

PŘÍKLADY PROBLEMATICKÝCH ZÁMĚRŮ

■ Pražský okruh D0

možnost úspory více než 50 miliard Kč

■ Středočeská dálnice D3

možnost úspory min. 50 miliard Kč
i při souběžné realizaci alternativního řešení

■ Dálnice Brno – Vídeň

možnost úspory cca 15 miliard Kč

■ Spojnice dálnic D1 (Brno) a D35 (Staré Město), původně D43 (R43), později I/43, nyní I/73

možnost úspory cca 20 miliard Kč

■ Nesmyslný jižní obchvat Kuřimi

možnost úspory cca 3+ miliardy Kč

■ I/35 Ohrazenice – Úlibice

možnost úspory cca 30 miliard Kč

■ Pražský okruh D0

možnost úspory více než 50 miliard Kč

Prosazovaná trasa D0 (A-ZÚR) vychází z desítky let starých plánů a nezohledňuje potřeby metropolitní oblasti pro 21. století. D0 jako součást transevropské dopravní sítě by měla sloužit zejména pro dálkovou a regionální dopravu a propojit středočeská města a obce mimo území hlavního města Prahy. Ve stávající poloze převážně uvnitř Prahy silně zatíží okrajové městské části tranzitní nákladní a regionální dopravou a bude mít velmi negativní dopady na životní prostředí a zdraví obyvatel. Navíc prohloubí problém suburbanizace (finančně neudržitelná satelitní výstavba závislá na autech)¹ a regionální nerovnosti. Středočeské obce a města budou sloužit především jako noclehárny, nikoliv jako plnohodnotná centra s občanskou vybaveností a pracovními příležitostmi. Dopravně inženýrské podklady, odborné studie a zkušenosti z praxe potvrzují, že rozšiřování silniční kapacity ve městech vede ke zhoršení kongescí, zvýšení emisí CO₂ a dalším negativním externalitám.²

D0 v navrhované podobě a trase je navíc extrémně nákladná. Podle materiálů ŘSD investiční náklady D0 518, 519 a 520 a zkapacitnění úseků 510 + některé navazující stavby (např. MÚK Ruzyně – MÚK Aviatická) činí téměř 75 miliard Kč bez DPH. Po započtení rizik, inflace a dalších záměrem vyvolaných staveb investiční náklady překročí bezpochyby 100 miliard Kč bez DPH. U severní části D0 518, 519 a 520 náklady na 1 km vychází na téměř 2,5 mld. Kč bez DPH. **To je pěti- až osminásobek ve srovnání s běžnými dálničními stavbami v ČR.**

Pro dálkovou a regionální dopravu existuje alternativa, tzv. regionální varianta³ (dále vREG), jejíž studie proveditelnosti z roku 2020 je dostupná na webu MČ Praha-Dolní Chabry. Celkové investiční náklady regionální varianty odpovídající severní části D0 (518+519+520) dle této studie činí cca 23 miliard Kč, tj. cca 580 mil. Kč na 1 km. Tato alternativa navíc nahrazuje aglomerační okruh, přeložky silnic ve Středočeském kraji a nevyvolává potřebu zkapacitnění dálnic u Prahy (v úsecích mezi stávající trasou A-ZÚR a vREG). Realizace uvedených záměrů by nad rámec D0 v trase A-ZÚR znamenala další náklady v minimální výši 15–20 miliard Kč.

¹ <https://magazin.aktualne.cz/nocleharny-na-kraji-mesta-obyvatele-sidelnich-kasi-jsou-zavi/r-c2b69e0c358511ed93abac1f6b220ee8/>

² <https://nordicroads.com/expanding-road-capacity-urban-areas-resulted-urban-sprawl-traffic-motorists/>

³ <https://www.dchabry.cz/sokp-regionalni-varianta-aktualizace-2020>

Řešení městské a příměstské dopravy nabízejí strategické dokumenty a odborníci, kteří doporučují tzv. „**Avoid – Shift – Improve**“ přístup:

- snižování poptávky po dopravě (město krátkých vzdáleností, omezení suburbanizace, polycentrický rozvoj lokálních center s občanskou vybaveností),
- přesun k udržitelným druhům dopravy (VHD, cyklo, pěší, sdílená mobilita),
- zlepšení zbývajících dopravy (přechod na ekologická a prostorově úspornější vozidla).

Odborná publikace **THE PEP Transport, Health and Environment**

https://unece.org/sites/default/files/2021-05/2101940_E_PDF_WEB.pdf

Koncepce městské a aktivní mobility ČR 2021–2030

<https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Koncepce-mestske-a-aktivni-mobility-pro-obdobi-2021-2030>

Na severu Prahy se jedná o realizaci již plánovaných a připravovaných záměrů v kombinaci s vhodnou regulací IAD ve městě: např. železnice Praha – letiště – Kladno, místní most s tramvajovou tratí mezi Prahou 6 a Prahou 8, VRT Praha – Ústí nad Labem, TT Podbaba – Suchbátka, TT Kobylisy – Zdice, rychlé kolejové spojení Praha – Mladá Boleslav – Liberec atd.

