



Sázava versus dálnice

Přitažlivou krajinu dolního Posázaví nedaleko Prahy začali výletníci a trampové objevovat už za první republiky. Teď má tento kus zachovalé přírody protnout dálnice D3 do Českých Budějovic. Když sem před měsícem přijel premiér Andrej Babiš (ANO), odpůrci autostrády ho vypískali.

Jaroslav Srnec se každé ráno snaží vstát hodně brzy, aby stihl úsvit. Nad Sázavou. Panuje ticho, jen voda v řece probublává a okolní lesy šumí. A nad tím pomalu stoupá na oblohu žlutý koláč. „Kdybyste to viděl, ten pohled je neskutečný,“ svěřuje se a dívá se směrem proti proudu, kde pozoruje a pravidelně fotografuje východ slunce. Pan Srnec sice žije a pracuje v německém Mnichově, ale do své chaty na Sázavě jezdí

každých čtrnáct dní. Tráví tu vánoční svátky nebo silvestra. I se svojí německou ženou. Teď se tu zotavuje po operaci slepého střeva. Jeho chata pochází z poloviny třicátých let, ale trampská osada Toronto, jejíž je součástí, je ještě o něco starší. Dokazuje to vyšívaný nápis na jeho tričku Osada Toronto 1929–2019. Devadesáté výročí si připomněl spolu se sousedy začátkem srpna. Všichni na to vzpomínají jako na hodně vydařenou akci.

Za deset let, až se bude konat potlach ke stým narozeninám, to už tak veselá možnost nebude. Kousek od osady, směrem, kterým pan Srnec sleduje východ slunce, vyroste obrovský betonový most přes řeku, po němž profrčí desítky tisíc aut denně. „Je to tady nejhezčí úsek z celé Sázavy,“ říká Jaroslav Srnec a dodává: „To by byla katastrofa.“ Přidává se jeho partnerka, také si nedovede představit, že by panenskou přírodu Posázaví protнула



PRVNÍ OSADNÍCI. Sázavu obydlovali trampové už před válkou.

čtyřproudá autostráda. K jejich chatě nevede žádná silnice, jen cesta pro pěší. Od zaparkovaného auta to mají kilometr. Proviant a další věci si vozí na kolečku. Plánovaný betonový most berou jako tragédii znetvořující zachovalou přírodu. „Můžete jet dvacet třicet kilometrů kterýmkoli směrem od Prahy, ale tohle, co je tady, nikde jinde neuvídíte,“ dodává Srncova žena.

Protest Franty Nedvěda

Podobně to vidí jejich sousedka Věra Singerová, která je právě na dovolené na Sázavě se svým manželem. Pocházejí ze Slaného, jezdí sem dlouhé roky. Nejprve přespávali v autě o kus dál, až před několika lety se jim naskytla možnost koupit v kopci nad břehem řeky chatu. „Z každé chaty je jiný výhled, každý je krásný,“ říká paní Singerová. S manželem pak vykládají o výletech do okolí, o pozorování muflonů nebo srnců. Ostatně celá oblast, kudy projíždí legendární Posázavský pacifik, je hojně vyhledávána turisty a vodáky – i díky specifické atmosféře, již dokreslují prvorepublikové chaty rozesté na svazích nad řekou.

Kousek za malou zátočinou má předválečnou chatu Martin Langer. Pochází z Moravy, ale žije v severních Čechách. Na chatě tráví dovolenou se synem. Říká, že by o plánovaném mostu nad Sázavou potřeboval napřed znát více informací, aby si na něj udělal jasný názor. „Ale pokud bych se dostal k petici proti dálnici, určitě ji podepíšu,“ dodává Langer.

Proti stavbě je většina obyvatel osad podél Sázavy. Většina z nich podepsala petici, několik se aktivně zapojilo do

protestních akcí. Před lety se přidal třeba známý písničkář František Nedvěd, který má rovněž u Sázavy bydliště. „Nenávratně se poškodí jeden z mála krásných přírodních koutů v okolí Prahy,“ prohlásil Nedvěd. Petici samozřejmě podepisují nejen chalupáři, ale rovněž místní obyvatelé. Připojilo se už více než 1100 osob a k tomu ještě jedenáct obcí na plánované trase. Nesouhlasí například Jesenice u Prahy, kde by se měla D3 napojit na Pražský okruh.

