

Co jsou mýty, polopravdy a co je skutečnost v publicistice o dálnici D3 ?

Ing. arch. Martin Říha

Při četbě prvních dvou čísel letošního Jílovského zpravodaje jsem se nestačil divit, co vše se patrně na radnici, ale i v celém městě Jílové muselo změnit loňskými komunálními volbami v hlavách tamních občanů a radních. V čísle prvním je jen letmá zmínka o dálnici D3, vedené kolem města Jílového podle vloni schválených územních plánů velkých územních celků Pražského regionu a Benešovska. Je to okomentováno zhruba ve smyslu „nejsme proti, pokrok nelze zastavit, vše se dá ochránit technickými opatřeními při stavbě...“. Jak odlišný postoj oproti stanovisku minulého zastupitelstva a paní starostky, opřený dokonce o výsledky referenda ve městě! Co se stalo? Někdo v Jílovém vyměnil obyvatelstvo? Nebo že by podstoupilo hromadnou lobotomii?

Únorové číslo Jílovského zpravodaje je věnováno mimo jiné polemice s letákem „Zelené Posázaví“. Po uvedení problému v článku „Přípravy na výstavbu dálnice D3 vyvolávají zbytečné vášně“ je obhajoba vedení dálnice D3 právě kolem Jílového svěřena do pera pracovníka Ředitelství silnic a dálnic v článku „Dálnice D3 - Mýty a polopravdy jejich odpůrců“. Podívejme se na ten článek podrobněji.

„Všichni jezdíme auty, ale ne všichni hodláme připustit, že výstavba dálnic je nezbytnost“. Krásná ukázka zjednodušující demagogie. Tak především ne všichni jezdíme auty. Ti co jezdí se dále dělí na ty, kdo jezdí autem i do 100 m vzdáleného obchodu a ty, kdo auto používají jen v případech nezbytí - tedy nevede-li k cíli konkurenceschopná (časem, cenou) veřejná doprava nebo potřebujeme-li převézt něco, co neuneseme a veřejnou dopravou nevezeme. Autor pomíjí fakt, že mnozí z odpůrců trasy dálnice D3 kolem Jílového a Posázavím nezpochybňují obecnou potřebnost dálnic v silničním dopravním systému naší země. Odmítají ale zcela nové vedení kapacitního silničního spojení Praha - České Budějovice územím s vysokou přírodní a krajinnou hodnotou a s intenzivně využívaným vysokým rekreačním potenciálem, kde nejsou žádné velké zdroje a cíle nákladní dopravy (velká průmyslová města), která by vedení právě tudy ospravedlňovala. Příroda, krajina, osídlení, stálí obyvatelé i rekreatanti stavbou a provozem dálnice utrpí značnou újmu na kvalitě svého dosud nenarušeného prostředí. Přitom na směru Praha - Benešov u Prahy - Tábor - České Budějovice funguje železnice, která bude brzy s využitím prostředků EU výrazně zmodernizována a provoz na ní zrychlen, takže se stane atraktivnější pro nákladní i osobní dopravu. A hlavně, i pro silniční dopravu jsou zde k dispozici hned dva stávající silniční koridory, D1 + I/3 Praha - Mirošovice - Benešov - Tábor - České Budějovice a R4 + I/4 + I/20 Praha - Dobříš - Písek - České Budějovice, jejichž parametry lze zlepšovat, i když ne na úroveň dálnice či rychlostní silnice, ale jejichž společná kapacita po potřebných úpravách bude spolu s přesunem části dopravy na železnici schopná nárůst dopravy ještě značnou dobu nést. Zvláště po zavedení mýtného se lze obávat poklesu zájmu o silniční dopravu obecně a návrat části zátěže na modernější železnici. Rozšíření stávající silnice I/3 na čtyřpruh a její opatření mimoúrovňovými kříženími s ostatní silniční sítí v úseku Praha - Benešov, vybudování obchvatů Olbramovic a Miličína by odstranilo hlavní závady stávající silnice na Tábor a prodloužení čtyřpruhu na I/4 za Dubenec, obchvat Čimelic a úprava křižovatky u Nové hospody by totéž zajistilo na silnici na Písek. Dál už zátěže nevyžadují náročnější úpravy a Posázaví a Sedlčansko může být ještě léta od dálnice uchráněno. Autor článku tvrdí, že tyto úpravy chce provést tak jako tak. Otázka je, jestli je reálné očekávat tyto investice souběžně z výstavbou dálnice nebo dokonce po poklesu zátěže na těchto silnicích v důsledku vybudování dálnice. Snahou odpůrců dálnice bylo a je **nejdříve** provést tato posílení kapacit a bezpečnosti stávajících silnic a zhodnotit výsledek. Pak teprve uvažovat novou dálnici, kdyby pokračující trend nárůstu zátěží jejich kapacitu překročil a dobře vážit, kudy.

