě na plochu veřejné zeleně a propojení ve směru k centru Nové Butovice západně od Schwarzenberské).

VARIANTA B dále zvyšuje komfort jak hygienických podmínek (širší pásy zakrytí, otevřené úseky jen v místech stíněných z pohledu obytného celku Botanika oproti RR stávající komerční zástavbou), tak podmínky prostupnosti (širší pásy zakrytí se zelení, parková úprava s pěšími trasami kolem trasy RR). Navíc nabízí výhledovou možnost výrazné změny charakteru dopravní ne městské trasy Bucharovy ul. s novou vybaveností, komerčními a pracovními příležitostmi v těsném sousedství kapacitní MHD a obytných souborů a tím celkové zkvalitnění urbánního prostředí a veřejného prostoru území.

VARIANTA C je ověřením maximálního naplnění požadavků připomínek jak ve smyslu hygienických podmínek, tak z hlediska prostupnosti a výhledové využitelnosti souvisejícího území, oproti var. B umožňující částečně i obytné využití a vytvoření plnohodnotného parkového pásu, začleněného do širších vztahů systému zeleně a rekreačních aktivit oblasti. Podmínkou jsou ovšem zvýšené nároky na technické řešení, technologické a bezpečnostní vybavení tunelu včetně požadavků územních – to vše samozřejmě spojeno i s nejvyššími investičními i provozně-ekonomickými nároky takového řešení.

Z hlediska platného územního plánu hl. m. Prahy lze konstatovat, že úpravy podle var. A lze realizovat bez nároků na změnu územního plánu. Úpravy podle Var B a C by vyžadovaly změnu územního plánu zejména z hlediska výhledové možnosti využití území kolem Bucharovy ulice, u Var C patrně i z hlediska změny využití území v překryvu nad trasou RR a umístění nezbytného objektu technologického centra tunelu.

## 5.5 Dopady stavby na rozhodující inženýrské sítě v území

Zastropení Radlické radiály v lokalitě Botanika bude mít za následek zahloubení trasy což bude mít vliv na kanalizace v tomto úseku. Jedná se o dešťové kanalizace SO 5002 - Stokový systém D3 KM 0,000-0,900 a splaškové stoky křížící trasu Radlické radiály SO 5003 - Stoka S1 KM-0,300, SO 5004 - Stoka S2 KM 0,550 a SO 5005 - Stoka S3 KM 0,600. Prověřovacím podélným profilem stoky D3 (viz příloha) bylo ověřeno možné vykřížení dešťových a splaškových kanalizací i po zahloubení trasy RR a potřebná kapacita profilu dešťové stoky D3. Při sklonu 5,5 ‰ ještě profil DN 1200 požadovanému průtoku vyhoví. Limitním bodem na dešťové kanalizaci D3 je zaústění do areálu SO 5155 - Dešťová usazovací nádrž RR1. Zahloubení kanalizace z pohledu navýšení investičních nákladů není podstatné pro variantu minimalistickou a střední. Trasování stoky D3 by zůstalo v trase RR. Hloubka pod niveletou RR je zhruba stejná jako v DUR. Pro variantu maximalistickou by bylo vhodnější trasování dešťové kanalizace přesunout mimo tunel na jižní stranu, vzhledem k těsné blízkosti objektů na severní straně od RR. Tímto přesunem mimo trasu by došlo k drobnému prodloužení stoky a k navýšení nákladů z důvodu zahloubení stoky mimo trasu RR. V tomto úseku by do stoky byly zaústěny příkopy s horskými vpustmi odvodňujícími plochu nad tunelem. Pro příjezd k šachtám by musela podél tunelu být zřízena obslužná komunikace, která by byla zakomponována do cest nově vzniklého parku. Pro technologické vody pro mytí tunelu by musela být realizována buď bezodtoká jímka nebo splašková stoka do stávající splaškové kanalizace v Tichonově ulici.

## 6. Odhad navýšení stavebních nákladů

Orientační cenový odhad rozhodujících stavebních objektů pro jednotlivé varianty vztahený k řešení DUR. Jedná se tedy o navýšení ceny oproti DUR. Cenový odhad nezahrnuje výstavbu a úpravy při Bucharově ulici.

