

Historie středočeské D3

Nejasnosti s trasováním provázejí D3 od samého začátku

První zmínka o dálnici z Prahy do jižních Čech se objevila v první polovině šedesátých let, když se začal plánovat dálniční systém. Konkrétní rozhodnutí vlády o výstavbě D3 padlo v roce 1988. Spory ohledně jejího trasování se však vedly už tehdy. Uvažovalo se o dvou variantách. Podle takzvané východní varianty by D3 v Mirošovicích navazovala na dálnici Praha – Brno. Buď by se dálnice D1 rozšířila o další jízdní pruhy, nebo by se vedla souběžně s ní. Ani jedno řešení však nebylo šťastné, protože trasa v tomto úseku patřila už tehdy k nejvytíženějším tahům v republice. Proto se další projektanti přikláněli k západní variantě. Podle ní měla D3 navazovat na pražský silniční okruh mezi Vestcem a Hodkovicemi a pokračovat směrem na Jílové. Dálnice by pak směřovala na jih a přetála by oblast jižního Posázaví. Právě v tomto citlivém místě se narazilo na nejsilnější odpor ekologických iniciativ a občanských sdružení. Pracovníci Ministerstva dopravy a spojů zvažovali i další možnost – využít ke spojení stávající komunikaci Benešov – Tábor – České Budějovice tak, aby se zvýšily provozní parametry rozšířením o další jízdní pruh. Aktivisté měli v záloze ještě jiné řešení, jež spočívalo v dokončení rychlostní komunikace R4. V roce 1992 ještě tehdejší federální vláda rozhodla, že výstavba dálnice D3 v úseku Praha – Benešov se uskuteční v letech 1997 až 2001. O rok později byl rozsah výstavby doplněn ještě o úseky Benešov – Tábor s realizací v letech 1998-2003 a úsek Tábor – České Budějovice se záměrem dostavět v období mezi roky 2003 až 2007.

Jihočeši si dálnici žádají, Středočeši ji odmítají

Události kolem této dopravní stavby začaly nabírat na síle až v druhé polovině devadesátých let. Začátkem roku 1996 projevil nesouhlas s vedením D3 devět středočeských obcí ze sdružení KLID. Mezi protestujícími obcemi byly Lešany, Libeň, Březová-Oleško, Ohrobec, Okrouhlo, Luka pod Medníkem, Psáry, Zlatníky, Zvole a další vesnice, které by výstavba dálnice poškodila. Obce poukazovaly na to, že by došlo ke zrušení silnice druhé třídy směr Kamenný Přívoz – Nevyklou, která je nepostradatelná, protože propojuje několik obcí. **Starosta Lešan Miroslav Zvěřina (nezávislý) se strchoval o zdroj pitné vody a vadilo mu, že jsou obce při projednávání trasy obcházeny a nepodílejí se na spolurozhodování. „Od roku 1995, kdy jsme se poprvé vyjádřili odmítavě, s námi už nikdo nic neprojednával,“ nechal se slyšet starosta Libře Karel Rott (nezávislý). „Nechceme u nás posilovat transevropskou dopravu, která k nám přinese enormní počet zahraničních těžkotonážních kamionů, což bude mít negativní vliv na životní prostředí. Přitom, jak uvádějí statistiky, ČR patří ekologicky k nejzatíženějším územím v Evropě. Kamiony i další těžké automobily by měly především užívat železnici,“ shrnul výhrady Zvěřina.** Zcela jinak viděli situaci kolem D3 jihočeští starostové. V reakci na dopis Středočechů sepsali stanovisko opačného významu. V dopise předsedovi vlády žádají starostové Tábora, Sezimova Ústí, Plané nad Lužnicí, Soběslavi, Veselí nad Lužnicí naopak urychlení přípravy i vlastní realizace D3. Poukazovali na to, že v úzkém hrdle mezi centrem Tábora a jeho sídlištěm Nad Lužnicí, kde se sbíhá místní doprava s tranzitní z dosud nedokončené části obchvatu, je s 25 tisíci nasčítanými vozidly za 24 hodin nejzatíženější dvouproudou komunikací v jižních Čechách. Pro výstavbu podle nich hovořilo i měření emisí. Podle něho byla táborská aglomerace s Českými Budějovicemi nejzatíženější

lokalitou v jižních Čechách. Výsledky měly poukazovat na podobná čísla, jaká lze naměřit v Praze či městech v severních Čechách. V závěru dopisu je postesknutí nad skutečností, že jihočeský region je v rámci republiky jediný, kterým neprochází silnice dálničního typu. Oba dopisy sice našly příznivce i odpůrce, ale prakticky rok se nic nedělo. Klausovu vládu sužovaly problémy s bankovními experimenty a rozvoj dopravní sítě šel stranou. Nastala doba úsporných balíčků. Situaci kolem D3 nepřálo ani politické klima v Rakousku, kde se do zemské vlády dostali zelení, kteří měli jiné představy o dopravní politice než jejich předchůdci. Hornorakouská vláda při zemském sněmu potvrdila, že neplánuje prodloužení dálnice A7, která končila u Unterweitsdorfu, a že místo ní bude vybudována státní silnice B125. Mluvčí rakouského Ministerstva hospodářství sdělil, že výstavba dálnice A7 byla zákonem zastavena několik kilometrů za Lincem a o její dokončení k české hranici nemá zemská vláda Horních Rakous zájem. Jednak se podle nich jedná o záležitost velice nákladnou a pak tímto reaguje na tlak místních ekologických organizací, které dálnici zásadně odmítají. Podle jeho slov rakouská strana pro nejbližších sedm až deset let plánuje pouze zlepšení a rozšíření dosavadní státní silnice B 125, která v délce asi 25 kilometrů spojuje konec dálnice A7 s hraničním přechodem Wulowitz/Dolní Dvořiště. Toto stanovisko vítali čeští ekologové. „Případná realizace projektu D3 by se dostala do rozporu s vládní politikou, protože ministr dopravy Martin Říman za ODS nedávno prohlásil, že dálnice se v České republice budou stavět výhradně tam, kde budou mít za hranicemi pokračování,“ uvedl Vojtěch Kotecký z Hnutí DUHA.

