

Seznamte se, prosím ...

Dálnice D3

Dálnice D3 povede na trase Praha – Tábor – České Budějovice – hranice s Rakouskem. Její délka má být celkem 168 km, z toho 151,3 km bude postaveno na území České republiky. Odhadované celkové náklady se pohybují kolem 63 miliard Kč (poslední údaj z února 2001). Dálnice byla doplněna do plánu rozvoje dálniční sítě v lednu roku 1987.

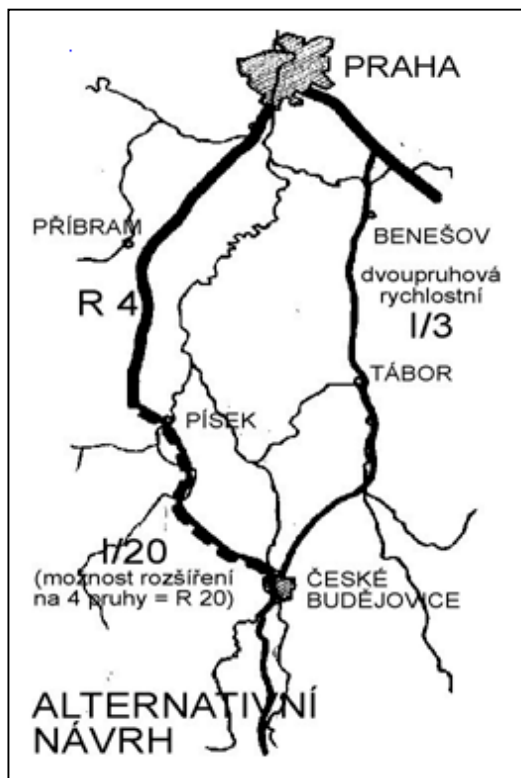
Momentálně stojí asi 2 km úseku z Českých Budějovic směrem na Prahu a čtyřpruhový obchvat města Tábora. Vláda schválila, že se tato dálnice bude stavět v období 2001 – 2010.

Alternativy

1. **Modernizace současné silnice I/3** a její přestavba na rychlostní komunikaci.
2. Další možností je pak přestavba na **rychlostní komunikaci** v trase Praha-Příbram-Písek-České Budějovice (silnice I/4 + I/20). Tato trasa je sice o cca 7 km delší, ale již dnes existuje čtyřpruhová rychlostní silnice z Prahy do Mílna (cca 7 km od Příbrami) a staví se dále do Písku. Na čtyřpruhový obchvat stávajících vesnic Pištín, Česňovice a Dasný je již schválena tzv. EIA (posouzení vlivu stavby na životní prostředí) a vyznívá vzhledem k rovinnatému terénu výrazně příznivěji než u dálnice D3. Také finanční náklady na stavbu by byly několikanásobně nižší. Navíc umožňuje tato varianta navázat na silnici I/20 od Plzně a tím urychlit dopravu i z tohoto směru.

Vzhledem k častým uzavírkám na silnici I/3 je již dnes pro cestování automobilem Praha -České Budějovice rychlejší použít tuto trasu.

odkaz: <http://cde.ecn.cz/detri/>



Zápory stavby

To, že má stavba dálnice D3 nevýhody, netřeba zdůrazňovat. Ale méně známé už je, jaké ty nejdůležitější nevýhody její stavby vlastně jsou.

Jedním z málo uváděných je například ten, že podíl dálkové dopravy na přetížených úsecích silnice I/3 je pouze 4000 vozidel/den a jen malé procento dopravy v Českých Budějovicích je transit (kolem 7 %). Proto není zcela jasné, jestli by se stav dopravy v Českých Budějovicích opravdu nějak výrazněji vylepšil. Problémy s tranzitní dopravou v městě Táboře jsou vyřešeny již stávajícím obchvatem. Naopak je možnou hrozbou převedení mezinárodní těžké dálkové dopravy z Německa přes tuto dálnici, bude totiž výhodně spojit Rakousko se severními sousedy.

Proberme si postupně hlavní problematické body trasy: Na Jílovsku dálnice povede skrze chatovou oblast a osady, v údolí řeky Sázavy se bude muset postavit nejvyšší most v ČR, jeho délka bude asi 1 km a výška bude dosahovat 120 m. Dalším problémem se zdá to, že trasa povede těsně v blízkosti národní kulturní památky Kozí Hrádek a v blízkosti několika (dokonce někdy i přímo přes) přírodně zajímavých rybníků.

A neposledním důvodem a záparem je nečekaný nárůst nákladů. Původní odhad nákladů (skutečná cena bude jako vždycky ještě o něco vyšší) se zatím vyšplhala z 32 miliard (rok 1997) na 63 miliard Kč (únor 2001).