Položka	Varianta A	Varianta B	Varianta C
Zemní práce	100	130	150
Inženýrské konstrukce	580	880	x
Tunelové objekty	x	x	1160
Technologie + TGC	x	x	390
CELKEM	680	1010	1700

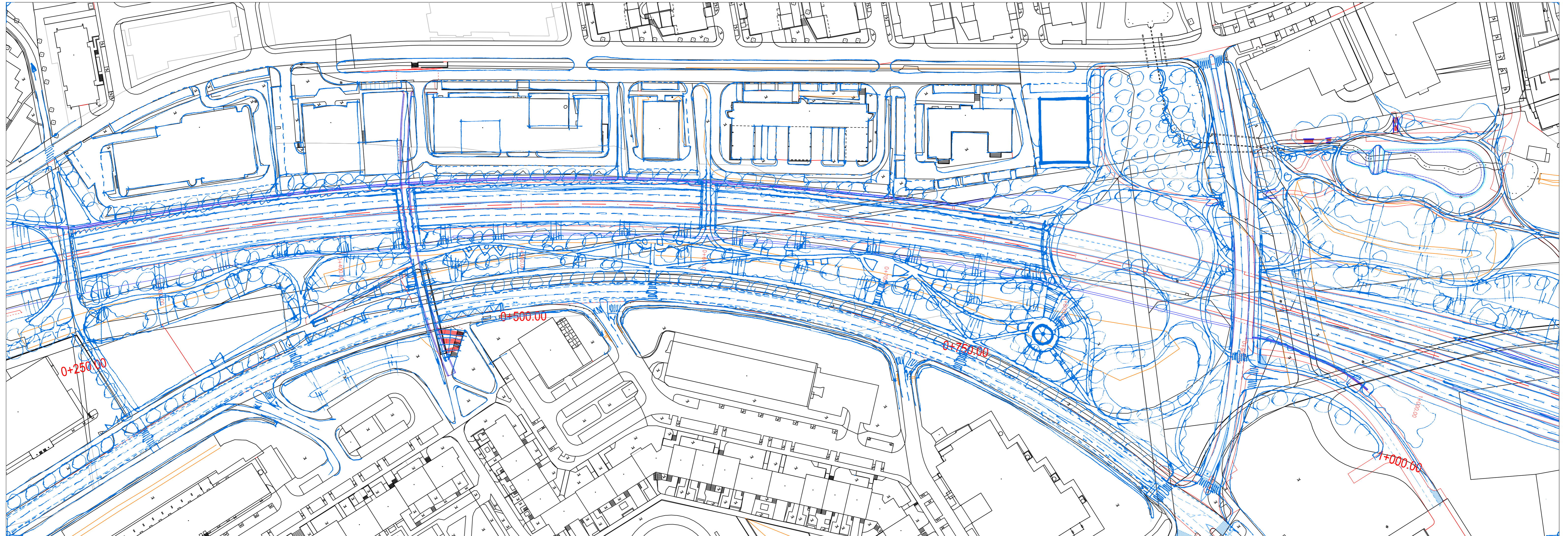
Pozn.: ceny jsou uvedeny v milionech Kč a bez DPH

