

Dálnice D3

z pohledu práva, historie, krajiny,
životního prostředí a dopravní
a ekonomické výhodnosti



Složitý příběh dálnice D3 nahrává mystifikátorům

Při hodnocení navrhovaných tras dálnice D3 je velmi těžké rozparcelovat komplexní problém na dílčí pohledy, vždyť každý jeden podmiňuje ty ostatní. Pohledy očima ochrany přírody jsou s dopravou a ekonomikou propojeny natolik, že jejich oddělení zjednoduší výklad jen zdánlivě. V desítky let přetřásaném záměru dálnice D3 tvoří všechny aspekty historického a právního vývoje tak hustý propletenec představ, konceptů, plánů, procesů, variant, kalkulací, usnesení i rozhodnutí předchozí usnesení měnící, že se v problematice vyzná málokdo. Toho samozřejmě využívají ti, kteří potřebují prezentovat zájmy jednotlivců a zájmových skupin jako zájmy veřejnosti. Proto se kolem dálnice D3 vytvořila spousta mýtů, které se léta tradují, byť jsou často od pravdy velmi daleko, ba někdy jsou i prokazatelně jejím opakem: Příkladem je tvrzení, že Stabilizovaná varianta dálnice D3 pomůže dopravní obsluze území na jih od Prahy, to je letitou mantrou prodáváči dálničních agitátorů. V poslední době je stále častěji slyšet, že Stabilizovaná varianta D3 je přes všechny své nedostatky variantou nejpřípravenější (to je pravda), ale i dopravně jedinou schůdnou a ekonomicky výhodnější než varianta Promika.

Na čem jsou manipulace založeny nejčastěji? Na účelovém míchání údajů a cifér různých variant s různými daty vzniku a různých technických parametrů. Máme-li varianty smysluplně porovnávat, je nutno ekonomické hodnoce-

ní vázat na zcela konkrétní varianty dopravní. Porovnávání řešení musí proto být navržena dopravně rovnocenně a musí k nim být i rovnocenné podklady. A každé řešení je nutno hodnotit kritérii a cenami současnými, nikoliv těmi, které platily v době vzniku variant. Pro ujasnění posledního tvrzení: Za desítky let, po které je Stabilizovaná varianta dálnice D3 zakreslena „stabilně“ ve stejné trase, se její okolí dramaticky proměnilo. V některých dotčených oblastech žije několikanásobně více obyvatel, dramaticky se dle toho v těchto regionech změnilo směřování hlavních dopravních proudů a jejich intenzit. Změnily se po roce 89 a po vstupu ČR do EU i mezinárodní dopravní vazby. Změnily se standardy opatření minimalizujících dopady na životní prostředí i sídla v okolí dálnice. A co hlavně, mění se měrné ceny výstavby dálnic i poměry cen jednotlivých typů jejího vedení (volný terén, terénní úpravy, mosty, tunely). Následující texty se pokoušejí z různých pohledů porovnat současné alternativní trasy středočeského úseku dálnice D3. Ukazují střet dvou pohledů na řešení konkrétního dopravního problému. V obecné rovině jde o střet dvou konceptů regionálního rozvoje, které se liší důrazem na principy udržitelnosti ve vztahu k dopravě a úspoře energií, ale i ve vztahu ke krajině, k rozvoji sídel a společnosti.

Jiří Janata

Kamenná Vrata, část Jilového u Prahy. Několika domům tu hrozí demolice.



D3 Z POHLEDU PRÁVNÍ PŘIPRAVENOSTI

Bezhlavé lpění na D3 přes Posázaví přináší právní komplikace

Dálnice D3 je s větší či menší aktivitou připravována již od 2. světové války. Bezhlavé lpění na průchodu dálnice výjimečnou krajinou s řadou přírodních krás s sebou přináší značné právní komplikace. Předpisy na ochranu životního prostředí a zdraví lidí, úřady příslušné k ochraně těchto hodnot, dotčené obce a veřejnost, to vše se může ukázat jako nepřekonatelná překážka pro takovýto záměr a pojistka pro ochranu veřejného zájmu na zachování krás dolního Posázaví, Neveklovska a České Sibíře. Příslušné úřady mají za úkol vybrat takovou variantu spojení Prahy s jižními Čechami, která přinese nejmenší škody lidem a přírodě. Namísto objektivního a spravedlivého srovnání jednotlivých možností je dlouhodobě mocensky prosazováno řešení pouze jedno. Nicméně z níže uvedeného textu je zřejmé, že dálnice D3 ve Stabilizované variantě není tak pevně ukotvena, jak tvrdí její zastánci – Středočeský kraj a Ředitelství silnic a dálnic. Doba rozhodování o definitivní trase D3 teprve přichází a pevně věříme, že bude objektivně a spravedlivě vybrána a uskutečněna ta varianta, která přinese nejmenší škody lidem i přírodě.

V územních plánech je řada nezákonností

Zastupitelé Středočeského kraje po neuvěřitelných osmi letech projednávání spěšně během pěti minut na konci roku 2006 schválili územní plány VÚC Pražský region a okres Benešov. Námitkami desítek obcí, vlastníků a veřejnosti se nezabývali vůbec. Měli opravdu naspěch. O pár dnů později už by schválení možné nebylo, měnil se totiž stavební zákon a územní plány tak okamžitě zastaraly. Proto budou muset být do r. 2011 přijaty znovu, podle požadavků nového stavebního zákona (č. 183/2006 Sb.). O podobě územního plánu a definitivní trase dálnice D3 tak bude rozhodovat nové zastupitelstvo Středočeského kraje, zvolené na podzim r. 2008.

Během pořízování obou územních plánů došlo k celé řadě nezákonností. Např. ani jeden z ÚP neměl platné zadání, došlo k nezákonné změně pořizovatele, návrhového horizontu a řešeného území, SEA na tyto ÚP byla provedena podle již neplatného zákona, nedošlo k náležitému vypořádání námitek atd. Na obsahu se samozřejmě podepsala i příli-

Nejasnosti s trasováním provázejí D3 od samého začátku

První zmínka o dálnici z Prahy do jižních Čech se objevila v první polovině šedesátých let, když se začal plánovat dálniční systém. Konkrétní rozhodnutí vlády o výstavbě D3 padlo v roce 1988. Spory ohledně jejího trasování se však vedly už tehdy. Uvažovalo se o dvou variantách. Podle takzvané východní varianty by D3 v Mirošovicích navazovala na dálnici Praha – Brno. Bud' by se dálnice D1 rozšířila o další jízdní pruhy, nebo by se vedla souběžně s ní. Ani jedno řešení však nebylo šťastné, protože trasa v tomto úseku patřila už tehdy k nevytíženějším tahům v republice. Proto se další projektanti přiklínili k západní variantě. Podle ní měla D3 navazovat na pražský silniční okruh mezi Vestcem a Hodkovicemi a pokračovat směrem na Jilové. Dálnice by pak směřovala na jih a přetála by oblast jižního Posázaví. Právě v tomto citlivém místě se narazilo na nejsilnější odpor ekologických iniciativ a občanských sdružení. Pracovníci Ministerstva dopravy a spojů zvažovali i další možnost – využít ke spojení stávající komunikaci Benešov – Tábor – České Budějovice tak, aby se zvýšily provozní parametry rozšířením o další jízdní pruh. Aktivisté měli v záloze ještě jiné řešení, jež spočívalo v dokončení rychlostní komunikace R4. V roce 1992 ještě tehdejší federální vláda rozhodla, že výstavba dálnice D3 v úseku Praha – Benešov se uskuteční v letech 1997 až 2001. O rok později byl rozsah výstavby doplněn ještě o úseky Benešov – Tábor s realizací v letech 1998-2003 a úsek Tábor – České Budějovice se záměrem dostavět v období mezi roky 2003 až 2007.

Jihočeši si dálnici žádají, Středočeši ji odmítají

Události kolem této dopravní stavby začaly nabírat na síle až v druhé polovině devadesátých let. Začátkem roku 1996 projevilo nesouhlas s vedením D3 devět středočeských obcí ze sdružení KLID. Mezi protestujícími obcemi byly Lešany, Libeň, Březová-Oleško, Ohrobec, Okrouhlo, Luka pod Medníkem, Psáry, Zlatníky, Zvole a další vesnice, které by výstavba dálnice poškodila. Obce poukázaly na to, že by došlo ke zrušení silnice druhé třídy směr Kamenný Přívoz – Nevyklov, která je nepostradatelná, protože propojuje několik obcí. Starosta Lešan Miroslav Zvěřina (nezávislý) se stračoval o zdroj pitné vody a vadilo mu, že jsou obce při projednávání trasy obcházeny a ne-

podlejí se na spolurozhodování. „Od roku 1995, kdy jsme se poprvé vyjádřili odmítavě, s námi už nikdo nic neprojednával,“ nechal se slyšet starosta **Libře Karel Rott** (nezávislý). „Nechceme u nás posilovat transevropskou dopravu, která k nám přinese enormní počet zahraničních těžkotonážních kamionů, což bude mít negativní vliv na životní prostředí. Přitom, jak uvádějí statistiky, ČR patří ekologicky k nejzatíženějším územím v Evropě. Kamiony i další těžké automobily by měly především užívat železnici,“ shmul výhrady **Zvěřina**.

Zcela jinak viděli situaci kolem D3 jihočeští starostové. V reakci na dopis Středočechů sepsali stanovisko opačného významu. V dopise předsedy údy žádají starostové **Tábora, Sezimova Ústí, Plané nad Lužnicí, Soběslavi, Veselí nad Lužnicí** naopak urychlení přípravy i vlastní realizace D3. Po ukázali na to, že v úzkém hrdle mezi centrem Tábora a jeho sídlištěm Nad Lužnicí, kde se sbíhá místní doprava s tranzitní z dosud nedokončené části obchvatu, je s 25 tisíci nasčítanými vozidly za 24 hodin nejzatíženější dvoupruhovou komunikaci v jižních Čechách. Pro výstavbu podle nich hovořilo i měření emisí. Podle něho byla tábořská aglomerace s Českými Budějovicemi nejzatíženější lokalitou v jižních Čechách. Výsledky měly poukázat na podobná čísla, jaká lze naměřit v Praze či městech v severních Čechách. V závěru dopisu je postesknutí nad skutečností, že jihočeský region je v rámci republiky jediný, kterým neprochází silnice dálničního typu.

Oba dopisy sice našly příznivce i odpůrce, ale prakticky rok se nic nedělo. Klausovu vládu sužovaly problémy s bankovními experimenty a rozvoj dopravní sítě šel stranou. Nastala doba úsporných ballčků. Situaci kolem D3 nepřálo ani politické klima v Rakousku, kde se do zemské vlády dostali zelení, kteří měli jiné představy o dopravní politice než jejich předchůdci. Homorakouská vláda při zemském sněmu potvrdila, že neplánuje prodloužení dálnice A7, která končila u **Unterweitsdorfu**, a že místo ní bude vybudována státní silnice B125. Mluvčí rakouského Ministerstva hospodářství sdělil, že výstavba dálnice A7 byla zákonem zastavena několik kilometrů za Lincem a o její dokončení k české hranici nemá zemská vláda Horních Rakous zájem. Jednak se podle nich jedná o záležitost velice nákladnou a pak tímto reaguje na tlak místních ekologických organizací, které dálnici zásadně odmítají. Podle jeho slov rakouská strana pro nejbližších sedm až deset let plánuje pouze zlepšení a rozšíření dosavadní státní silnice B 125, která v délce asi 25 kilometrů spojuje konec dálnice A7 s hraničním přechodem **Wulowitz/Dolní**

dlouhá doba projednávání, kdy podklady a vstupní údaje jsou výrazně zastaralé. Dotčená území se přitom díky své lokalizaci blízko Prahy rozvíjejí zcela zásadním tempem.

Vyřeší právní nesrovnalosti Politika územního rozvoje?

Krajský úřad již začal pracovat na novém územním plánu, který se nazývá zásady územního rozvoje. Ten musí být přijat do konce roku 2011. V době psaní této publikace byl na internetových stránkách Středočeského kraje ke stažení návrh zadání zásad územního rozvoje z dubna 2008.

Zásady územního rozvoje musí vycházet a být v souladu s tzv. Politikou územního rozvoje (PUR). Tento dokument, který připravuje Ministerstvo pro místní rozvoj, lze považovat za „celostátní územní plán“. Význam PUR spočívá právě v tom, že zásady územního rozvoje krajů a územní plány obcí se jí musí řídit a respektovat ji. Návrh PUR byl zveřejněn v červnu 2008, do 25. září 2008 měl možnost každý podat své připomínky k tomuto dokumentu. Nesouhlasných připomínek s vedením D3 ve Stabilizované variantě se ze strany veřejnosti sešlo neuvěřitelných sedm set. MMR předložilo v prosinci 2008 vládě návrh textu PUR ke schválení, D3 je zde vymezena jako spojnice měst Praha – Tábor – České Budějovice. Oproti prvotnímu návrhu PUR tak přestala být preferována varianta Stabilizovaná. Prostor pro zvolení nejlepší alternativy kapacitního silničního spojení Prahy a jižních Čech tak zůstává otevřen.

Vzniká studie dopadů na životní prostředí, tzv. EIA

V létě roku 2007 bylo zahájeno posuzování vlivů stavby dálnice D3 ve Středočeském kraji na životní prostředí (tzv. proces EIA). K oznámení o záměru zpracovaném Ředitelstvím silnic a dálnic bylo zasláno obrovské množství připomínek od odborné i laické veřejnosti (cca 1800 připomínek). Ministerstvo životního prostředí většinu těchto připomínek převzalo do tzv. závěrů zjišťovacího řízení, ve kterém stanovilo ŘSD podmínky pro vypracování dokumentace vlivů (II. fáze). K těm nejdůležitějším požadavkům, zakotveným v rozhodnutích MŽP č. j.: 89397/ENV/07 ze dne 21. 11. 2007, resp. ze dne 7. 9. 2007 patří:

- dopracovat další varianty dálnice D3, jejichž předpokládaný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví bude respektovat přírodní hodnoty dotčeného území a současně bude mít minimální vliv na trvale obydlené a rekreační oblasti

- vypracovat podrobnou rozptylovou, hlukovou, hydrologickou, geologickou a biologickou studii
- podrobně posoudit vliv na krajinný ráz a fragmentaci krajiny
- posoudit vliv na veřejné zdraví
- zpracovat jednotnou dokumentaci pro celý středočeský úsek
- zohlednit a vypořádat další připomínky od veřejnosti.

