

## **Příměstská doprava měst Jihočeského kraje ve vztahu k D3**

Zájmem každého státu je, aby se harmonicky a vyváženě rozvíjelo celé jeho území, snižovaly se rozdíly mezi úrovní jednotlivých regionů a podporoval se jejich hospodářský a sociální rozvoj. Proto je nutné provádět i regionální dopravní politiku jako koncepční a výkonnou činnost státu na celorepublikové úrovni za podpory a součinnosti regionů“. Zásadní podmínkou pro řešení regionální dopravní politiky Jihočeského kraje je zejména urychlená výstavba dálnice D3, která bude mít zásadní pozitivní dopad do celého regionu:

1. Umožní hospodářský a sociální rozvoj regionu
2. Odvede tranzitní dopravu převážně mimo zastavěná území a tím se zlepší životní prostředí v daném místě
3. Zvýší se komfort silniční dopravy a bezpečnost dopravního provozu
4. Přinese zvýšení zaměstnanosti v regionu, jak v průběhu výstavby, tak i v budoucím rozvoji služeb a cestovního ruchu

1. Kapacitní komunikační propojení regionu s ostatním územím státu i s okolními státy bezesporu přispívá k hospodářskému rozvoji regionu. Konkrétně Jihočeský kraj je v této souvislosti diskriminován nevyhovujícím dopravním propojením s hlavním městem Prahou, která je obchodním centrem republiky. V této souvislosti je nutno zmínit potřebu dobudování celé D3 a to i na území Středočeského kraje. V současné době je téměř nemožné se rychle a včas dostat motorovým vozidlem do Prahy (ať již jako do cílového města nebo jako do tranzitního bodu s napojením na dálniční síť). Ať se zvolí jakákoliv varianta trasy, s velkou pravděpodobností se ve středních Čechách narazí na dopravní komplikace. Tento stav je pro Jihočechy velmi nepříznivý, neboť komplikuje život lidem, kteří dojíždějí směrem ku Praze za prací stejně jako těm, kteří by svoje výrobky a služby rádi tímto směrem nabízeli, avšak díky obtížím s dopravou se stávají hůře konkurenceschopnými. Zcela analogicky diskriminuje Jihočechy absence kvalitního propojení s Rakouskem. Rakousko je tradičním obchodním partnerem České republiky a příhraniční styk probíhá oběma směry. Rakouští občané jsou vítanými návštěvníky obchodní sítě v Čechách, avšak velmi špatné komunikace je odrazují od krátkých návštěv vnitrozemí za účelem nákupů či využití jiných služeb.

2. Hluk a exhalace spojené s dopravou mají bezesporu velmi nepříznivý vliv na životní prostředí obyvatel. Při vedení tranzitní dopravy obcemi dochází ve špičkách ke kongescím, pomalému popojíždění vozidel, opakovanému rozjíždění a brzdění, což přináší výrazně vyšší ekologickou zátěž než plynulá jízda po dálnici mimo obec. Vedení trasy mimo zastavěná území znamená výrazné omezení nepříznivých účinků dopravy.

3. Odklonění hlavní dopravní tepny mimo obec umožňuje výrazné zvýšení propustnosti silničního tahu, což přináší úsporu času a zvýšení komfortu pro řidiče. Doprava vedená mimo hustě osídlené aglomerace představuje také vyšší bezpečnost silničního provozu. Statistiky jednoznačně ukazují, že k nejvyššímu počtu nehod dochází na silnicích II. a III. tříd. Naopak nejbezpečnější jsou dálnice a rychlostní silnice.

Z uvedeného jasně vyplývá, že snahou státu musí být realizovat dopravu kapacitními tranzitními tahy s navazujícími obchvaty měst a obcí. Pro tento závěr je možno hledat oporu rovněž v „Národní strategii bezpečnosti silničního provozu pro roky 2011-2020“ zpracované ministerstvem dopravy, která požaduje jako jedno z nosných opatření pro zvýšení bezpečnosti dopravy v České republice výstavbu obchvatů měst a obcí a následné zavedení prvků dopravního zklidnění v intravilánu měst a obcí.

