

Popis návrhu ÚRM na vybudování tunelu pod Slánskou ulicí s napojením na Břevnovskou radiálu (variantní návrh v konceptu nového Úpn)

Variantní návrh ÚRM spočívá ve vybudování směrově děleného hloubeného tunelu pod Slánskou ulicí. V úseku Plzeňská – Makovského by byl veškerý automobilový provoz převeden do tunelové trasy. Stávající mostní objekt i návazné povrchové úseky komunikace jsou navrženy ke zrušení. V úseku Makovského – Bazovského je vložena obousměrná rampa sloužící pro dopravní napojení sídliště Řepy a návazné dopravní vztahy ve směru Karlovarská a dále. V úseku Bazovského - Břevnovská radiála (**dále jen „BR“**) je uvažováno s vedením komunikací ve dvou úrovních a to tunelové a povrchové vedení Slánské ulice. Tunelové vedení končí u tělesa BR a umožňuje napojení na BR pouze ve dvou direktivních směrech a to od J (Praha 13) do centra a od SOKP na J (Praha 13). Ostatní dopravní proudy by byly obslouženy pomocí povrchového úseku ulice Slánské a nájezdních a výjezdních ramp na BR podobně jako u základního návrhu.

Dopravní analýza návrhu a upozornění na hrozby ve „Vyhodnocení vlivů konceptu Územního plánu hlavního města Prahy na udržitelný rozvoj území“.

Na základě požadavku naší M. Č. byla zpracována firmou CityPlan analýza dopravního zatížení variantního návrhu ÚRM na řešení Slánské ulice.

Hlavním obsahem analýzy bylo prověření dopravní účinnosti navrženého řešení a vyjádření dopravních intenzit v absolutních číslech.

Z analýzy vyplynulo, že dle dopravních modelů zpracované firmou CityPlan jsou údaje zcela odlišné od údajů poskytnutých ÚRM. Údaje poukazují na velmi malé využití tunelových úseků v poměru k povrchovým úsekům oproti původním údajům a tím zpochybňují avizovanou dopravní účinnost celého návrhu.

Například dopravní intenzity CityPlan vykazují hodnoty na Slánské ulici v úseku Bazovského – BR pro tunelové vedení pouze 7.960 voz./24h (ÚRM 18.100 voz./24h) a na povrchu 40.140 voz./24h (ÚRM 22.200 voz./24h.)

Ještě je nutné upozornit na „Vyhodnocení vlivů konceptu Územního plánu hlavního města Prahy na udržitelný rozvoj území“, kde je mimo jiné poukázáno na možné riziko ekonomické náročnosti a dále je uvedeno, že není známa lokalita vyústění výdechů vzduchotechniky, v jejímž okolí může docházet k překračování imisních limitů. Dále je hrozba možnosti zvýšení dopravní zátěže směřující na BR a možnost podstatných dopravních komplikací při výstavbě tunelů.

Tento ideový návrh není momentálně podrobně zpracovaný jako například připravovaný projekt BR a vyhodnocený procesem EIA. Jelikož existují velké rozpory v jeho dopravní účinnosti nelze tento návrh seriózně vyhodnotit, zda by mohl znamenat skutečný přínos pro řešení neutěšené dopravní situace na Slánské ulici a to hlavně ve výhledovém stavu po zprovoznění BR.