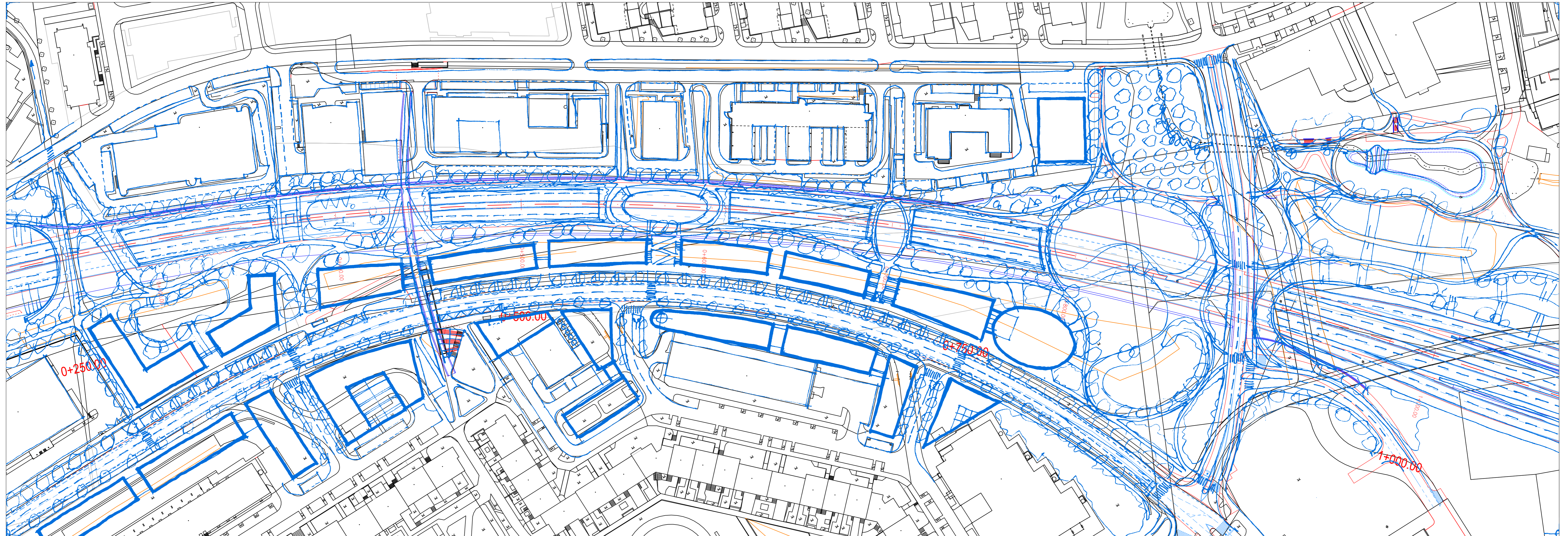
## 7. Závěrečné posouzení

Toto expertní posouzení je prvotní rozvaha nad možností úpravy vedení a zastropení Radlické radiály v prostoru Botaniky. Předkládá 3 varianty s různou mírou zastropení (odclonění) od Botaniky, ale s jedním výškovým průběhem, včetně orientační finanční náročnosti takovýchto úprav. V dalších krocích by bylo nezbytné detailněji ověřit vliv na využití území kolem Bucharovy ulice a úprav na stávající dopravní a technickou infrastrukturu. Zejména snížení nivelety RR, pěší příčná propojení přes RR na okolní území a podrobné prověření trasování všech inženýrských sítí (pátevní kanalizace byly prověřeny již nyní s kladným průkazem). Dále detailněji prověřit podmínky a možnosti stavebního využití území jižně od Bucharovy ve vazbě na stávající infrastrukturu, majetkoprávní vztahy a provozní podmínky některých stávajících objektů a zařízení.