Orgány regionální a místní samosprávy hrají při výstavbě dopravní infrastruktury v místě jejich působnosti klíčovou roli a to jednak tvorbou regionálních a lokálních plánů organizace dopravy, které následně přenášejí do zásad územního rozvoje a územních plánů měst i obcí, a dále koordinací investic do projektů jejich infrastruktury. Nezanedbatelnou úlohu mohou místní samosprávy sehrát i v procesu přípravy stavby.

### *Obrázek „Dálnice D3/R3“ možno promítnout*

S velkým potěšením, jsme tudíž my, regionální politici Jihočeského kraje, přivítali oznámení ministerstva dopravy z počátku letošního roku, že mezi jeho hlavní priority patří silniční propojení České republiky s Rakouskem v trase Praha — Tábor – České Budějovice - Dolní Dvořiště až na státní hranici. Pro Jihočeský kraj by to po dokončení znamenalo kvalitní komunikaci od hranice se Středočeským krajem až do Třebonína v kategorii pozemní komunikace „dálnice“ označené jako D3 o celkové délce 88,7 km a dále pak od Třebonína na státní hranici v Dolním Dvořišti v kategorii „rychlostní silnice“ označené jako R3 o délce 24,1 km. Dovolte mi, abych nadále hovořil o dálnici D3 i o rychlostní komunikaci R3 pro zjednodušení jako o dálnici D3. V současné době je z celkových plánovaných 112,8 km dálnice D3 v provozu úsek Mezno– Veselí nad Lužnicí o délce cca 42 km.

Rád bych Vám stručně připomenul průběh přípravy dálnice D3 v Jihočeském kraji. Její příprava začala již v minulém století. Základní kámen položilo ŘSD ČR tím, že zajistilo zafixování trasy dotčeným územím a Jihočeský kraj následně tuto trasu promítl do Územního plánu velkého územního celku Českobudějovické sídelní regionální aglomerace. Navržená trasa byla respektována také územními plány dotčených měst a obcí.

Plán přípravy stanovený v roce 2009 Ministerstvem dopravy předpokládal takovou intenzitu přípravy, že v roce 2015 měla být D3 zprovozněna v celé délce z Prahy do Dolního Dvořiště s tím, že obchvat Českých Budějovic, tj. úsek mezi obcemi Úsilné – Třebonín bude vybudován do roku 2017. K termínu 2015 se Jihočeský kraj zavázal vybudovat v Českých Budějovicích související tzv. „Zanášadrazní komunikaci“, tento závazek bude, na rozdíl od proklamací státu, splněn.

Jak jsem již uvedl, z celkových 112,8 km dálnice D3 na území Jihočeského kraje je dokončeno nebo provozováno v současné době cca 42 km. Otevřením dálnice D3 v úseku mezi Tábořem a Veselím nad Lužnicí v červnu 2013 v celkové délce 25,3 km se prokázalo, jak velký význam a přínos má dálnice D3 na život v Jihočeském kraji. Potvrdil se vliv všech pozitivních aspektů tak, jak jsem o nich hovořil na počátku. Nejenom, že se zkrátila doba jízdy mezi cílovými městy, ale zvýšila se i bezpečnost a plynulost dopravy. Zároveň se výrazně zlepšilo životní prostředí v obcích, kterými dříve vedla tranzitní doprava (v trase Tábor, Sezimovo Ústí, Planá nad Lužnicí, Soběslav a Veselí nad Lužnicí) a usnadnila se také jejich dopravní obslužnost.

Na základě těchto zkušeností je jedním z prioritních zájmů nás, jihočeských politiků, pokračovat urychleně ve výstavbě dalších navazujících úseků D3.