Postavme Skalickému vyhlídku, znělo z Posázaví

Přelomový rok v příběhu D3 byl rok 1997. Ministr životního prostředí Jiří Skalický (ODA) vystoupil tvrdě proti čtyři roky starému usnesení vlády, která se zavázala k vybudování dálnice D3. „Z ekologického hlediska by vybudování třetího silničního tahu na jih znamenalo zásah do velmi cenné krajiny. Pozitivní efekty nové dálnice by byly zcela nesouměrné se škodami, jež by na životním prostředí vznikly,“ prohlásil na vládě Skalický. Podle jeho slov je rovněž velmi důležitý argument ekonomický. Odhady expertů totiž udávají, že za vybudování D3 by daňoví poplatníci zaplatili přes čtyřicet miliard korun. „To jsou v situaci, kdy už máme dva silniční tahy na jih – příbramský a tábořský, náklady neúměrné. S podstatně menšími prostředky můžeme zajistit vyhovující řešení silničního spojení s jihem, totiž zkvalitněním již existujících komunikací,“ dodal ministr. Skalický zároveň odmítl argument, že by se na jeho rozhodnutí podepsala neochota rakouské strany prodloužit plánovanou dálnici D3 až od hranic do Lince. Ze slov ministra Skalického se radovali především ekologové. „Konečně si někdo uvědomil, že je třeba projekt posuzovat z globálního hlediska,“ prohlásil Jiří Neustupa z Hnutí DUHA. Ve zprávě vlády se mluvilo o celkové částce za výstavbu ve výši 30 miliard. Dálnici nakloněný místostarosta Tábora František Dědič se však v dopise adresovaném ministru Skalickému zaklínal analýzami z Ředitelství silnic a dálnic, které mluvily o čísle 11 miliard. Pokud to byla pravda, pak inženýři z ŘSD částku během deseti let doslova zdesetinásobili. Zastavení stavby odmítali vzít na vědomí především lobbyisté a betonáři. V rámci Svazu měst a obcí vzniká v dubnu téhož roku subkomise dopravní komise, která pověřila primátora Miroslava Beneše, zástupce starosty Tábora Františka Dědiče, starostu Jílového u Prahy Zbyňka Šorma, starostu Písku Toma Zajíčka jednáním o záležitostech spojených s problematikou severojižního propojení. Členové této subkomise vyjádřili potřebu zachovat trasu D3 v navrhované podobě. Premiér Klaus v České televizi na adresu D3 uvedl, že nejdříve je potřeba vybudovat obchvaty

měst a obcí. Do veřejného prostoru poprvé vstupuje i Otakar Šmíd, pozdější místopředseda občanského sdružení Krajina 2000. V článku v Lidových novinách si chválí Skalického rozhodnutí jako velké vítězství nejen těch, kteří mají vztah k přírodě dolního Posázaví a jižních Čech, ale všech, kteří by vlast, zděděnou po předcích, chtěli odevzdat potomkům s minimálními ztrátami. Na závěr navrhuje, aby se v místech, kde měla dálnice přetnout kaňon, zbudovala „Skalického vyhlídka“. Koncem dubna se překvapivě hornorakouská zemská vláda rozhoduje, že postaví čtyřproudou silnici dálničního typu z Lince na hranice s Českou republikou. Práce na některých úsecích, například ve městě Freistadt a Rainbach, měly být zahájeny ještě v roce 1997 stejně jako rozšíření celnice Wulłowicz. Ministr dopravy a spojů Říman však trvá na tom, že D3 se stavět nebude, zároveň však přiznává, že MD chystá pro vládu materiál, kde se rýsuje až sedm možných dálničních propojení Prahy a Českých Budějovic. Přestože nic nenaznačuje tomu, že by vláda měla revokovat své stanovisko z loňského roku, jihočeští starostové obcí Borek, Úsilné, Hrdějovice, Srubec, Hůry, Rudolfovo, Vráto, Staré Hodějovice, Doubravice, Vidov, Roudné, Boršov nad Vltavou a Včelná, kterých se dotýká výstavba uvažované dálnice D3, připouštějí, že jsou ochotni zachytit připravovanou trasu rychlostní komunikace do závazných částí územních plánů obcí a potvrdit ji jako obecně prospěšnou stavbu. Jejich tlak začíná sílit začátkem roku 1999. V lednu společně žádají vládu, aby přehodnotila usnesení z února 1997 a zahrnula dálnici do finančního plánu do roku 2010. K potřebě dostavět dálnici se poprvé vyjadřuje i František Vnouček (ČSSD) a senátor za ODS Pavel Eybert. Tyto postavy sehraji v následném osudu dálnice D3 stěžejní roli. „Úsek dálnice D3 je již podrobně rozpracován a obce i města s ním počítají. Nedovedu si představit, že v Táboře, odkud pocházím, budeme něco přehodnocovat,“ uvedl Eybert.

Zemanova vláda vrátila dálnici znovu do hry

Tlak lobbyistů a jihočeských starostů nese své sladké plody. Začátkem roku 1999, v době politického temna opoziční smlouvy, se ministr dopravy Antonín Peltrám rozhoduje, že vrátí D3 za každou cenu mezi harmonogram dopravních staveb. Podle jeho názoru je možné se vyhnout alespoň z počátku výstavby všem ekologicky sporným bodům a poprvé vyslovuje hypotézu, že stavět by se měla začít od konce, tedy od česko-rakouské hranice směrem do vnitrozemí. „Prostě začneme tam, kde to jde,“ uvedl ministr. Termínu salámová metoda se brání. „Samozřejmě že ji budeme stavět po částech. Postavili snad někde stokilometrový úsek najednou?“ ptá se Peltrám. V květnu je na Ministerstvu vnitra registrováno Sdružení na podporu dálnice D3 a jeho zakladatel se nechává slyšet, že vítá obrát v postoji rakouské zemské vlády, ve kteréž nesedí zelení. „Když jsem se účastnil jednání s rakouskou stranou před rokem, bylo jejich stanovisko k výstavbě rychlostní komunikace mezi Lincem a Českými Budějovicemi negativní. Nyní se však jejich názor o sto osmdesát stupňů otočil a silnici dálničního typu směrem na České Budějovice stavět chtějí,“ uvedl po návratu z Rakouska Vnouček. V červnu předkládají vládě k projednání materiál, jehož přijetí by znamenalo znovupokračování prací na této stavbě. „Mezi další úkoly, kromě apelu na vládu, aby se D3 vrátila do harmonogramu výstavby dálnic, sdružení zařadilo jednání s ministrem životního prostředí, dotčenými obcemi, včetně hlavního města Prahy na úpravě zákona o posuzování staveb na životní prostředí, která by znevýhodňovala ekologické aktivisty,“ uvedl jihočeský poslanec za ODS Miroslav Beneš. **Při vyjádření připomínek ke koncepci rozvoje silniční sítě vypracovává Ústav aplikované ekologie v Kostelci nad Černými lesy materiál, v němž označuje úsek dálnice D3 za nepřijatelný. K nesmírné radosti regionálních politiků a představitelů jihočeské samosprávy vrací v červenci sociálnědemokratická vláda na**