Vypracování dokumentace se předpokládá v průběhu roku 2009, poté bude mít veřejnost 30 dnů na zaslání připomínek. Ministerstvo životního prostředí poté na základě došlých připomínek dokumentaci vrátí k přepracování nebo ji zašle autorizované osobě k vypracování posudku. K posudku má opět veřejnost možnost do 30 dnů zaslat své vyjádření. Na základě posudku pak MŽP vydá stanovisko k záměru, které je buď záporné nebo kladné. Stanovisko může rovněž obsahovat závazné podmínky pro navazující řízení.

Vládní komise hledá optimální trasu

Dne 19. září 2007 přijala vláda ČR usnesení č. 1064 o harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury v letech 2008 až 2013, ve kterém v bodě III. 3b ukládá ministru dopravy, aby ve spolupráci s ministrem životního prostředí jmenovali skupinu odborníků, která vyhodnotí variantní řešení výstavby dálnice D3 ve Středočeském kraji. Tato komise byla sestavena až na jaře roku 2008 a má celkem deset členů. Na jejím prvním jednání v červnu 2008 bylo dohodnuto, že jako podklady pro vyhodnocení nejlepší varianty dálnice D3 ve Středočeském kraji budou sloužit výstupy z procesu posuzování vlivů dálnice na životní prostředí, který probíhá. Další jednání komise k dálnici D3 se uskutečnil v březnu 2009.

Krajina u Václavic. Z jedné strany dálnice, z druhé Václavická spojka do Benešova.



Dvořiště. Toto stanovisko vítali čeští ekologové. „Případná realizace projektu D3 by se dostala do rozporu s vládní politikou, protože ministr dopravy Martin Říman za ODS nedávno prohlásil, že dálnice se v České republice budou stavět výhradně tam, kde budou mít za hranicemi pokračování,“ uvedl **Vojtěch Kotecký** z **Hnutí DUHA**.

Postavme Skalickému vyhlídku, znělo z Posázaví

Přelomový rok v příběhu D3 byl rok 1997. Ministr životního prostředí Jiří Skalický (ODA) vystoupil tvrdě proti čtyři roky starému usnesení vlády, která se zavázala k vybudování dálnice D3. „Z ekologického hlediska by vybudování třetího silničního tahu na jih znamenalo zásah do velmi cenné krajiny. Pozitivní efekty nové dálnice by byly zcela nesouměrné se škodami, jež by na životním prostředí vznikly,“ prohlásil na vládě Skalický.

Podle jeho slov je rovněž velmi důležitý argument ekonomický. Odhady expertů totiž udávají, že za vybudování D3 by daňoví poplatníci zaplatili přes čtyřicet miliard korun. „To jsou v situaci, kdy už máme dva silniční tahy na jih – příbramský a tábořský, náklady neúměrné. S podstatně menšími prostředky můžeme zajistit vyhovující řešení silničního spojení s jihem, totiž zkvalitněním již existujících komunikací,“ dodal ministr. **Skalický** zároveň odmítl argument, že by se na jeho rozhodnutí podepsala neochota rakouské strany prodloužit plánovanou dálnici D3 až od hranic do **Lince**. Ze slov ministra Skalického se radovali především ekologové. „Konečně si někdo uvědomil, že je třeba projekt posuzovat z globálního hlediska,“ prohlásil **Jiří Neustupa** z **Hnutí DUHA**. Ve zprávě vlády se mluvilo o celkové částce za výstavbu ve výši 30 miliard. Dálnici nakloněný místostarosta **Tábora František Dědič** se však v dopise adresovaném ministru Skalickému zakládal analýzami z Ředitelství silnic a dálnic, které mluvily o čísle 11 miliard. Pokud to byla pravda, pak inženýři z ŘSD částku během deseti let doslova zdesetinásobili.

Zastavení stavby odmítali vzít na vědomí především lobbyisté a betonáři. V rámci **Svazu měst a obcí** vzniká v dubnu téhož roku subkomise dopravní komise, která pověřila primátora **Miroslava Beneše**, zástupce starosty **Tábora Františka Dědiče**, starostu **Jilovéhoho** u **Prahy Zbyřky Šorma**, starostu **Písku Toma Zajíčka** jednáním o záležitostech spojených s problematikou severojižního propojení. Členové této subkomise

vyjádřili potřebu zachovat trasu D3 v navrhované podobě. Premiér Klaus v České televizi na adresu D3 uvedl, že nejdříve je potřeba vybudovat obchvaty měst a obcí.

Do veřejného prostoru poprvé vstupuje i Otakar Smíd, pozdější místopředseda občanského sdružení **Krajina 2000**. V článku v Lidových novinách si chválí Skalického rozhodnutí jako velké vítězství nejen těch, kteří mají vztah k přírodě dolního Posázaví a jižních Čech, ale všech, kteří by vlast, zděděnou po předcích, chtěli odevzdat potomkům s minimálními ztrátami. Na závěr navrhuje, aby se v místech, kde měla dálnice přetnout kaňon, zbudovala „Skalického vyhlídka“.

Koncem dubna se překvapivě hornorakouská zemská vláda rozhoduje, že postaví čtyřproudou silnici dálničního typu z Lince na hranici s Českou republikou. Práce na některých úsecích, například ve městě **Freistadt** a **Rainbach**, měly být zahájeny ještě v roce 1997 stejně jako rozšíření celnice **Wulłowicz**. Ministr dopravy a spojů **Říman** však trvá na tom, že D3 se stavět nebude, zároveň však přiznává, že MD chystá pro vládu materiál, kde se rysuje až sedm možných dálničních propojení **Prahy** a **Českých Budějovic**.

Přestože nic nenaznačuje tomu, že by vláda měla revokovat své stanovisko z loňského roku, jihočeští starostové obcí Borek, Úsilné, Hrdějovice, Srubec, Hůry, Rudolfovo, Vráto, Staré Hodějovice, Doubřavice, Vidov, Roudné, Boršov nad Vltavou a Včelná, kterých se dotýká výstavba uvažované dálnice D3, připouštějí, že jsou ochotni zachytit připravovanou trasu rychlostní komunikace do závazných částí územních plánů obcí a potvrdit ji jako obecně prospěšnou stavbu.

Jejich tlak začíná slábt začátkem roku 1999. V lednu společně žádají vládu, aby přehodnotila usnesení z února 1997 a zahrнула dálnici do finančního plánu do roku 2010. K potřebě dostavět dálnici se poprvé vyjadřuje i **František Vnouček** (ČSSD) a senátor za ODS **Pavel Eybert**. Tyto postavy sehraji v následném osudu dálnice D3 stěžejní roli. „Úsek dálnice D3 je již podrobně rozpracován a obce i města s ním počítají. Nedovedu si představit, že v Táboře, odkud pocházím, budeme něco přehodnocovat,“ uvedl **Eybert**.

Zemanova vláda vrátila dálnici znovu do hry

Tlak lobbyistů a jihočeských starostů nese své sladké plody. Začátkem roku 1999, v době politického temna opoziční smlouvy, se



Rakouský - malebná vesnička v Posázaví. Hned vedle ní by končil kilometrový most přes řeku Sázavu ve Stabilizované variantě.

Stavební uzávěry brání obce před stavbou dálnice

Na podzim roku 2006 přijalo pět obcí ležících v koridoru Stabilizované varianty D3 nařízení o stavebních uzávěrách. Představitelé těchto obcí na Benešovsku a v dolním Posázaví se rozhodli bránit svá území, zdraví svých občanů, jejich majetek a nedotčenou přírodu. Prostřednictvím stavebních uzávěr obce Tisem, Ješetice, Václavice, Chrástany a Libeř podstatně omezily vedení dopravních staveb na svém území. Tato nařízení totiž stanoví, že dopravní stavby budou vedeny v tunelech pod povrchem země, v povrchových tunelech nebo v uzavřených tubusech. Stavby nesmí narušit krajinný ráz. Nařízení o stavebních uzávěrách, která přijala zastupitelstva jednotlivých obcí, jsou platná a projektanti Ředitelství silnic a dálnic i příslušné úřady musí jejich podmínky respektovat. Přestože jsou tato nařízení přijata podle již zrušeného stavebního zákona, tak dle rozsudku Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 3/2007-60 zůstávají nadále v platnosti.

Jednotlivá nařízení o stavebních uzávěrách vycházejí z nálezů Ústavního soudu Pl. ÚS 16/06, který potvrdil právo obcí hájit prostřednictvím stavebních uzávěr své zájmy, práva svých občanů a právo rozhodovat o využití svého území. Přijímání takovýchto nařízení je podle Ústavního soudu zcela v souladu s ústavním právem obcí na samosprávu a s jejich povinností pečovat o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů. Krajský úřad Středočeského kraje i Ředitelství silnic a dálnic dosud odmítají tato nařízení respektovat. Vzhledem k tomu, že se tím dostávají do rozporu s obecně závazným právním předpisem, budou muset být územní rozhodnutí a stavební povolení na dálnici D3 zrušena, pokud nebudou daná nařízení respektovat.

Michal Bernard

D3 Z POHLEDU DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

„Doprava nemá zatěžovat, ale spojovat a přibližovat,“ nový ministr dopravy Petr Bendl, pro server Aktuálně.cz; 15. 1. 2009

V tomto textu jsou porovnána dvě dopravně rovnocenná alternativní řešení dálnice D3 v jejich aktuální podobě na počátku roku 2009: Stabilizovaná varianta projektovaná ŘSD a varianta Promika 2008, která vznikla dle zadání MŽP. Obě komunikace jsou navrženy v kategorii D (dřívější varianta Promika byla navržena v nižší kategorii R), obě srovnávané alternativy řeší pouze středočeský úsek dálnice D3 Mezno – Praha. Právě tyto varianty, a ne jiné, jsou porovnávány mezeřesortní vládní komisí i hodnoceny v probíhajícímu procesu EIA. Za pohledem dopravním následuje ekonomický, jejich spojitost je zřejmá.

Jádro sporu o D3: Dvě nebo tři komunikace z Prahy na jih?

Starší, propracovanější a více projednaná varianta dálnice D3 Stabilizovaná (viz mapa 2) vychází z Prahy přímo jižním směrem. Co je podstatné, její trasa u Prahy zhruba půlí prostor mezi trasováním nynějších kapacitních komunikací směřujícími z metropole na jih, silnic R4 a I/3. Vytváří tak na území Středočeského kraje zcela nový dopravní koridor v členitém terénu dolního Posázaví a České Sibiře. Neveklovsko a Sedlecko, kudy trasa po přechodu Sázavy pokračuje, je jedním z nejdříve osídlených území ve vnitrozemí ČR s hustotou 15-40 obyvatel/km². Mezi Sázavou a Mezmem (připojení na I/3 a na hranici s Jihočeským krajem) jsou poblíž trasy Stabilizované pouze dvě sídla nad 1500 obyvatel: Neveklov 2449 a Sedlec-Prčice 2811. Obě sídla jsou administrativními konglomeráty 22, resp. dokonce 36 (!) malých osad a rozprostírají se proto na obrovských rozlohách. I na jejich teritoriích je hustota osídlení extrémně nízká (45, resp. 44 obyvatel/km²) a nevybočuje z rozptýleného charakteru osídlení celého regionu. Z dopravního hlediska tak neexistuje v celém regionu vůbec žádný významnější koncentrovaný lokální zdroj dopravy.

Naproti tomu varianta D3 Promika 2008 (mapa 2) většinu své trasy na území Středočeského kraje volně sleduje současnou silnici I/3. Od jihu za Mezmem obchází obchvaty následující sídla: Miličín, Votice, Olbramovice, Bystřice, Benešov a Poříčí n. Sáz. V posledním úseku mezi řekou Sázavou a Silničním okruhem kolem Prahy (SOKP) trasa nejprve dále kopíruje sou-

ministr dopravy Antonín Peltrám rozhoduje, že vrátí D3 za každou cenu mezi harmonogram dopravních staveb. Podle jeho názoru je možné se vyhnout alespoň z počátku výstavby všem ekologicky sporným bodům a poprvé vyslovuje hypotézu, že stavět by se měla začít od konce, tedy od česko-rakouské hranice směrem do vnitrozemí. „Prostě začneme tam, kde to jde,“ uvedl ministr. Termínu salámová metoda se brání. „Samozřejmě že ji budeme stavět po částech. Postavili snad někde stokilometrový úsek najednou?“ ptá se **Peltrám**.

V květnu je na Ministerstvu vnitra registrováno **Sdružení na podporu dálnice D3** a jeho zakladatel se nechává slyšet, že vítá obrát v postoji rakouské zemské vlády, ve které už nesedí zelení. „Když jsem se účastnil jednání s rakouskou stranou před rokem, bylo jejich stanovisko k výstavbě rychlostní komunikace mezi Lincem a Českými Budějovicemi negativní. Nyní se však jejich názor o sto osmdesát stupňů otočil a silnici dálničního typu směrem na České Budějovice stavět chtějí,“ uvedl po návratu z Rakouska **Vnouček**. V červnu předkládají vládě k projednání materiál, jehož přijetí by znamenalo znovupokračování prací na této stavbě. „Mezi další úkoly, kromě apelu na vládu, aby se D3 vrátila do harmonogramu výstavby dálnic, sdružení zařadilo jednání s ministrem životního prostředí, dotčenými obcemi, včetně hlavního města Prahy na úpravě zákona o posuzování staveb na životní prostředí, která by znevýhodňovala ekologické aktivisty,“ uvedl jihočeský poslanec za ODS **Miroslav Beneš**.

Při vyjádření připomínek ke koncepci rozvoje silniční sítě vypracovaná Ústav aplikované ekologie v Kostelci nad Černými lesy materiál, v němž označuje úsek dálnice D3 za nepřijatelný.

K nesmírné radosti regionálních politiků a představitelů jihočeské samosprávy vrací v červenci sociálnědemokratická vláda na stůl výstavbu dálnice D3 z Prahy na jih Čech. Schvaluje totiž koncepci rozvoje dálniční sítě do roku 2010, ve které se počítá právě i s dálnicí z Prahy do Českých Budějovic.

I přes rozhodnutí vlády odmítají jilovští zastupitelé dálnici na území města a nezasnesou ji do změny územního plánu. „Nestojíme o poškození posledního kusu krásné přírody jižně od Prahy. Došlo by k devastaci Posázaví v jeho nejcennější části na území přírodní rezervace **Medník**,“ uvedla starostka **Květa Halanová**.

Občanské sdružení **Chodci z Tábora** navrhuje v březnu na titul anti ekologické ceny Ropák roku 1999 předsedu **Sdružení pro výstavbu dálnice D3** a poslance zvoleného za ČSSD **Františka Vnoučka**.