Klady stavby

Mezi hlavní výhody patří jistě rychlé a spolehlivé spojení mezi Prahou a Českými Budějovicemi, dálnice přinese zkrácení současného jízdního času asi o 45 minut.

Určitě pak i zkvalitnění dopravní obsluhy v podobě snížení nehodovosti a zvýšení pohodlí při jízdě.

Rovněž je uváděno pravděpodobné zlepšení ekonomiky přilehlých obcí. Vyšší provoz a rychlejší spojení (především do hlavního města) by mohlo přinést četné podnikatelské aktivity, závislé na automobilové dopravě (především lehký průmysl a turistické služby – restaurace, ubytování). To je ovšem nutné vnímat jako spornou záležitost, protože pochopitelně jen málokdo se půjde rekreovat třeba pod nově zbudovaný dálniční most přes Sázavu a turistická atraktivita míst ovlivněných dálnicí tak nepochybně poklesne.

Navíc je možné, že v souvislosti se zlepšením silničního spojení s městem dojde k vyklidňování venkova (které nemusí být ani přímo v podobě odstěhovávání obyvatel – stačí přesun kulturního vyžití, nákupů a využívání služeb do velkých měst, v tomto případě tedy Prahy a případně Českých Budějovic). Toto se opravdu stalo po dostavbě dálnice v jižním Španělsku a dále ve východní části SRN.

Zároveň se obyvatelé obcí v blízkosti silnice I/3 mohou těšit na pokles množství škodlivin a snížení hluku v této oblasti. Hluk a škodliviny ovšem nebudou zcela eliminovány, pouze budou převedeny do jiných, mnohdy (úsek Praha – Mezno přes Posázaví a Votickou vrchovinu) dosud dopravou (a s ní spojeným hlukem a emisemi) neovlivněných oblastí. Je třeba ovšem dodat, že emise škodlivin provozem z dálnice jsou nepochybně menší, neboť nedochází k náhlým změnám v rychlosti provozu, jako je tomu v případě jízdy po „klasické“ dvoupruhové silnici vedoucí městem.

Neméně důležitým důvodem ke stavbě dálnice je také přetíženost některých částí silnice I/3, např. v úseku Mirošovice – Benešov, který má kapacitu 14 000 vozidel na den, není tu však výjimkou, když tu v jednom dni projede i 21 000 vozidel. Tento fakt je některými obhájci dálnice D3 omílán bez omrzení dokola. Je to samozřejmě závažný důvod k výstavbě čtyřpruhové komunikace, týká se ovšem pouze cca 15 km dlouhého úseku z celkových naplánovaných 171 km.

Obecné schéma výstavby dálnic

1. **Záměr výstavby dálnice** (vláda deklaruje, že uvedenou dálnici chce postavit)
2. Schválení **územního plánu**, v němž se určitá část krajiny vyčlení pro výstavbu dálnice (a zablokuje se pro výstavbu jinou). Koná se zpravidla bez účasti veřejnosti, takže tento první krok, který by měl být záležitostí širšího jednání, je často prováděn neuváženě. Ve skutečnosti by již v této fázi, kdy ještě „o nic nejde“, měla proběhnout všeobecná diskuse s účastí odborníků z různých oblastí i veřejnosti. Dálnice jsou totiž jinak často schvalovány v „křeči“ před tím, že nějaká „ekologická“ iniciativa je zablokuje.
3. **Územní řízení**, v němž se jedná o konkrétní variantě dálnice. V tomto řízení by měl proběhnout proces EIA (hodnocení vlivů na životní prostředí), jehož součástí je veřejné projednání s občany, kteří jsou připravovanou dálnicí ovlivněni. V tomto stadiu je snahou investora (tj. toho, kdo chce dálnici stavět) většinou jednání co nejvíce urychlit, čímž řada připomínek nemůže být uplatněna. Navíc např. u dálnice D5 byl proces EIA zcela vynechán.
4. **Územní rozhodnutí**, vydané na základě výsledků územního řízení a procesu EIA
5. **Stavební řízení**, v němž se jedná o skutečné podobě dálnice (tj. spíše už jde o technickou záležitost). Protože řada připomínek byla ovšem v územním řízení opomenuta, je uplatňována zde a dochází k průtahům.
6. **Stavební rozhodnutí**, na základě kterého se může začít stavět.
7. **Vlastní stavba**, ukončená kolaudací. Často i během ní se ovšem přijde na nějaká pochybení (opomenutí některých náležitostí, nová zjištění např. chráněných druhů), což je dáno především snahou uspišit předchozí řízení. Paradoxně právě proto probíhají někdy řízení včetně všech odvolání nakonec výrazně déle.

Další dálniční stavby

Dálnice D5 – obchvat města Plzně

Dálnice vede z Prahy přes Plzeň do Rozvadova a od roku 1997 již je celá zprovozněna. Jediným sporným úsekem, kde se ještě ani nezačalo stavět, je dálniční obchvat města Plzně.

