

JAK (NE)MÁ VYPADAT DOOPRAVDY DOBRÁ DOPRAVA NA JIH OD PRAHY? II

Západní varianta středočeské dálnice D3 má pro dotčený region v nepříjemném časovém horizontu a za přemrštěnou cenu několik nejasných přínosů a mnoho jasných nevýhod. Pokračování seriálu.

Neaktuální dokumentace, připomínky zamítnuty

O proměně konkrétního místa, např. nejbližšího okolí svého bydliště, si lidé z uvolněných podkladů prakticky nemohli udělat představu – m.j. proto, že se ztratí v dokumentaci, klasifikačních tabulkách, kódech a technických popisech. Na přesnější či srozumitelnější podklady však [ŘSD](#) bylo a dosud je velmi skoupé. A tak dosud posledním podrobným zdrojem informací o plánované středočeské D3 zůstává [dokumentace EIA a hodnotící posudek MŽP](#), byť se zde hovoří pouze o koridoru dálnice v šíři stovek metrů a ne o konkrétním umístění stavby a jejím provedení.

Odborná data, resp. podklady studií (např. zdravotní aj.), na základě kterých byla EIA vytvořena, jsou však v mnoha případech pořízeny ještě před rokem 2000. V době případného zprovoznění dálnice (asi 2030) bude při tom zcela jiný stav životního prostředí v dotčeném území, jiné (zpravidla přísnější) mohou být i limity a standardy složek životního prostředí a ochrany lidského zdraví.

[Posudek objednaný Ministerstvem životního prostředí](#) (vč. závěrečného stanoviska) má 369 stran, [dokumentace EIA](#) 526 stran. Obrazové přílohy jsou velice sporé (dokonce nebyly v rozporu s legislativou v době projednávání všechny elektronicky zveřejněny) a mapy v malém rozlišení, tak že jasnou představu o průběhu trasy západní varianty běžný člověk získá velice obtížně. I přes všechny výše uvedené nesrovnalosti bylo možné s dokumenty pracovat a v řádném řízení je věcně připomínkovat v naději, že budou připomínky vzaty v potaz. Řada obcí a měst, Česká inspekce životního prostředí, Národní památkový úřad, spolky i veřejnost vznesly řadu závažných námitek a nesouhlasných stanovisek. Např. se jedná o nedostatečné posouzení hluku, emisní zátěže, nepřímé dopady apod. Preference západní varianty Ministerstvem dopravy je však stavěna nad veškeré odborné námítky. Politické rozhodnutí ignoruje hlasy těch státních institucí, které byly právě za účelem odborného dozoru v podobných situacích zřízeny.

Nakonec však byly vypořádány tím nejsnadnějším způsobem - zamítnutím. A tak, místo aby EIA splnila účel, pro který se celé řízení dělá (zjištění reálného dopadu na životní prostředí obyvatel, jako podklad k identifikaci rizik, jejich zhodnocení a řešení), je na něj v českém prostředí nahlíženo jen na formální administrativní bariéru. To ostatně dokázala i nedávná aktivita Ministerstva dopravy a Ministerstva životního prostředí, když se s požehnáním vlády ČR zasadili o „zkratku“, aby tak stavařům umožnili utratit unijní peníze na stavby úseků dálnic ohrožených v očích Bruselu propadlou dokumentací EIA.

Kdo zaplatí 60 miliard?

Pokud se někomu dosud zdálo, že „spor o středočeskou D3“ je věcí názoru, nebo bojem za to, komu (ne)povede dálnice pod okny, nenechme se mýlit. Ekonomickou zátěž spojenou s výstavbou a provozem dálnice ponese všichni obyvatelé státu. Objem investic, se kterým počítá ŘSD na dostavbu středočeské D3 je až těžko uvěřitelný. Zatím co v Německu je za srovnatelné provedení dálnice vynaloženo v přepočtu 280 milionů Kč/km, průměrné náklady na D3 jsou dosud 500 milionů Kč/km. Samotná západní varianta středočeské D3 má průměrné náklady neuvěřitelných 950 milionů Kč/km! Nutno dodat, že jde odhad, při čemž dosavadní praxe ukazuje spíše na významné navýšení reálných nákladů oproti původním odhadům. Můžeme se jen dohadovat, zda je poslední uvedené číslo definitivní a zahrnuje v sobě i náklady na nájezdy, retenční nádrže a další vedlejší stavby, nebo zda náklady ještě porostou – to nám totiž Ředitelství silnic a dálnic zatím nechce sdělit. Zamysleme se nad tím,