Stavbu D3 odsuzují i američtí dopravní experti, kteří se zabývali rozvojem dopravy v rámci návštěvy v České republice. **Don Chen**, spoluautor projektu dopravní politiky USA, uvedl, že mezi jednotlivými druhy dopravy by měla být zachována rovnováha. „Z našich zkušeností víme, že dálniční síť řeší problémy pouze částečně a dočasně. Obdobných chyb jsme se dopustili i my ve Spojených státech, kde většina investic směřovala do dálnic. Očekávané dopravní ani ekonomické výhody to nepřineslo a teprve nyní se zabýváme rozvojem hromadné dopravy,“ uvedl **Chen** na setkání s ministrem dopravy **Peltrámem**.

Ministr pro místní rozvoj **Jaromír Čisář** vyhlásuje, že práce na výstavbě dálnice začnou do tří let. „Ekologové zatím o možném poškození životního prostředí výstavbou dálnice nepředložili žádný konkrétní důkaz, o němž bychom se mohli odborně bavit. Trasa byla vytyčena odpovědně, racionálně a po vyhodnocení všech variant,“ řekl.

Opoziční smlouva D3 prospěla

Socialistickou vládu zjevně ekonomické balíčky bývalého premiéra Klause příliš nezajímají a zcela otevřeně vyhlásuje boj za co nejrychlejší dostavbu D3. Přistupuje se i slovník. Například někdejší šéf Ředitelství silnic a dálnic **Petr Laušman** na semináři v Senátu řekl: „Přípravu většiny úseků D3 velmi komplikují nerealistické požadavky Ministerstva životního prostředí při posuzování dopadů dálničních staveb na přírodu.“ Neurčitý postoj zachovával i místopředseda vlády **Vladimír Špidla**, který uvedl: „Nelze připustit, aby z existence D3 těžila jen přilehlá města a obce. Proto je potřeba vypracovat základní rozvojový projekt celé aglomerace,“ uvedl.

Na stranu ekologů se poprvé staví i náměstkyně životního prostředí a pozdější ředitelka České inspekce životního prostředí **Eva Tylová**. „Myslím, že termíny realizace lze dodržet, ale vyžaduje to, aby Ředitelství silnic a dálnic neodmítalo naše zásadní požadavky na úpravu některých tras,“ řekla **Tylová** deníku *Právo*.

Naproti tomu ministr dopravy **Antonín Peltrám** spojuje rychlou výstavbu D3 pouze s jediným krokem: Novelizací zákona na ochranu životního prostředí. „O tom, zda se bude dálnice stavět, či nikoliv, by neměly rozhodovat nátlakové skupiny ekologických aktivistů, ale občané v referendu,“ zdůraznil **Peltrám**.

V květnu roku 2000 se „brilantně“ vyjádřuje poslanec **Václav Krása** (US) v **Benešovském deníku**: „Velký problém vidím v tom,

časnou I/3. Vyhýbá se však průjezdu Mirošovicemi, kde nynější silnice I/3 ústí na dálnici D1. Před obcí Senohraby se trasa D3 Promika 2008 ze současné trasy I/3 odchyľuje a v krátkém úseku vytváří nový samostatný dopravní koridor kolem sídel Horní Lomnice a Vidovice. K dálnici D1 se přiblíží až u sjezdu Všechromy v místě rozvíjejícího se logistického centra. Následuje krátký souběh dálnic D3 a D1 s kolektory umožňujícími výměnu vozidel mezi oběma dálnicemi. Pro vlastní křížení s D1 a napojení na SOKP u Lipan existují dvě subvarianty D3, jedna z nich kříží D1 až u dalšího logistického komplexu v Jažlovicích a u osady Kuří prochází krátkým tunelem. Tím nedochází k uzavření jakéhokoliv sídla do trojúhelníku vytvořeného dálnicemi D1, D3 a SOKP, „v sevření“ zůstává pouze logistické centrum u Jažlovic. Druhá subvarianta využívá tunelového souběhu s plánovaným rychlostním železničním koridorem poblíž Řičan.

Důsledky rozdílných konceptů trasování variant Stabilizovaná a Promika 2008

Stabilizovaná varianta vytváří zcela nový dopravní koridor v přírodně cenných oblastech Česká Sibiř a dolní Posázaví a tuto krajinu fragmentuje, což je v základním rozporu s principy plánování nových dálnic. Tato fragmentace je navíc samoúčelná, nepodstatňuje ji žádné aspekty dopravní: Vzhledem k extrémně nízké hustotě osídlení kolem nového koridoru jižně od Sázavy nelze trasování odůvodnit dopravní obslužností regionu, kapacita současných komunikací II. a III. třídy dostičuje. Pro dálkový tranzit je trasa Stabilizovaná nevhodná časově (viz dále) a prochází členitějším terénem. Promika 2008 tranzitní dopravu do přírodně cenných území nezavleče, uchrání je od vzniku skladových hal a jiných nevzhledných staveb. Zůstane tak zachován jejich význam pro rekreaci a přírodní funkce.

Je velmi důležité zdůraznit, že stávající souhrnný objem dopravy mezi Prahou a Jihočeským krajem, ale i dlouhodobý trend jasně prokazují, že dva kapacitní silniční koridory (R4+I/20 a D3 v souběhu s I/3) kapacitně plně postačují. Vyšší intenzity jsou pouze v suburbanizovaném okolí metropole (úsek Praha – Benešov) a v okolí velkých sídel (Tábor – Veselí). Naproti tomu dle posledního sčítání dopravy (ŘSD 2005) přejíždělo hranici Středočeského a Jihočeského kraje po silnicích I/3 a I/4 „jen“ 25 tisíc vozidel/den. To dokazuje nepotřebnost souvislého třetího dopravního koridoru ve Středočeském kraji na sever od Mezna. Pro odůvodněnost budování čtyřpruhové komunikace bývá uváděna právě intenzita kolem 25 tisíc vozidel/den. Rozestavěný čtyřpruh R4+I/20

spolu s modernizovanou komunikací ve stopě I/3 (a výhledově D3 Promika 2008) dávají dostatečnou rezervu i do vzdálené budoucnosti. Dopravní prioritou by proto mělo být dokončení rychlostní silnice R4 a řešení lokálně přetížených úseků.

Doby jízdy v nepoužívanějších směrech vysvětlují výhodnost Promiky 2008

Varianta Promika 2008 zkracuje oproti stávajícímu spojení Benešov–Praha po I/3 jízdní dobu pro všechny uvažované směry dopravy (cílová na pravý břeh Vltavy, cílová na levý břeh, tranzit) o 2,5–4 minuty, tj. o 16–23 % (Tabulka 1; mapa 1). Stabilizovaná varianta je naproti tomu časově výhodná, a tedy účinně konkurující stávající přetížené trase, pouze pro cesty s cílem na levém břehu Vltavy, což je cca 1/3 jízd. Pro cesty na pravý břeh a ještě více pro tranzit je jízdní doba po dálnici D3 Stabilizovaná významně delší, o 4–6 minut, tj. o 20–30 % současně jízdní doby. To ji diskvalifikuje pro převažující směry dopravy a odráží se to v nižší účinnosti a v tom, že ponechá většinu dopravy na stávající přetížené trase I/3–D1 (viz dále).

Krajina u Chrástán. Dnes se tu prohání koně, vstřídat je mohou kamiony.



že se zastavila stavba dálnice, a to především z hlediska tlaku ekologických skupin. Musím říct, že tomu dost dobře nerozumím. Nechápu, jak si někdo může myslet, že výstavba dálnic škodí ekologii. Pokud totiž nebudou dálnice, neuleví si jednotlivá města,“ domníval se **Krása**. Tvrdil, že projel Německo či Holandsko, všude jsou dálnice a města jsou zdravá. „Já myslím, že to tak má být. To jenom u nás je všechno na rubu a já s tím v žádném případě nesouhlasím. Osobně jsem pro výstavbu D3 v navržené podobě,“ dodal **Krása**.

V červnu ohlašují ekologické organizace přes 2000 podpisů pod petici proti stavbě dálnice D3. **Petr Hrdina** z občanského sdružení **Chodci** polemizuje s názorem o dálnicích jako o motoru ekonomického růstu. „Některé zahraniční studie to zpochybňují,“ říká **Hrdina**. Petici dehonestuje poslanec a předseda **Sdružení pro výstavbu dálnice D3 František Vnouček** (ČSSD). „Kdybychom spustili petici my, tak máme okamžitě desetitisíce podpisů,“ slibuje **Vnouček**.

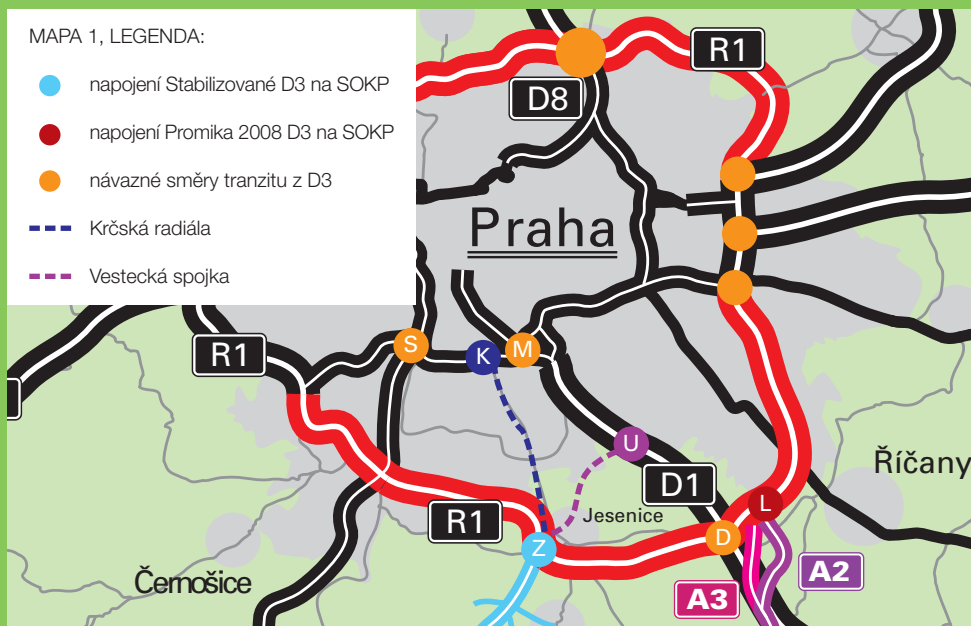
V září roku 2000 se **Petr Hrdina** z **Děti Země** v týdeníku *Respekt* brání chvalozpěvu na ministra **Kužvartu** ohledně jeho postupu v trasování dálnice D3. „Za jeho působení se příprava dálnice znovu obnovila. Není to proto, že by snad Kužvart tuto dálnici chtěl. V rozhovorech uvádí, že je dálnice pro něj nepřijatelná, a není důvod mu to nevěřit. Slova však v daném případě nestačí. V loňském roce hlasovala vláda o koncepci rozvoje dálničních sítí České republiky, mimo jiné také o podobě dálniční sítě. Přestože odborná studie posuzující vlivy této koncepce na životní prostředí navrhované rozrůstání dálnic nedoporučila, nepodařilo se ministru **Kužvartovi** tyto závěry obhájit a vláda odhlasovala návrh Ministerstva dopravy a spojů. Tím pádem prošla i D3. Sice o jeden hlas, ale to na situaci příliš nemění. Práce na D3 byly tak obnoveny, neboť do loňského července byla tato dálnice více než dva roky mimo oficiální plány na výstavbu. Časová prodleva tak způsobila, že dálnice D3 zatím nebyla rozestavěna. Bylo tedy možné ji posoudit jako celek. Avšak Ředitelství silnic a dálnic nemá na toto posouzení zájem a ministr **Kužvart** se nesnaží posouzení dálnice D3 jako celku prosadit,“ napsal redakci **Hrdina**.

Koncem roku se v médiích objevuje zpráva, že na přípravu stavby D3 bude v následujícím roce uvolněna z rozpočtu státního fondu dopravní infrastruktury několikasetmilionová částka. „Tyto peníze budou použity na práce v úseku **Mezno – Chotoviny – Tábor**, ve kterém je příprava dálnice nejdále,“ poznamenal předseda **Sdružení pro výstavbu dálnice D3 František Vnouček**.

Úsek	V mapě 1	Dopravní význam úseku	Stávající I/3+D1	Stabilizovaná	Promika 2008
Benešov (BN)–SOKP	D, Z, L	Koncový bod trasy na SOKP	16 min. 7 s. (Dobřejšovice)	16 min. 27 s. (Zlatníky)	13 min. 46 s. (Lipany)
BN–MÚK Dobřejšovice	D	Jízdní doba na současnou vstupní radiálu	16 min. 7 s.	21 min. 42 s.	13 min. 5 s.
BN–Praha MO	M K K S	Koncový bod trasy na MO	22 min. 53 s. (5. května)	27 min. 7 s. (Vest. spoj.; 5. května) 26 min. 26 s. (Videňská 50 km/h) 33 min. 38 s. (dtto; 25 km/h) 25 min. 33 s. (Strakonická)	19 min. 51 s. (5. května)
BN–MÚK Újezd	U	Referenční bod jízdy na pravý břeh (cca 45 %)	19 min. 17 s.	23 min. 31 s. (+4 min. 14 s.)	16 min. 15 s. (-3 min. 2 s.)
BN–MÚK Zlatníky	Z	Referenční bod jízdy na levý břeh (cca 35 %)	21 min. 22 s.	16 min. 27 s. (-4 min. 55 s.)	18 min. 20 s. (-3 min. 2 s.)
BN–MÚK Lipany	L	Referenční bod tranzitní dopravy (cca 20 %)	17 min. 52 s.	23 min. 26 s. (+5 min. 34 s.)	13 min. 46 s. (-4 min. 6 s.)

Porovnání jízdní doby Benešov-Praha v alternativním vedení dálnice D3

Zdroj: Studie alternativní trasy dálnice D3 ve Středočeském kraji v úseku Praha – Mezno, CityPlan, s.r.o., p 2007; 2008. Časy uvedené kurzívou přejaty přímo ze studie, ostatní od nich dopočítány dle vzdáleností a typu komunikace. MÚK mimoúrovňová křižovatka; SOKP Silniční okruh kolem Prahy, MO městský okruh.