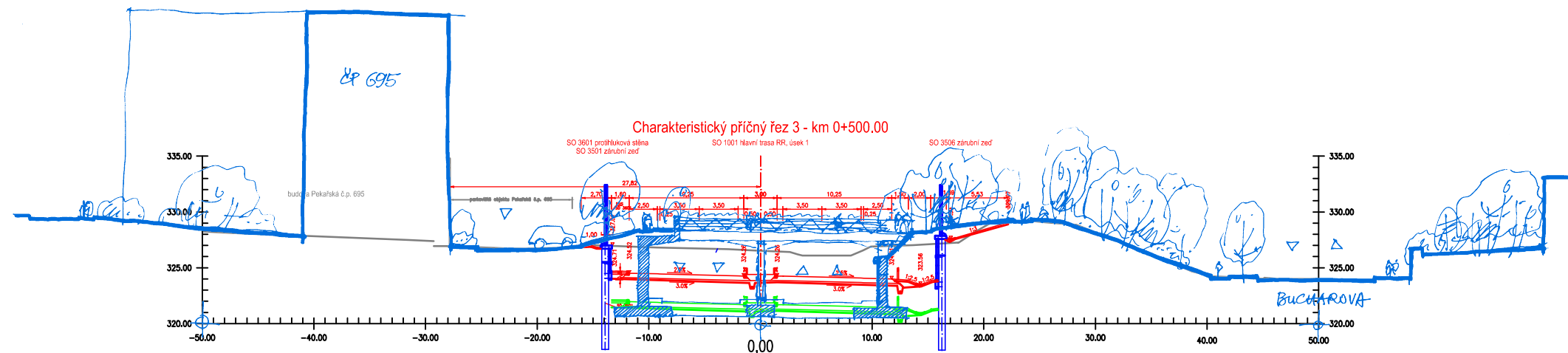
Řešení Radlické radiály dle DÚR splňuje veškeré legislativní i hygienické podmínky, všechny výše zmíněné varianty tento stav ještě dále zlepšují ovšem za cenu vyšších stavebních i provozních nákladů. Aplikování Varianty A či B (otevřené úseky s konzolami částečně zakrývající radiálu) může mít za následek, že ani toto dodatečné odclonění nebude pro petenty dostatečné a bude „navádět“ k celkovému zakrytí, obdobně jako v mezi tunelovém úseku mezi Butovickým a Jinonickým tunelem. Podmínkou přípravy stávajícího řešení dle DÚR na jakoukoli z výše zmiňovaných variant je úprava výškového řešení.

Dle odborného názoru zpracovatele tohoto posouzení je úprava řešení dle Varianty A možná bez zásahu do probíhajícího územního řízení (příčné lávky by bylo možné umístit dodatečným územním rozhodnutím), procesu EIA a je v souladu s ÚP. Úpravy podle Varianty B a C by vyžadovaly změnu územního plánu zejména z hlediska výhledové možnosti využití území kolem Bucharovy ulice, u Varianty C patrně i z hlediska změny využití území v překryvu nad trasou RR. Každopádně tyto úpravy je vhodné zkonzultovat s příslušným stavebním úřadem.