Na dokončenou dálnici navazují u Veselí nad Lužnicí bezprostředně stavby D3 0308C Veselí – Bošilec, D3 0309/I Bošilec – Ševětín, D3 0309/II Ševětín – Borek a D3 0309/III Borek – Úsilné. Výběrová řízení na zhotovení staveb D3 0308C Veselí - Bošilec a D3 0309/III Borek – Úsilné byla již v minulém roce ukončena. Zhotovitelé byli vybráni, avšak na základě rozhodnutí ÚOHS z prosince 2013 byly příslušné úkony zadavatele zrušeny. Ministerstvu dopravy společně s ŘSD přísluší, aby obě stavby byly po nápravě nedostatků výběrových řízení zahájeny co nejdříve. D3 0309/I Bošilec – Ševětín, D3 0309/II Ševětín – Borek jsou již v závěrečné fázi investiční přípravy, dá se předpokládat, že ještě v tomto roce budou vypsána výběrová řízení na zhotovitele staveb.

Samostatným problémem je obchvat Českých Budějovic. V současné době jsou veškerá vozidla jedoucí po I/3 přivedena do Českých Budějovic. Projíždějí obcí Borek, následně místní částí Nemanice a dále se rozptylují po městě. Tranzitní doprava přijíždí téměř do středu města, kde se odklání buď na silnici I/34 směrem na Lišov a dále směr Třeboň - Jindřichův Hradec – Halámky – České Velenice nebo druhým podstatně zatíženějším směrem na Kaplici – Český Krumlov – Dolní Dvořiště. Stávající silnice I/3 procházející městem je na hranici kapacitních možností. Výstavbou D3 v úseku od Veselí až po mimoúrovňovou křižovatku Úsilné dojde sice k zásadnímu zklidnění dopravy v daném území včetně obcí Borek a části Nemanic, doprava bude svedena mimoúrovňově na silnici I/34, avšak řešení definitivního odklonu tranzitní dopravy z města České Budějovice to nepřinese.

### *„D3 0310/I Úsilné Hodějovice“ – možno promítnout*

Vybudování obchvatu města Českých Budějovic je proto nutné a je v souladu s celoevropským trendem odvádění tranzitní dopravy mimo města a obce. Výstavba D3 kolem Českých Budějovic v úseku mezi obcemi Úsilné – Třebonín v délce cca 19,8 km je de facto obchvat Českých Budějovic a je pro dopravní řešení i pro vliv na životní prostředí městské aglomerace Českých Budějovic životně důležitá.

Proto je nezbytně nutné dokončit přípravu dalších dvou úseků D3 03010/I Úsilné - Hodějovice v délce 7,2 km, následujícího úseku D3 03010/II Hodějovice - Třebonín v délce 12,5 km a jejich zprovoznění.

Poněkud nás však zneklidňují úvahy Ministerstva dopravy zrušit tunelové řešení stavby D3 03010/I. Vyprojektování tohoto úseku dálnice bylo velmi časově náročné, protože trasa prochází v blízkosti sídel, což s sebou nese problémy s hluchností a s napojením na stávající dopravní síť. Proto do jednání o konečné podobě navrhované stavby vstoupilo nejen město, ale i okolní obce tzv. memorandem obcí. Shoda byla nalezena v podobě technického návrhu s tunelem délky 780 m. Obce toto řešení v roce 2009 zapracovaly do svých územních plánů. Na základě projednávání dokumentace pro územní rozhodnutí se všemi účastníky výstavby vznikl požadavek propojit tunel s přilehlým přesýpaným mostem a tím vznikl tunel o délce 999,5 m. Požadavky města a obcí byly vedeny především zájmem o zajištění šetnější varianty dálnice k přírodě, krajině a především k hustěosídlenému území českobudějovické aglomerace, kterým dálnice prochází a to zejména v části trasy na styku obcí České Budějovice, Dobrá Voda u Českých Budějovic a Srubec. Případné upuštění od řešení vedení dálnice v tunelu bude v uvedeném úseku znamenat zvýšení zátěže blízké zástavby rodinných domů hlukem a emisemi. Případnou změnu technického řešení je třeba zvážit i s ohledem na potřebu nového hlukového posouzení a následného nového kompletního veřejnoprávního projednání, což by opět znamenalo několikaletý odklad tolik potřebného obchvatu Českých Budějovic a proto je toto řešení pro Jihočeský kraj nepřijatelné.

