

ŘEPSKÝ OKRUH - KOMENTÁŘ

V základním dopravním návrhu územní studie pro Řepy je preferována dle zadání od objednatele (Městská část Praha 17) taková dopravní varianta, která je založena na vypuštění křižovatky Břevnovské radiály s ulicí Slánskou. Břevnovská radiála je řešeným územím vedena v tunelové trase.

Oblast Řep a Zličína je na Břevnovskou radiálu napojena na západním okraji řešeného území. Tato křižovatka je navržena v těsné blízkosti MÚK Řepy na Silničním okruhu a na stávající komunikační síť se napojuje v křižovatce Žalanského x Engelmüllerova. Po západním okraji katastru M.č. Praha 17 - Řepy je navržena komunikace, která využívá stopy stávající ulice Drahoňovského a částečně nahrazuje ulici Na Chobotě. Je navrženo propojení na ulici Plzeňskou (Na Radosti), které respektuje stávající stav ulice Na Radosti - Plzeňská (bez uvažovaného podjezdu stávající trati ČD – studie ÚRM). Napojení ul. Drahoňovského na ulici Na Radosti - Plzeňskou je ve studii řešeno i s alternativou, že bude realizováno zahloubení této ulice při podjezdu tratě ČD.

Aby byl vliv požadovaného vypuštění křižovatky Břevnovská radiála x Slánská z dopravně inženýrského hlediska co nejvíce eliminován, je mimo řešené území navrženo propojení Břevnovské radiály s ulicí Kukulova v prostoru Motolských skládek. Toto propojení zároveň řeší i zklidnění prostoru před Motolskou nemocnicí, kde v budoucnu bude situována stanice metra.

Navrhované úpravy dopravního řešení pro územní studii jsou doplněné výpočty dopravních zátěží ve vztahu k jednotlivým řešením. Výpočty dopravních zátěží provádí Útvar rozvoje hl. m. Prahy.

Navrhovaný „řepský okruh“ v žádném případě nenahrazuje Slánskou ulici. Cílem našeho dopravního řešení je přerozdělit dopravní zátěže koncentrované dnes do Slánské ulice do více směrů – Slánská, „řepský okruh“ a propojení ul. Kukulovi s budoucí Břevnovskou radiálou -západně od fakultní nemocnice Motol.

Řepský okruh je navržen jako dvoupruhová komunikace s obousměrným provozem v celé jeho délce. Je také navržena úprava prostoru tramvajové smyčky, která je v současné době poměrně nepřehledná. Obousměrné propojení z řepského okruhu bude směřováno do křižovatky ulic Na chobotě x Engelmüllerova. V prostoru tramvajové smyčky bude zrušena komunikace, která ji lemuje a tento prostor bude vyhrazen pouze pro pěší. Vjezd autobusů ve směru do centra je řešen samostatným jednosměrným vjezdem do ulice Makovského, kde je zajištěn i jejich odstav. Napojení řepského okruhu na ulici Plzeňská bude realizováno okružní křižovatkou. Stejně tak bude umístěna okružní křižovatka i místo nynější průsečné křižovatky Žalanského x Engelmüllerova, čímž také dojde k plynulejšímu přerozdělování dopravní zátěže.

Z důvodu ochrany obyvatel z okolní zástavby před nežádoucími vlivy z dopravy (silniční, železniční) je navrženo následující opatření:

- **DRAHOŇOVSKÉHO ULICE** – na stávajících parkovacích plochách a na straně ulice přilehlé k trati ČD navrhujeme výstavbu nových parkovacích domů a volných parkovacích ploch. Parkovací domy jsou navrženy tak, aby odstínily zvýšenou hladinu hluku z provozu na Drahoňovského ulici. V příčném řezu jsou nové parkovací objekty navrženy tak, že jsou částečně podzemní a nadzemní části jsou částečně navrženy s ozeleněnými střechami. Tato navržená zeleň rozšiřuje stávající zelené plochy mezi stávajícími parkovišti a obytnými domy orientovanými na Drahoňovského ulici.

Stávající kapacity parkování podél Drahoňovského v úseku od Vondroušovy až po kotelnu na jihu území:

garáže	57 míst
volné plochy	589 místz toho 320 placených
Celkem	646 míst

Navrhované nové kapacity podél stejného úseku Drahoňovského ulice:

garážovací objekt sever	57 stávající + 172 nová místa = 229 míst
garážovací objekt jih	1 304 míst
volné plochy sever	100 míst
volné plochy jih	120 míst
Celkem	1 753 míst

Na nově navrhovaných parkovacích objektech je možnost parkování na jejich střechách. Kapacita těchto je cca 264 míst z celkového počtu navrhovaných míst. Navrhujeme, aby tato místa byla provozována jako neplacená stání.

Ve stávajícím stavu je z celkem 589 parkovacích míst na volných plochách cca 269 míst neplacených. Navrhovaný nový počet neplacených parkovacích míst na střechách nových garáží a na volných plochách při trati ČD je celkem 484 míst.

Podle našich zjištění je v celé jihozápadní části sídliště Řepy (od Makovského po Drahoňovského a Slánskou) deficit v parkovacích místech ve výši cca 1600 míst.

Návrhem garážovacích objektů podél Drahoňovského spolu s volnými místy při trati ČD zvyšujeme celkový počet míst v jihozápadním území o cca 1 100 míst. Deficit parkovacích míst navrhujeme řešit zásadnějšími stavebními akcemi, než lokálními úpravami způsobu parkování atp.

- **ENGELMÜLLEROVA ULICE** – zde jde pouze o trasové úpravy v návaznosti na trasu okruhu procházejícího kolem stávajícího nádraží ČD Zličín.
- **K ŠANCÍM** – zde je alternativně navrženo odklonění trasy navrhované komunikace na katastrální území sousedního Zličína. Dopravní trasa se tak odklání od navrhovaného objektu Boromeum – objektu bydlení a sociálních služeb.

V Praze dne 27.1.2009

Zpracoval:

KMS Architects

Cityplan