stůl výstavbu dálnice D3 z Prahy na jih Čech. Schvaluje totiž koncepci rozvoje dálniční sítě do roku 2010, ve které se počítá právě i s dálnicí z Prahy do Českých Budějovic. I přes rozhodnutí vlády odmítají jílovští zastupitelé dálnici na území města a nezanesou ji do změny územního plánu. „Nestojíme o poškození posledního kusu krásné přírody jižně od Prahy. Došlo by k devastaci Posázaví v jeho nejcennější části na území přírodní rezervace Medník,“ uvedla starostka Květa Halanová. Občanské sdružení Chodci z Tábora navrhuje v březnu na titul anti ekologické ceny Ropák roku 1999 předsedu Sdružení pro výstavbu dálnice D3 a poslance zvoleného za ČSSD Františka Vnoučka. **Stavbu D3 odsuzují i američtí dopravní experti, kteří se zabývali rozvojem dopravy v rámci návštěvy v České republice. Don Chen, spoluautor projektu dopravní politiky USA, uvedl, že mezi jednotlivými druhy dopravy by měla být zachována rovnováha. „Z našich zkušeností víme, že dálniční sítě řeší problémy pouze částečně a dočasně. Obdobných chyb jsme se dopustili i my ve Spojených státech, kde většina investic směřovala do dálnic. Očekávané dopravní ani ekonomické výhody to nepřineslo a teprve nyní se zabýváme rozvojem hromadné dopravy,“ uvedl Chen na setkání s ministrem dopravy Peltrámem.** Ministr pro místní rozvoj Jaromír Císař vyhláší, že práce na výstavbě dálnice začnou do tří let. „Ekologové zatím o možném poškození životního prostředí výstavbou dálnice nepředložili žádný konkrétní důkaz, o němž bychom se mohli odborně bavit. Trasa byla vytyčena odpovědně, racionálně a po vyhodnocení všech variant,“ řekl.

Opoziční smlouva D3 prospěla

Socialistickou vládu zjevně ekonomické balíčky bývalého premiéra Klause příliš nezajímají a zcela otevřeně vyhláší boj za co nejrychlejší dostavbu D3. Přiostruje se i slovník. Například někdejší šéf Ředitelství silnic a dálnic Petr Laušman na semináři v Senátu řekl: „Přípravu většiny úseků D3 velmi komplikují nerealistické požadavky Ministerstva životního prostředí při posuzování dopadů dálničních staveb na přírodu.“ Neurčitý postoj zachovával i místopředseda vlády Vladimír Špidla, který uvedl: „Nelze připustit, aby z existence D3 těžila jen přilehlá města a obce. Proto je potřeba vypracovat základní rozvojový projekt celé aglomerace,“ uvedl. Na stranu ekologů se poprvé staví i náměstkyně životního prostředí a pozdější ředitelka České inspekce životního prostředí Eva Tylová. „Myslím, že termíny realizace lze dodržet, ale vyžaduje to, aby Ředitelství silnic a dálnic neodmítalo naše zásadní požadavky na úpravu některých tras,“ řekla Tylová deníku Právo. Naproti tomu ministr dopravy Antonín Peltrám spojuje rychlou výstavbu D3 pouze s jediným krokem: Novelizací zákona na ochranu životního prostředí. „O tom, zda se bude dálnice stavět, či nikoliv, by neměly rozhodovat nátlakové skupiny ekologických aktivistů, ale občané v referendu,“ zdůraznil Peltrám. V květnu roku 2000 se „brilantně“ vyjadřuje poslanec Václav Krása (US) v Benešovském deníku: „Velký problém vidím v tom, že se zastavila stavba dálnic, a to především z hlediska tlaku ekologických skupin. Musím říct, že tomu dost dobře nerozumím. Nechápu, jak si někdo může myslet, že výstavba dálnic škodí ekologii. Pokud totiž nebudou dálnice, neuleví si jednotlivá města,“ domníval se Krása. Tvrdil, že projel Německo či Holandsko, všude jsou dálnice a města jsou zdravá. „Já myslím, že to tak má být. To jenom u nás je všechno na ruby a já s tím v žádném případě nesouhlasím. Osobně jsem pro výstavbu D3 v navržené podobě,“ dodal Krása. V červnu ohlašují ekologické organizace přes 2000 podpisů pod petici proti stavbě dálnice D3. Petr Hrdina z občanského sdružení Chodci polemizuje s názorem o dálnicích jako o motoru ekonomického růstu. „Některé zahraniční studie to zpochybňují,“ říká Hrdina. Petici dehonestuje poslanec a předseda Sdružení pro výstavbu dálnice D3 František Vnouček (ČSSD).

„Kdybychom spustili petici my, tak máme okamžitě desetitisíce podpisů,“ slibuje Vnouček. V září roku 2000 se Petr Hrdina z Děti Země v týdeníku Respekt brání chvalo zpěvu na ministra Kužvarta ohledně jeho postupu v trasování dálnice D3. „Za jeho působení se příprava dálnice znovu obnovila. Není to proto, že by snad Kužvart tuto dálnici chtěl. V rozhovorech uvádí, že je dálnice pro něj nepřijatelná, a není důvod mu to nevěřit. Slova však v daném případě nestačí. V loňském roce hlasovala vláda o koncepci rozvoje dálničních sítí České republiky, mimo jiné také o podobě dálniční sítě. Přestože odborná studie posuzující vlivy této koncepce na životní prostředí navrhované rozrůstání dálnic nedoporučila, nepodařilo se ministru Kužvartovi tyto závěry obhájit a vláda odhlasovala návrh Ministerstva dopravy a spojů. Tím pádem prošla i D3. Sice o jeden hlas, ale to na situaci příliš nemění. Práce na D3 byly tak obnoveny, neboť do loňského července byla tato dálnice více než dva roky mimo oficiální plány na výstavbu. Časová prodleva tak způsobila, že dálnice D3 zatím nebyla rozestavěna. Bylo tedy možné ji posoudit jako celek. Avšak Ředitelství silnic a dálnic nemá na toto posouzení zájem a ministr Kužvart se nesnaží posouzení dálnice D3 jako celku prosadit,“ napsal redakci Hrdina. Koncem roku se v médiích objevuje zpráva, že na přípravu stavby D3 bude v následujícím roce uvolněna z rozpočtu státního fondu dopravní infrastruktury několikasetmilionová částka. „Tyto peníze budou použity na práce v úseku Mezno – Chotoviny – Tábor, ve kterém je příprava dálnice nejdéle,“ poznamenal předseda Sdružení pro výstavbu dálnice D3 František Vnouček.

