

Břevnovská radiála – předmět trvalé pozornosti

Jiří Svoboda

Dne 26. listopadu letošního roku proběhlo ohlášené setkání občanů v ZŠ Socháňova s tématem – „Územní studie – Řepy“. Obsah setkání byl věnován urbanistickému plánu budoucí podobě celé městské části s výhledem příštích cca 15 – 20 let. Studii prezentoval ing. Arch. Svoboda z projekční kanceláře KMS Architects s.r.o. Na celém setkání bylo ovšem velmi zajímavé to, že po úvodním slovu se vlastně celá diskuze k danému tématu svezla na stěžejní předmět, totiž na plánovaný projekt Břevnovské radiály (BR).

Připomeňme se v krátkosti její historii. První její studie se objevila již v roce 1972(3), tedy v době, kdy řepská panelová zástavba prakticky neexistovala. Tato rychlostní komunikace vychází ze západní oblasti Prahy 6 a směřuje od křižovatky Vypich, podél zlomové linie bělohorské pláně nad Motolskou nemocnicí, přes zahrádkářskou kolonii podél ulice U boroviček na ulici Slánskou, kterou má křížit jižně od ulic Opuková. Dále pak pokračuje zatravněnou plochou před ÚMČ Praha 17 a podél hřbitova pokračuje až k oblasti pod garážemi, kde se napojuje na komunikaci vnějšího okruhu.

Již od samotného počátku, kdy se objevily nové studie BR bylo jasné, že pro stávající zástavbu Řep bude mít tato stavba doslova zdrcující dopad. V původním projektu se totiž předpokládalo, že těleso komunikace bude vedeno na povrchu pouze v terénním zářezu. Připomínáme ovšem jednu velmi podstatnou okolnost a to, že se jedná o čtyřproudou rychlostní komunikaci. Každý si jistě dovede představit o čem je řeč. V místech křížení s ulicí Slánskou byla projektovaná na křižovatka, která by propojila obě komunikace.

Tehdejší vedení obce si jasně uvědomilo jaké nebezpečí z této varianty vychází a všemi dostupnými prostředky takový projekt odmítalo. Bylo upozorněno na to, že výstavbou takové komunikace dojde k **nevratnému** poškození řepského území, takže zcela logicky by mělo ze strany investora dojít k co největší kompenzaci. Uvedená komunikace totiž rozdělí území m.č. na další téměř nepřekročitelné části, čímž dále sníží vzájemnou komunikaci mezi jednotlivými oblastmi Řep. Bylo by zde zbytečné vypočítávat jaké úsilí vynaložilo tehdejší vedení Řep na to, aby došlo k rozšíření studie o **tunelové řešení** celé stavby, alespoň v úseku, který prochází přes Řepy. Nicméně spojenými silami s občanskými sdruženími se to podařilo, takže v dalších studiích a projektech se objevily postupně další varianty vedení BR. Jedná se o

1. vedení BR v zářezu na povrchu
2. vedení BR v hloubeném tunelu
3. vedení BR v hloubeném tunelu s větrací štěrbinou
4. vedení BR v raženém tunelu

Ačkoliv by se mohlo zdát, že by základní požadavky Řep byly splněny, nebylo tomu tak. Především se již od roku 1996 objevuje neustále s tvrdohlavostí varianta č. 1, tedy BR jdoucí po povrchu. MČ Praha Řepy vícekrát deklarovala svoje stanovisko v podobě rozhodnutí zastupitelstva s tím, že jediné možné řešení, které je MČ ochotna akceptovat, je řešení tunelové, tedy buď varianta č. 2 nebo č. 4. Výsledkem bylo to, že Řepy dostaly označení potížistů, kteří brání výstavbě tolik potřebného pražského okruhu. Většina výtek přicházela ze strany Prahy 6, která vícekrát zasahovala do kompetentních rozhodnutí vedení Řep. Pozoruhodné na celé věci bylo to, že například v době, kdy Řepy bojovaly za tunelové řešení, Praha 6 o něčem takovém vůbec neuvažovala. Teprve tlak občanských iniciativ na Praze 6 přinutil tehdejší vedení, aby se k tunelové variantě připojila také. K významným projekčním změnám poté došlo v prostoru křižovatky Vypich a to zcela nepochybně v souvislosti s výstavbou obchodního centra Kaufland.

