

## **Středočeská D3 jako politikum, lobby a arogance**

**Jak se v Čechách plánují dálnice v době, kdy se v rádech několika desetiletí očekává vyčerpání ropných zásob, probíhají změny klimatu, máme čelit ohrožení suchem a počíná se projevovat zranitelnost globalizovaných ekonomik? Jako v osmdesátých letech minulého století: monumentálně, agresivně a za utajeného politického lobbingu.**

### **„Výhodná“ západní varianta**

Plánovaná trasa středočeské D3 měla tři hlavní varianty: západní (tzv. stabilizovanou), východní a nulovou, tj. bez dálnice. Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD), podřízený orgán Ministerstva dopravy, protežuje variantu západní, rozpracovávanou intenzivně od poloviny 80. let 20. století, tedy od doby fascinované mamutími projekty – vzpomeňme např. JE Temelín, průplav Odra–Labe aj. Snad i tento fakt se na západní variantě podepsal: je technicky náročnější (nový dopravní koridor místo využití stávajícího podél silnice I/3, četné mosty a tunely), nejrizikovější (např. poddolované území Jílovska), nejvíce devastuje životní prostředí (Posázaví, Neveklovsko, České Sibiř).

Na přesnější podklady západní varianty bylo přitom ŘSD donedávna skoupé. Důležitým zdrojem informací o plánované středočeské D3 zůstává dokumentace EIA a hodnotící posudek MŽP z roku 2011 (ty ovšem nemluví o konkrétním umístění stavby a jejím provedení a podklady studií, na základě kterých byla EIA vytvořena, byly v mnoha případech pořízeny před rokem 2000, a lze pochybovat o jejich dnešním využití, tím spíše o jejich výpovědní hodnotě pro dobu případného zprovoznění dálnice – asi 2030). Tento posudek a dokumentaci EIA velká řada subjektů (obce a města, ČIŽP, Národní památkový úřad, spolky, jednotliví občané) v řádném řízení připomínkovala – a připomínky byly zamítnuty. Ministerstvo dopravy ignoruje jakékoli odborné námítky i ty státní instituce, které byly právě za účelem odborného dozoru v podobných situacích zřízeny. Místo aby EIA splnila účel, pro nějž se celé řízení dělá (zjištění reálného dopadu na životní prostředí obyvatel jako podklad k identifikaci rizik, jejich zhodnocení a řešení), nahlíží se na něj v Čechách jen jako na formální administrativní bariéru. To ostatně dokázala i nedávná aktivita ministerstev dopravy a životního prostředí, kdy se s požehnáním vlády ČR zasadila o „zkratku“, aby tak stavařům umožnila utratit unijní peníze na stavby úseků dálnic ohrožených v očích Bruselu propadlou dokumentací EIA.

Novým zdrojem informací jsou stránky [www.stredoceskad3.cz](http://www.stredoceskad3.cz), které na nátlak veřejnosti a obcí zprovoznilo ŘSD počátkem roku 2017. Zde umístěná část projektové dokumentace ukazuje reálnou podobu dálnice. A veřejnost a obce se nestačí divit...

### **Proč a za kolik**

Argumentem pro západní variantu D3 je pomoc regionu mezi Sázavou a Vltavou. Jeho problém ale není absence dálkové trasy. Oblast potřebuje zlepšit dopravní dostupnost Prahy a vyřešit problémy přetížené silnice I/3 (Mirošovice – Mezno). Středočeská D3 přitom nevede do Prahy, ale do dopravní zácpy u Jesenice, kde má být připojena na nedostavěný okruh; a namísto mobility místních obyvatel přispěje nanejvýš mobilitě zboží přepravovaného kamiony.

Zvláštní kapitolou je cena projektu. V Německu je za srovnatelné provedení dálnice vynaloženo v přepočtu 280 milionů Kč/km. Průměrné náklady na D3 jsou dosud 500 milionů Kč/km – a západní varianta středočeské D3 má průměrné náklady 950 milionů Kč/km! Jde o odhad, přičemž dosavadní praxe ukazuje na významné navýšení reálných nákladů v praxi (např. rozpočet D8, projektu v leccems analogickém, byl překročen několikanásobně). ŘSD přitom nesděluje, jsou-li v dané částce zahrnuty i náklady na nájezdy, retenční nádrže a další související stavby.