Z historie: 1988 – vláda rozhodla o severním ochvatu Plzně
1991 – vláda rozhodla o jižním obchvatu ve variantě KU (kombinovaná upravená) v tunelové verzi, ale nebyla akceptovatelná krajským hygienikem
1994 - byla schválena varianta SUK (stabilizovaná upravená kompromisní)
2001 - povolení stavby mostů přes řeky a spíš příklon k variantě SUK2

Varianty : KUO – tunel u Černic
SUK1 – vede kolem vrcholu Valík
SUK2 – tunel ve vrcholu Valík

Proč stavět? Stavbou obchvatu se odkloní tranzitní doprava a ulehčí se dopravní situaci v Plzni.

A proč se tak dlouho nestavělo? Spory vlastních zájmů několika vlivných lidí (pozemky, územní rozvoj) zcela narušily diskusi o vlivu jednotlivých variant na životní prostředí. A tak byla v roce 1994 schválena varianta SUK (později označená SUK0), a to v profilu, u nějž vůbec nebylo provedeno hodnocení vlivů na životní prostředí (neboli EIA), jež je nutnou procedurou a během níž se může veřejnost i „ekologické iniciativy“ vyjadřovat k budoucí stavbě. Teprve rozkladová komise ministerstva (poslední odvolací orgán) tak dala za pravdu těm, kteří tvrdili, že rozhodnutí o stavbě bylo protizákonné a vrátila to k projednání. Celý spor se tak díky soudním průtahům neúměrně prodlužoval až do dnešních dnů.

Dálnice D11 – Praha – Hradec Králové

Z historie : z Prahy do Libic nad Cidlinou (nedaleko Poděbrad) vede už několik let dálnice (40km)
1999 – vláda se rozhodla dostavět dálnici do Hradce Králové a dál na sever do Jaroměře, kde by měla změnit na rychlostní komunikaci R11 a pokračovat až do Královce na hranicích s Polskem, kde se napojí na dálnici A3. Další variantou je pokračování dálnice z Hradce Králové do Olomouce. Tato varianta se nyní jeví podle Ministerstva dopravy a spojů jako prioritní.

Stanoviska: Děti Země souhlasí se stavbou dálnice do Hradce Králové, ale ne už do Jaroměře. Chtěly by ale pozměnit trochu trasu. V Chlumci nad Cidlinou by se dálnice odklonila od původního směru trochu severněji a vedla by podél trati až skoro do Hradce Králové. Tato varianta by nepoškodila tolik remízky a kopce, jenže kvůli narušení řady vodních zdrojů tuto trasu MŽP nedoporučilo.

Co se týká pokračování do Jaroměře, tak podle Děti Země by s ohledem na nižší provoz místo dálnice stačila pouze rychlostní komunikace.

Dálnice D47

Trasa : dálnice by měla vést z Lipníku nad Bečvou, v Běltošíně by se odklonila od připravované rychlostní komunikace R48 a vedla by kolem Ostravy do Bohumína k polským hranicím a v budoucnu by byla napojena na dálnici do Gdaňska

Z historie: Stavba D47 byla oficiálně zahájena 15.března 1999, a to přesto, že nebyly dokončeny všechny potřebné procedury na ostatních úsecích D47. Vlastní stavba dálničního tělesa a mostů zatím ještě nezačala, pouze probíhají přípravné práce na mostním křížení poblíž železniční stanice v Ostravě-Svinově.

Otázka: Je třeba tato dálnice, když 25 km od její trasy je plánována rychlostní komunikace R48?

Odpověď Ministerstva dopravy a spojů:

Mezi dálnicí D47 a rychlostní komunikací R48 se nachází mezinárodní letiště v Mošnově. Propojení tohoto letiště a D47 není v současné době bez udělení výjimky možné, jelikož přiváděč musí procházet chráněnou krajinnou oblastí (CHKO Poodří).

Otázkou však samozřejmě zůstává reálné využívání tohoto letiště.