Dopravní výkony variant D3, dopad na komunikace I/3 a D1

V okrese Benešov bude zatížení varianty Promika 2008 o cca 10 tisíc vozidel (cca o 30 %) vyšší než varianty Stabilizované, bude doprava výkonnější, stáhne na sebe více dopravy. O stejnou hodnotu poklesne intenzita dopravy na stávající silnici I/3. Tento jev je dán tím, že varianta Promika 2008 vede výrazně více obydlivým územím a v těsném souběhu se stávající silnicí. Stabilizovaná varianta naproti tomu vede příliš daleko od sídel a nejzatíženějších komunikací. Dopravní model firmy CityPlan, vypracovaný v r. 2008 pro ŘSD, ukazuje, že Promika 2008 ponechá v r. 2030 na úseku I/3 Benešov-Senohraby 2,5-3,5 tis. vozů a v úseku Senohraby-Mirošovice 8,5 tis. vozů, zatížení stejných úseků v případě realizace varianty Stabilizovaná bude 18-21 tis. vozidel, tj. skoro jako dnes. Zatížení této komunikace je přitom považováno za neúnosné s nadměrným negativním vlivem na okolní sídla a je nejčastěji uváděným důvodem pro výstavbu středočeského úseku dálnice D3. V případě realizace Stabilizované D3 bude proto navíc nutná i komplexní rekonstrukce a zkapacitnění silnice I/3 v úseku Mirošovice – Benešov a minimálně vybudování obchvatů sídel v úseku Benešov – Votice, neboť i tam se předpokládají intenzity významně převyšující 10 000 vozidel/den. Jako další argument pro výstavbu středočeské D3 se uvádí potřeba ulehčit dálnici D1 v úseku Mirošovice – SOKP. Tabulka 2 ukazuje, že dopad na tento úsek D1 vychází o 8-12 tis. vozidel/den ve prospěch Promiky 2008, důvody jsou obdobné.

úsek	rozdíl Promika – Stabilizovaná
dálnice D1 úsek Mirošovice – Všechromy (křížení s D3)	-12 tisíc vozidel za 24 hodin
dálnice D1 úsek Všechromy (křížení s D3) – SOKP	-8 tisíc vozidel za 24 hodin
dálnice D1 úsek SOKP – Vestecská spojka*	+5,5 tisíc vozidel za 24 hodin
tzv. severojižní magistrála v Praze-Chodově*	+1,5 tisíc vozidel za 24 hodin
ulice Videňská na hranici hl. m. Prahy	-8 tisíc vozidel za 24 hodin
Vestecský přivaděč a Vestecská spojka	-12, resp. -4 tis. voz. za 24 hod.
SOKP (R1), úsek MÚK Zlatníky-Vestecský přivaděč	-18 tisíc vozidel za 24 hodin
SOKP (R1), úsek Jesenice – dálnice D1	-6 tisíc vozidel za 24 hodin

Modelované rozdíly v intenzitách dopravy pro varianty D3 v roce 2030

Zdroj: Studie alternativní trasy dálnice D3 ve Středočeském kraji

ČSOP: Opakuje se ostuda v Českém Středohoří

Koncem ledna vydává Český svaz ochránců přírody nesouhlasné stanovisko s umístěním dálnice D3, konkrétně stavby v úseku Nová Hospoda – Mezno a se souvisejícím zásahem do tohoto významného krajinného prvku. Benešovská okresní organizace se totiž domnívá, že dosud nebyl dostatečně posouzen vliv na životní prostředí u dálnice jako celku a postupné posuzování jednotlivých částí by mohlo časem vést k situaci podobné se stavbou dálnice v Českém středohoří.

Zastupitelstvo jihočeského kraje na svém únorovém zasedání schválilo územní plán velkého územního celku Tábořsko, a tím posvětilo zahájení stavby dálnice D3 na svém území.

Ministr životního prostředí Kužvar se v březnu účastní setkání zástupců několika sdružení, obcí a občanů v Lešanech. „Je nesmysl argumentovat tím, že se námlepší dopravní situace. My tady žádnou velkou dopravu nemáme, dálnice nám ji sem právě přivede. V katastru obce máme 1545 chat a několik cyklistických a turistických stezek. Rozvoj Posázaví je založen na cestovním ruchu. Dálnice nám v ničem nepomůže,“ řekla starostka Jilového Květa Halanová.

Miloš Kužvar sice vyzývá k aktivitě se slovy, že před zúčastněnými stojí čistý stůl, podle zastupitele Lešan Jana Kirschnera musí ale aktivní lidé nasbírat mezi občany po pětistovce, aby vytvořili náhradní variantu, neboť nikdo jiný finance neposkytne.

Plánovaná dopravní stavba dálnice D3 znamená státní zakázky v hodnotě několika set milionů korun. Jak odhalila v červnu Mladá fronta Dnes, tato suma už některé firmy láká ke zvýšené aktivitě. V převážné většině však jde o záměry, které by výrazně zasáhly do života obyvatel v širokém okolí, a tak se setkávají spíše s negativními reakcemi ochránců životního prostředí i veřejnosti. V poslední době zveřejnily svůj záměr investovat na Benešovsku například firma Strabag Bohemia, která chce u Bystřice postavit obalovnu živičných směsí, či firma Zapa beton, která hodlá u Votic otevřít kamenolom. Oba záměry se přitom setkalý s negativní odezvou veřejnosti.

Neurčitý prezident Havel na barikádách v Posázaví

Prezident **Václav Havel** vstoupil do diskuse ohledně sporných úseků dálnice D3 v pamětném létě roku 2001. „Když jsem viděl ty krásné lesy, něco se ve mně bouřilo,“ uvedl prezident, když stanul na Medníku.

Tato slova se nelíbila jihočeskému poslanci za ODS **Miroslavu Benešovi**. „Mám-li zájem o dé trojku, tak nenavštívím jen krásné scenérie, ale třeba také budějovickou levobřežní komunikaci, která rozřezává město na části se 40 a 60 tisíci obyvateli,“ uvedl **Beneš**. Prezident svou misi ukončil v nabitě hospodě v Lukách pod Medníkem, kde se kromě jilovských občanů sešel ještě ministr životního prostředí **Miloš Kužvar**, ministr dopravy a spojů **Jaromír Schling**, hejtmán **Petr Bendl** a **Jan Zahradník** i představitelé různých sdružení pro i proti stavbě dálnice. „Je tu jakýsi dvojsmysl. Všichni tu dálnici chtějí, ale ne pod svými okny,“ řekl po debatě **Havel**, čímž nepatrně korigoval své původní odmítavé stanovisko. „Nedělejte si ovšem iluze, že dálnice znamená jen krásný nový most. Budou se tu určitě budovat nové a nové průmyslové zóny a ty krajiny poznamenají možná více než samotná dálnice. Necítím se na to, abych řekl, zda jsem nebo nejsem pro dálnici,“ řekl nakonec prezident. Středočeský hejtmán si od prezidentovy návštěvy podle svých slov mnoho nesliboval. „Rozhodovat o tom, kudy vlastně ten koridor povede, bude stejně krajské zastupitelstvo,“ řekl vlašně.

František Vnouček byl ještě odtazitéjší. „Nic jiného se od prezidenta čekat nedalo. K rozhodování však nemá žádné kompetence,“ řekl sarkasticky. „Já jsem spokojený s tím, že většina argumentů vyzněla pro dálnici.“ Druhý den se v **MF Dnes Havel** nakonec na stranu ekologů přece jenom přidal. „Po půl dni stráveném v tomto kraji nejsem vybaven na to, abych mohl dělat jednoznačné soudy. Člověk má ale občas dát na své elementární instinkty,“ dodal.

V říjnu zopakovala starostka **Jilového Halanová** v **Benešovském deníku** důvody, proč je dálnice pro město nepřijatelná. „Jsme město bez jakéhokoliv průmyslu. Rozvoj je možný pouze v turistickém ruchu. Byl by to nevratný zásah a hlavně tu dálnice není opodstatněná, protože bude řešit pouze transit. My jsme teď cílová stanice. Nikdo tudy neprojíždí, maximálně třeba do Lešan nebo do Netvořic, a to by se radikálně změnilo. Máme strach i z technického hlediska. Jsme poddolované město a jen mezi Jilovým a Lukami má vést šest tunelů,“ řekla.

v úseku Praha – Mezno, CityPlan, s. r. o., prosinec 2007 a srpen 2008.

„Intenzita dopravy na D1 v úseku SOKP – MO bude významně snížena po dokončení SOKP v r. 2010, vyšší zátěž komunikace v případě realizace varianty Promika 2008 je proto nevýznamná.

Napojení Stabilizované varianty dálnice D3 na SOKP je již nereálné

Stabilizovaná varianta D3 je na SOKP zaústěna v prostoru mezi Jesenicí, Vestcem a Zlatníky-Hodkovice. Až do poloviny sedmdesátých let minulého století byla odsud plánována radiální komunikace do Prahy, tzv. Krčská radiála navazující na silnici II/603, „starou benešovskou“. Po převedení dopravy Praha – Benešov z této komunikace na novou dálnici D1 vypadla Krčská radiála z tehdejšího konceptu komunikací ZÁKOS (Základní komunikační systém). Kapacita silnice II/603 se zdála po dlouhou dobu dostatečná, takže i po zanesení Stabilizované trasy D3 do konceptu dálniční sítě se Krčská radiála do plánů nevrátila. Naopak časem byly zastaveny některé rezervy jejího plánovaného koridoru. Posledních 10-15 let se však situace v okolí Jesenice dramaticky změnila, suburbanizace mnohonásobně zvýšila hustotu osídlení. Kvůli absenci kapacitní silniční radiály směrem do metropole i kolejové dopravy se celá oblast stala místem blížícího se dopravního kolapsu. Přivedením další dopravy sem bez vybudování nových návazných komunikací (Vestecká spojka a Krčská radiála) by kolaps nastal ihned, což mj. dokládá model firmy CityPlan (Tabulka 2). Model ukazuje, že v případě realizace dálnice D3 ve variantě Stabilizovaná budou muset komunikace kolem Jesenice (hlavně R1, konkrétně úseky 512 a 513 SOKP, „stará benešovská“ tj. Vídeňská ul. a Vestecká spojka) rozvést o 22 tisíc vozidel více než v případě realizace varianty Promika 2008. To je zcela nerealistické i v případě, že vznikne nová komunikace, dvoupruhová Vestecká spojka směrem k dálnici D1, už před dokončením dálnice D3. Ani to však není vůbec jisté. Negativní dopady pocítí nejen lidé z obcí a měst tranzitujících přes Jesenici (Psáry, Jilové, Kamenice, Sulice), ale i celý jižní sektor Prahy (Krč, Michle, Libuš, Kunratice, Šeberov, Modřany) i lidé dojíždějící sem z okolí Dolních Břežan. Také varianta Promika 2008 je na SOKP zaústěna v dopravně komplikovaném regionu Říčanska. Nepřinese však do této oblasti oproti dnešku žádnou novou dopravu. Navíc, jak je patrné z dopravního modelu firmy CityPlan, realizace varianty Promika 2008 ve srovnání s variantou Stabilizovaná nezatíží více žádnou z komunikací této oblasti s výjimkou úseku 511 SOKP. Ten však bude v navrhovaném šesti-pruhovém uspořádání dostatečně kapacitní. Oproti

realizaci Stabilizované bude také po realizaci Promiky 2008 jezdit o několik tisíc vozidel denně více po komunikaci D1 v úseku SOKP – Městský okruh (MO). Ovšem bude to o 20-30 tisíc vozidel méně než na tomto kritickém úseku jezdí dnes. Dokončení SOKP odsud odvede velkou část dopravy směřující na Jižní spojku MO a zůstane zde volná kapacita.

Co by se muselo udělat, aby mohlo být provozováno zakončení dálnice D3 u Jesenice? Ač v minulosti byla hustota i počet obyvatel Říčanska a Jesenicka velmi rozdílná, dnes se oba regiony demograficky vyrovnávají. Obě města jsou kriticky zatěžována automobilovou dopravou z okolních satelitů. Jsou zde však dva obrovské rozdíly: Za prvé, z Jesenice do Prahy vede jediná zastaralá dvoupruhová komunikace „stará benešovská“. V Říčanech je, kromě historické spojnice I/2, navíc i D1 a na ni navazující Severojižní magistrála. Za druhé, dopravní situaci Jesenice dále komplikuje absence kolejové dopravy, ta by nabídla desítkám tisíc každodenně tranzitujících osob alternativu. Ovšem bezpochyby obě sídla, Jesenice i Říčany, potřebují naléhavě řešit silniční obchvaty na svém území. Pro oba regiony je tento lokální dopravní problém daleko naléhavější, žádná z variant D3 jej neřeší.

Krajina dolního Posázaví a trať Posázavského pacifiku z vyhlídky Třeštibok.



Cena za D3 stoupá k desítkám miliard

14. února roku 2002 byl velkým okamžikem pro všechny příznivce trasy D3. Senátor **Pavel Eybert** (ODS) uvedl, že by tento den měl být svátkem nejen pro celé Táborsko, ale i celé jižní Čechy. „Je to zcela zásadní okamžik v životě Jihočechů. Za první a zásadní krok považují vrácení dálnice D3 do systému silničních a dálničních sítí České republiky pro horizont 2010. Vláda se tak rozhodla před necelými třemi lety na základě intervence asi šedesáti poslanců a senátorů,“ chválil se **Eybert**. A co podle něj přinese výstavba dálnice D3 regionu? „Investice zde zanechají svou stopu v podobě většího objemu zaměstnanosti a předpokládá se, že lidé tady pak své peníze i utratí. Dlouhodobě lze očekávat rozvoj různých podnikatelských aktivit v návaznosti na dopravu, protože pokud se hledá investor pro určitý okruh hospodářské činnosti, region musí být připraven i na otázky dopravní obslužnosti území.“ A na kolk jsou odhadovány náklady na stavbu D3 podle **Eyberta**? „Těžko říct, ale rozhodně musíme počítat s desítkami miliard korun.“ Ještě před třemi lety to bylo jedenáct...

Ekologové ze sdružení **Amika** považují započítání stavby za nepochopitelný krok a populistické předvolební gesto.

Středočeský kraj slibuje na jaře 2002 projednat koncept územního plánu velkého územního celku (Úp VÚC) pražského regionu, kde by se měl definitivně rozhodnout, kudy dálnice D3 povede. „Ministerstvo nechalo vypracovat studii nezávislým projektantům Vyháňkovi a Zenklovi a ta ukázala, že není třeba stavět dálnici na zelené louce,“ dodala **Tylová**. Také obec a nevládní organizace nechaly vypracovat nezávislou studii D3 u ateliéru Promika. Tato studie se zaměřuje na optimální využití stávajícího koridoru silnice první třídy číslo 3 známé pod označením E55 pro její parametry dálniční nebo rychlostní komunikace.

Přestože studii Promika slíbil hejtmán **Petr Bendl** zařadit k trase D3 jako rovnocennou, MŽP zjistilo, že varianta Promika není na hlavním výkresu velkého územního celku zakreslena. Je pouze na zvláštním listu jako příloha s velmi kritickým komentářem, neodpovídajícím současnému stavu vedení trasy.