Neurčitý prezident Havel na barikádách v Posázaví

Prezident Václav Havel vstoupil do diskuse ohledně sporných úseků dálnice D3 v parném létě roku 2001. „Když jsem viděl ty krásné lesy, něco se ve mně bouřilo,“ uvedl prezident, když stanul na Medníku. Tato slova se nelíbila jihočeskému poslanci za ODS Miroslavu Benešovi. „Mám-li zájem o dé trojku, tak nenavštívím jen krásné scenérie, ale třeba také budějovickou levobřežní komunikaci, která rozřezává město na části se 40 a 60 tisíci obyvateli,“ uvedl Beneš. Prezident svou misi ukončil v nabitě hospodě v Lukách pod Medníkem, kde se kromě jílovských občanů sešel ještě ministr životního prostředí Miloš Kužvart, ministr dopravy a spojů Jaromír Schling, hejtmané Petr Bendl a Jan Zahradník i představitelé různých sdružení pro i proti stavbě dálnice. „Je tu jakýsi dvojsmysl. Všichni tu dálnici chtějí, ale ne pod svými okny,“ řekl po debatě Havel, čímž nepatrně korigoval své původní odmítavé stanovisko. „Nedělejte si ovšem iluze, že dálnice znamená jen krásný nový most. Budou se tu určitě budovat nové a nové průmyslové zóny a ty krajinu poznamenají možná více než samotná dálnice. Necítím se na to, abych řekl, zda jsem nebo nejsem pro dálnici,“ řekl nakonec prezident. Středočeský hejtman si od prezidentovy návštěvy podle svých slov mnoho nesliboval. „Rozhodovat o tom, kudy vlastně ten koridor povede, bude stejně krajské zastupitelstvo,“ řekl vlažně. František Vnouček byl ještě odtažitější. „Nic jiného se od prezidenta čekat nedalo. K rozhodování však nemá žádné kompetence,“ řekl sarkasticky. „Já jsem spokojený s tím, že většina argumentů vyzněla pro dálnici.“ Druhý den se v MF Dnes Havel nakonec na stranu ekologů přece jenom přidal. „Po půl dni stráveném v tomto kraji nejsem vybaven na to, abych mohl dělat jednoznačné soudy. Člověk má ale občas dát na své elementární instinkty,“ dodal. **V říjnu zopakovala starostka Jílového Halanová v Benešovském deníku důvody, proč je dálnice pro město nepřijatelná. „Jsme město bez jakéhokoliv průmyslu. Rozvoj je možný pouze v turistickém ruchu. Byl by to nevratný zásah a hlavně tu dálnice není opodstatněná, protože bude řešit pouze transit. My jsme teď cílová stanice. Nikdo tudy neprojíždí, maximálně třeba do Lešan nebo do Netvořic, a to by se radikálně změnilo. Máme strach i z**

technického hlediska. Jsme poddolované město a jen mezi Jílovým a Lukami má vést šest tunelů," řekla.

Cena za D3 stoupá k desítkám miliard

14. únor roku 2002 byl velkým okamžikem pro všechny příznivce trasy D3. Senátor Pavel Eybert (ODS) uvedl, že by tento den měl být svátkem nejen pro celé Tábořsko, ale i celé jižní Čechy. „Je to zcela zásadní okamžik v životě Jihočechů. Za první a zásadní krok považují vrácení dálnice D3 do systému silničních a dálničních spojů České republiky pro horizont 2010. Vláda se tak rozhodla před necelými třemi lety na základě intervence asi šedesáti poslanců a senátorů,“ chválil se Eybert. A co podle něj přinese výstavba dálnice D3 regionu? „Investice zde zanechají svou stopu v podobě většího objemu zaměstnanosti a předpokládá se, že lidé tady pak své peníze i utratí. Dlouhodobě lze očekávat rozvoj různých podnikatelských aktivit v návaznosti na dopravu, protože pokud se hledá investor pro určitý okruh hospodářské činnosti, region musí být připraven i na otázky dopravní obslužnosti území.“ A na kolik jsou odhadovány náklady na stavbu D3 podle Eyberta? „Těžko říct, ale rozhodně musíme počítat s desítkami miliard korun.“ Ještě před třemi lety to bylo jedenáct... Ekologové ze sdružení Arnika považují započítání stavby za nepochopitelný krok a populistické předvolební gesto. Středočeský kraj slibuje na jaře 2002 projednat koncept územního plánu velkého územního celku (Úp VÚC) pražského regionu, kde by se měl definitivně rozhodnout, kudy dálnice D3 povede. „Ministerstvo nechalo vypracovat studii nezávislým projektantům Vyhnálkovi a Zenklovi a ta ukázala, že není třeba stavět dálnici na zelené louce,“ dodala Tylová. **Také obce a nevládní organizace nechaly vypracovat nezávislou studii D3 u ateliéru Promika. Tato studie se zaměřuje na optimální využití stávajícího koridoru silnice první třídy číslo 3 známé pod označením E55 pro její parametry dálniční nebo rychlostní komunikace. Přestože studii Promika slíbil hejtmán Petr Bendl zařadit k trase D3 jako rovnocennou, MŽP zjistilo, že varianta Promika není na hlavním výkresu velkého územního celku zakreslena. Je pouze na zvláštním listu jako příloha s velmi kritickým komentářem, neodpovídajícím současnému stavu vedení trasy. Také ekonomická náročnost dálnice nahrává ekologům.** „Dálnice by měla stát 24 miliard korun, zatímco varianty s využitím 1/3 o čtyři miliardy méně,“ vyčísluje Tylová. Měsíc před parlamentními volbami, v květnu roku 2002, se objevuje rozhovor uves tehdejším poslancem a budoucím ministrem životního prostředí Liborem Ambrozkem v časopise Respekt. Zajímavá je pasáž, v níž lidovecký poslanec kritizuje postup Miloše Kužvarta k dálnici v Českém středohoří. Prý měl Kužvart za tento ústupek požadovat adekvátní náhradu. „Například aby se postavila dálnice D3 ve variantě, ve které se vyhne Posázaví. Z toho bych neustoupil. U dálnice D8 to nešlo jinak, ale tady nás už nic nenutí. Ještě není nic postaveno. Myslím, že bez základní dálniční sítě se neobejdeme a boj za zákaz stavby dalších dálnic je prohraný. Když si to ale uvědomím, mám možnost vyjednávat co nejmenší zásah do krajiny,“ řekl budoucí ministr životního prostředí Ambrozek. Vzhledem k budoucímu postupu ohledně D3 je to komentář vsutku unikátní.

