

# Pražský okruh: kompletní dokončení v nedohlednu



Author: Tomáš Johánek | Published: 08.09.2010

Podle investora výstavby - Ředitelství dálnic a silnic ČR (ŘSD) - je otevření další části okruhu nejvýznamnějším dopravním počinem posledních let. „Úsek příznivě ovlivní dopravní situaci nejen v jižní části Prahy, protože urychlí provoz a značně uleví od tranzitního provozu Jižní i Barrandovské spojce, ale i v celém středočeském regionu díky propojení plzeňské a brněnské dálnice,“ říká nyní už bývalý generální ředitel ŘSD Alfred Brunclík. Pravdou je, že úžas odborníků i laiků budí hned několik „detailů“ nové části okruhu, zejména pak 2,5 kilometru dlouhá mostní estakáda přes řeky Berounku a Vltavu, dva téměř dvoukilometrové tunely Cholupice a Lochkov i dvě velké mimoúrovňové křižovatky, jedna s výpadovkou na Příbram, druhá s D1. U nás poměrně unikátní bude i model organizace provozu na popisované komunikaci. Jihozápadní část Pražského okruhu mezi dálnicemi D5 a D1 totiž bude první českou dálnicí s takzvaným liniovým řízením dopravy, což její kapacitu zvýší. Hlavní součástí systému je hustá síť proměnných příkazových značek, přičemž systém má automaticky přenášet do provozu aktuální dopravní informace a regulovat plynulost dopravy. Součástí systému budou především proměnné příkazové značky pro každý jízdní pruh, což je rozdíl proti běžným informačním tabulím na dálnicích, které řidičům pouze sdělují dílčí fakta. Značky mohou například zakázat vjezd kamionům do nejrychlejšího pruhu.

Tady ale výčet dobrých zpráv končí. Jinak je totiž realita Pražského okruhu ztemněnější a nejasnější, než se na první pohled může zdát.

## Spory o pozemek

ŘSD totiž například ještě stále nevyřešilo spory ohledně soukromého pozemku, který se nachází u mimoúrovňové křižovatky na 10. kilometru dálnice D1 ve směru od Prahy a stojí na něm čerpací stanice. Pozemky patří společnosti Greyhound Company (GC), která podala trestní oznámení na neznámého pachatele za maření výkonu úředního rozhodnutí. „Ředitelství silnic a dálnic pokračuje v neoprávněném využívání našich pozemků a devastuje nám těžkou technikou majetek, přestože Krajský soud v Praze už před měsícem pravomocně zakázal ŘSD vstup na tyto pozemky,“ tvrdí zástupce společnosti GC. I nadále tak pokračují dlouho neřešené problémy s čerpací stanicí, která měla být původně vykoupena a následně zdemolována. Tyto prostory jsou totiž součástí projektu, nicméně problémy a možné zpoždění výstavby si ŘSD nepřipouští. „Pro nás je stále závazný termín zprovoznění 20. září,“ říká mluvčí ŘSD Martina Vápeníková. Stavba mimoúrovňové křižovatky zatím pokračuje rychlým tempem. Jenže podle původní dokumentace je nezbytné pracovat také na pozemcích, které patří k čerpací stanici, na což ale nyní ŘSD podle majitelů GC nemá právo. ŘSD se brání, že všechna příslušná povolení jsou platná. „Na stavbu je vydáno platné stavební povolení, které stavbu povoluje na pozemcích v majetku ŘSD ČR. Tato podmínka je plněna,“ sdělila Martina Vápeníková.

## Protesty občanů omezily počet nájezdů na okruh

Ještě pikantnější je to, že na celé nově zprovozněné části Pražského okruhu nebudou motoristům minimálně dočasně sloužit hned tři plánované nájezdy. „Proti nájezdu v Komořanech se postavila část opozice a občanské sdružení, které chtěly nájezd řešit jinak. To nás zdrželo a myslím, že dříve než za tři roky nájezd zpřístupněn nebude,“ říká starosta Prahy 12 Petr Hána (ODS). Nájezd mezi Písnicí a Dolními Břežany zase zablokovala obec Písnice. „Libušská ulice není na veliký nápor aut stavěná. Nájezd bychom byli ochotni zpřístupnit po zprovoznění nájezdu v Komořanech,“ říká tajemník městského úřadu Praha-Libuš Tomáš Hejzlar. „Máme zájem na tom, aby byl sjezd otevřený. S Písnicí budeme jednat, ale až po volbách,“ říká starosta Dolních Břežan Věslav Michalik. A sjezd na Cholupice a Točnou bude sloužit pouze vozům údržby.