Také ekonomická náročnost dálnice nahrává ekologům. „Dálnice by měla stát 14 miliard korun, zatímco varianty s využitím I/3 o čtyři miliardy méně,“ vyčísľuje **Tylová**.

Měsíc před parlamentními volbami, v květnu roku 2002, se objevuje rozhovor

Vynucené dopravní stavby (přípojky, spojky, doprovodné komunikace)

Trasování Stabilizované D3 daleko od větších sídel a koridorů historických komunikací i místo napojení na SOKP si tvrdě vynutí urychlené budování a zkapacitnění desítek kilometrů návazných komunikací. Zde je uveden pouze výčet, diskuse je v následující kapitole.

Výčet dlouhých přípojek a spojek při realizaci varianty Stabilizovaná:

- Václavická spojka – (6 km) nová komunikace, nutná pro připojení Benešova, silně zatížená komunikace procházející kolem několika malých sídel, ty jsou dnes bez dopravního zatížení.
- Týnecký přivaděč – (4 km) nová komunikace, nutná pro připojení Týnce n. Sázavou.
- Vestecká spojka – propojuje zakončení D3 na SOKP u Vestce s dálnicí D1, nejbližší kapacitní radiálou do Prahy. Nutná i bez realizace D3, ale v nižší kapacitě.
- Krčská radiála – historicky plánovaná spojka silnice II/603 a MO. Ač není oficiálně plánována, realizace Stabilizované varianty D3 si ji vynutí.

Výčet úseků komunikací, které budou muset být v případě realizace Stabilizované rozšířeny:

- I/3 Mirošovice – Benešov (střídáný třípruh) a Benešov – Votice obchvaty sídel.
- R1 úseky 512 a 513 nutno vybudovat šestipruh, dnes stavěno jako čtyřpruh, v úseku MÚK Zlatníky – Vestecká spojka nutno vybudovat osmipruh, stavěn čtyřpruh.

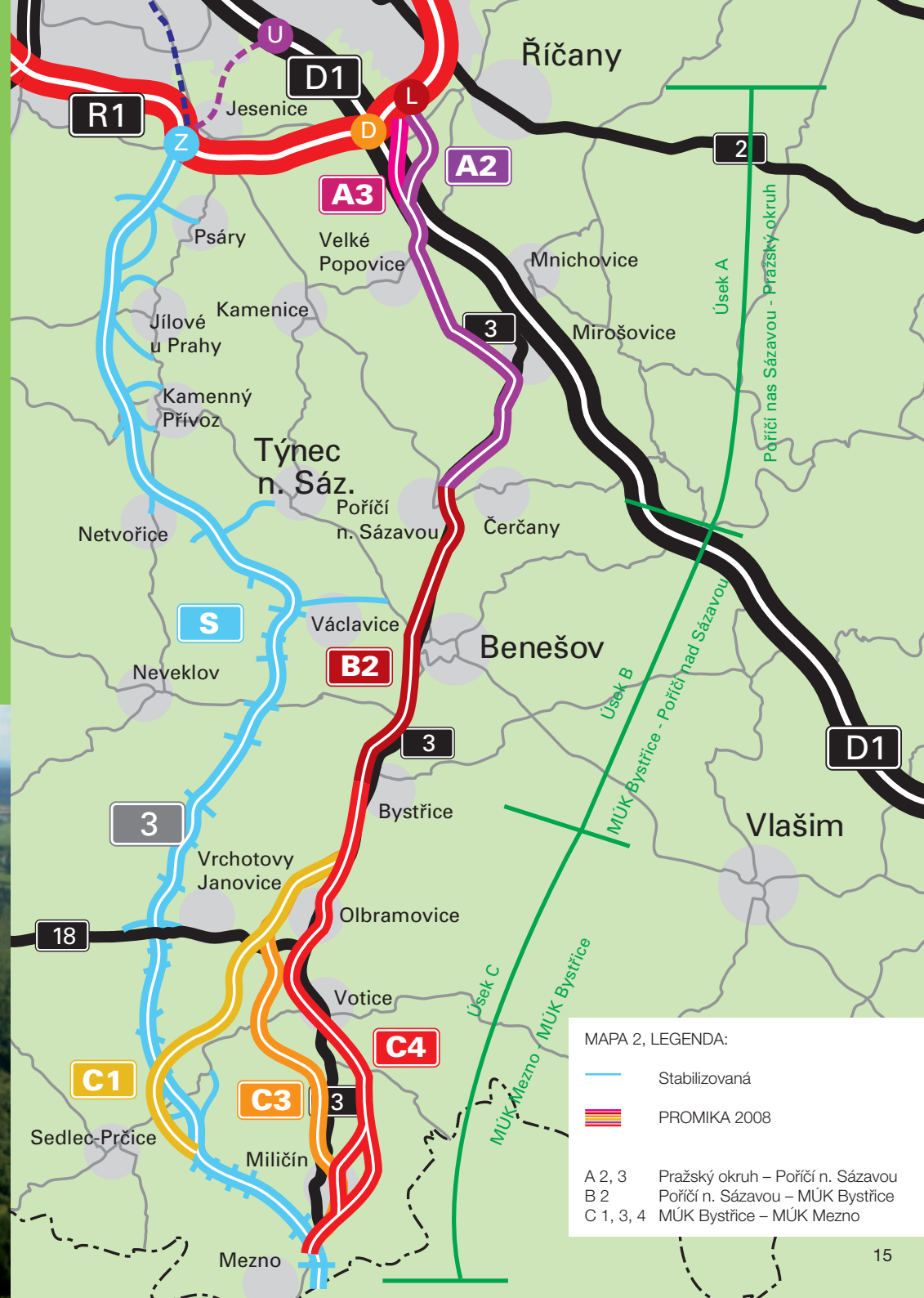
Výčet úseků komunikací, které budou muset být rozšířeny v příp. realizace Promika 2008:

- II/105 Jesenice – Jílové – Lešany nutná modernizace silnice a obchvaty Psár a Jílového.

Specifickou součástí tohoto výčtu by měla být tzv. doprovodná komunikace, nahrazující dálnici v případě její neprůjezdnosti. Zatímco Promika 2008 má tuto doprovodnou trasu po celé své délce v podobě stávající komunikace I/3, jižní část středočeského úseku varianty Stabilizovaná doprovodnou komunikací postrádá, v severní je za ni prohlašována silnice II/105, aniž by obousměrný průjezd kamionů v mnohých úsecích umožňovala (most a serpentiny v Kamenném Přívoze).

Jiří Janata

Dokonalé rekreační zázemí začíná pouhých 10 km za Prahou. Na snímku obec Zahořany a Libeň.



s tehdejšími poslanci a budoucím ministrem životního prostředí **Liborem Ambrozkem** v časopise **Respekt**. Zajímavá je pasáž, v níž lidovecký poslanec kritizuje postup **Miloše Kužvarta** k dálnici v Českém středohoří. Prý měl **Kužvart** za tento ústupek požadovat adekvátní náhradu. „Například aby se postavila dálnice D3 ve variantě, ve které se vyhne Posázaví. **Z toho bych neustoupil**. U dálnice D8 to nešlo jinak, ale tady nás už nic nenutí. Ještě není nic postaveno. Myslím, že bez základní dálniční sítě se neobejdeme a boj za zákaz stavby dalších dálnic je prohraný. Když si to ale uvědomím, mám možnost vyjednávat co nejmenší zásah do krajiny,“ řekl budoucí ministr životního prostředí **Ambrozek**. Vzhledem k budoucímu postupu ohledně D3 je to komentář vskutku unikátní.

Špidla pod palbou prodáváči aktivistů

Rok se kolem dálnice nic neděje. Ministerstvo životního prostředí má nového ministra **Libora Ambrozka** (KDU-ČSL) a vláda moderního premiéra **Vladimíra Špidly** (ČSSD). V případě D3 však žádná změna k lepšímu.

Vláda zakrátko na valné hromadě **Sdružení pro výstavbu dálnice D3** slibuje maximální podporu výstavbě dálnice a rychlostní komunikace do jižních Čech. Jejich optimismus brzdí pouze skutečnost, že **Špidlův** kabinet na realizaci nemá peníze. „Pokud bychom utratili možných 750 milionů ročně, stavěla by se dálnice 50 let,“ připomněl předem sdrúžení pro dálnici a jihočeský senátor **Pavel Eybert**. Premiér na závěr přiznal, že se nezřídka podobného modelu, jakým je vstup soukromého kapitálu. Projekt by podle něho musel být pečlivě připraven. V červenci 2003 se rozhoduje skupina poslanců ČSSD, KDU-ČSL a KSČM k uspořádání výstavby dálniční sítě, která už roky v Česku vázne kvůli protestům ekologických organizací a problémům ve výkupu pozemků. Podle poslanců by některé dálniční úseky měly být zákonem výslovně prohlášeny za stavby ve veřejném zájmu. Stát by pak měl možnost v případě potřeby pozemky vyvlastnit. Za jeden z úseků poslanci označují dálnici D3.

Výbor pro regionální rozvoj Středočeského kraje podporuje ze čtyř možných variant trasy dálnice D3 z Prahy na jih Čech, tu přes Posázaví. „Tato varianta představuje nejlepší řešení ve vztahu k ochraně obyvatelstva a obytné zástavby, je nejšetnější k pozemním a povrchovým vodám,“ uvedl mluvčí úřadu **Martin Krafl**. Rozpočet se šplhá strmě vzhůru. Už se mluví o 64 až 68 miliardách korun.

D3 Z POHLEDU EKONOMICKÉ VÝHODNOSTI

Struktura této kapitoly kopíruje přesně strukturu kapitoly předchozí, znamená to mj., že je mimo rozsah této publikace hodnotit, zda je nutno budovat kapacitní komunikaci v kategorii D (dálnice), nebo zda by postačovaly parametry kategorie R (rychlostní komunikace) i to, zda je nutno budovat celý úsek Praha – České Budějovice – státní hranice. To by celé srovnání zrelativizovalo. Dále je důležité si přiznat, že stupeň rozpracovanosti obou srovnávaných alternativ Stabilizovaná a Promika 2008 je rozdílný, i to že dokonce i pro propracovanější variantu Stabilizovanou existují subvarianty s výrazně odlišnými dopady na parametry důležité pro cenu (délka tunelů, počet staveb určených k demolici), zůstává mnoho nedopracovaných detailů (množství přesouvaných zemin pro subvarianty, množství dotčených surovin v ložiskových územích) i neznámých faktorů (stará důlní díla).

Porovnání přímých stavebních nákladů obou alternativ

Existuje spousta různě starých cenových kalkulací Stabilizované varianty D3, vzhledem k cenovým posunům se liší několikanásobně, nejnovější odhad z brožury vydané ŘSD o dálnici D3 je 80 mld. Kč za celý úsek Praha – státní hranice. Jenže číslo je bezcenné, neboť se neví, kdy bude dálnice postavena, tudíž ani za kolik. Použijme proto raději racionální komparativní odhad nezávislý na termínu realizace: Obě komunikace jsou navrženy ve stejných parametrech D, mají i podobnou délku tunelových úseků cca 4km, u obou variant se navzájem cenově odlišují jednotlivé subvarianty. To vše dává tušit, že i celková cena stavby obou variant bude podobná. Přitom existují mýty na obě strany: Lze slyšet, že i vlastní stavba Promiky 2008 bude podstatně levnější než stavba Stabilizované. Takový předpoklad sice platil pro předchůdkyně dnešní Promiky 2008 navrhované v nižší kategorii a využívající stávající komunikace I/3 v daleko větší míře. Ovšem právě to byly časté výtky na adresu bývalé Promiky, že není projektována v dostatečných parametrech, že nemá doprovodnou komunikaci a že by jí byl problém postavit za provozu komunikace I/3. Řešení všech těchto námitek bylo vykoupeno vyšší cenou stavby současné verze. Není však pravdivý ani mýtus opačný, v poslední době hojně šířený, že Promika

2008 bude vzhledem k délkám tunelů daleko dražší než Stabilizovaná. Tunely na Promice 2008 většinou řeší průchod citlivými úseky v blízkosti větších sídel, naproti tomu ve Stabilizované jsou tunely hlavně kvůli průchodu komunikace členitým terénem a úseky se zvýšenou ochranou přírody. Kde bude celková délka tunelů větší, závisí jen a jen na volbě subvariant. Stabilizovanou prodražuje průchod členitějším terénem, je i o něco delší. Přesto lze odhadnout, že v této kategorii nákladů (přímé stavební) se budou lišit porovnané varianty jen velmi málo.

Porovnání stavebních nákladů na vynucené investice

Pokud jde o doprovodná opatření snižující negativní dopady komunikace na okolí, i tady bude platit přibližně „remíza“, neboť Promika 2008 musí zabezpečit průchod kolem sídel, naopak Stabilizovaná minimalizovat dopady na hodnotnou krajinu. Z posledního oddílu dopravního pohledu je však zřejmé, že Stabilizovanou variantu velmi prodraží budování a rekonstrukce desítek kilometrů vynucených dopravních investic (přivaděče, spojky, rekonstrukce komunikací). Je to důsledek neobvyklého průchodu dálnice neobydlenou krajinou a nutnosti připojit větší sídla ve vzdáleném okolí. Za všechny připomeňme Václavickou spojku, která připojí Benešov, ovšem za cenu výstavby nové komunikace. Bez dálnice D3 by tato komunikace neměla žádný smysl. Spojka významně naruší území dosud nepostižené kapacitními komunikacemi i dopravní vztahy v okolí. A takových příkladů je víc, nejvíce nových komunikací i rekonstrukcí stávajících si vyžádá kritická situace vyvolaná připojením D3 na SOKP u Jesenice. Je to významné dopravní, ekologické i ekonomické „minus“ Stabilizované D3.

Dolní Posázaví a Medník.



Na sklonku roku 2003, přesně 12. listopadu, proběhne v **Benešově** místy velmi emotivní diskuse nad konceptem územního plánu Velkého územního celku Benešovsko. Ve hře stále zůstávají čtyři varianty spojení hlavního města s jižními Čechami. Proti stavbě dálnice D3 na zelené louce se z řady ekologických organizací a obcí, nejen v dolním Posázaví, ozvalo nejvíce kritiky. Druhá varianta podle autorů Zenkla a Vyhánka zčásti využívá trasu D3, zčásti i trasu stávající I/3. Třetí navržená trasa z ateliéru Promika využívá z velké části stávající I/3 a ušetří dolní Posázaví. Poslední, podle dosavadních ohlasů pravděpodobně odsouzená k zániku, byla takzvaná nulová varianta. Ta se drží silnice I/3 a jen minimálně ji opouští.

