

Popis dopravního řešení

Varianta – základní

V této variantě je přes Řepy vedena Břevnovská radiála v hloubeném tunelu (tzn. bez křižovatky Slánská Břevnovská radiála (BR)) a realizace MÚK Alternativa Řepy. Tato křižovatka je navržena v těsné blízkosti MÚK Řepy na Silničním okruhu kolem Prahy a měla by nahrazovat napojení Břevnovské radiály na ulici Slánská. Oblast Řep a Zličina je napojena pomocí Řepského okruhu na Břevnovskou radiálu na západním okraji řešeného území. Na severu je Řepský okruh napojen na ulici Karlovarská a na jihu na ulici Plzeňská. Na stávající komunikační síť se Řepský okruh napojuje v křižovatce Žalanského x Engelmüllerova. Po jihozápadním okraji sídliště je navržena nová komunikace, která částečně využívá stopy stávající ulice Drahoňovského a částečně nahrazuje ulici Na Chobotě. Je navrženo propojení na ulici Plzeňská, které respektuje stávající stav ulice Plzeňská (bez podjezdu).

Další napojení na Břevnovskou radiálu je uvažováno východně od Řep a je realizováno propojkou Kukulova (MÚK Motol) v prostoru motolských skládek. Toto propojení je primárně navrženo pro odlehčení stávající ulice Kukulova před Motolskou nemocnicí. Druhotným efektem tohoto propojení je převedení části intenzit mimo ulici Slánská. Napojení Břevnovské radiály na ulici Slánská není realizováno. Ulice Slánská je v úseku Bazovského – Žalanského popuštěna cca o 2m a spolu s nově navrženou tramvajovou tratí je vedena koridorem, který je z hlukových i architektonických důvodů částečně zasypán a masivně protihlukově ochráněn. Ulice Karlovarská je rozšířena v celém úseku SOKP – tramvajová smyčka na Bílé Hoře dle stávajícího stavu a dříve zpracovaných studií. Dále je do této základní varianty také zahrnuto propojení JV části sídliště na ulici Plzeňská z ulice Mrkvičkova přes stávající účelovou komunikaci kolem retenčních nádrží na dešťovou vodu.

Rozvoj hromadné dopravy je zastoupen jednou z uvažovaných tras metra linky A - propojení Bílá Hora – Zličín (přestupní uzel mezi linkou A a B). Stanice metra je situována v centru řešeného území. Dále je navrženo propojení tramvajové trati na Bílou Horu ulicemi Bazovského, Slánská a Karlovarská, čímž by došlo k propojení dvou tramvajových tratí. Tato trať je navržena po středním pásu ulice Bazovského a dále v koridoru spolu s ulicí Slánská, aby došlo k co nejefektivnější protihlukové ochraně. Tramvaj bude mimoúrovňově křížit ulici Karlovarská a dále bude vedena po samostatném tělese po její severní části.

Varianta – dle PLATNÉHO ÚP

Tato varianta představuje dopravní řešení dle platného územního plánu hlavního města Prahy. V řešeném území je zakreslena Břevnovská radiála, která je v území vedena v hloubené tunelové variantě. Je navržena křižovatka s ulicí Slánská. Obě komunikace jsou propojeny připravenými částečně krytými rampami z důvodu minimalizace záboru území. Na rozdíl od ostatních variant tato varianta nepočítá s alternativní křižovatkou na Břevnovské radiále v těsné blízkosti MÚK Řepy a s ní souvisejícím Řepským okruhem. Dále je navržena rekonstrukce ulice Drahoňovského v úseku Makovského - Plzeňská, včetně jejího napojení na ulici Plzeňskou. Propojení obou komunikací respektuje navrhovaný podjezd ulice Plzeňská a křížení je tak mimoúrovňové. Dále tato varianta nepočítá ani s MÚK Motol (propojka Kukulova). Ulice Slánská zůstává ve stávajícím stavu mimo rekonstrukce v místě napojení Břevnovské