„Dopravní zátěž je u nás už teď enormní, už nyní nejsou plněny hlukové limity,“ řekl nedávno tamní starosta Pavel Smutný. Dodal, že nová dálnice by přivedla další desítky tisíc aut denně. „To opravdu Jesenice a celý náš region nemůžou unést,“ konstatoval Smutný. Naopak starosta Jílového Pavel Pešek patří mezi zastánce nové dálnice. „V každé obci je asi část občanů pro, část proti. Která je větší a která menší, to asi těžko budu hodnotit, ale předpokládám, že většina lidí je

Plánovala se už za Hitlera

Trasa dálnice přes Posázaví není výmyslem moderní doby. Poprvé s tímto nápadem přišli už nacisté. Před válkou se plánovala západovýchodní dálnice z Plzně do Užhorodu na Zakarpatské Ukrajině, ale o trase na jih se neuvažovalo. Po anšlusu Rakouska se poprvé objevila myšlenka na propojení Drážďan a Lince severojižní trasou. A po okupaci a vzniku protektorátu Čechy a Morava se objevila konkrétní trasa přes Posázaví. Tento projekt pak do svých strategických plánů převzala v šedesátých letech Varšavská smlouva.



STAROUSEDLÍCI. Jaroslav Srnec s manželkou by novou dálnicí měli nedaleko od své chaty.

prodáváči,“ řekl Pešek nedávno v televizi Nova.

Havlův odkaz

Mezi odpůrce dálnice patří i jílovský zastupitel Oskar Lažanský, jenž současně působí ve sdružení Alternativa středoevropské D3. Stojí na okraji Jílového a ukazuje na zvlněnou krajinu před sebou. „Tamhle by dálnice vyjela z tunelu a pokračovala směrem k Lukám pod Medníkem,“ říká.

Je přesvědčen, že místním obyvatelům ani turistům by nic dobrého nepřinesla. Předává list papíru, na němž jsou vypsány desítky předpokládaných problémů: například to, že dálnice přitáhne víc aut, že se zvýší hluk a exhalace, že při havárii nebo opravě dálnice pojedou auta včetně kamionů přes obce v okolí nebo že autostráda ohrozí vodní zdroje a zásadně změní charakter celého území – také proto, že podél ní začnou vyrůstat nevzhledné obří velko sklady.

Ostatně na to upozornil už někdejší prezident Václav Havel, když Posázaví navštívil v létě 2001. Nepostavil se sice jednoznačně proti dálnici, ale z jeho několika vyjádření vyplynulo, že mu trasa nepřijde vhodná. „Po půlnoci stráveném v tomto kraji nejsem vybaven na to, abych mohl dělat jednoznačné soudy. Člověk má ale občas dát na své elementární instinkty. Při pohledu na krajinu, a když jsem slyšel, co všechno by se v ní dělo, něco se ve mně bouřilo,“ prohlásil tehdy Havel. „Nedělejte si ovšem iluze, že dálnice znamená jen krásný nový most. Budou se tu určitě budovat nové a nové průmyslové zóny ▶



RÁJ PRO VÝLETNÍKY. Posázaví je oblíbeným cílem turistů.



NA DOVOLENÉ. „Petici proti dálnici podepíšu,“ říká Martin Langer, který na Sázavě tráví dovolenou se synem.

a ty krajinu poznamenají možná více než samotná dálnice.“

Odpůrci prosazují, aby se raději zmodernizovala silnice přes Benešov, která uhýbá z D1 u středočeských Mirošovic. Součástí této modernizace by vedle rozšíření mělo být vybudování tunelů nebo zahloubení.

„Řešení současných dopravních problémů je možné mnohem dříve, levněji a snadněji s pomocí obchvatů obcí a důsledné modernizace benešovské silnice oproti komplikované dálnici,“ sdělil právník Alternativy Michal Bernard. Dodal,

že dálnice by do Posázaví přitáhla rovněž zahraniční kamiony.

Dálniční hejtmanka

Taková varianta se ovšem nezamlouvá středočeské hejtmance Jaroslavě Pokorné Jermanové (ANO). Tlačí na to, aby se už v Posázaví začalo pracovat. „Stavba dálnice D3 je pro nás naprostou prioritou. Rozhodně jde o stavbu, kterou kraj nutně potřebuje,“ řekla. Dodala, že současné silnice už kapacitně nestačí. „Rozšíření a modernizace silnice přes Benešov by nepřinesly potřebný efekt.“