Rozeznání betonáři žalují u premiéra Špidly

Více než rok je kolem dálnice D3 ticho. Až v březnu 2004 **Sdružení pro výstavbu dálnice D3** napsalo dopis premiérovi **Špidlovi**, kde se ohrazují proti vyjádření ministra dopravy **Milana Šimonovského**, že dojde k posunutí dokončení dálnice na rok 2013. **Sdružení pro výstavbu D3** však požadují původní, **Špidlou** příslibený termín, zprůjezdění do konce roku 2010. „Odmítáme se s tím smířit. Podle vládou schváleného programu má být nejen dálnice D3, ale i na ni navazující rychlostní komunikace R3 z Českých Budějovic do Dolního Dvořiště hotová v roce 2010. Jde i o závazek České republiky vůči Evropské unii,“ zdůraznil předseda **Sdružení pro výstavbu D3 a R4 Pavel Eybert**. Podle dostupných pramenů však po nás EU žádný podobný závazek nepožadovala. Výkonný výbor sdrúžení rovněž vyjádřil nespokojenost s průtahy ve schvalování územních plánů pražské aglomerace a Benešovska, které mají pro úsek dálnice D3 mezi **Prahou** a **Meznem** klíčovou roli. Sdružení argumentuje tím, že se dálnice D3/R3 napojí v roce 2010 na chystanou čtyřpruhovou rychlostní komunikaci S10. Pro dálnici D3 by se tak podle nich dalo využít peněz z EU. „Celkem totiž bude potřeba nejméně 45 miliard korun,“ tvrdí členové sdrúžení.

V říjnu premiér **Stanislav Gross** otvírá úsek dálnice D3 u Tábora. Jde o část dlouhou čtyři kilometry.

Vinu za zpomalení výstavby dálnice D3 spatřuje hejtman Středočeského kraje **Petr Bendl** ve špatné legislativě. „Peněz by mohlo být například více, kdyby se upravily některé zákony, které stavby zbytečně prodražují tím, že protahují přípravu, když dávají velký prostor názoru ekologických iniciativ,“ uve-

dl **Bendl** v *Parlamentních listech*. Podle něj by ekologové a veřejnost měla být vpuštěna do povoloovacího procesu pouze jednou – při územním řízení. „Jestliže při povolovacím procesu vyřizují jednu přípomínku u územního řízení i při stavebním povolení, to je snad zbytečné. Ať se vyjadřují jen k územnímu řízení,“ řekl **Bendl**.

V únoru 2005 zastupitelstvo středočeského kraje odložilo konečné řešení dopravní situace ve směru z Prahy do Českých Budějovic. „Začínáme zase od nuly,“ zoufal si náměstek hejtmána pro dopravu Středočeského kraje **Karel Vyšehradský**.

Poslanec **Vlastimil Tlustý** při návštěvě s podnikateli v **Benešově** tvrdí: „O přínosu dálnice D3 jsem naprosto přesvědčen. Je pro rozvoj tohoto regionu naprosto nezbytnou podmínkou.“ Zároveň připouští, že zprovoznění dálnice zlepšení místních služeb příliš neřeší. „Stalo se to už v Žebráku. Tam všichni bědovali, že nemohou přejít silnici. Teď jsme rádi, že jsme v Plzni za tři čtvrtě hodiny, ale žebřáci zase bědují. Že tam chci pít pes, že mají prázdné obchody a opuštěné restaurace,“ uvedl poslanec. Možná ani sám netuší, jak silný argument proti stavbě dálnice tehdy vyřkl.

Územní plán východní části Česko-krumlovska, který 21. 4. 2005 schválili krajsí zastupitelé, počítá s trasou dálnice D3 a rychlostní komunikace R3.

Česká televize přináší v dubnu informaci, že kamionová doprava na jih Čech vzrostla po vstupu do Evropské unie asi o pětadvacet procent. Většina nákladních vozů v této oblasti přitom míří právě na hraniční přechody s Rakouskem a Německem. Na otázku moderátorky, zda by se nedalo financování dálnice D3 urychlit z unijních fondů, odpověděl mluvčí ŘSD **Jan Hoření**: „My samozřejmě využíváme unijní peníze, čerpáme i úvěry z Evropské investiční banky, dálnice D3 je financována ze Státního fondu dopravní infrastruktury, ale například Ministerstvo dopravy uvažuje o financování PPP, to znamená ze soukromých peněz, které by této dálnici rozhodně pomohly.“ Zároveň naprosto rezolutně odmítá investovat prostředky do protihlukových opatření na takzvané staré benešovské. „My jsme řekli, že na 1/3 již žádné peníze dávat nebudeme, a to z toho důvodu, že veškeré záležitosti, ať už jsou to obchvaty či protihlukové stěny trvají spousty let a za ty roky budeme mít novou dálnici.“

Poslanci neschválili zákon urychlující vyvlastňování pozemků. Stát bude muset i nadále jednat o výkupu pozemků na dálnici D3 s vlastníky.

Jeden z nejsilnějších zastánců dálnice D3, dlouholetý hejtmán Jihočeského kraje

Doprovodná komunikace - ekonomická zátěž nebo bezpečnostní riziko?

Zcela samostatnou vyvolanou investicí je výstavba doprovodné komunikace. Byla to častá výtka vůči Promice, proto do ní byla doplněna i za cenu zvýšených stavebních nákladů, ovšem nyní se situace obrátila. Je nyní otevřenou otázkou pro projektanty Stabilizované, zda si uvědomí potřebu doprovodné komunikace a navrhnou ji i za cenu výrazného zvýšení ceny stavby, anebo raději podstoupí riziko bezpečnostní a ponechají tuto variantu D3 bez podporné komunikace. I toto riziko však lze převést na peněžní hodnoty a tato cena není nízká.

Porovnání provozních nákladů (údržba komunikací, spotřeba pohonných hmot)

V této části se promítá doba jízdy, která je u Promiky 2008 až o několik desítek procent kratší, tomu jsou přímo úměrné úspory na pohonných hmotách. Taktéž provozování výše zmíněných desítek kilometrů nových a modernizovaných komunikací u Stabilizované si vyžádá peníze navíc na jejich údržbu a opět jde i o kilometry najeté navíc pro řidiče na těchto přípojních komunikacích.

Porovnání úspor spojených s možností etapizace

Možnost etapizace zdánlivě přímo nesouvisí s finančními úsporami, ovšem vzhledem k dříve zmíněné různé časové naléhavosti jednotlivých úseků může jít o přechodnou, avšak významnou úsporu financí, které lze využít na naléhavější dopravní stavby. Je jednou z klíčových nevýhod z pohledu veřejného zájmu (a naopak o významné pozitivum z pohledu stavebních firem), že spuštění první etapy stavby Stabilizované spouští jakousi řetězovou reakci potřeby nových a nových úseků dálnice a dalších komunikací. Jestliže bude jednou toto spuštěno, bude nutno nacházet peníze na vynucené pokračování stavby. Naopak Promika 2008 je dobře realizovatelná po jednotlivých částech, nevynucuje si rychlé pokračování další etapou.

Jiří Janata



Řeka Sázava poblíž Kamenného Přívozu.

D3 Z POHLEDU OCHRANY PŘÍRODY

Zásadní změny v krajině ohroží přírodu Posázaví

Přestože je oblast dolního Posázaví vzdálena od hranic hlavního města Prahy vzdušnou čarou necelých 20 kilometrů, zachovala si do dnešní doby velmi vysoké biologické hodnoty. V řadě případů je tento přírodní útvar dokonce nutno zařadit mezi biologicko-ekologické fenomény. Výjimečnost regionu dolního Posázaví podmiňuje celá řada abiotických faktorů. Biologická specifika jsou nastavena teplotní charakteristikou, kdy v okolí Jílového (Prosečnice) dosahuje průměrná roční teplota 8° C, což je hodnota horní hranice mírně teplé oblasti MT 11. Roční úhrn srážek dosahuje v dolním Posázaví hodnot nad 600 mm, geologické podloží je tvořeno převážně proterozoickými břidlicemi. Řeka samotná zde protéká přirozenými meandry bez regulačních opatření v příkřím a hlubokém údolním zářezu a vytváří několik zásadních typů přírodního prostředí. V mělkých úsecích toku se objevují typické slapy, meandry pak vytvářejí podmínky pro vznik tišin, především v členitých částech břehů. V řadě míst zasahují skalní masivy až do řeky a vymezují její řečiště. Velmi důležitými abiotickými prvky jsou strmá údolí, která vytvořila poměrně krátké, ale dynamické vodoteče vtékající z obou stran do hlavního sběrače, řeky Sázavy.

Jan Zahradník, vypráví o svých zážitcích z jednání ohledně budoucího rozpočtu Evropské komise. „Návrh obsahoval větu ekologická rovnováha a sociální smír je podmínkou ekonomické prosperity. Ta se stala kamenem úrazu, protože pravice navrhovala ústy svých poslanců s naší podporou formulaci, že právě ekonomická prosperita je podmínkou pro ekologickou rovnováhu a sociální smír. Celá ta debata se odvíjela v docela legračním duchu,“ vyprávěl pobaveně po návratu Zahradník. Stejně tak jej překvapují požadavky o ekologickou rovnováhu a sociální smír v dolním Posázaví při stavbě D3...

Časopis *Týden* přišel na to, kde se vzal název dálnice. **Na podzim roku 1938 se Velitelství stavby dálkových silnic rozhodlo pro výstavbu silniční magistrály z Prahy do Velkého Bočkova na Podkarpatské Rusi. Šéf velitelství Václav Nosek pro ní odmítl zavedené termíny „autostráda“ či „autodráha“, kterou byly podle něho otrockými překlady proti duchu jazyka. A navrhl novotvar: dálnice. „Hlavním rysem myšlenkového pojmu je skutečného dopravy různými vozidly a spojení dálných krajů,“ odůvodnil vznik slova.**

V kraji vyhrála Stabilizovaná

Po čtyřech letech sporů, protestních petic a diskusí o nejrušnějších variantách je rozhodnuto: dálnice D3, která propojí Prahu s jihem Čech a Rakouskem, povede přes jeden z nejkrásnějších koutů země – Posázaví. U Votic se naopak neponoří pod zem, jak bylo původně zamýšleno.

„Stabilizovaná trasa je ze všech variant nejdražší, nejdelší a nejvíce ohrožuje přírodu,“ tvrdí **Otakar Šmíd**, zástupce občanského sdružení **Krajina 2000** a sdružení obcí **Klid**. Nejšetrnější a nejvýhodnější by podle něj bylo rozšířit silnici E55 z **Mirošovic** do **Benešova**, která se rekreační oblasti Posázaví zcela vyhýbá. „Stabilizovaná trasa přinese stavební a následně provozní zátěž do málo osídlené krajiny, která je minimálně poškozena průmyslovou činností či dopravou,“ vysvětlila **Jarmila Krebová** z Ministerstva životního prostředí s tím, že na trase dálnice leží cenné ekosystémy i místa s předpokládaným výskytem vzácných a ohrožených druhů. „Dají se očekávat boje s ekologickými a občanskými sdruženími,“ naznačil **Hoření**. Složitá budou hlavně jednání v procesu EIA – posuzování vlivu stavby na životní prostředí. Nyní čeká dálnici posouzení vlivů na životní prostředí až po žádost na stavební povolení. To potrvá v ideálním případě, bez protestů občanských

a ekologických sdružení, do roku 2010. „Samotná výstavba potrvá tři roky, takže v ideálním případě by dálnice D3 mohla být dokončena v roce 2013,“ uvedl mluvčí ŘSD **Jan Hoření**. O den později vysvětluje ŘSD, proč se rozhodlo pro Stabilizovanou variantu: „Dokážeme ji nejrychleji zprovoznit. Podle toho neoptimističtějšího scénáře by nejvíce diskutovaný úsek přes Středočeský kraj mohl být dokončen už v roce 2013. To bychom u dalších dvou uvažovaných variant nedokázali, protože tam bychom začínali úplně od nuly. U schválené trasy byly přece jenom už některé věci připravené,“ dodal. „Rozhodnutí vlády bylo nečekané. Z našeho pohledu je to nejhorší řešení z hlediska dopravy. Nejsme proti dálnici, ale provede desítky kilometrů neosídlenou krajinou, složitým terénem a hlubokými údolím. Řešení znamená desítky miliard korun navíc. Svede navíc dopravu do oblasti Jesenice. Zvolené napojení na metropoli je opravdu nešťastné. Proti podobnému řešení dálnic se ohradilo devět obcí. Nebyli jsme ale vůbec připuštěni k jednání,“ řekl Právu **Jiří Janata**, starosta **Psár**, jedné z obcí v blízkosti **Prahy**, kudy má zvolená trasa vést.

Rozhodnutí vlády si naopak pochválil náměstek hejtmána Středočeského kraje **Karel Vyšehradský** (ODS): „Ze všech variant, které byly ve hře, má Stabilizovaná nejpříznivější dopady na ekologii.“

Nadšení pro ekologický „přínos“ nesdílí právníci z **Ekologického právního servisu**. „Nám vyhovovala nejvíce varianta třetí, která by sledovala stopáž současné silnice I/3 s obchvaty sídel,“ vyjádřil se **Michal Bernard** z **EPS**. Připustil, že politicky jsou jejich snahy zřejmě u konce, zvrátit situaci by mohlo jedině rozhodnutí kraje při schvalování Územního plánu Benešovska.

