

Praha chce dokončit obchvat za šest let

Praha - Obchvat kolem Prahy sice existuje už desítky let, ale bohužel zatím hlavně jen na papíře.

Autor: Jan Puci 15.3.2008

Komplikovanější situace je v severozápadní části Prahy. Tam je naplánovaný šestnáctikilometrový úsek mezi Ruzyní a Březiněvsí.

Autor: Vít Šimánek

Z plánovaných 84 kilometrů je zatím v provozu pouhá pětina, takže metropoli denně dusí tisíce kamionů a [osobních](#) aut, která městem jen projíždí.

Jezdit se zatím dá jen po třech úsecích obchvatu na západě [Prahy](#), které na sebe navazují a vedou z Třebonice k Ruzyni a po jednom na východě metropole mezi Satalicemi a Běchovicemi. Je to už sedm let, co byl zprovozněn poslední úsek obchvatu, od té doby nic.

Další části se dočkají řidiči za dva roky. „Zprovozníme na jihu celkem 23 kilometrů obchvatu, takže v návaznosti na současný stav po něm budou moci řidiči projet bez přerušení mezi dálnicemi D1 a D5 a dále až na Ruzyň,“ sdělila Deníku Martina Vápeníková z Ředitelství silnic a dálnic, které má stavbu na starosti. Ta je v plném proudu, právě se buduje mostní estakáda.

Jižní spojka se zklidní

Zdá se, že se zde podaří vyřešit i problémy s [pozemky](#). Ještě minulý rok se rýsovalo zpoždění kvůli komplikacím v několika částech trasy, nyní už jich je většina vyřešena. Stavitelé se však stále nedohodli se soukromým majitelem pozemků u Radotína. „Je to však na dobré cestě, zatím držíme zprovoznění v roce 2010,“ dodala Vápeníková.

To výrazným způsobem uleví [dopravě](#) v Praze. Projeví se to hlavně na Jižní spojnici. Odpadnou dlouhé kolony od Barrandovského mostu až k sjezdu ze severojižní magistrály, které jsou na denním pořádku a také hustý provoz v ulici K Barrandovu, kterou prakticky neustále supí do prudkého kopce přeplněné kamiony, které tudy jedou prakticky krokem.

Po zprovoznění jižní části obchvatu se totiž tranzitní dopravě nevyplatí do města vůbec zajíždět.

Bém: trváme na jižní variantě

Komplikovanější situace je v severozápadní části Prahy. Tam je naplánovaný šestnáctikilometrový úsek mezi Ruzyní a Březiněvsí. Tato část obchvatu by umožnila spojení pro veškerou tranzitní dopravu mezi dálnicemi D1, D5 a D8.

Se zprovozněním se počítá v roce 2012, ale dosažení této mety se zdá stále méně pravděpodobné.

Stavba totiž narazila na silný odpor některých občanských a ekologických sdružení a také Dolních Chaběr a Suchdola, přes jejichž území má obchvat vést. „Nechceme dálnici na našem území. Navíc tunel přes údolí nad Vltavou zničí nádhernou přírodu,“ řekl starosta Suchdola Petr Hejl. Městské části se proto snaží ještě přesvědčit veřejnost i politiky o tom, že je ekonomičtější i ekologičtější vést obchvat dále od Prahy.



Vedení Prahy je však pevně rozhodnuto o suchdolské variantě. „Praha na ni trpělivě čeká už třicet let. Žádná jiná možnost nepřipadá v úvahu,“ řekl Deníku primátor Pavel Bém, podle kterého Suchdolu stavba neuškodí, protože obchvat se před ním zanoří do tunelu. Vedení severní varianty by pravděpodobně narazilo také na odpor obcí, petici proti ní totiž podepsalo už několik obcí.

Prsten se uzavře za šest let

„Právě se snažíme získat územní rozhodnutí pro severozápadní části okruhu. Až ho dostaneme, začneme s výkupy pozemků. Pokud půjde vše hladce, zprovozníme je v roce 2012,“ sdělila Martina Vápeníková z ŘSD. Odpůrci se však nechtějí vzdát a v protestech budou pokračovat. V takovém případě se obchvat na severozápadě Prahy pravděpodobně zdrží.

Na východě metropole se obchvat skládá ze tří úseků. Po čtyřkilometrové části mezi Satalicemi a Běchovicemi jezdí auta již od roku 1993. Na třináctikilometrový úsek mezi dálnicí D1 a Běchovicemi už běží územní řízení.

Protesty Říččan, kolem kterých stavba povede, a některých občanských sdružení již ustaly, protože došlo ke kompromisním úpravám projektu, které ještě více ochrání dopady dálnice na okolní obyvatele. „Pokud nenastanou další komplikace, začne se tudy jezdit za čtyři roky,“ dodala Vápeníková. Silniční prsten kolem Prahy o délce přes osmdesát kilometrů se uzavře v roce 2014, na kdy je plánované dokončení čtrnáctikilometrového úseku Březiněves – Satanice.

Silniční obchvat kolem Prahy se skládá z jedenácti úseků a po svém dokončení bude měřit 84 kilometrů. V současnosti jsou v provozu jen čtyři úseky o celkové délce 18 kilometrů. Celý silniční prsten kolem metropole měl být dokončen v roce 2014, i když mu hrozí zpoždění kvůli diskuzím o dvou variantách severozápadní části okruhu.

Městský okruh Prahy má mít po dokončení celkem 33 kilometrů. Slouží k jednoduššímu cestování aut po metropoli. V provozu je zatím 16,5 kilometru, ve stavbě 4,4 kilometru a v přípravě 10,7 kilometru.

Historie obchvatu kolem Prahy

První zmínky o silničním obchvatu kolem Prahy jsou staré osmdesát let. Tehdy se o něm mluvilo jako o Pražském dálnicovém okruhu. Po okupaci v roce 1939 se začalo uvažovat o dvou variantách, tzv. České a Německé. Česká varianta počítala s provedením, které bylo podobné dnešní představě o stavbě okruhu, především v oblasti Suchdola. Německá preferovala směry Lovosice – České Budějovice, resp. Plzeň – Náchod. Rozhodnuto bylo o Německé variantě. V roce 1943 však došlo k zatavení projekčních prací, protože říšské úřady nechtěly pokračovat v žádných dálnicích v Československu včetně okruhu kolem Prahy. Po válce došlo k postupnému obnovování prací na jednotlivých rozestavěných částech dálnice D1 na našem území. Vlastní práce na okruhu kolem Prahy nebyly ovšem nikdy zahájeny. Po roce 1950 veškeré projekční a přípravné práce opět utichly. Stavět se začalo až na přelomu sedmdesátých a osmdesátých let a auta začala jezdit po sedmikilometrovém úseku Slivenec – Třebonice v roce 1983.