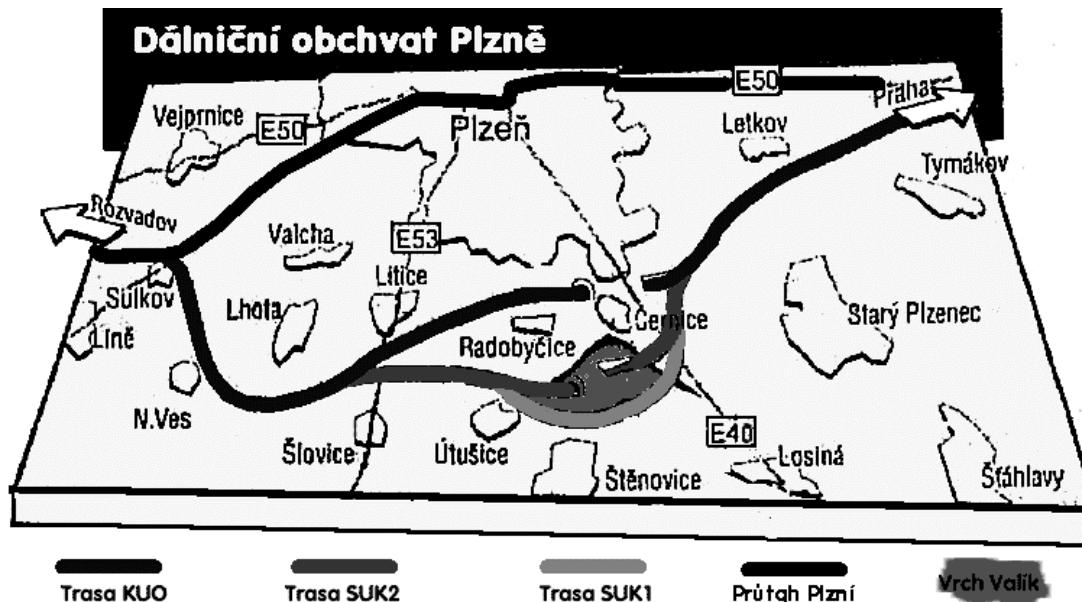
Odkazy: <http://info.plzen-city.cz/radlisty/rl0397/obchvat.htm>

<http://www.obchvat.cz> (dálnice D5)

<http://www.ekolist.cz/01022850.htm>

<http://diskuse.d2.cz/forum/operace/vypis.php?prisp=33&id=116> (dálnice D11)

<http://www.detizeme.cz/Ostrava/D47/zaklinfo.html> (dálnice D47)



D8 – dálnice, jež povede přes CHKO České středohoří

Základní údaje (letos potvrzeného koridoru C)

Dálnice D8 celkem:

- ü délka – 93 km
- ü 4 tunely – 3,02 km
- ü plánované náklady – 20 miliard Kč
- ü plánovaný termín dostavby – rok 2005

Problematická část dálnice přes CHKO České středohoří (úsek 0805 Lovosice – Řehlovice):

- ü délka – 16,4 km
- ü 2 tunely – 0,63 km
- ü plánované náklady – 7,8 miliard Kč
- ü plánovaný termín dostavby – rok 2005

MŽP navrhovalo 1 tunel 4 km dlouhý, Děti Země taktéž 1 tunel, ale 10,5 km dlouhý.

Historie ve zkratce (týkající se hlavně úseku přes CHKO)

- Ø rok 1993... vláda schválila harmonogram výstavby sítě dálnic a rychlostních silnic včetně dálnice D8 ...
- Ø rok 1994... započaly přípravy na stavbu prvního úseku dálnice u Prahy...

- Ø květen 1995... Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) podalo žádost o udělení výjimky pro průchod dálnice D8 přes CHKO České středohoří... (podle zákona o ochraně přírody a krajiny je výstavba dálnic a rychlostních komunikací v národních parcích a chráněných krajinných oblastech zakázána)
- Ø listopad 1998... Ministerstvo životního prostředí (MŽP) výjimku neudělilo... ŘSD se odvolalo...
- Ø únor 2001... MŽP nakonec výjimku udělilo a ŘSD oznamuje, že začne se stavbou úseku přes CHKO v roce 2002. V červnu 2001 bylo v provozu 52 km dálnice.

Klady

- + napojení na evropskou dálniční síť (koridor Berlín – Praha – Budapešť – Sofie – Istanbul)
- + bezpečnější a rychlejší doprava, nižší počet nehod
- + nižší hluk a emise pro okolní obyvatele než stejně zatěžovaná normální silnice
- + rozvoj regionu přitáhnutím zahraničních investorů do okolí dálnice

Zápory

- obrovská stavba nevratně pokrývající velký prostor v krajině, silně pozměňující krajinný ráz (v Chráněné krajinné oblasti České středohoří!)
- bariéra pro zvířata (mělo by být vyřešeno přechody)
- nárůst množství dopravy
- regionální rozvoj není vždy tak jednoznačný (může se stát i opak)

Internetové adresy

<http://www.detizeme.cz/d8zaklcz.htm> – Děti Země jsou patří mezi hlavní odpůrce dálnice

<http://www.rsd.cz/odborne/DalniceD8.htm> – stránka ŘSD o D8

<http://www.mdcz.cz/stalose/files/41.html> – stránka Ministerstva dopravy a spojů o D8

<http://www.ekolist.cz/01021608.htm> – Ekolist po drátě (ekologický internetový zpravodaj) – článek z 16. 2. 2001, reakce na udělení výjimky