kolik pozornosti a vášní vzbuzují medializované spory resortů při sestavování státního rozpočtu, daňové úniky, spory o výši platů učitelů či důchodů, finanční situace ve zdravotnictví - většinou jde v těchto případech o stovky milionů až miliardy korun. Není zvláštní, že projekt s diskutabilním přínosem a značnými riziky za min. 60 miliard korun nevzbuzuje větší pozornost veřejnosti, ekonomických ani politických lídrů? Vždyť pokud by se měly tyto peníze jednoduše vzít ze státního rozpočtu, kde všude pak budou chybět? Anebo pokud by měla být uzavřena dohoda se silným investorem, např. z Číny, k jakým zárukám by se náš stát musel zavázat, aby to pro investora bylo zajímavé? Navíc není pravdou (jak občas bývá slyšet), že dálnice D3 je významnou evropskou dopravní prioritou. Naopak je oprávněně pochybovat, zda vůbec EU tento diskutabilní záměr podpoří dotačně. Pokud by se tak přece jen stalo, nestane se tak dříve, než v dalším programovém období po roce 2024. No, a když už do nějakého projektu investujete 60 miliard z veřejných prostředků, v jaké podobě by se měla tato investice veřejnosti vrátit? Nebylo by snad lepší za zlomek ceny dálnice vyřešit skutečné dopravní problémy v dotčeném regionu a zbylé peníze investovat do rozvoje obcí, zdravotnictví, školství a dalších oblastí?

Čím déle, tím hůře

Když se na věc podíváme z časového hlediska, zjistíme, že problémy v dopravní obslužnosti dotčeného regionu existují již několik desítek let a už asi 15 let existují řešení a jsou pro ně vytvořeny předpoklady v územně plánovací dokumentaci. Ovšem ačkoliv by tato řešení byla efektivní a mnohem méně nákladná, než uvažované dálnice, dosud nebyla uskutečněna. Slibovaná dálnice by se v ideálním případě začala stavět až v roce 2024 a dokončena by měla být až v roce 2028 (bohužel i zde lze přepokládat značná zdržení). ŘSD se chová jako nenasytá bestie - zvyšuje náklady staveb, prodlužuje přípravu a odsouvá termíny dostavby projektů. Výstupem je nekvalitní a předražená služba, kterou od této instituce veřejnost dostává za peníze odevzdané na daních a silničních poplatcích. Původní termíny zahájení výstavby v r. 2010, později 2013 už zjevně neplatí. Další slib z ŘSD, který ovšem opět odvádí pozornost a peníze od řešení dalších dopravních problémů v území odkazuje za rok 2024. Už dávno mohly být za zlomek ceny dálnice postaveny neustále odkládané stavby obchvatů Benešova, Olbramovic či Miličina, kde automobilová doprava způsobuje obrovské problémy už přes tři desetiletí. Co všechno se už za uplynulou dobu mohlo vyřešit?

Smutná paralela středočeské dálnice D3 a dálnice D8

Po seznámení s anabází stavby dálnice D8 napříč [CHKO České středohoří](#) (tohoto času hojně medializované - události můžete sledovat na [Facebooku Alternativy středočeské D3](#), jinak též heslo [D8 na Wikipedii](#)) se lze jen těžko ubránit srovnání obou projektů. Podobnost je vidět min. v šesti ohledech (stručně):

- 1- historie: Oba projekty pochází z budovatelské éry poloviny 20. století.
- 2- výběr trasy: U D8 bylo na výběr ze čtyř návrhů trasy, ale vybrána byla po dlouhých tažanicích ta nejdlejší, ta nejvíce konfliktní ochranou přírody (prochází CHKO Středohoří) a ta nejvíce riziková (nestabilní podloží, trasa prochází sesuvným územím, což s sebou nese další obrovské náklady na bezpečnostní opatření, monitoring i sanaci škod – nedávné [události u Prackovic](#) jsou toho důkazem). V případě D3 bylo na výběr mezi třemi hlavními variantami s řadou subvariant (počítána tzv. západní a východní varianta i varianta nulová – bez dálnice). Vybrána byla ta technicky náročnější (nový dopravní koridor místo využití stávajícího podél silnice 1/3, četné mosty a tunely), ta nejvíce devastující životní prostředí (Posázaví, Neveklovsko, České Sibiř) a ta nejvíce riziková (např. poddolované území Jílovska).
- 3- doba výstavby: Více než desetiletí zpoždění výstavby v obou případech.

- 4- rozpočet projektu: Několikanásobné překročení oproti počátečním číslům (pohybujeme se v řádech miliard Kč) v obou případech.
- 5- kritika odborníků, místních obyvatel a aktivistů
- 6- politická podpora kontroverzního projektu: V obou případech se stát reprezentovaný Ministerstvem dopravy a Ředitelstvím silnic a dálnic nechová jako hospodář a správce, nýbrž jako (špatný) dodavatel – zpochybňuje vady, velkoryse přehlíží nedostatky, přehlíží odbornou kritiku, podceňuje kontrolu, obhajuje drahý a náročný postup před efektivnějším řešením.