O odpůrcích se hejtmanka vyjadřuje jako o lidech, kteří pouze komplikují budovatelské úsilí. „Jsou problémy s různými aktivitami, jež zpochybňují trasu, která je rozhodnutá,“ řekla Pokorná Jermanová. Někdejší ministr dopravy Dan Ťok (za ANO) poznamenal: „Jsou tam různí aktivisté. Já se zdráhám používat slova ekologie. Jim nejde o ekologii. Kdyby jim šlo o ekologii, tak se s nimi dohodneme.“

Před lety posuzovala obě varianty dopravního spojení s jihem Čech – tu oficiální a alternativní – expertní komise ČVUT, a ačkoli její výsledky nebyly jednoznačné,

doporučila právě trasu přes Sázavu. „V místech, kde je zásah do přírody touto variantou velmi razantní, jsou naplánovány zářezy a tunely, aby příroda byla co nejvíce uchráněna,“ řekl tehdejší děkan ČVUT Petr Moos. Rovněž ekologický posudek, který si nechalo vypracovat ministerstvo životního prostředí, upřednostnil sázavskou trasu. „Tento koridor se jeví jako výhodnější, a to především z hlediska menšího vlivu na obyvatelstvo,“ uvedl před lety zpracovatel posudku Josef Tomášek. Podle odhadů by v roce 2030 mělo z Prahy na jih jezdit až 100 tisíc aut denně.

O dálnici přes Posázaví jako o hotové záležitosti hovoří rovněž Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD). Počítá s tím, že by výstavba šedesátikilometrového úseku přes střední Čechy mohla začít v roce 2024 a za další čtyři roky by tudy projela první auta. „O výběru koridoru pro dálnici D3 v současné variantě rozhodla vláda na svém zasedání už v prosinci 2005,“ sdělilo ŘSD v písemném vyjádření pro TÝDEN. Dodalo, že trasa je zanesena také v dalších dokumentech, například v Politice územního rozvoje ČR nebo v obdobné studii pro Středočeský kraj.

„Rovněž v rámci procesu vlivu stavby na životní prostředí (EIA) byla tato varianta stanovena jako nejvýhodnější a představuje nejlepší řešení při ochraně obyvatelstva před negativními vlivy dopravy, jako je emisní a hluková zátěž,“ uvedlo ŘSD. Dodalo, že D3 by podle této ekologické studie měla ulehčit i navazující silniční síti. „Jako nejšetnější je klasifikována tato varianta též z hlediska vlivů na povrchové a podzemní vody a ochrany kulturně-historických hodnot území,“ konstatovalo Ředitelství silnic a dálnic.

Vypískaný Babiš

Když v červenci navštívil Posázaví premiér Andrej Babiš (ANO) spolu s ministry dopravy a životního prostředí Vladimírem Kremlíkem (za ANO) a Richardem Brabcem (ANO), čekaly na ně v centru Jílového asi dvě stovky odpůrců dálnice D3. Jakmile se objevila premiéřská kolona, začali demonstranti vykřikovat „hanba“, pískali a drželi transparenty s hesly jako „Nezničte neporušenou přírodu betonem“, „Stop projektu D3 v Posázaví“ nebo „Soudruhu Babiši, vyvlásteňte Čapí hnízdo pro obchvat Olbramovic“.

Premiér ovšem připomněl, že o trase rozhodla vláda před čtrnácti lety.

„Těžko můžeme vyhovět všem a důležité je, že je tady vůle, je tady už konkrétní projekt a samozřejmě musíme mít na to i peníze – a to tedy budeme mít,“ poznamenal Babiš. Pro protestující je ovšem otázka peněz jednou z nadějí, že se D3 přes Posázaví nakonec nepostaví. Doufají, že vláda na stavbu nesežene dost prostředků – celkem má stát 46,4 miliardy korun bez DPH. „Je to nejdražší možná varianta,“ poznamenal Pavel Hrabec ze spolku Krajina 2000, který proti projektu bojuje dlouhé roky.

Tomu, že se výstavba blíží, nasvědčuje také fakt, že Jílové a další obce na plánované trase dostaly v červenci od projektově-inženýrské společnosti Pragoprojekt žádost o vydání souhlasu s kácením dřevin mimo les. Další porosty se řeší v jiném správním řízení. Pavel Hrabec i tak věří, že se nakonec podaří dálnici zastavit: „V roce 1995 už také bylo zahájení stavby na spadnutí, dokonce na ni tehdy byly peníze, a nakonec se nám to podařilo odsunout. Proč bychom nemohli být úspěšní i dnes?“