Špidla pod palbou prodáváčičnických aktivistů

Rok se kolem dálnice nic neděje. Ministerstvo životního prostředí má nového ministra Libora Ambrozka (KDU-ČSL) a vláda moderního premiéra Vladimíra Špidlu (ČSSD). V případě D3 však žádná změna k lepšímu. Vláda zakrátko na valné hromadě Sdružení pro výstavbu dálnice D3

slibuje maximální podporu výstavbě dálnice a rychlostní komunikace do jižních Čech. Jejich optimismus brzdí pouze skutečnost, že Špidlův kabinet na realizaci nemá peníze. „Pokud bychom utratili možných 750 milionů ročně, stavěla by se dálnice 50 let,“ připomněl předseda sdružení pro dálnici a jihočeský senátor Pavel Eybert. Premiér na závěr přiznal, že se nezříká podobného modelu, jakým je vstup soukromého kapitálu. Projekt by podle něho musel být pečlivě připraven. V červenci 2003 se rozhoduje skupina poslanců ČSSD, KDU-ČSL a KSČM k uspořádání výstavby dálniční sítě, která už roky v Česku vážně kvůli protestům ekologických organizací a problémům ve výkupu pozemků. Podle poslanců by některé dálniční úseky měly být zákonem výslovně prohlášeny za stavby ve veřejném zájmu. Stát by pak měl možnost v případě potřeby pozemky vyvlastnit. Za jeden z úseků poslanci označují dálnici D3. Výbor pro regionální rozvoj Středočeského kraje podporuje ze čtyř možných variant trasy dálnice D3 z Prahy na jih Čech, tu přes Posázaví. „Tato varianta představuje nejlepší řešení ve vztahu k ochraně obyvatelstva a obytné zástavby, je nejšetrnější k pozemním a povrchovým vodám,“ uvedl mluvčí úřadu Martin Krafl. Rozpočet se šplhá strmě vzhůru. Už se mluví o 64 až 68 miliardách korun. Na sklonku roku 2003, přesně 12. listopadu, proběhne v Benešově místy velmi emotivní diskuse nad konceptem územního plánu Velkého územního celku Benešovsko. Ve hře stále zůstávaly čtyři varianty spojení hlavního města s jižními Čechami. Proti stavbě dálnice D3 na zelené louce se z řady ekologických organizací a obcí, nejen v dolním Posázaví, ozývalo nejvíce kritiky. Druhá varianta podle autorů Zenkla a Vyhnálka zčásti využívá trasu D3, zčásti i trasu stávající I/3. Třetí navržená trasa z ateliéru Promika využívá z velké části stávající I/3 a ušetří dolní Posázaví. Poslední, podle dosavadních ohlasů pravděpodobně odsouzená k zániku, byla takzvaná nulová varianta. Ta se drží silnice I/3 a jen minimálně ji opouští.

Rozezení betonáři žalují u premiéra Špidly

Více než rok je kolem dálnice D3 ticho. Až v březnu 2004 Sdružení pro výstavbu dálnice D3 napsalo dopis premiérovi Špidlovi, kde se ohrazují proti vyjádření ministra dopravy Milana Šimonovského, že dojde k posunutí dokončení dálnice na rok 2013. Sdružení pro výstavbu D3 však požadují původní, Špidlou příslibený termín, zprůjezdnění do konce roku 2010. „Odmítáme se s tím smířit. Podle vládou schváleného programu má být nejen dálnice D3, ale i na ni navazující rychlostní komunikace R3 z Českých Budějovic do Dolního Dvořiště hotová v roce 2010. Jde i o závazek České republiky vůči Evropské unii,“ zdůraznil předseda Sdružení pro výstavbu D3 a R4 Pavel Eybert. Podle dostupných pramenů však po nás EU žádný podobný závazek nepožadovala. Výkonný výbor sdružení rovněž vyjádřil nespokojenost s průtahy ve schvalování územních plánů pražské aglomerace a Benešovska, které mají pro úsek dálnice D3 mezi Prahou a Meznem klíčovou roli. Sdružení argumentuje tím, že se dálnice D3/R3 napojí v roce 2010 na chystanou čtyřproudou rychlostní komunikaci S10. Pro dálnici D3 by se tak podle nich dalo využít peněz z EU. „Celkem totiž bude potřeba nejméně 45 miliard korun,“ tvrdí členové sdružení. V říjnu premiér Stanislav Gross otvírá úsek dálnice D3 u Tábora. Jde o část dlouhou čtyři kilometry. Vínou za zpomalení výstavby dálnice D3 spatřuje hejtman Středočeského kraje Petr Bendl ve špatné legislativě. „Peněz by mohlo být například více, kdyby se upravily některé zákony, které stavby zbytečně prodražují tím, že protahují přípravu, když dávají velký prostor názoru ekologických iniciativ,“ uvedl Bendl v Parlamentních listech. Podle něj by ekologové a veřejnost měla být vpuštěna do povolovacího procesu pouze jednou – při územním řízení. „Jestliže při povolovacím procesu vyřizují jednu připomínku v územním řízení i při stavebním povolení, to je snad zbytečné. Ať se vyjadřují jen k územnímu řízení,“ řekl Bendl. V únoru 2005 zastupitelstvo středočeského kraje odložilo konečné řešení dopravní