Pražský okruh v prosazované trase je naprosto nevhodný z vojenského

hlediska a nesplňuje požadavky TEN-T pro duální využití, tzn. civilní a vojenské, a to z následujících důvodů:

- Trasování D0 (518 a 519) pouhých 6 km od centra skrz chráněné přírodní památky, rezidenční a rekreační lokality na severu Prahy
- Dálniční mosty a tunely v blízkosti hustě obydlených oblastí
- Kritické stanovisko náčelníka generálního štábu Armády ČR
- Odčerpá obrovské veřejné prostředky z obrany a dalších důležitých resortů

Cítujeme bývalého náčelníka generálního štábu Armády ČR, Jiřího Šedivého,

který se v minulosti vyjádřil k trasování okruhu v severozápadní části pražské aglomerace. Tato skutečnost je stále aktuální.

„Z obecného hlediska je pro činnost armády nejvhodnější ta varianta, která má nejméně umělých staveb. Délka trasy není rozhodující, větší vzdálenost od centra města a její průběh méně obydleným územím je výhodnější...“

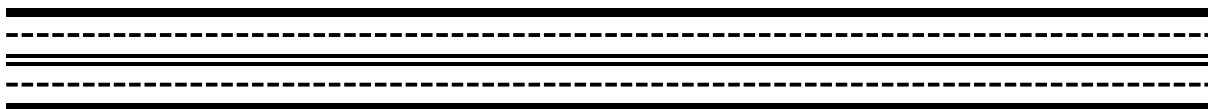
Některé z tras předpokládají výstavbu tunelů, které vytvářejí z vojenského hlediska nejslabší místo trasy pro svoji zranitelnost. Obtížnou možnost obnovy a nesnadné vytýčení a realizaci objížděky.

Komunikace tohoto typu jsou častým cílem pro vzdušné napadení, což s sebou nese i bezprostřední možnost ohrožení civilního obyvatelstva žijícího v těsné blízkosti.

Z uvedených důvodů nedoporučuji realizaci variant, které na silničním okruhu kolem Prahy předpokládají výstavbu tunelů a jsou vedeny hustě obydlenými oblastmi.“

■ Středočeská dálnice D3

možnost úspory min. 50 miliard Kč
i při souběžné realizaci alternativního řešení



Aktuálně činí odhadované náklady na středočeskou část D3 již **71,5 mld. Kč bez DPH**, přičemž není jasné, zda jde o cenu konečnou a ani to, co vše je v ní zahrnuto.

Technicko-ekonomická studie z roku 2015 (dále TES 2015), o kterou ministerstvo opírá potřebnost dálnice, přitom počítala s cenou **48 mld. Kč**. TES 2015 se však opírá o ještě starší data, například ze sčítání dopravy z roku 2010 (mezitím proběhla další sčítání s odstupem 5 let) nebo o zastaralé cenové normativy (nejpozději z roku 2015). Současný **nárůst o téměř 50 %** tak posouvá projekt daleko za hranici ekonomické efektivity, kterou vytyčila samotná TES 2015. ŘSD ještě donedávna operovalo v médiích se smyšlenými „marketingovými“ cenami ve výši od 48 mld. Kč, ačkoliv o prodražení muselo vědět.

Cena alternativního řešení je odhadována na cca 20 mld. Kč.

Ministr dopravy Martin Kupka dosud nepředložil aktuální důkaz o jednoznačné ekonomické a dopravní výhodnosti mimořádně složitého a drahého projektu. Nadále prosazuje záměr z 80. let 20. století doslova za každou cenu. Nebýt toho, doprava v území mezi Prahou a Tábořem mohla být už dávno vyřešená s pomocí několika méně robustních opatření.

Ministerstvo dopravy svoji úlohu řízení poptávky po dopravě, zvyšování její efektivity a snižování negativních důsledků neplní. V minulosti prospalo budování dálniční sítě, nyní nabírá zpoždění s obchvaty měst a hrozí, že zaspí i evropskou renesanci železniční dopravy.

V dopise Vás spolu s dalšími spolky a odborníky žádáme o pokyn k revizi.

V případě středočeské D3 doporučujeme pozornosti kontrolorů:

- aktuálnost podkladů (zejména ekonomických, ale i dalších), na základě kterých je posuzována výhodnost záměru;
- ekonomickou a dopravní efektivitu investice a její posouzení s alternativním řešením;
- efektivitu nákladů na přípravu záměru v posledních dvaceti letech;
- úplnost a aktuálnost kalkulace celkových nákladů – včetně dalších záměrů nezbytně vyvolaných realizací stavby dálnice (přeložky a obchvaty obcí, uvažovaný vodovod, dálniční odpočívky aj.);
- soulad investice s legislativou EU a mezinárodními závazky ČR v oblasti ochrany klimatu.

Schvalovací proces záměru je teprve ve fázi územního řízení.

