

Občas mne situace donutí, abych si dal do pořádku můj poněkud objemný archiv všeho, co se týká výstavby dálnice D3. Tak tomu bylo i nyní a vzal jsem to opravdu důkladně. PŘEKVAPENÍ CO JSEM VŠECHNO NAŠEL BYLO OPRAVDU VELKÉ.

Tak například: Začal jsem Informací z kontrolní akce **Nejvyššího kontrolního úřadu č. 10/15** za období od roku 2006 až do září 2010. Kontolované osoby byly Ministerstvo dopravy (MD), Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI), Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) a jeho organizační útvar Správa České Budějovice.

Skutečnosti zjištěné při kontrole

Hned pod tímto titulkem se dočítáme: **Výstavba dálnice D3 neprobíhá plynule a tak, aby byla v maximální možné míře zabezpečována hospodárnost a účelnost vynaložených finančních prostředků státu.**

Dále informace uvádí množství nedostatků, které našla například:

- MD nedisponovalo závaznou koncepcí budování dálniční a silniční sítě, která by ve vazbě na reálné zdroje financování a společensko-ekonomické přínosy určovala prioritní úseky pro výstavbu.
- V roce 1999 měly náklady na výstavbu D3 činit 46 451 mil. Kč, v roce 2001 už to bylo 63 142 mil. Kč a v době kontroly to bylo **již přes 88 000 mil. Kč a dokončení dálnice D3 daleko za horizontem roku 2020.**
- Pořizování dálnice D3 nebylo prováděno podle pravidel pro financování programů, která platí pro prostředky státního rozpočtu.
- V procesu přípravy projektu PPP byly zjištěny nedostatky, které nasvědčují tomu, že příprava neprobíhala řádným a nestranným způsobem.
- Výstavba dálnice D3 na území Středočeského kraje v úseku Praha-Nová Hospoda měla být podle záměrů MD z roku **2001** realizována do roku **2009**. Termín realizace byl postupně odsouván a v době kontroly jej MD předpokládalo až za horizontem roku **2020**
- Stav zjištěný v době kontroly ukázal, že se příprava vrátila před rok **2005, kdy o vedení trasy Středočeským krajem bylo rozhodnuto.**
- MD předložilo v lednu 2011 do meziresortního připomínkového řízení strategii dopravy do roku **2025** v níž bylo navrženo, že **“ úsek na území Středočeského kraje by měl být realizován v letech 2019 až 2024 s náklady 31 370 mil. Kč”**
- Financování výstavby dálnice D3 v dalších letech není vyřešeno, a to ani v případě úseků, které mají být realizovány formou projektu PPP.

- ŘSD neposuzovalo technická řešení a opodstatněnost investičně náročných stavebních objektů **mostů, tunelů, mimoúrovňových křižovatek a dalších**, z hlediska investičních a budoucích provozních nákladů.

Shrnutí a vyhodnocení

Zjištěna byla řada nedostatků, které negativně ovlivnily proces pořizování dálnice D3 a vedly nebo mohou vésti i k ne hospodárnému vynakládání finančních prostředků.

Vzhledem ke skutečnosti, že v období let 2006 až 2010 došlo u 23 staveb k nárůstu předpokládaných nákladů o 52 % a vzhledem k poznatkům z jiných kontrolních akcí zaměřených na výstavbu dopravní infrastruktury NKÚ konstatuje, že existuje reálné riziko dalšího růstu předpokládaných nákladů na výstavbu dálnice D3

V oblasti nákladovosti staveb bylo zejména zjištěno:

- ŘSD neposuzovalo technická řešení a opodstatněnost investičně náročných stavebních objektů z hlediska investičních a budoucích provozních nákladů
- Účinnost vládou v roce 2009 schváleného krizového plánu MD k dosažení úspor při výstavbě dopravní infrastruktury byla v případě D3 nulová
- Toto je jen velmi stručné shrnutí z celé informace NKÚ a jen několik nedostatků a závad. V celém souhrnu je těchto nedostatků a závad daleko více. **Bohužel se zdá, že za těch osm let od kontroly se toho moc nezměnilo, pokud se vůbec něco změnilo.**

Novější poznatky k situaci kolem D3

Vzhledem k tomu, že ŘSD zažádá v nejbližší době o územní rozhodnutí pro SD3, abych se trochu uklidnil po tom dost napínavém čtení, vzal jsem si jako další do ruky novější nezávislé posudky dokumentace projektu dálnice, které hodlá ŘSD použít.