Otevření okruhu mezi dálnicemi D1 a D5 pomůže hlavně Jižní spojce, naopak některým městským částem se paradoxně možná trochu přitíží. Například na Barrandovském mostě má denně jet o 50 tisíc méně vozidel než nyní, naopak na Chodově a Spořilově se intenzita dopravy zvýší. Kamiony s hmotností nad 12 tun, které pojedou například od plzeňské dálnice, totiž budou muset najet na nový úsek Pražského okruhu, protože budou mít zakázáno najet na Jižní spojku. Proto starosta Prahy 11 Dalibor Mlejnský trvá na urychlení výstavby další části okruhu, která by propojila dálnici D1 s Běchovicemi. Kdyby už byla postavená, doprava by se odklonila na ni a nezatížila by Prahu 11. Zda se stavba urychlí, to zatím není jasné, ministerstvo dopravy spíše počítá se zpožděním, záleží bude na rozpočtu na příští rok - a rozpočtové výhledy jsou všem zřejmé.

### Nejasná budoucnost

Osud výstavby dalších částí Pražského okruhu lze v tuto chvíli jen velmi těžko předvídat. Již poněkud obehnanou písničkou jsou nekončící spory o trasování severní části okruhu mezi Ruzyní a Březiněvsí. V květnu letošního roku Nejvyšší správní soud zrušil část zásad územního rozvoje Prahy, která se týká trasy okruhu v tomto úseku. Návrh podalo šest občanů a městské části Suchdol a Dolní Chabry, přes které měla silnice vést. Soud souhlasil s jejich námitkami, že dokument byl v prosinci 2008 schválen nezákonně, především kvůli špatnému vyhodnocení vlivů stavby na životní prostředí. „Zásady soud zrušil kvůli procesním pochybením při jejich přijímání. Jednalo se o zásadní pochybení, a to především o chybějící posouzení vlivů zásad na evropsky významnou lokalitu kaňon Vltavy u Sedlce a dále v nerespektování připomínek ministerstva životního prostředí,“ řekl předseda senátu Jan Passer. Podle soudu dále pražský magistrát nedostatečně posoudil kumulativní a synergické vlivy silničního okruhu a letiště v Ruzyni. V posouzení také chybí mimoúrovňové křižovatky a přivaděče. Ty mají, stejně jako samotná silnice, nadregionální dopad a měly být tedy také součástí posudku.

„Soud rozhodl, proti tomu není možné nic namítat. Praha musí ty formální vady napravit. Myslím si, že ty závady jsou snadno napravitelné. Co se týká okruhu, ten je zafixován ve stávajícím platném územním plánu Prahy, takže podle mě by to nemělo mít vliv.“ - tak situaci vidí vedoucí odboru urbanistické koncepce útvaru rozvoje hlavního města Prahy Kateřina Szentesiiová.

Sporem o trasu okruhu mezi Březiněvsí a Ruzyní ale problémy výstavby okruhu nekončí. Pokračování severní větve mezi Březiněvsí a Satalicemi zatím totiž existuje jen v podobě čáry na papíře. Stejně je to i s úsekem mezi dálnicí D1 a radiálou ve směru na Kutnou Horu u Běchovic. ŘSD tady chtělo začít stavět už loni, jenže přípravy se zadrhly. Příčina je opět stejná. Chybí územní rozhodnutí. Kdyby šlo vše bez problémů, mohli by motoristé za tři čtyři roky jet po celistvé části okruhu od Ruzyně po Černý Most. Propojily by se tak alespoň dálnice kolem Prahy v ose západ-východ. Stavba se však nelíbí mnoha majitelům pozemků v okolí stavby, a tak hrozí, že se zde bude opakovat stejná situace jako v případě Suchdola.

### Pražský okruh ve zkratce

*Pražský silniční okruh má v budoucnosti měřit 83 kilometrů. Tato délka se v závislosti na výběru trasy*

může ještě změnit. V současnosti jsou v provozu dvě souvislé části okruhu R1: na západě města úsek Slivenec - Ruzyně (tady se napojují D5, R6 a R7) a na východě města úsek Satalice - Běchovice (ten spojuje R10 a D11 s navazující tzv. Štěrboholskou radiálou, směřující do centra). Tyto dva úseky dohromady měří necelých 17 km. Začátek výstavby dalšího úseku mezi Běchovicemi a dálnicí D1 se plánoval na září letošního roku, dostavěno by mělo být v prosinci 2013. Už nyní je ale jisté, že se termín výstavby nejen kvůli chybějícím penězům odsune minimálně o několik let. Ještě větší temno vládne nad spojnicí rychlostní komunikace R7 a dálnice D8, kde se léta vedou spory o trasu, takže termín zahájení výstavby je opět ve hvězdách. Poslední úsek z Březiněvsí do Satalic by se podle dnešních plánů měl postavit v letech 2012 až 2015.

---

08.09.2010 09:19, Tomáš Johánek