Přestože si betonáři chválí rozhodnutí vlády ohledně trasování dálnice, bezradní zůstávají už krátce za **Prahou** u obce **Libeř**, kde je problematické místo. Projektovány jsou dvě varianty, obě jsou pro obec likvidační. „Když už tu dálnice má být, chceme východní variantu. Ta sice zlikviduje nějaké chaty, ale pro stálé obyvatelé nebude znamenat tolik hluku,“ prohlašuje starosta **Libře Otakar Beck** (nezávislý). Do návrhu územního plánu proto **Libeř** zakreslila jen tuto možnost. Východní trasa je v mapách stále označena jako varianta číslo jedna, jenže Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) se přiklání k západní. Podle **Martina Höflera** z ŘSD by východní trasa znamenala větší zásah do lesů za **Libřem**. Ohrozila by biocentrum u rybníka Mordýřka, což by vyvolalo odpor ekologů. Kromě toho by byla dražší. Její součástí by byl 1470 metrů dlouhý tunel Spáleníště, zatímco západní varianta vyžaduje

Ohrožená zmije obecná a užovka hladká

V důsledku jedinečných abiotických poměrů vznikly v oblasti dolního Posázaví místy velmi vyhraněné typy biocenóz s charakterem zakrslých acidofilních doubrav, bikových skalních stepí, dubohabřin a autochtonních fragmentů bučin a jasenin. Úzká údolní niva Sázavy pak místy zaznamenává prvky měkkých lužních společenstev s vrbinami, olšovými vrbinami a ostřicovými vegetačními formacemi. Právě specifické, zachovalé a autochtonní vegetační svazy svým charakterem váží a hostí typické a dnes již velmi vzácné zoocenózy. Do zdejších živočišných společenstev patří velmi vzácné druhy, z nichž velmi výrazným fenoménem je syntopická vazba kriticky ohrožených druhů užovky podplamaté (*Natrix tessellata*) a ještěřky zelené (*Lacerta viridis*). Biotop těchto druhů se v České republice vyskytuje v současné době už jen na 5 místech. Kromě jmenovaných druhů plazů se zde v současné době pořád vyskytuje kriticky ohrožená zmije obecná (*Vipera berus*) a zdejší prostředí poskytuje refugium pro silně ohroženou užovku hladkou (*Coronella austriaca*). Kromě charakteristických barevných aberací tohoto druhu byla mezi Kameným Přívozem a Medníkem nalezena jeho melanická forma (Kerouš, 2002), což je v daném případě doslova unikátní nález, dokládající existenci často diskutované barevné melanické odchylky. Tento nález byl dokumentován a kromě herpetologickým vědeckým osobnostem byl v ČR mimo jiné oznámen do Národního muzea v Praze. Výrazným bioindikacním druhem, který signalizuje kvalitu povrchové vody primárních přítoků Sázavy, tedy nejen samotného územního koridoru řeky, je mlok skvrnitý (*Salamandra salamandra*). Populace tohoto silně ohroženého druhu obojživelníka z řádu *Caudata* jsou vázány na kvalitní vody přítoků Sázavy především ve svých larválních formách.

Legendární osada Toronto na břehu Sázavy.
Nad ní by se klenul vysoký a kilometr dlouhý most.



Užovka hladká. (Foto Karel Kerouš)

Významná zvláště chráněná území

Vysokou hodnotu mají společenstva zdejších ornitocenóz, která se vytvořila na základě podmínek místního ekosystému. Z typických a v současné době vzácných druhů je možné jmenovat celou řadu silně a kriticky ohrožených druhů, jako například ledňáčka říčního (*Alcedo atthis*), skorce vodního (*Cinclus cinclus*), konipasa lučního (*Motacilla flava*), lejska bělokřehého (*Ficedula albicollis*) a celou řadu dalších druhů, včetně dravců, sov nebo vodních ptáků. Biologické podmínky dolního Posázaví a navazujících ekosystémů umožňují hnízdění nejen arborikolním druhům lesních systémů, ale i druhům keřových partií, druhům doupným a semiakvatickým, zástupcům otevřené krajiny a dalších typů biocenóz. Velmi rozmanitá druhová skladba ptáků je také dokladem vysokého stupně produktivity ekosystému a tím i vysokého stupně indexu biodiverzity, především avvertentologických taxonů coby trofické základny.

Region dolního Posázaví zahrnuje několik významných maloplošných zvláště chráněných území. Vysokou úroveň biologických hodnot této oblasti pak doplňuje vyhlášení vodního toku řeky Sázavy za Evropsky významnou lokalitu v rámci soustavy NATURA 2000 pro další vzácné druhy akvatických živočichů.

Je třeba si uvědomit, že celý region je stále více zatěžován typickými antropogenními impakty v podobě nekontrolované a nekoordinované zastavěnosti území satelitními obytnými a průmyslovými zónami v rámci dílčích a subjektivně stavěných územních plánů, zintenzivněním technické infrastruktury, nárůstem obyvatelstva a s ním související zátěží turistiky. Zásadní změny v krajině proto velmi dramaticky snižují kvalitu ekosystému a její biologické části. Hodnoty území jsou proto v současné době velmi ohroženy a jeho jakékoliv další zátěže, zejména ty, které mají nevratný charakter, jsou pro něj s jistotou likvidační.

Karel Kerouš

je vyhloubit jen 282metrový tunel Kamenná vrata. Problém s emisemi a hlukem by v případě východní varianty pocítily místo **Libře** sousední **Psáry**.

Spokojení pochopitelně nejsou ani Jilovští. „Když to tady budou dva tři roky stavět, budeme trpět,“ stěžuje si **Halánová**. „Velké stroje tu budou svítit, hřabat a hloučet do noci. Budeme si přát, aby to šlo co nejrychleji. Nejsme malé děti, nezačneme si lehat pod bagry, nepřivážíme se ke stromům. Ale ať alespoň neřikají, že nám dálnice pomůže, ať nám netrdí, že jsme zpátečníci a militantní ekologové,“ vzkazuje starostka.

Koncem března vychází v deníku *Metro* sloupek s názvem *Zelení jsou napravo*, kde premiér vlády **Jiří Paroubek** (ČSSD) píše, že se zelenými se neshodne na celé řadě bodů programu a jedním z nich je rovněž trasování dálnice D3 přes Posázaví. **Paroubek** chce *Stabilizovanou variantu*.

Obce v Posázaví udělaly stavební uzávěry proti D3

Představitelé pěti obcí v regionu se rozhodli bránit svá území, zdraví svých občanů, jejich majetek a nedotčenou přírodu prostřednictvím stavebních uzávěr. Obce **Tisem**, **Ještěřice**, **Václavce**, **Libeř** a **Chrástany** v podstatě omezily vedení dopravních staveb na svém území. Stavební uzávěry praví, že dopravní stavby budou vedeny v tunelech pod povrchem země, v povrchových tunelech nebo v uzavřených tubusech a stavby nesmí narušit krajinný ráz. Právník **Michal Bernard** z *Ekologického právního servisu*, který uvedeně obce v této věci zastupuje, přiznal, že inspirací pro ně byl nález Ústavního soudu v Brně v kauze moravské **Pozlovice**, jejímž představitelům se nelíbilo trasování vysokonapěťového elektrického vedení. „Naše představa o rozvoji obce je zcela jiná, než nám vnucuje stát a Středočeský kraj. Zachovala krajina, klid, čistý vzduch je pro nás hodnotou, kterou chceme chránit,“ řekl **Milan Hruška**, starosta obce **Tisem**. „Je nejvyšší čas vrátit do hry zpět variantu *Promíka*, rychlostní silnici, která by spolu s obchvaty obcí kopírovala stávající silnici I/3. Její dostavba by daňové poplatníky přišla výrazně levněji. A hlavně by se po ní motoristé mohli svěřit daleko dříve, než je tomu u kontroverzní varianty *Stabilizované*, proti které se uprtně brání obce *Neveklovská* a dolního Posázaví i nevládní organizace,“ vysvětlila **Eva Tylová**. Státní Ředitelství silnic a dálnic uvedlo, že je ochotno se v krajině případně se středočeskými obcemi soudit. Bez ohledu na verdikt

Ústavního soudu je přesvědčeno, že radnice zmíněných středočeských obcí překračují své kompetence. „Budeme se bránit,“ potvrzuje **Martin Höfler**, který má v pražském závodu ŘSD na starosti přípravu staveb. „V současné době ale není zřejmé, co to udělá s harmonogramem přípravy stavby dálnice,“ říká **Höfler**. Dodal, že se ani nedá vyčíslit, nakolik by se dálnice prodražila, pokud by stavbař museli na požadavky obcí přistoupit. „Chystá se řada soudních žalob, které se opírou o pochybení v procesu schvalování územních plánů,“ upozornila **Eva Tylová**.

Proces EIA: Stovky připomínek proti D3

Na Ministerstvu životního prostředí se od října 2007 kupí desítky námitek proti D3 v rámci procesu EIA vznesenými obcemi, občanskými sdruženími či obyvateli regionu. MŽP je připraveno je posoudit – to nelíbě nesou realizátoři dálnice D3. Z tohoto velmi mírného postupu proti D3 je zjevně rozladěno Ředitelství silnic a dálnic. „Stavba je pozastavena, nemůžeme nic připravovat,“ uvedla tisková mluvčí ŘSD **Martina Vápeníková**. „Problém je s územním plánem, variantu, o které rozhodla už i vláda, napadají ekologičtí aktivisté. Znovu se tedy musí zvažovat, kudy povede,“ řekla **Vápeníková**.

Vláda schválila harmonogram budování dopravních staveb do roku 2013. Dálnice a silnice se budou stavět rychleji a půjde na ně více peněz. V následujících letech by mělo vzniknout zhruba 1000 kilometrů nových dálnic, do roku 2016 chce vláda celkovou délku dálnic zdvojnásobit na 2000 kilometrů a prostavět celkem 800 miliard korun.

Vláda také projednala návrh rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) na rok 2008. „SFDI bude mít k dispozici 88 miliard korun, o třetinu více než letos,“ sdělil **Topolánek**. Rozpočet fondu dopravy počítá s příjmy a s výdaji 45 miliard korun a dalších 32 miliard do něj přiteče z fondů Evropské unie. Zbytek peněz si SFDI půjčí od Evropské investiční banky. Strana zelených však požaduje nové posouzení některých dálničních staveb. Řada úseků vázne na výkupu pozemků či na protestech ekologů, kteří mají zastání u ministra životního prostředí **Martina Bursíka**. Podle zelených Ministerstvo dopravy výběr staveb důvěryhodně neodůvodnilo hlubší finanční a ekologickou analýzou. Například úsek D3 vedoucí přes Posázaví, severozápadní část Pražského okruhu či silnici R55 u Hodonína. **Bursík** také prosazuje, že z peněz na dálnice se postaví i obchvaty pro

D3 Z POHLEDU GÉNIA LOCI

Zlatý kaňon Sázavy jako Zlatá ulička

Zlatá ulička na Pražském hradě, to je takový kout, kde není žádná hodnotná slohová architektura, není ani zaznamenána žádná dějepisná událost, která se tu stala. Kdyby však přišel někdo s nápadem vybudovat tu užitečnou stavbu, třeba trafostanici nebo plynovou kotelnu, národ by ho odsoudil jako nebezpečného šílence. Bizarní domečky nižší sociální vrstvy hradních zaměstnanců, vlepené kdysi do výklenků hradební zdi, kouzlem nechtěného lákají denně davy turistů z celého světa k prohlídce.

Zlatý kaňon Sázavy mezi Kamenným Přívozem a Pikovicemi v sobě spojuje několik pozoruhodností: romantické skály (naturový Třeštibok, Hadí skála, výhledy na Posázavské stezce) a Medník s endemitním Kandíkem-psím zubem. Legendární Posázavský pacifik z konce 19. století, který díky omezeným technickým prostředkům v době stavby vytváří s okolní skalnatou strání harmonický celek. A konečně trampské chaty přilepené jako vlaštovčí hnízda na sázavských stráních, svědkové neopakovatelného sociálně-kulturního fenoménu období mezi 1. a 2. světovou válkou – trampingu, který po sobě zanechal mnoho písní, které se dodnes zpívají a vydávají v reedicích.

Kupodivu, na rozdíl od Zlaté uličky, záměr umístit v Zlatém kaňonu Sázavy stavbu, která by genia loci likvidovala, totiž Stabilizovanou variantu dálnice D3, podporuje řada vážených institucí. A není to jen otázka kaňonu samotného, ale celého dolního Posázaví, které je rekreačním zázemím Prahy, se zachovalou přírodou a s nejsnadnější dostupností z centra.

Zlatý kaňon Sázavy.



Krásy Sázavy z Posázavské stezky.

Krajina, která možná nebude

Konflikty Stabilizované varianty s krajinou se však neomezují ani na dolní Posázaví. Při pohledu od Jílového přes Sázavu k jihu upoutají pozornost Neštětická hora a Chlum, které starousedlíci přezdívají „ňadra spící krasavice“. A právě romantickým údolím mezi nimi by tato varianta dálnice měla pokračovat vstříc vrchům České Sibiře, tvořícím horizont zmíněného pohledu.

Naštěstí Stabilizovaná varianta dálnice D3 není jediná možná. Alternativa zvaná Promika 2008 je šetrnější ke krajině a více odlehčí dálnici D1 i stávajícím silnicím.

Otakar Šmíd

90 obcí, kudy projede více než 10 tisíc automobilů denně. To je třeba **Mladá Boleslav, Lázně Bohdaneč** či **Havlíčkův Brod**. „Například v Posázaví jde jednoznačně o střet s ochranou životního prostředí,“ říká **Bursík**. Středočeský kraj přitom variantu vedení dálnice D3 už v územním plánu má. Evropská unie však odmítá poskytnout na stavbu D3 peníze, dokud nebudou vyřešeny spory s ekologi. Proto stavba D3 není zařazena do operačního programu doprava.

V polovině září schválila vláda České republiky „**Harmonogram výstavby dopravní infrastruktury v letech 2008–2013**“ s výhledem do roku 2016. Ten obsahuje bez ladu a skladu sestavený soupis silnic a dálnic, železničních spojení a dalších dopravních staveb, které by měly v ČR vyrůst. Nelíbí se to řadě nevládních organizací, odborníkům i Nejvyššímu kontrolnímu úřadu. Vláda totiž ve svém prohlášení slíbila, že dopravní stavby bude posuzovat podle jejich potřebnosti a dopadů na životní prostředí. To však není jediný rozpor harmonogramu s vládním prohlášením, napsal v listopadu Ekolist.

V dubnu 2008 je vybrán první náměstek Ministerstva dopravy **Jiří Hodač** jako prototyp člověka, který nejvíce škodí snahám zachovat přijatelné životní prostředí v anketě na Ropáka roku. Zasloužil se o to především bojkotováním vládního usnesení o variantním řešení tří sporných dopravních koridorů – průchodu dálnice D3 Středočeských krajem, severního obchvatu Prahy R1 a rychlostní silnice R55 u **Strážnického Pomoraví**.

V květnu téhož roku schválilo Ministerstvo dopravy propojení veřejné a soukromé sféry pro stavbu dálnice D3 v úseku **Tábor – Dolní Dvořiště**. Po dlouhé a těžké nemoci zemřel 21. května urputný propagátor Stabilizované varianty dálnice D3 **František Vnouček**.

Do konce roku má vláda ČR schválit návrh **Politiky územního rozvoje**, která ovlivní územní plánování v jednotlivých krajích. Až do konce roku 2008 probíhá veřejné připomínkování a již teď má mnoho obcí a občanských sdružení řadu kritických výhrad.

Bursík: Jasně NE dálnici přes dolní Posázaví!

Dálnice na jih zřejmě jen tak stát nebude. Od 31. července je jasné, že Ministerstvo životního prostředí, vedené předsedou zelených **Martinem Bursíkem**, neustoupí. Dálnice přes dolní Posázaví a Českou Sibiř je pro něj nepřijatelná.