Technická opatření na ochranu životního prostředí před stavbou a provozem dálnice samozřejmě existují, ale jejich účinnost nelze přeceňovat. I tunel musí být někde odvětrán a na rozdíl od volného vedení trasy krajinou jsou výduchy větracího systému bodovým zdrojem koncentrovaného znečištění ovzduší i hluku. Lépe se chrání před šířením hluku do okolí dálnice vedená v zářezu a na terénu, kde lze snadno umístit protihlukové zábrany a isolační zeleň i ve větší vzdálenosti od trasy, než na náspech a mostech. I při provedení všech technicky a ekonomicky dostupných opatření se hluk z dopravy po dálnici šíří krajinou do vzdáleností stovek metrů až kilometrů jako sice málo slyšitelná, ale trvalá zátěž obyvatel i přírody a není před ním kam utéci - musíte si prostě „zvyknout“. Zatímco Pražané mají tyto nevýhody intenzivní dopravy alespoň zčásti kompenzovány bohatou nabídkou obchodů, služeb, kultury, sportu dostupností kvalitní zdravotní a sociální péče, zbudou obyvatelům a rekreativním z dotčeného území jen emise hluku a znečištění ovzduší, nepočítáme-li iluzi úspory několika minut při nečetných cestách autem do Prahy a z Prahy, ovšem jenom po pražský silniční okruh. Tam už je bezpečně pohltí a zdrží zácpy a celá hrůza bídného silničního spojení mezi Jesenicí a centrem, dálnice - nedálnice.

Právě proto trvalo Ministerstvo životního prostředí na porovnání více variant dopravního (nejen dálničního) spojení Prahy a Českých Budějovic. Proto chtělo porovnat investiční a provozní náklady a dopady na obsluhu území i na životní prostředí a veřejné zdraví ve více variant řešení tohoto problému. Nutno říci, že ani Ministerstvo dopravy a ŘSD, ani Ministerstvo pro místní rozvoj a Středočeský kraj jako orgány územního plánování nesehrály tu úlohu, která přísluší veřejné správě a dobrému hospodáři s potenciálem území. Komplexní porovnání provedeno nebylo a MŽP bylo „odkázáno do jeho kompetencí“. Porovnávaly se tedy jen vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví a podklady pro „konkurenční varianty“ k té prosazované „stabilizované“ si musely obce, environmentální iniciativy a MŽP pořídit samy, „za své“, v časové tísní a bez možnosti využít odborný potenciál velkých projektových organizací na to zařízených. Vyhodnocení SEA k návrhům obou územních plánů velkých územních celků tím pádem nebylo provedeno korektně a vyznělo tendenčně ve prospěch ŘSD prosazované „stabilizované“ trasy. Ani punc „veřejné prospěšnosti“, udělený této investici ve schválených územních plánech Středočeským krajem, ani další schválené dopravní koncepce, jak ostatně vyplývá i z dikce citované v článku, za těchto okolností neopravňují k tvrzení, že „právě tudy“ musí být „prohnána“ dálnice. O vadné Politice územního rozvoje ČR, ignorující zcela přírodní složku prostředí, by bylo lépe se nezmiňovat. V některých dotčených obcích se s tím nesmířili a bojují dál. Pořad „Nedej se“ z počátku února ukázal, že je mezi nimi i Libeň, o které autor článku tvrdí, že schválenou trasu respektuje. Další obce vyhlásily stavební uzávěru a chtějí se bránit dál. Asi si dovedou představit, jak se jejich životní prostředí na mnoho let změní na stavenišť, jak utrpí už teď bídné silnice, které by peníze už dnes potřebovaly víc než sůl, stavební dopravou a co je čeká, až bude dálnice v jejich blízkosti uvedena do provozu.

Chybné vyměření důchodu se dá opravit na papíru formátu A4 během několika dnů. Chyby v územním plánování a realizaci staveb, jako je dálnice, budou neopravitelné a jejich důsledky ponese území a jeho obyvatelé desítky či stovky let. Proto by tu mělo platit víc, než jinde ono tesařské a truhlářské moudro „dvakrát měř, jednou řež“. I kdyby byly v letáku Zelené Posázaví některé nepřesnosti, mýty a polopravdy, rozhodně s nimi nelze bojovat jinými mýty a polopravdami nebo nevěcnou demagogií, vykládající vadně vrchností schválené dokumenty jako zjevené Boží pravdy. Lidé by měli přemýšlet o svých životních podmínkách a o impulzech ke změnám v jejich prostředí odpovědně dříve, než ty změny nastanou. Koneckonců oni budou sklízet ovoce své angažovanosti nebo netečnosti. Sláva každému, kdo je na příležitost do věci zasáhnout upozorňuje včas, i kdyby nevolil nejlepší argumenty k vyburcování. Jednu z klíčových příležitostí, jak odvrátit naznačená nebezpečí, již občané a obce dotčené stavbou dálnice promeškali, když dopustili schválení obou územních

plánů velkých územních celků Zastupitelstvem Středočeského kraje. Ani tyto plány však nejsou neměnné a nezměnitelné, bude-li dost sil a vůle po jejich změně. Dokud nenabude moci územní rozhodnutí o umístění stavby, lze jednat. Záleží na všech, kterých se to dotkne, s jakou radostí či hořkostí si za pár let budou zpívat „Teď už máme, co jsme chtěli“.

4.3.2007