K jakým zárukám by se stát musel zavázat, pokud by měla být uzavřena dohoda se silným investorem, např. z Číny? Je oprávněné pochybovat, zda EU tento diskutabilní záměr podpoří dotlačně. Pokud by se tak přece jen stalo, nestane se tak dříve než v dalším programovém období po roce 2024. A za zlomek ceny uvažované dálnice mohla být už dávno rozšířena a mimoúrovňovými křižovatkami a obchvaty obcí vybavena zmíněná silnice I/3...

### **Dálniční politika**

Vedle Ministerstva dopravy a ŘSD vystupují jako podporovatelé D3 i některé vlivné osoby – původem převážně z ODS, ale výrazný zastánce je třeba i Vojtěch Filip (KSČM). V krajských volbách skandovaly billboardy ANO: Dálnice, dálnice, dálnice.

Dálničtí agresivně hájí Spolek pro výstavbu D3 – zájmové uskupení v čele s Pavlem Eybertem (ODS, člen výboru Státního zemědělského intervenčního fondu). Mezi jeho členy je např. Václav Baštýř (ODS, spekulant s pozemky pod D3, vyšetřován), Ivan Fuksa (ODS, býv. ministr zemědělství a starosta Příbrami, ředitel Aeroholdingu, vyšetřován), Pavel Braha („falešný inženýr“, propuštěn z Ministerstva dopravy), Juraj Thoma (býv. ODS a primátor Českých Budějovic, odsouzen na zneužití pravomoci veřejného činitele) či Marek Svoboda (ředitel Pragoprojektu, hlavní dodavatel projektů ŘSD, autor soutěží, kterých se Pragoprojekt sám účastní). A ejhle – webové stránky spolku připravil Pragoprojekt, který současně připravuje projektovou dokumentaci středočeské dálnice D3 pro ŘSD.

Je otázkou, jak se k řešení dopravních problémů postaví nové vedení Středočeského kraje, který může věc zejména prostřednictvím tzv. zásad územního rozvoje. Přítomnost STAN i TOP09 v krajském zastupitelstvu snad dává naději na racionální přehodnocení priorit – na prvním místě dopravní problémy kraje a jeho vnitřní obslužnost, na druhém místě tranzitní doprava a megalomanské projekty.

### **„Už se o tom nemíníme s nikým bavit.“**

Spor o trasování D3 zastírá zásadnější otázku – totiž jestli má mezi Prahou a Mezmem nějaká dálnice vést. A i kdyby měla – je to vhodnější v dosud využívaném dopravním koridoru, nebo v rekreačně a přírodně hodnotné krajině s nízkým osídlením? Nebylo by lepší zkapacitnit a modernizovat silnici I/3 včetně obchvatů obcí, mimoúrovňových křižovatek a navýšení počtu jízdnic pruhů, podporovat rozvoj moderní příměstské dopravy, což je možné udělat téměř hned; zejména by bylo vhodné dokončit železniční koridor Praha – Budějovice, jenž odlehčí silnici I / 3 od dálkové dopravy? (Řešení problému formuluje iniciativa Alternativa středočeské D3, [www.alternativad3.cz](http://www.alternativad3.cz), která podporuje obce v území dotčeném stavbou dálnice.)

Ministerstvo dopravy, ŘSD i Spolek pro výstavbu D3 prezentují stavbu západní varianty středočeské dálnice D3 jako danou. Skutečnost je však jiná. Po zjišťovacím řízení a procesu EIA (2011) proběhlo hodnocení zadané MŽP (2012), ze kterého vyšla západní i východní trasa uvažované dálnice téměř shodně a byly hodnoceny jako „možné“. V lednu 2017 leží dokončený projekt západní varianty dálnice na ŘSD a v nadcházejících správních řízeních lze situaci ještě značně ovlivnit. Je dokonce možné stavbu vůbec nerealizovat. Pokud by ŘSD stálo o dobré řešení, připomínky by byly vítány; jeho zájem však je územní řízení absolvovat co nejdříve a pokud možno co nejjednodušeji – bez účasti veřejnosti a spolků. Pokud se mu to podaří, nebude už prakticky nic možné dělat – někdy po roce 2024 možná přijedou buldozery...

Pavel Šidák