M. Kubeš

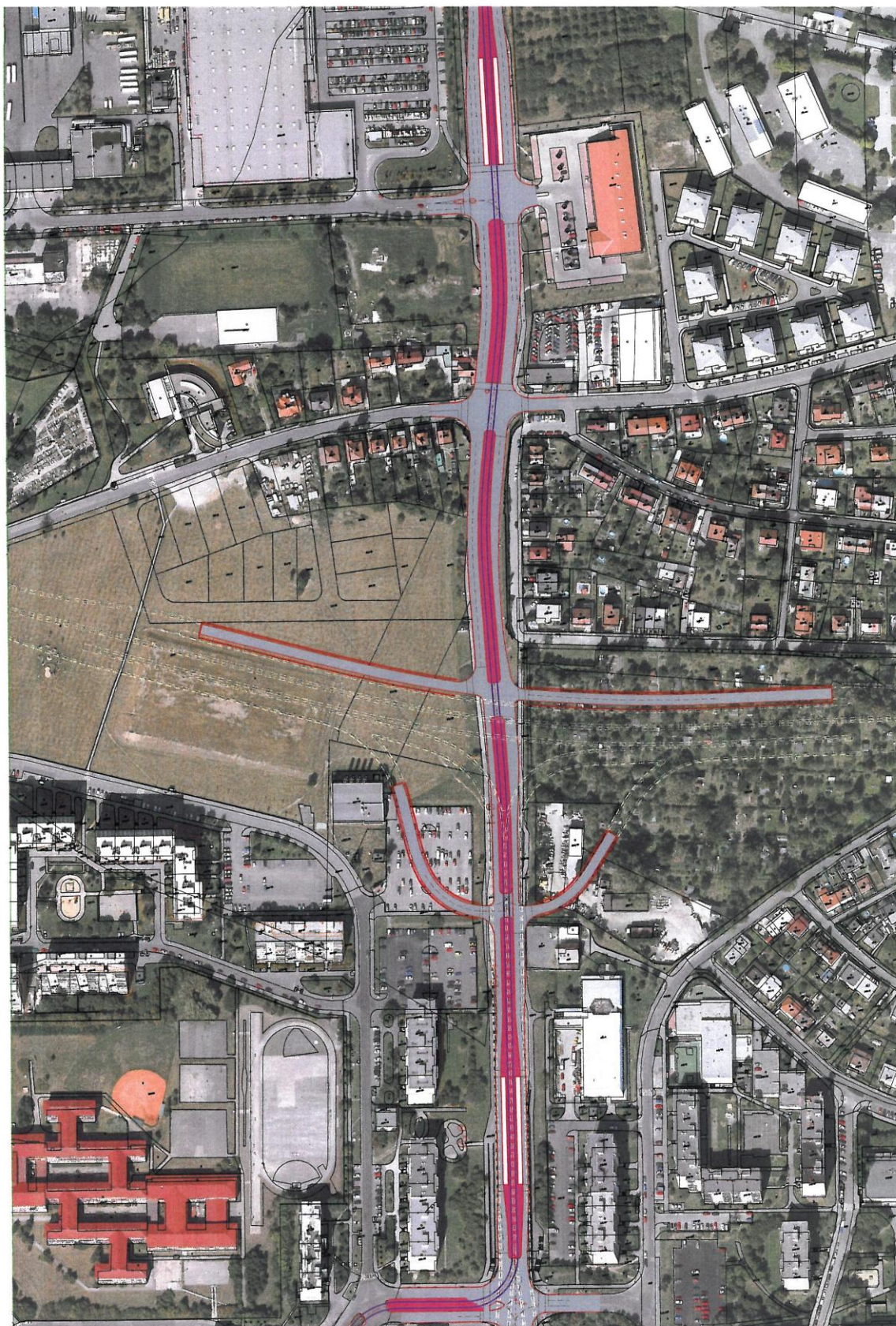
Předseda komise pro Břevnovskou radiálu a koncepci návazné dopravy

Zdroj dat:

Útvar rozvoje hl. m. Prahy, Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2
CITYPLAN spol. s r.o., Jindřišská 889/17, 110 00 Praha 1

Situační řešení Slánské ulice v úseku Karlovarská - Bazovského s modifikací křižovatky Slánská / tunel Slánská / Břevnovská radiála.

Návrh počítá i s prodloužením TRAM z Bílé Hory do sídliště Řepy v trase Karlovarská, Slánská, Bazovského. (tunelové úseky jsou naznačeny žlutou čerchovanou čarou)



Situační řešení Slánské ulice v úseku Bazovského – Plzeňská.

Návrh počítá se svedením veškeré dopravy od Plzeňské až k čerpací stanici OMV do tunelového úseku a počítá s odstraněním mostního tělesa nad Makovského ulicí. V návrhu jsou patrné i výjezdní a nájezdní rampy z tunelu na povrchový úsek Slánské (modrý úsek), jejichž využití by nebylo pouze pro obsluhu Řep ale i pro směr k Hornbachu a také na napojení na BR směr od J (Praha 13) na SOKP a z centra na J. (tunelové úseky jsou opět naznačeny žlutou čerchovanou čarou)

