

Datum: 19.03.2008  
Autor: PETR ŠVEC  
Zdroj: Mladá fronta DNES  
Strana: 03  
Rubrika: Praha

## Dálnice má pomoci Dejvicím

ODMÍTÁJÍ OKRUH Obyvatelé Suchdola a Dolních Chaběr nechťejí, aby severozápadní část dálničního okruhu vedla územím jejich čtvrtí. Místo současného návrhu dálnice prosazují variantu, která by její trasu více vzdálila od severního okraje města.

Dejvice - Pětatřicet tisíc aut projíždí každý den po Evropské ulici. Řidiči mnoha tisíc z nich chtějí jen městem bez zastávky projet a pokračovat dál, ale zpravidla se zaseknou v Dejvicích nebo v Holešovicích.

Neplánované zastávky v dopravních kolonách protáhnou jejich cestu o desítky minut a navíc jejich vozy zahlcují ulice, po nichž jezdí nejen pražští řidiči, ale také tramvaje a autobusy.

Severu města má od tranzitní dopravy pomoci Pražský okruh, který by měl propojit slánskou dálnici s teplickou a později i mladoboleslavskou dálnicí.

První část dálničního okruhu na severu metropole má být podle představ Ředitelství silnic a dálnic hotova za zhruba tři roky.

Lidé se bojí, že auta pojedou na dálnici přes „Kulaták“ Jenže navržená varianta, která prochází přes Suchdol a Dolní Chabry, se nelíbí tamním obyvatelům. „Okruh je určitě potřeba, ale ne takový, který Ředitelství silnic a dálnic navrhuje,“ tvrdí obyvatel Suchdola Karel Čapek, který se záměru postavit dálnici kolem města věnuje už třináct let a navrhl jinou trasu.

Pokud by dělníci silnici postavili tak, jak ředitelství chce, auta by podle něj z dejvických ulic nezmizela. Řidiči by prý naopak v cestě na nový okruh přes tuto čtvrt' jezdili. Auta by se řítla ulicí Jugoslávských partyzánů a ulicemi Podbabskou a Roztockou a také by musela projet přes jednu z nejnebezpečnějších křižovatek v Česku, na Vítězném náměstí. „Po zprovoznění okruhu má ulicí Jugoslávských partyzánů projíždět 35 tisíc aut denně, což je zhruba třetina kapacity Severojižní magistrály. Tak obrovský průjezd znemožní parkování před obchody a restauracemi. Hluk a znečištění ovzduší znehodnotí byty, hustý provoz vytvoří bariéru pro chodce,“ souhlasí s Čapkem i Michal Křivohlávek z iniciativy Auto\*mat.

Opak tvrdí pražský radní pro dopravu Radovan Šteiner i Ředitelství silnic a dálnic. „Auta, co dnes dusí Prahu 6 a 7, stáhne pod zem vnitřní okruh. Tedy nyní budované tunely pod Letnou a Stromovkou,“ tvrdí radní. Ředitelství je zas přesvědčeno, že pokud by počet aut v Dejvicích vzrostl, nebylo by to kvůli okruhu, ale kvůli rychlému rozvoji oblastí na severu metropole.

Dopravní odborník František Lehovec z ČVUT se přiklání na stranu města. „Aby se Dejvicím a Holešovicím odlehčilo, je nezbytné, aby okruh vedl co nejbližší k centru. Kdyby byl dál, tak by nebyl tak využíván, a tím by bylo více aut v právě budovaném vnitřním okruhu, který povede tunely pod Letnou,“ řekl Lehovec. V tunelech by se pak auta štosovala a řidiči ve snaze kolony objet by se „vyrojili“ na povrch.

\*\*\*

\* Pro a proti dálnici

### Životní prostředí

Argumenty proti jižní variantě „Stavba je neekologická a zničí přírodní oblasti Roztocký háj, Sedlecké skály, Zámky a park Drahaň v Troji. Výfukové plyny aut jedoucích v tunelu pod Suchdolem budou zatěžovat celé okolí.“ Petr Hejl, starosta Suchdola „Budou velké zásahy do krajiny. Musí se odtamtud odvézt tolik zeminy, že by se jí zasypalo celé Máchovo jezero.“ Jaroslav Korf, zastupitel Prahy 8 Argumenty proti severní variantě „Severní varianta okruhu by zničila Národní přírodní rezervaci Větrušickou rokli, kde byl dokonce vládním rozhodnutím zamítnut záměr postavit i cyklostezku.“

Martina Vápeníková, mluvčí ŘSD

### Peníze

Argumenty proti jižní variantě „Dálnice přes Suchdol musí procházet třemi tunely a po vysokém dvoupatrovém mostě. Jejich stavba přijde draž až o 10 miliard korun, než kdyby se stavěla severní varianta.“ Petr Hejl Argumenty proti severní variantě „Severní varianta je dražší, protože by přinesla další náklady na vybudování okolní infrastruktury.“

Radovan Šteiner, radní HMP

### Bezpečnost

Argumenty proti jižní variantě „Dálniční okruh bude součástí transevropské dálniční sítě. Tedy silnicí, kde má být plynulý a bezpečný provoz. Jenže tady by se setkávala tranzitní doprava s auty lidí, kteří jen přejíždějí z Dejvic do Bohnic. To je nebezpečné.“ Karel Čapek, autor návrhu severní varianty Argumenty proti severní variantě „Jižní trasa zvýší bezpečnost provozu ve městě, kde ubude aut nejen v Praze 6, 7, ale méně jich bude i v tunelech budoucího městském okruhu.“

František Lehovec, dopravní odborník z ČVUT

### Foto popis|

Regionální mutace| Mladá fronta DNES - Praha