Závažným zjištěním soudního znalce je, že:

- **dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR) tak, jak byla předložena, obsahuje fatální chyby a nesrovnalosti, svědčící o chybějící kontrole a selhání kontrolního mechanismu investora stavby**
- **dokumentace DÚR není způsobilá k závaznému stanovisku obce do doby, než bude doplněna a opravena.**

Dále následuje značné množství zjištěných nedostatků a závad.

Jaká rizika a důsledky přinese stavba D3-Středočeská?

1. Nevratné poškození významného krajinného rázu celého Posázaví, které slouží i jako rekreační oblast pro Prahu a další města a okolí.
2. Další tisíce hektarů orné půdy bude zakryto betonem a asfaltem, který nedovolí srážkovým vodám proniknout do spodních vod.
3. Výstavba dalších obchodních, skladových a průmyslových objektů podél dálnice tak jako u ostatních dálnic. I pro potřeby těchto objektů dojde k silnému nárůstu dopravy v regionu a dalšímu zhoršení životního prostředí v regionu.
4. Hrozí poškození a někde i zničení lesů na trase D3 a to nejen stavbou D3, ale i poté provozem tisíců vozidel, následkem emisí a chemickými zplodinami.
5. Dešťová voda z povrchu dálnice bude svedena do retenčních nádrží a z těchto bude svedena do potoků a někde i do mokřadů a prosakováním do podloží nejen znehodnotí či zničí zásoby vod, ale zničí i život drobných někdy i chráněných živočichů. V době, kdy hrozí kritický úbytek jak spodních tak i povrchových vod je toto riziko velmi velké.
6. Stavba dálnice v této západní variantě Posázavím, kde již jména obcí (Kamenný Přívoz,Kamenný Újezd) napovídají jaké je zde geologické prostředí, a kde bude nutno postavit desítky mostů a několik tunelů místy i na poddolovaném území a přemístit miliony tun zeminy se velmi prodraží a zřejmě i přinese stavbařům značné potíže.
7. Existují oprávněné obavy, že kvalita projektu je obdobná jako v případě D8 a stejné mohou být i následky, t.j. ztráta spodních vod, zničení pramenů, sesuvy půdy a další. Je velmi žádoucí znovu se zabývat projektem a zajistit aby byly provedeny potřebné geotechnické , hydrogeologické a další průzkumy na trase D3 To samé se týká i biologického průzkumu k záchraně chráněných živočichů.
8. Stavba dálnice D3 má i své politická důsledky. Lidé v Posázaví a na Neveklovsku přijdou již potřetí a tentokrát nenávratně o své pozemky, lesy i rybníky,Poprvé to bylo za okupace vojsky SS, kdy byli ze svého rodového majetku vyhnáni a bylo zde zřízeno cvičiště SS, podruhé to bylo v padesátých letech kolektivizací zemědělství a zakládáním JZD a v obou případech se jim majetek poničený vrátil. Nyní se jim už majetek, kde hospodařilo několik generací jejich rodičů nikdy nevrátí. Velmi silně to připomíná 50.léta.
9. Jedním z dalších rizik může být a patrně je i nebezpečí, které hrozí při zemních pracích od nevybuchlé munice, která zde zůstala z doby vystěhování a zřízení cvičiště SS, kde se používala ostrá munice.

Pokud je stavba střeđoěeské dálnice D3 ve veřejném zájmu, není mi však jasné, komu bude ten veřejný zájem ku prospěchu. Bude to ku prospěchu občanů, kteří přijdou o zatím téměř nedotknuté životní prostředí, vodu, ornou půdu lesy a zato dostanou prach, hluk, a emise a nebo je to ku prospěchu stavebním firmám, cementárnám, a různým dodavatelům a subdodavatelům, vesměs cizím společnostem?

Bez dálnic se žít dá a žije se tak již staletí, ale bez vody, půdy a lesů se žít nedá a nikdy se nedalo. Ještě je čas zamyslet se.

Miroslav Hruška Tisem