situace ve směru z Prahy do Českých Budějovic. „Začínáme zase od nuly,“ zoufal si náměstek hejtmana pro dopravu Středočeského kraje Karel Vyšehradský. Poslanec Vlastimil Tlustý při návštěvě s podnikateli v Benešově tvrdí: „O přínosu dálnice D3 jsem naprosto přesvědčen. Je pro rozvoj tohoto regionu naprosto nezbytnou podmínkou.“ Zároveň připouští, že zprovoznění dálnice zlepšení místních služeb příliš neřeší. „Stalo se to už v Žebráku. Tam všichni bědovali, že nemohou přejít silnici. Teď jsme rádi, že jsme v Plzni za tři čtvrtě hodiny, ale žebráčtí zase bědují. Že tam chcípnu pes, že mají prázdné obchody a opuštěné restaurace,“ uvedl poslanec. Možná ani sám netuší, jak silný argument proti stavbě dálnic tehdy vyřkl. Územní plán východní části Českokrumlovska, který 21. 4. 2005 schválili krajszí zastupitelé, počítá s trasou dálnice D3 a rychlostní komunikace R3. Česká televize přináší v dubnu informaci, že kamionová doprava na jihu Čech vzrostla po vstupu do Evropské unie asi o pětadvacet procent. Většina nákladních vozů v této oblasti přitom míří právě na hraniční přechody s Rakouskem a Německem. Na otázku moderátorky, zda by se nedalo fi nancování dálnice D3 urychlit z unijních fondů, odpověděl mluvčí ŘSD Jan Hoření: „My samozřejmě využíváme unijní peníze, čerpáme i úvěry z Evropské investiční banky, dálnice D3 je fi nancována ze Státního fondu dopravní infrastruktury, ale například Ministerstvo dopravy uvažuje o fi nancování PPP, to znamená ze soukromých peněz, které by této dálnici rozhodně pomohly.“ Zároveň naprosto rezolutně odmítá investovat prostředky do protihlukových opatření na takzvané staré benešovské. „My jsme řekli, že na 1/3 již žádné peníze dávat nebudeme, a to z toho důvodu, že veškeré záležitosti, ať už jsou to obchvaty či protihlukové stěny trvají spousty let a za ty roky budeme mít novou dálnici.“ Poslanci neschválili zákon urychlující vyvlastňování pozemků. Stát bude muset i nadále jednat o výkupu pozemků na dálnici D3 s vlastníky. Jeden z nejsilnějších zastánců dálnice D3, dlouholetý hejtman Jihočeského kraje Jan Zahradník, vypráví o svých zážitcích z jednání ohledně budoucího rozpočtu Evropské komise. „Návrh obsahoval větu ekologická rovnováha a sociální smír je podmínkou ekonomické prosperity. Ta se stala kamenem úrazu, protože pravice navrhovala ústy svých poslanců s naší podporou formulaci, že právě ekonomická prosperita je podmínkou pro ekologickou rovnováhu a sociální smír. Celá ta debata se odvíjela v docela legračním duchu,“ vyprávěl pobaveně po návratu Zahradník. Stejně tak jej překvapují požadavky o ekologickou rovnováhu a sociální smír v dolním Posázaví při stavbě D3... Časopis Týden přišel na to, kde se vzal název dálnice. Na podzim roku 1938 se Velitelství stavby dálkových silnic rozhodlo pro výstavbu silniční magistrály z Prahy do Velkého Bočkova na Podkarpatské Rusi. Šéf velitelství Václav Nosek pro ní odmítl zavedené termíny „autostráda“ či „autodráha“, kterou byly podle něho otrockými překlady proti duchu jazyka. A navrhl novotvar: dálnice. „Hlavním rysem myšlenkového pojmu je uskutečnění dopravy různými vozidly a spojení dálných krajů,“ odůvodnil vznik slova.

V územních plánech je řada nezákonností

Zastupitelé Středočeského kraje po neuvěřitelných osmi letech projednávání spěšně během pěti minut na konci roku 2006 schválili územní plány VÚC Pražský region a okres Benešov. Námitkami desítek obcí, vlastníků a veřejnosti se nezabývali vůbec. Měli opravdu naspěch. O pár dnů později už by schválení možné nebylo, měnil se totiž stavební zákon a územní plány tak okamžitě zastaraly. Proto budou muset být do r. 2011 přijaty znovu, podle požadavků nového stavebního zákona (č. 183/2006 Sb.). O podobě územního plánu a definitivní trase dálnice D3 tak bude rozhodovat nové zastupitelstvo Středočeského kraje, zvolené na podzim r. 2008. Během pořizování obou územních plánů došlo k celé řadě nezákonností. Např. ani jeden z ÚP neměl platné zadání, došlo k nezákonné

změně pořizovatele, návrhového horizontu a řešeného území, SEA na tyto ÚP byla provedena podle již neplatného zákona, nedošlo k náležitému vypořádání námitek atd. Na obsahu se samozřejmě podepsala i příliš dlouhá doba projednávání, kdy podklady a vstupní údaje jsou výrazně zastaralé. Dotčená území se přitom díky své lokalizaci blízko Prahy rozvíjejí zcela zásadním tempem.

V kraji vyhrála Stabilizovaná

Po čtyřech letech sporů, protestních petic a diskusí o nejrůznějších variantách je rozhodnuto: dálnice D3, která propojí Prahu s jihem Čech a Rakouskem, povede přes jeden z nejkrásnějších koutů země – Posázaví. U Votic se naopak neponoří pod zem, jak bylo původně zamýšleno. „Stabilizovaná trasa je ze všech variant nejdražší, nejdelší a nejvíce ohrožuje přírodu,“ tvrdí Otakar Šmíd, zástupce občanského sdružení Krajina 2000 a sdružení obcí Klid. Nejšetrnější a nejvýhodnější by podle něj bylo rozšířit silnici E55 z Mirošovic do Benešova, která se rekreační oblasti Posázaví zcela vyhýbá. **„Stabilizovaná trasa přinese stavební a následně provozní zátěž do málo osídlené krajiny, která je minimálně poškozena průmyslovou činností či dopravou,“ vysvětlila Jarmila Krebsová z Ministerstva životního prostředí s tím, že na trase dálnice leží cenné ekosystémy i místa s předpokládaným výskytem vzácných a ohrožených druhů.** „Dají se očekávat boje s ekologickými a občanskými sdruženími,“ naznačil Hoření. **Složitá budou hlavně jednání v procesu EIA – posuzování vlivu stavby na životní prostředí.** Nyní čeká dálnici posouzení vlivů na životní prostředí až po žádost na stavební povolení. To potrvá v ideálním případě, bez protestů občanských a ekologických sdružení, do roku 2010. „Samotná výstavba potrvá tři roky, takže v ideálním případě by dálnice D3 mohla být dokončena v roce 2013,“ uvedl mluvčí ŘSD Jan Hoření. **O den později vysvětluje ŘSD, proč se rozhodlo pro Stabilizovanou variantu: „Dokážeme ji nejrychleji zprovoznit.** Podle toho neoptimističtějšího scénáře by nejvíce diskutovaný úsek přes Středočeský kraj mohl být dokončený už v roce 2013. To bychom u dalších dvou uvažovaných variant nedokázali, protože tam bychom začínali úplně od nuly. U schválené trasy byly přece jenom už některé věci připravené,“ dodal. „Rozhodnutí vlády bylo nečekané. **Z našeho pohledu je to nejhorší řešení z hlediska dopravy. Nejsme proti dálnici, ale povede desítky kilometrů neosídlenou krajinou, složitým terénem a hlubokými údolími. Řešení znamená desítky miliard korun navíc. Svede navíc dopravu do oblasti Jesenice. Zvolené napojení na metropoli je opravdu nešťastné. Proti podobnému řešení dálnic se ohradilo devět obcí. Nebyli jsme ale vůbec připuštěni k jednání,“ řekl Právu Jiří Janata, starosta Psár, jedné z obcí v blízkosti Prahy, kudy má zvolená trasa vést.** Rozhodnutí vlády si naopak pochválil náměstek hejtmana Středočeského kraje Karel Vyšehradský (ODS): „Ze všech variant, které byly ve hře, má Stabilizovaná nejpříznivější dopady na ekologii.“ Nadšení pro ekologický „přínos“ nesdílí právníci z Ekologického právního servisu. „Nám vyhovovala nejvíce varianta třetí, která by sledovala stopáž současné silnice I/3 s obchvaty sídel,“ vyjádřil se Michal Bernard z EPS. Připustil, že politicky jsou jejich snahy zřejmě u konce, zvrátit situaci by mohlo jedině rozhodnutí kraje při schvalování Územního plánu Benešovska. Přestože si betonáři chválí rozhodnutí vlády ohledně trasování dálnice, bezradní zůstávají už krátce za Prahou u obce Libeň, kde je problematické místo. Projektovány jsou dvě varianty, obě jsou pro obec likvidační. „Když už tu dálnice má být, chceme východní variantu. Ta sice zlikviduje nějaké chaty, ale pro stále obyvatele nebude znamenat tolik hluku,“ prohlašuje starosta Libě Otakar Beck (nezávislý). Do návrhu územního plánu proto Libeň zakreslila jen tuto možnost. Východní trasa je v mapách stále označena jako varianta