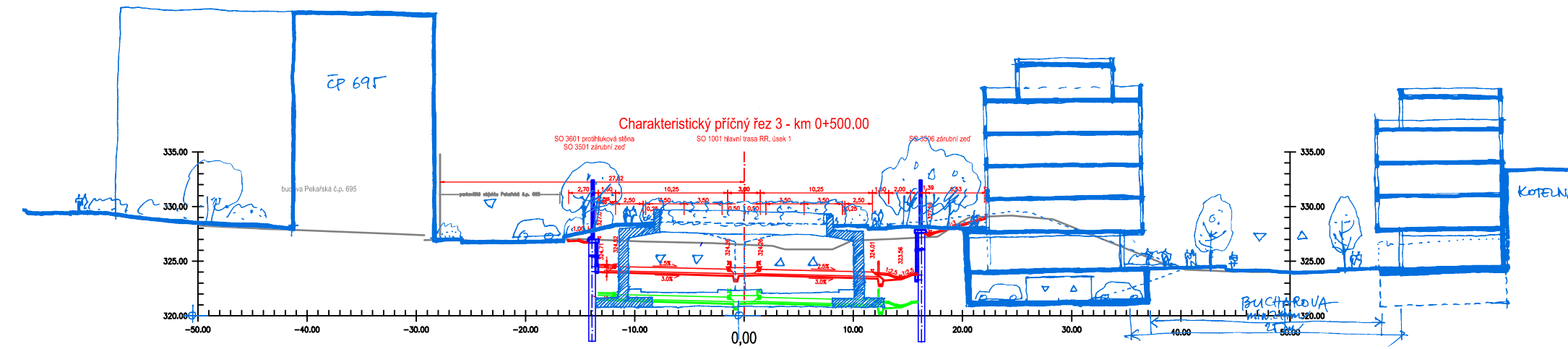




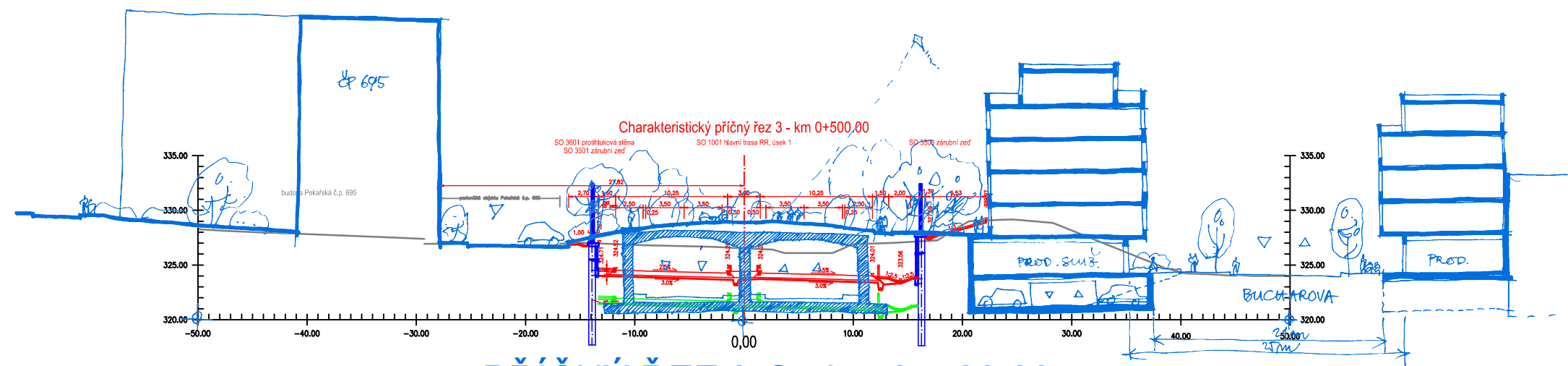




PŘÍČNÝ ŘEZ 3-A - km 0+500.00



PŘÍČNÝ ŘEZ 3-B - km 0+500.00



PŘÍČNÝ ŘEZ 3-C - km 0+500.00

# Podélný profil Radlické radiály v prostoru Botanika – alternativní návrh, M 1:3000/300

SKLONOVÉ POMĚRY:

## LEGENDA:

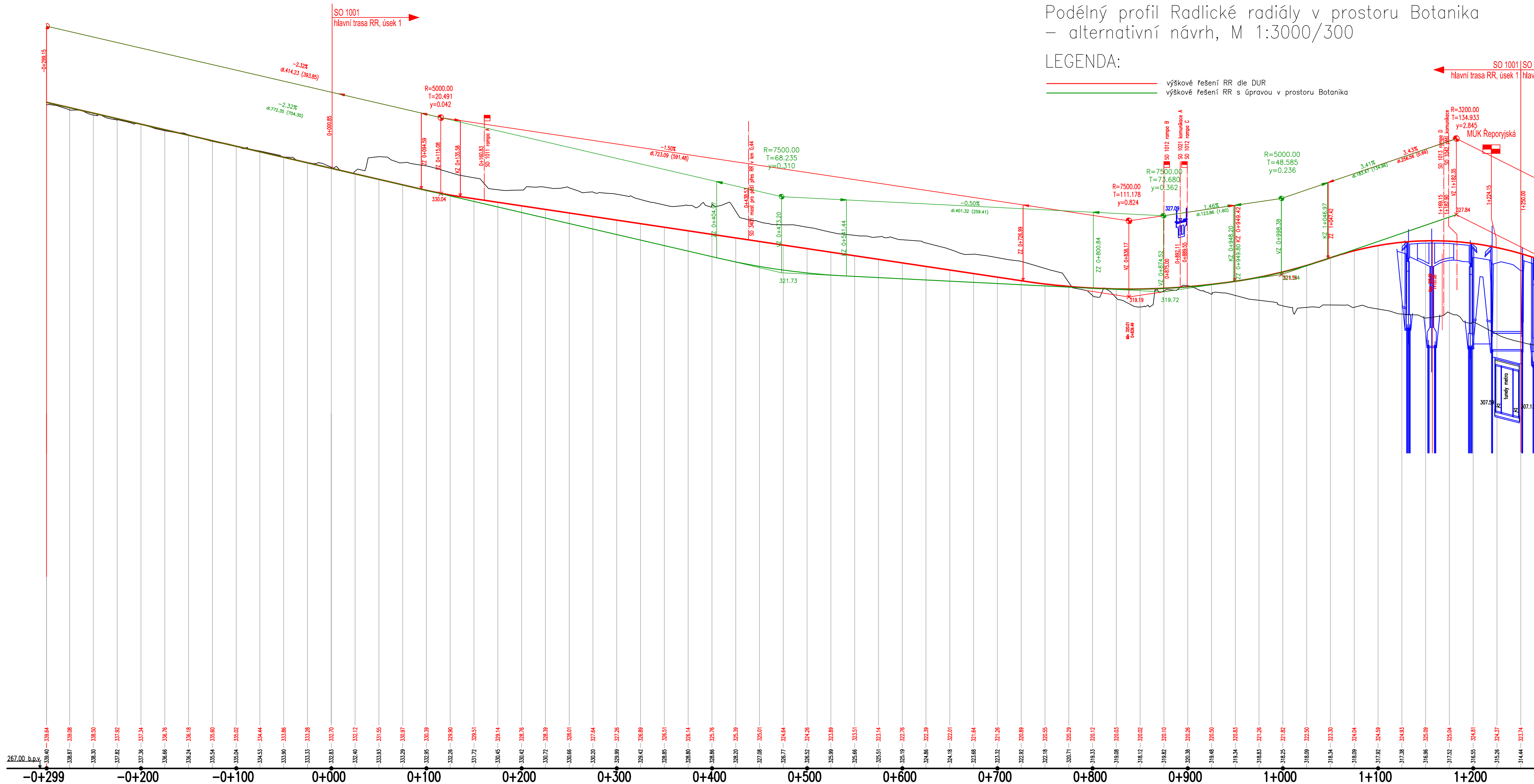
- výškové řešení RR dle DUR
- výškové řešení RR s úpravou v prostoru Botanika