Úsek R3 z Třebonína na státní hranici v délce 24,1 km nemá zpracovanou projektovou dokumentaci do takového stavu, aby bylo možno zahájit majetkoprávní vypořádání potřebných pozemků.

Zcela samostatným problémem je pak středočeská část D3, která je podmínkou pro plné využití přínosů jihočeské části D3. Stav přípravy této části stavby je naprosto tristní.

Na základě zkušeností získaných při budování D3 lze konstatovat, že moje úvodní tvrzení, že „regionální dopravní politika se musí tvořit jako koncepční a výkonná činnost státu na celorepublikové úrovni za podpory a součinnosti regionů“, je zcela správné. Úloha státu je zde ve třech hlavních rovinách – legislativní, koncepčně-organizační a finanční. Pokud má být dopravní politika úspěšná, musí být tyto role státu všechny ve stejný čas funkční. Při budování D3 tomu tak nebylo a bohužel ani v současné době není. Nedostatečně účinná legislativa umožňuje dlouhé průtahy jak při veřejnoprávním projednávání staveb, tak i při výkupu pozemků potřebných pro stavbu. Koncepčně organizační role selhává, když nejsou

včas a rychle vypisována a vyhodnocována výběrová řízení jak na inženýrskou přípravu staveb, tak i na jejich dodavatele. Navíc ministerstvo dopravy selhává jakožto řídicí orgán ŘSD ČR, když nedokáže zajistit dostatečnou inženýrskou a majetkoprávní přípravu zbylých dosud nerealizovaných částí D3.

Jediným pozitivním jevem je vůle současného kabinetu nalézt finance na vlastní výstavbu, což bez dokončené inženýrské přípravy se však mívá účinkem. Jak jsem již řekl – pokud nejsou řádně plněny všechny tři role státu, dopravní politiku nelze řádně naplňovat.

Naopak regionální politici plnili svoji úlohu při výstavbě D3 velmi dobře. Na závěr mohu jako příklad uvést výstavbu nedávno zprovozněného úseku D3 z Tábora do Veselí nad Lužnicí. Stavba na tomto úseku byla zahájena, aniž bylo vydáno stavební povolení pro celý úsek. V průběhu stavby se ještě dokončovaly výkupy pozemků. Majitel jednoho pozemku, který zčásti zasahoval do jednoho jízdního pruhu, odmítl zcela kategoricky pozemek prodat a činil veškeré kroky, které mohl, aby proces vykupování co nejvíce protáhl. S ohledem na současnou legislativu byla velká pravděpodobnost, že bude úspěšný a dokončení dálnice na několik let zastaví. Díky velké podpoře právě regionálních politiků a to jak na krajské tak i na místní úrovni se podařilo v rekordně krátkém čase v součinnosti s ministerstvem dopravy zajistit podmínky pro odklonění dálnice mimo předmětný pozemek a stavba mohla být dokončena.

Závěrem si lze pouze přát, aby se pro dálnici D3 v Jihočeském kraji plně využila možnost financování z operačního programu OPD 2 a naplnila se optimistická varianta, že dálnice D3 bude v Jihočeském kraji do konce roku 2020 dokončena.

DÁLNIČE D3 - 0310/I - USILNÉ - HODĚJOVICE  
SITUACE OBJÍZDNÉ TRASY - PŘI UZAVŘENÍ TUNELU POHŮRKA