číslo jedna, jenže Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) se přiklání k západní. Podle Martina Höflera z ŘSD by východní trasa znamenala větší zásah do lesů za Libří. Ohrozila by biocentrum u rybníka Mordýřka, což by vyvolalo odpor ekologů. Kromě toho by byla dražší. Její součástí by byl 1470 metrů dlouhý tunel Spáleniště, zatímco západní varianta vyžaduje vyhloubit jen 282metrový tunel Kamenná vrata. Problém s emisemi a hlukem by v případě východní varianty pocítily místo Libře sousední Psáry. Spokojen pochopitelně nejsou ani Jílovští. „Když to tady budou dva tři roky stavět, budeme trpět,“ stěžuje si Halanová. „Velké stroje tu budou svítit, hrabat a hlučet do noci. Budeme si přát, aby to šlo co nejrychleji. Nejsme malé děti, nezačneme si lehat pod bagry, nepřivážeme se ke stromům. Ale ať alespoň neříkají, že nám dálnice pomůže, ať nám netvrdí, že jsme zpátečníci a militantní ekologové,“ vzkazuje starostka. Koncem března vychází v deníku Metro sloupek s názvem Zelení jsou napravo, kde premiér vlády Jiří Paroubek (ČSSD) píše, že se zelenými se neshodne na celé řadě bodů programu a jedním z nich je rovněž trasování dálnice D3 přes Posázaví. Paroubek chce Stabilizovanou variantu.

Obce v Posázaví udělaly stavební uzávěry proti D3

Představitelé pěti obcí v regionu se rozhodli bránit svá území, zdraví svých občanů, jejich majetek a nedotčenou přírodu prostřednictvím stavebních uzávěr. Obce Tisem, Ještěřice, Václavce, Libeň a Chrástany v podstatě omezily vedení dopravních staveb na svém území. Stavební uzávěry praví, že dopravní stavby budou vedeny v tunelech pod povrchem země, v povrchových tunelech nebo v uzavřených tubusech a stavby nesmí narušit krajinný ráz. Právník Michal Bernard z Ekologického právního servisu, který uvedené obce v této věci zastupuje, přiznal, že inspirací pro ně byl nález Ústavního soudu v Brně v kauze moravské Pozlovice, jejímž představitelům se nelíbilo trasování vysokonapětového elektrického vedení. „Naše představa o rozvoji obce je zcela jiná, než nám vnucuje stát a Středočeský kraj. Zachovalá krajina, klid, čistý vzduch je pro nás hodnotou, kterou chceme chránit,“ řekl Milan Hruška, starosta obce Tisem. **„Je nejvyšší čas vrátit do hry zpět variantu Promika, rychlostní silnici, která by spolu s obchvaty obcí kopírovala stávající silnici I/3. Její dostavba by daňové poplatníky přišla výrazně levněji. A hlavně by se po ní motoristé mohli svézt daleko dříve, než je tomu u kontroverzní varianty Stabilizované, proti které se urputně brání obce Neveklovska a dolního Posázaví i nevládní organizace,“ vysvětlila Eva Tylová.** Státní Ředitelství silnic a dálnic uvedlo, že je ochotno se v krajním případě se středočeskými obcemi soudit. Bez ohledu na verdikt Ústavního soudu je přesvědčeno, že radnice zmíněných středočeských obcí překračují své kompetence. „Budeme se bránit,“ potvrzuje Martin Höfler, který má v pražském závodu ŘSD na starosti přípravu staveb. „V současné době ale není zřejmé, co to udělá s harmonogramem přípravy stavby dálnice,“ říká Höfler. Dodal, že se ani nedá vyčíslit, nakolik by se dálnice prodražila, pokud by stavbaři museli na požadavky obcí přistoupit. „Chystá se řada soudních žalob, které se opřou o pochybení v procesu schvalování územních plánů,“ upozornila Eva Tylová.

Proces EIA: Stovky připomínek proti D3

Na Ministerstvu životního prostředí se od října 2007 kupí desítky námitek proti D3 v rámci procesu EIA vznesenými obcemi, občanskými sdruženími či obyvateli regionu. MŽP je připraveno je posoudit – to nelibě nesou realizátoři dálnice D3. Z tohoto velmi mírného