Zásadní problém, který se objevil již od samotného počátku bylo křížení BR s ulicí Slánskou. Není nutné znovu vypočítávat, kolik záměrných dezinformací přicházelo z OV HMP. Jenom malý příklad. Když se hovořilo o mimoúrovňovém křížení obou jmenovaných komunikací, bylo zástupcům Řep vysvětleno, že

jde o dvě samostatné komunikace. To vyvolalo dojem, že nebudou spolu souviset. Teprve za nějaký čas se ukázalo, že v projektu byl vypracován složitý systém vzájemného propojení. Argumentace představitelů OV HMP byla v tom, že Řepy s tím přece souhlasily. Právě od této doby vykrytalizoval zásadní požadavek, že jestliže se mluví o křižovatce se Slánskou, je vždy nutné zdůrazňovat, že bude vždy myšleno řešení **bezkontaktní**.

Tím se odstaváme k hlavnímu jádru celého problému. **Jedná se o propojení obou komunikací. Řepy jsou zcela zásadně a nezměnitelně proti takovému řešení.** Tento postoj následovně vyvolal celý řetězec nových stanovisek a urychlených změn v odhadech budoucích parametrů projektovaného provozu na obou komunikacích. Ačkoliv jde o křižovátku ležící na území Řep a bezprostředně nesousedící s jinou městskou částí, přesto Praha 6 začala zcela bezostyšně zasahovat do vnitřních záležitostí samostatné části Prahy. V jejích postojích byl zcela zřetelně cítit pocit nadřazenosti a především onen protektorský tón, kterým nikoliv navrhovala, ale doslova nařizovala co mají a nemají Řepy dělat.

Pro ilustraci stačí, když uvedeme několik dat, týkající se počtu projíždějících vozidel po ulici Slánská. Předem upozorňujeme na to, že dalo nemalou práci získat relevantní data. Podle modelových situací vypracovaných projekčními ateliéry, došlo v průběhu posledních několika málo let k zásadním změnám. V roce 2005, kdy byla předložena studie proveditelnosti BR firmou City Plan - Satra. Zde se uvádějí maximální počty projíždějících vozidel (myšlen je 24 h. provoz v obou směrech) takto:

V roce 2005 v úseku Slánská Drnovská	30 100
V roce 2009 v tomtěž úseku	37 000

Za předpokladu existence BR dojde k navýšení počtu projíždějících vozidel v časovém horizontu do roku 2030 takto:

V roce 2010 BR – Slánská	61 700
V roce 2015 v tomtěž úseku	76 300
V roce 2030 v tomtěž úseku	75 300

(viz studie proveditelnosti z r. 2005/květen, str 78).

Je zcela pochopitelné, že na takovou situaci musely Řepy reagovat v podobě silných protestů. Došlo i k protestu občanských iniciativ a na MHMP byla předána petice s podpisem téměř 4.000 obyvatel Řep, že podobné řešení odmítají a v mnoha případech se staví zcela zásadně proti výstavbě takové komunikace, která svým emisním dopadem zasáhne celou oblast. Pozoruhodné ovšem je, že až do dnešního dne nikdo z vedení MHMP na tuto petici nereagoval. Reakce byla spíše opačná. Objevilo se několik článků, zpochybňující legitimní právo samostatné městské části na kritiku podobného projektu a to především z řad obyvatel domovní zástavby podél ulice Karlovarské, ležící při oboře Hvězda. Pozadu ovšem nezůstala ani Praha 6 a MHMP.

Nicméně situace se začala měnit. Další studie se objevila v roce 2007 a v roce 2008. Pozoruhodné na ní však je, že údaje o počtu projíždějících vozidel se zcela zásadním způsobem změnily. Posuďte sami:

Porovnání intenzit dopravy v ulici Slánska podle City Plana – Satra (únor 2008)

Ulice Slánská v roce 2006	23 700
V roce 2008	22 500
V roce 2015 při existenci BR	45 800
V roce 2015 bez křižovatky	23 800
V roce 2040 při existenci BR	46 700

Názor si udělá jistě každý sám. Snížení průjezdů automobilů z maximálního odhadu v roce 2005, pohybující se kolem 76 000 na přibližných 47 000 je skutečně skok, který neočekával nikdo ani v těch nejlepších snech. Znamená to snad, že se doprava zásadním způsobem technologicky změní, případně, že budou objeveny dosud neznámé jiné formy hromadné dopravy. Jistě na. Máme před sebou zcela účelovou manipulaci se vstupními daty, která se dotvářejí podle momentálních politických tlaků.

Podobně tomu bylo i s odhady emisí vzniklých provozem po instalaci křižovatky BR x Slánská. Ty se měnily podobným způsobem jako počty vozidel, neboť se musel jejich objem analogicky přizpůsobit novému odhadu.