KÓTY NIVELETY:

KÓTY TERÉNU:

SROVNÁVACÍ ROVINA:

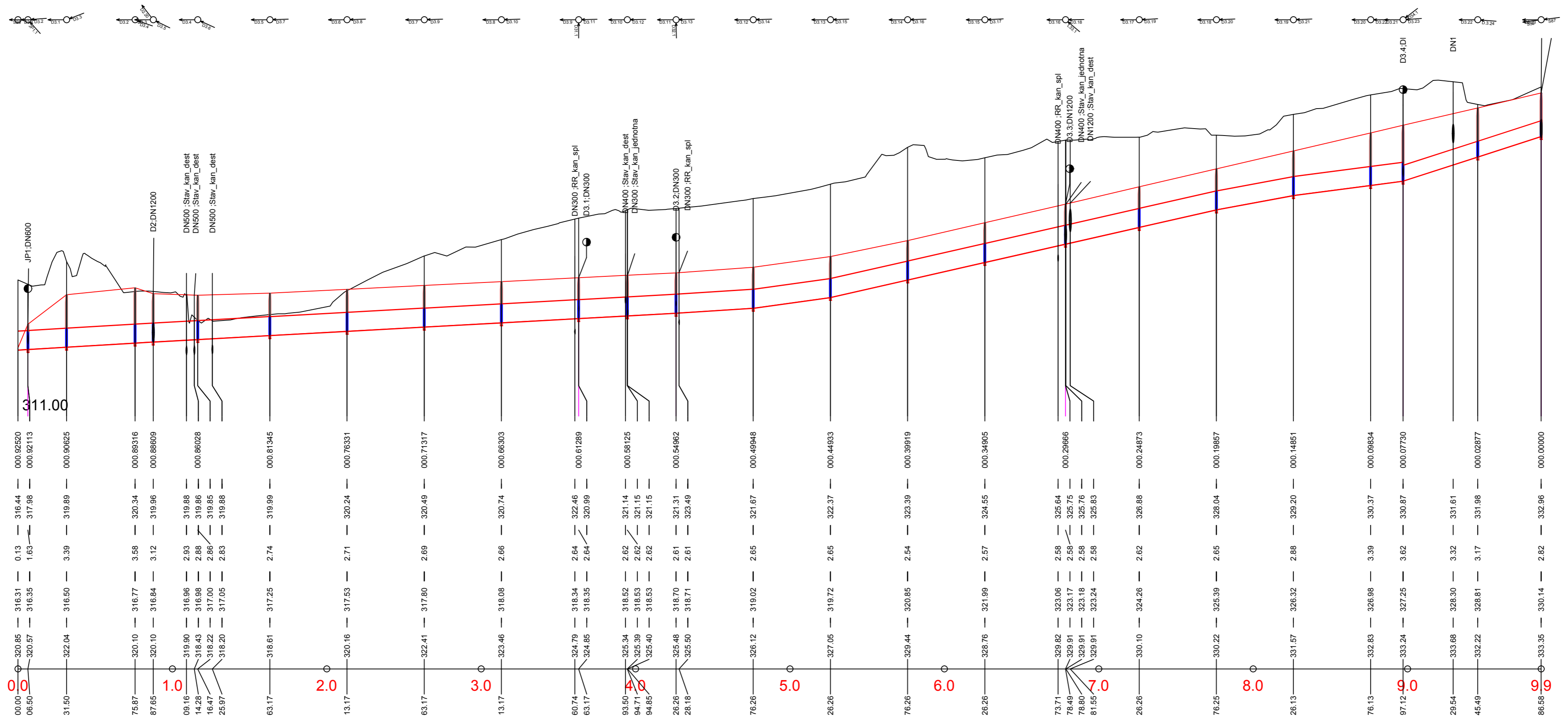
STANIČENÍ:



Katastr  
Číslo Parcely  
Vzdálenost šachet  
Názvy šachet

Jinonice					Stodůlky										Jinonice		Stodůlky													
263/19	13424	1042	263/11	2906	293	2771/1				1295/2	2771/1	2770/4	31.55			31.55			50.00				2768/1		2770/1	2751/7	2747/1	2745	2742	2718/8
6.50	25.00	44.37	11.73	28.83	46.69	50.00	50.00				50.00	50.00	50.00	50.00			50.00			52.24	47.76	49.99	49.88	50.00	20.99	48.37	41.08			
Š28	D3.1	D3.2	D3.3	D3.4	D3.5	D3.6	D3.7	D3.8	D3.9	D3.10	D3.11	D3.12	D3.13	D3.14	D3.15	D3.16	D3.17	D3.18	D3.19	D3.20	D3.21	D3.22	D3.23	D3.24						

Stoka : D3



Staničení komunikace [km]  
Kóta upraveného terénu  
Hloubka dna potrubí  
Kóta dna potrubí  
Kóta stávajícího terénu  
Staničení

	6.00-87.65					1200-Sklolaminát-89.12										1000-Sklolaminát-89.45																																																																															
Sklon[promile]-Délka[m]	6.45-50.00					6.45-50.00										22.71-249.99					18.63-49.88					13.07-70.99					32.31-89.45																																																																
Kapacitní Q [l/s]-Rychlost[m/s]	2695.97-2.35					2920.34-2.54										4283.28-3.73					5483.57-4.77					4965.38-4.32					4158.54-3.62					4049.14-5.07																																																											
Návrh. Q [l/s]-Rychlost[m/s]	2.00-4.38					0.00-										2664.00-2.40					2670.00-2.39					2673.00-2.39					2675.00-2.38					2673.00-2.39					2676.00-2.38					2679.00-2.70					2683.00-3.89					2683.00-4.75					2685.00-4.75					1453.00-4.06					1451.00-4.06					1391.00-3.73					1394.00-3.28					1895.00-3.28					694.00-3.84				

Výškový systém Bpv  
1:2000/200

Podélný profil  
SO 5002 - Stokový systém D3  
KM 0,000-0,900  
Stoka D3



MÚK Bucharova

MÚK Řeporyjská

Situace majetkoprávních vztahů

M 1:2000

- Česká republika včetně státem ovládaných subjektů
- Hl. m. Praha včetně jím ovládaných subjektů bez MČ
- Podílnictví dvou a více subjektů různých skupin
- Tuzemské fyzické osoby
- Zbývající tuzemské právnické osoby
- Zjištěné a zařazené zahraniční subjekty