postupu proti D3 je zjevně rozladěno Ředitelství silnic a dálnic. „Stavba je pozastavena, nemůžeme nic připravovat,“ uvedla tisková mluvčí ŘSD Martina Vápeníková. „Problém je s územním plánem, variantu, o které rozhodla už i vláda, napadají ekologičtí aktivisté. Znovu se tedy musí zvažovat, kudy povede,“ řekla Vápeníková. Vláda schválila harmonogram budování dopravních staveb do roku 2013. Dálnice a silnice se budou stavět rychleji a půjde na ně více peněz. V následujících letech by mělo vzniknout zhruba 1000 kilometrů nových dálnic, do roku 2016 chce vláda celkovou délku dálnic zdvojnásobit na 2000 kilometrů a prostavět celkem 800 miliard korun. Vláda také projednala návrh rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) na rok 2008. „SFDI bude mít k dispozici 88 miliard korun, o třetinu více než letos,“ sdělil Topolánek. Rozpočet fondu dopravy počítá s příjmy a s výdaji 45 miliard korun a dalších 32 miliard do něj přiteče z fondů Evropské unie. Zbytek peněz si SFDI půjčí od Evropské investiční banky. Strana zelených však požaduje nové posouzení některých dálničních staveb. Řada úseků vázne na výkupu pozemků či na protestech ekologů, kteří mají zastání u ministra životního prostředí Martina Bursíka. Podle zelených Ministerstvo dopravy výběr staveb důvěryhodně neodůvodnilo hlubší finanční a ekologickou analýzou. Například úsek D3 vedoucí přes Posázaví, severozápadní část Pražského okruhu či silnici R55 u Hodonína. Bursík také prosazuje, že z peněz na dálnice se postaví i obchvaty pro 90 obcí, kudy projede více než 10 tisíc automobilů denně. To je třeba Mladá Boleslav, Lázně Bohdaneč či Havlíčkův Brod. „Například v Posázaví jde jednoznačně o střet s ochranou životního prostředí,“ říká Bursík. Středočeský kraj přitom variantu vedení dálnice D3 už v územním plánu má. Evropská unie však odmítá poskytnout na stavbu D3 peníze, dokud nebudou vyřešeny spory s ekology. Proto stavba D3 není zařazena do operačního programu doprava. V polovině září schválila vláda České republiky „Harmonogram výstavby dopravní infrastruktury v letech 2008–2013“ s výhledem do roku 2016. Ten obsahuje bez ladu a skladu sestavený soupis silnic a dálnic, železničních spojení a dalších dopravních staveb, které by měly v ČR vyrůst. Nelíbí se to řadě nevládních organizací, odborníkům i Nejvyššímu kontrolnímu úřadu. Vláda totiž ve svém prohlášení slíbila, že dopravní stavby bude posuzovat podle jejich potřeby a dopadů na životní prostředí. To však není jediný rozpor harmonogramu s vládním prohlášením, napsal v listopadu Ekolist. V dubnu 2008 je vybrán první náměstek Ministerstva dopravy Jiří Hodač jako prototyp člověka, který nejvíce škodí snahám zachovat přijatelné životní prostředí v anketě na Ropáka roku. Zasloužil se o to především bojkotováním vládního usnesení o variantním řešení tří sporných dopravních koridorů – průchodu dálnice D3 Středočeským krajem, severního obchvatu Prahy R1 a rychlostní silnice R55 u Strážnického Pomoraví. V květnu téhož roku schválilo Ministerstvo dopravy propojení veřejné a soukromé sféry pro stavbu dálnice D3 v úseku Tábor – Dolní Dvořiště. Po dlouhé a těžké nemoci zemřel 21. května urputný propagátor stabilizované varianty dálnice D3 František Vnouček. Do konce roku má vláda ČR schválit návrh Politiky územního rozvoje, která ovlivní územní plánování v jednotlivých krajích. Až do konce roku 2008 probíhá veřejné připomínkování a již teď má mnoho obcí a občanských sdružení řadu kritických výhrad.

Bursík: Jasně NE dálnici přes dolní Posázaví!

Dálnice na jih zřejmě jen tak stát nebude. Od 31. července je jasné, že Ministerstvo životního prostředí, vedené předsedou zelených Martinem Bursíkem, neustoupí. Dálnice přes dolní Posázaví a Českou Sibiř je pro něj nepřijatelná. **Bursíkovo ministerstvo znovu zveřejnilo své připomínky k různým variantám vedení dálnice. Dvacetistránkovou zprávu zhotovilo jako podklad pro zkoumání EIA. Dokud dálnice v tomto zkoumání neuspěje, nemůže**

dostat stavební povolení. „Je navíc pravděpodobné, že pokud EIA dopadla pro některou z variant špatně, nebylo by možné na její stavbu získat evropské dotace,“ upřesnil mluvčí MŽP Jakub Kašpar. A bez evropských dotací nelze v Česku dálnici postavit. Ministerstvu životního prostředí vadí, že chce kraj vést dálnici skrz dolní Posázaví, což je turisticky oblíbená oblast, která je navíc cenná pro svou přírodu i v evropském měřítku. Konečné výsledky EIA by měly být hotové v roce 2010. Jenže v případě, že by se Ministerstvo životního prostředí proti této trase i nadále bouřilo, mohl by se celý proces ještě zpomalit. Hejtman Středočeského kraje Petr Bendl vydal obratem prohlášení, kde vyzval ministerstvo, aby upustilo od destruktivní a zdržovací taktiky. „Není pro nás přijatelné, aby se s každým novým ministrem životního prostředí znovu otevírala diskuse o tom, kudy vést dálnici D3,“ napsal Bendl. Jenže minimálně čtyři poslední ministři životního prostředí říkají to samé: Dálnice D3, v podobě v jaké ji kraj schválil, je k životnímu prostředí nešetrná, a bylo by tak lepší vést ji jinudy. **Svou poznámku učinil i ministr MŽP Martin Bursík. „Pan hejtman Bendl vycházel při obvinění mého ministerstva ze zpoždění stavby středočeské části dálnice D3 z nesprávných a nepravdivých informací. Když už měl potřebu někoho kritizovat za zpoždění přípravy dálnice D3, měl být adresátem jeho kritiky jiný resort. Ředitelství silnic a dálnic předložilo námi požadované varianty D3, které vedou mimo cenné partie Posázaví a České Sibiře teprve čtyři měsíce po jejich vypracování. Chci věřit tomu, že hejtman Bendl bude namísto neopodstatněné kritiky práce mých lidí spolupracovat s resortem při hledání řešení, které nepoškodí tyto cenné přírodní lokality,“ reagoval ministr životního prostředí Martin Bursík. „Projektant měl variantu dálnice vypracovat podle slovního popisu, který Ministerstvo životního prostředí zkompletovalo podle připomínek obcí a veřejnosti na podzim loňského roku. Zjistili jsme, že předložené varianty se od stanovených požadavků odlišují hned ve dvanácti zásadních ohledech,“ vyjádřil nesrovnalosti ve variantách D3 mluvčí MŽP Kašpar.** Středočeský hejtman však tvrdí, že jsou připomínky ministerstva pro včasné dokončení D3 nebezpečné. „Zpochybnění schválené varianty dálnice D3 ze strany MŽP podkládáme za nešťastné a nebezpečné. Celá diskuse by se tak mohla vrátit o osm let zpět.“ Proti názoru hejtmana Bendla, tedy postavit co nejrychleji dopravní stavbu přes dolní Posázaví, se postavilo několik slavných zpěváků. Ti se rozhodli uspořádat charitativní koncert proti vybudování dálnice D3 přes Posázaví. Jediný jistý úsek tedy zůstává část od Tábora k hranicím, kterou má dokončit soukromý investor. Podle návrhu Ministerstva dopravy má postavit úsek dálnice mezi Veselím nad Lužnicí a Českými Budějovicemi a navazující rychlostní úsek rychlostní silnice R3 od jihočeské metropole k rakouským hranicím. Navíc dostane za úkol údržbu a opravy dálnice mezi Novou Hospodou a Veselím nad Lužnicí, kterou postaví stát. **Na přelomu roku 2008 a 2009 tedy stále není jasné, jaká bude trasa dálnice D3 Středočeským krajem, kdo ji bude fi nancovat a kdy bude dokončena.**

Oldřich Janeba, Sdružení Klid v roce 2008