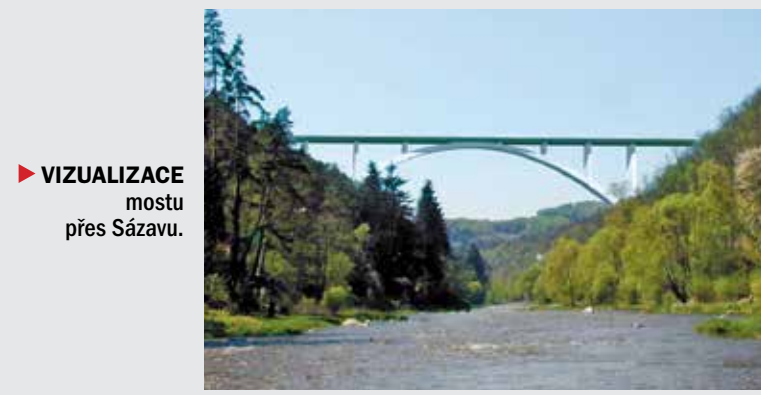
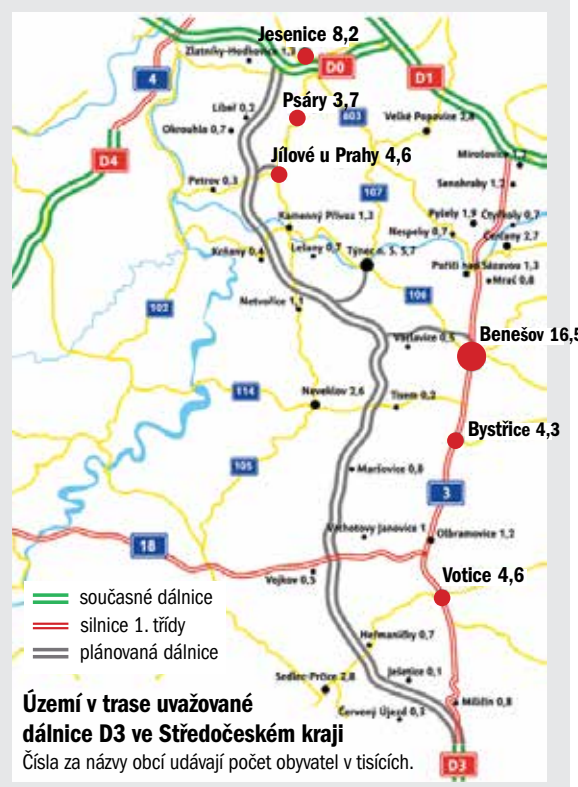
Pavel Baroch ■

Jak se staví

Dálnice D3 se krátce před prázdninami rozrostla o dalších osm kilometrů mezi Bošilcem a Ševětínem na Českobudějovicku. Staví se ovšem jen jihočeská část autostrády. Aktuálně se buduje rovněž navazující jedenáctikilometrový úsek z Ševětína do Borku, otevřít by se měl zkraje příštího roku. Tím se dokončí celá dálnice mezi Českými Budějovicemi a Tábořem. Až k hranici s Rakouskem včetně obchvatu jihočeské metropole by D3 měla být do-

stavěna v roce 2024, termín se ovšem ještě může posunout. Středočeská část od Pražského okruhu do Mezna se má motoristům otevřít do roku 2028, ale ani tento termín není jistý, objevuje se též rok 2032.

Letos je ve výstavbě 131 kilometrů dálnic – například do Karlových Varů nebo mezi Hradcem Králové a Jaroměří. Do roku 2025 by měla začít stavba zbývajících úseků dálniční sítě, poté už jen například severní část Pražského okruhu.



► **VIZUALIZACE** mostu přes Sázavu.

LÉTO KRAJINOU SKUPINY ČEZ

OHLEDUPLNÉ K PŘÍRODĚ, PROSPĚŠNÉ LIDEM

JSME S VÁMI. SKUPINA ČEZ

ZVEME VÁS K PROHLÍDCE NAŠICH INFOCENTER VYBRANÝCH VODNÍCH ELEKTRÁREN SKUPINY ČEZ

Principy fungování vodních elektráren a obnovitelných zdrojů vám vysvětlí odborně vyškolení průvodci. Děti navíc mohou soutěžit o drobné dárkové předměty s herní kartou. Při každé návštěvě vodní elektrárny zařazené do letní akce Léto krajinou Skupiny ČEZ mohou získat kódy nebo razítka, která jsou k dispozici na třech infocentrech vodních elektráren.

Informace o vodních elektrárnách, tipy na výlety v okolí a pravidla soutěže s herní kartou ke stažení najdete na www.letoscez.cz