Bursíkovo ministerstvo znovu zveřejnilo své připomínky k různým variantám vedení dálnice. Dvacetistránkovou zprávu zhotovilo jako podklad pro zkoumání EIA. Dokud dálnice v tomto zkoumání neuspěje, nemůže dostat stavební povolení. „Je navíc pravděpodobné, že pokud EIA dopadla pro některou z variant špatně, nebylo by možné na její stavbu získat evropské dotace,“ upřesnil mluvčí MŽP **Jakub Kašpar**. A bez evropských dotací nelze v Česku dálnici postavit. Ministerstvu životního prostředí vadí, že chce kraj vést dálnici skrz dolní Posázaví, což je turisticky oblíbená oblast, která je navíc cená pro svou přírodu i v evropském měřítku. Konečné výsledky EIA by měly být hotové v roce 2010. Jenže v případě, že by se Ministerstvo životního prostředí proti této trase i nadále bouřilo, mohl by se celý proces ještě zpomalit. Hejtman Středočeského kraje **Petr Bendl** vydal obratem prohlášení, kde vyzval ministerstvo, aby upustilo od destruktivní a zdržovací taktiky. „Není pro nás přijatelné, aby se s každým novým ministrem životního prostředí znovu otevírala diskuse o tom, kudy vést dálnici D3,“ napsal **Bendl**.

Jenže minimálně čtyři poslední ministři životního prostředí říkají to samé: Dálnice D3, v podobě v jaké ji kraj schválil, je k životnímu prostředí nešetná, a bylo by tak lepší vést ji jinudy.

Svou poznámku učinil i ministr MŽP **Martin Bursík**. „Pan hejtman **Bendl** vycházel při obvinění mého ministerstva ze zpoždění stavby středočeské části dálnice D3 z nesprávných a nepravdivých informací. Když už měl potřebu někoho kritizovat za zpoždění přípravy dálnice D3, měl být adresátem jeho kritiky jiný resort. Ředitelství silnicí a dálnic předložilo námi požadované varianty D3, které vedou mimo cenné partie Posázaví a České Sibiře teprve čtyři měsíce po jejich vypracování. Chci věřit tomu, že hejtman **Bendl** bude namísto neopodstatněné kritiky práce mých lidí spolupracovat s resortem při hledání řešení, které nepoškodí tyto cenné přírodní lokality,“ reagoval ministr životního prostředí **Martin Bursík**. „Projektant měl variantu dálnice vypracovat podle slovního popisu, který Ministerstvo životního prostředí zkompletovalo podle připomínek obcí a veřejnosti na podzim loňského roku. Zjistili jsme, že předložené varianty se od stanovených požadavků odlišují hned ve dvanácti zásadních ohledech,“ vyjádřil nesrovnalosti ve variantách D3 mluvčí MŽP **Kašpar**. Středočeský hejtman však tvrdí, že jsou připomínky ministerstva pro včasné dokončení D3 nebezpečné. „Zpochybnění schválené varianty dálnice D3 ze strany MŽP podkládáme

D3 Z POHLEDU HISTORIE

Dálnici přes Posázaví si vymysleli nacisté

Trasa dálnice D3 přes dolní Posázaví není výmyslem současného konzumního trendu, kdy společnost vyžaduje čerstvé rohlíky v každou denní dobu a domek se zahrádkou pro každého, kdo složí na stůl zálohu na hypotéku. D3 není ani pomýlenou vizí komunistického plánování. Její nelogické vyboulení do dolního Posázaví je totiž výsledkem snahy nacistů poněmčít za druhé světové války český venkov.

Ve třicátých letech 20. století se v Československé republice plánovala západo-východní dálnice z Plzně až do Užhorodu na Podkarpatské Rusi, aby hospodářsky i správně navzájem přiblížila nesourodé oblasti státu. O severo-j jižním spojení, předchůdci D3, se neuvažovalo. Po připojení Rakouska k Říši se však dálnice Dráždany – Linec přes Čechy objevila mezi plánovanými říšskými dálnicemi. Krátce po odstoupení Sudet Mnichovskou smlouvou podepsala okleštěná Česko-Slovenská republika smlouvu s Německou říší, podle níž Německo postaví na své náklady tuto dálnici na českém území a říšští občané na ní budou požívat právo exterritoriality. Dálnice měla Prahu míjet východně a do dolního Posázaví by se nedostala. Tam ji situovaly až plány na germanizaci Neveklovska v době okupace a války.

Válečné plány dálnice, spolu s vojenskými objekty v Posázaví, převzala Varšavská smlouva do svých strategických plánů v 60. letech.

D3 se hodila nacistům, později komunistům a dnes lobbyistům

Konkrétní projekt dálnice D3, respektující uvedené strategické záměry, vznikl v 80. letech a byl zanesen např. v automapě z roku 1992. Porevoluční zastupitelstva některých obcí ještě stačila lobbováním pozměnit dílčí úseky, například jílovské zastupitelstvo dálnici přesunulo přímo do středu osady Kamenná Vrata, obývané v té době chatara a tudíž voličsky nezajímavé.

V polovině 90. let Klausova vláda, v rámci „úsporných balíčků“, na návrh ministra ŽP **Skalického** dálnici D3 vyřadila ze sítě dopravní infrastruktury s tím, že úlohu dálkové dopravy na jih od Prahy převezme rychlostní silnice R4, s napojením na Písek a České Budějovice. Dnes této silnici stačí k dokončení málo. Nespěchá se však s ní, aby nepominul tlak na stavbu D3 ve Středočeském kraji.

Zemanova vláda v době opoziční smlouvy pod lobbyistickým tlakem, většinou jednoho hlasu, vrátila D3 do dálniční sítě. Z iniciativy občanského sdružení Krajina 2000 zadalo sdružení obcí KLID, ve spolupráci s MŽP, ateliéru **Promika** studii alternativní trasy, vedené tam, kde jsou skutečné zdroje a cíle dopravy na Benešovsku. Tato alternativní trasa by překřížila dálnici D1 a napojila se na východní segment Pražského okruhu. Středočeský krajský úřad však přiměl obce, aby pro variantu vedenou dolním Posázavím zajistily územní rezervu ve svých územních plánech. Tím byly všechny ostatní, levnější a šetrnější, alternativy znevýhodněny, vzhledem k intenzivní výstavbě v okolí Prahy.

Otakar Šmíd

za nešťastné a nebezpečné. Celá diskuse by se tak mohla vrátit o osm let zpět.“

Proti názoru hejtmana **Bendla**, tedy postavit co nejrychleji dopravní stavbu přes dolní Posázaví, se postavilo několik slavných zpěváků. Ti se rozhodli uspořádat charitativní koncert proti vybudování dálnice D3 přes Posázaví.

Jediný jistý úsek tedy zůstává část od Tábora k hranicím, kterou má dokončit soukromý investor. Podle návrhu Ministerstva dopravy má postavit úsek dálnice mezi **Veselím nad Lužnicí a Českými Budějovicemi** a navazující rychlostní úsek rychlostní silnice R3 od jihočeské metropole k rakouským hranicím. Navíc dostane za úkol údržbu a opravy dálnice mezi **Novou Hospodou a Veselím nad Lužnicí**, kterou postaví stát.

Na přelomu roku 2008 a 2009 tedy stále není jasné, jaká bude trasa dálnice D3 Středočeským krajem, kdo ji bude financovat a kdy bude dokončena.

Oldřich Janeba

Dolní Posázaví.



Pohled obyvatele regionu: Spor o trasování D3 je modelovou ukázkou střetu dvou konceptů regionálního rozvoje

Stabilizovaná varianta dálnice v projektované verzi je produkt pozdního socialismu, pochází sice z doby přestavby a deklarovaného „nového myšlení“, je však i dnes dokonalým odrazem rigidity a stereotypů doby svého vzniku. Je překvapivé, jak málo se v oblasti plánování velkých dopravních staveb od té doby změnilo. Věcně je Stabilizovaná konceptem trojitého silničního propojení Prahy a Jihočeského kraje. Principiálně je ukázkou strnulosti myšlení a neschopnosti reagovat na zásadně změněné okolnosti. Jde o zažitý stereotyp, kdy si stavební giganti sami dle svých potřeb a volných kapacit určují, co se bude z veřejných peněz realizovat, v jaké podobě i v jakém časovém harmonogramu. Tento systém je živnou půdou klientelismu a korupce. Výsledkem jsou stavby, které si hned po svém dokončení vynucují navrhovat a realizovat stavby jiné, opět za veřejné prostředky. Podstatné při tomto typu rozhodování nejsou negativní dopady na obyvatele dotčených obcí, měst a regionů. Ovšem stavební moloch si zaručeně vždy přijde na své a znovu a znovu rád „spasí“ regionální politiky výstavbou nového čehosi, co si zoufalí lidé žijící v místě, kde končí předchozí etapa dané stavby „sami přejí“. Stabilizovaná varianta D3 je krystalickým příkladem takové Pandořiny skříňky. Realizace první etapy Jesenice – Václavice by si tvrdě vynutila urychlenou dostavbu úseku Václavice-Mezno i několik návazných komunikací na jižním okraji Prahy včetně zatím tajeně Krčské radiály. Vše by šlo samovolně, občané by si „sami“ vynutili nápravu neudržitelné situace. Včetně projektování by však po dlouhá léta žili v provizoriích. Za všechny negativní dopady na obyvatele by se učinili zodpovědnými nezodpovědní ekoteroristé, kteří brání všemu. Proč však má veřejný sektor a regionální i vrcholní politici znovu nakročovat do zaběhnutého stereotypu, navodit svým rozhodnutím nestabilní situaci a nechat se vláčet vynucenými řešeními? Alternativou je běh věcí obrátit a skutečně o veřejných zájmech rozhodovat z pohledu služby veřejnosti, nikoliv zájmu vlivových uskupení. Je nutné definovat veřejný zájem a nopak přinutit stavební giganty, aby se těmto záměrům podřídili. Určovat podmínky by si měl ten, kdo platí, v případě veřejných prostředků tedy veřejnost.

Co jsou skutečné veřejné priority v případě D3?

Zajistit budování dostatečně kapacitního (ne však předimenzovaného) silničního spojení Prahy a již-

ních Čech zhruba ve stopě silnice I/3 po etapách, v časovém harmonogramu odpovídajícím skutečným potřebám. Navrhovat kapacitu spojení D3/R3 úměrnou potřebám dopravních vztahů ČR, vyvarovat se otevření nového kapacitního koridoru Jadran – Balt a tím si zavléci další tranzitující dopravu přes naše území a zejména přes Pražský silniční okruh. Řešit nejprve neúnosnou dopravní situaci v blízkém okolí Prahy, zejména zkapacitněním všech potřebných silničních radiál (nejen II/105) včetně budování obchvatů sídel. Pořadí výstavby určovat výhradně dle skutečné naléhavosti (platí nejen pro jižní okraj Prahy). Zaměřit se na podporu železniční dopravy, zejména pak ve zmíněném metropolitním regionu budovat příměstskou kolejovou dopravu (lehké metro, tramvaj, S-bahn). Urychleně jednat zejména v oblasti Jesenice, kde chybí jak kapacitní silniční radiála, tak jakákoliv kolejová doprava. Konkrétně pro jižní okraj Prahy: Pokusit se systémem dílčích dopravních řešení (kolejová doprava, P+R, budování nových obslužných komunikací v radiálním směru) zabránit jinak nevyhnutelnému návratu koncepce Krčské radiály jako spojky SOKP a MO. To je totiž plíživý návrat ke konceptu ZÁKOS ze 70. let minulého století, bohužel k němu zatím vše směřuje.

Mýtnice mýtů

Kolem variant D3 panuje řada mýtů. Jeden za všechny: *Stabilizovaná varianta je zanesena v územních plánech, Promika 2008 nikoliv. První je proto realizovatelná ihned. Varianta Promika oddálí realizaci nejméně o pět let.* Je nespornou výhodou Stabilizované varianty hloubka jejího rozpracování a stupeň projednání. Je především zakotvena v územních plánech VÚC Pražský region a Benešovsko. Není však zdaleka připravena k realizaci, především teprve probíhá proces dopadů na životní prostředí EIA dozorovaný MŽP, a právě to si vyžádalo posuzování alternativních řešení. Právě pro nepřipravenost projektu D3 a vyšší naléhavost jiných dálničních spojení byla D3 vyřazena z projektů zařazených Ministerstvem dopravy do operačního programu Doprava. Tam jsou projekty, které budou podpořeny z prostředků EU do roku 2013 (s realizací do 2015). Je skoro jisté, že pouze takové projekty se budou v ČR v daném období realizovat. Nic nebrání tomu připravit i méně propracovanou variantu Promika 2008 pro realizaci po roce 2015, pokud se ukáže jako výhodnější. K žádné faktické časové prodlevě v takovém případě nedojde. Nyní se otevřela několikaletá časová rezerva k tomu, aby se našla varianta D3 optimální dopravně, ekonomicky i svými dopady na obyvatele a životní prostředí.

Jiří Janata



Umělci protestovali proti D3 písní

Koncert jako protest proti výstavbě dálnice D3 dolním Posázavím uspořádali v pikovickém kempu ekologičtí aktivisté. Na břeh Sázavy dorazila víc jak tisícovka odpůrců stavby zasahující do zatím nepříliš civilizací dotčené krajiny. Vystoupení začala už v půl čtvrté. Na pódiu se vystřídaly skupiny Photolab a Kurtizány z 25. avenue. Se svými formacemi pak i Michal Hružka, David Koller a Anna K. Všichni vystupující se zřekli svých honorářů a také vstup byl zcela zdarma. V přestávce divákům děkovala za podporu protestu poslankyně Kateřina Jacques. Zúčastnila se jej rovněž ředitelka České inspekce životního prostředí Eva Tylová.

(Benešovský deník)





Dálnice D3
Dálnice D3

Dálnice D3 Dálnice D3
ce D3 Dálnice D3

ice D3 Dálnice D3
Dálnice D3 Dálnice D3

Dálnice D3 Dálnice D3
álnice D3 Dálnice D3

e D3 Dálnice D3
Dálnice D3 Dálnice D3

www.D3klid.cz

Redakčně zpracoval

Oldřich Janeba

Fotografie

Lucie Pařízková

Ostatní autoři

Ing. Jiří Janata

Ing. Otakar Šmíd

JUDr. Michal Bernard

Karel Kerouš

Vyrobilo Sdružení obcí **Klid**
v roce 2008 u příležitosti
Koncertu proti D3 Posázavím,
neprodejná publikace.