- Investor (ŘSD) žádá již poněkolkáté o územní rozhodnutí neúspěšně, platnost stanoviska Ministerstva životního prostředí k obsahově zastaralé dokumentaci EIA byla sice prodloužena, avšak jen do 1. 2. 2027. Vzhledem k očekávané délce územního řízení hrozí, že stanovisko (již potřebí) propadne ještě před jeho dokončením.
- Nejsou vypořádány vztahy s vlastníky pozemků a výjimky z ochrany zvláště chráněných druhů živočichů dle směrnice EU.
- ŘSD nyní předpokládá odklad o další čtyři roky oproti dříve slibovanému harmonogramu středočeské D3.
- ŘSD selhává i v jiných projektech, které jsou pro dopravu v regionu bezesporu zásadní – například modernizace silnice I/3 u Benešova měla být podle vlastních zpráv ŘSD v provozu již v roce 2021. Toto opatření by přitom s připravovaným severovýchodním obchvatem Benešova jednoznačně zlepšilo průjezdnost a bezpečnost na této páteřní silnici regionu.
- Zákonný schvalovací proces potrvá ještě několik let a projekt provází technické problémy, neustálé odklady, navyšování nákladů a řada nesplněných slibů ministra dopravy.
- Ministr Kupka žádá vládu o další miliardy na problematickou dálnici a její doprovodné stavby. Spolek Alternativa středočeské D3 podal v rámci meziresortního řízení námitky proti tomuto návrhu.

K deklarovanému celospolečenskému přínosu středočeské dálnice D3:

- Příslušné dopravní problémy lze řešit technicky méně složitě, mnohem levněji a časově dříve. Ministerstvo dopravy spolehlivě zvolilo nejdražší, nejméně funkční a nejsložitější variantu.
- Středočeská dálnice D3 nevede do Prahy, jak tvrdí její propagátoři, ale do obrovské dopravní zácpy u Jesenice, kde by v případě realizace ještě více zkomplikovala situaci v okolí jižní části metropole.
- Celá jedna třetina obyvatel ČR nevlastní auto, celá jedna čtvrtina obyvatel ČR trpí dopravní chudobou – to znamená, že nemohou z ekonomických důvodů svobodně cestovat ani pro běžnou obsluhu domácnosti.
- Pořízení středočeské D3 bude možné pouze díky dalšímu prohloubení státního dluhu a údržba a opravy dálnice s sebou ponesou další obrovské náklady minimálně pro dalších 100 let.
- Výstavba a provoz dálnice zhoršuje tepelný a vodní režim krajiny a rovněž tak její obyvatelnost a odolnost vůči dopadům klimatické změny.
- Dálnice bude indukovat další dopravu, zejména tranzit ze zahraničí, možné zlepšení dopravních problémů (za nepřiměřenou cenu) může být pouze dočasné.
- Ztráty na životním prostředí (Posázaví, Benešovska, Voticka) a zvýšení zranitelnosti krajiny vůči dopadům změny klimatu by v případě realizace záměru středočeské D3 převážily možné dočasné zisky a přínosy středočeské D3.

K alternativnímu dopravnímu řešení

Vzhledem k nedávné modernizaci D4 lze plnohodnotného spojení pro mezinárodní tranzit a spojení Praha – České Budějovice velmi snadno dosáhnout rozšířením silnice I/20, která je pokračováním D4 mezi Pískem a Českými Budějovicemi, na čtyřpruh. Záměr středočeské D3 by se tak stal nadbytečný.

S pomocí úprav silnice I/3, které stát má již v přípravě, a současnou modernizací silnice I/20 v Jihočeském kraji, se dá docílit velmi podobné dojezdové doby na trase Praha – České Budějovice s přibližně 10× nižšími náklady, než v případě realizace středočeské D3.

Cesta s využitím I/3 by v tom případě dál sloužila převážně osobní automobilové dopravě regionu (minimální indukce další dopravy), zatímco cesta s D4 a I/20 by bez problému pojala mezinárodní tranzit.

V případě, že by záměr výstavby středočeské D3 byl skutečně realizován, znamená to pro ČR tyto důsledky:

1. Kvůli nevhodné koncepci a strategii výstavby pravděpodobně dojde k další eskalaci problémů s dopravou na jižním okraji Prahy (nová dálnice tedy situaci nevyřeší, ale zhorší).
2. Navýšená dopravní kapacita se podle zahraničních studií do pěti let znovu zaplní (tzv. dopravní indukce), problémy s kapacitou se objeví nejen na nové dálnici, ale i v širokém okolí vč. samotné Prahy.
3. Nejen výstavba a údržba nové dálnice, ale i řetězová reakce dalších vyvolaných investic, zatíží enormně státní rozpočet po několika dalších desetiletích; realizace záměru by otevřela jižní část Středočeského kraje developerům a zahraniční tranzitní dopravě, což s sebou ponese stěžejí kontrolovatelné důsledky v oblasti zástavby zemědělské půdy, zdrojů vody, zdraví a životního prostředí obyvatel, dovozu zboží, konkurence na trhu práce aj.
4. Realizace záměru středočeské D3 současným stylem „rychle a za každou cenu“ přináší v případě financování záměru ze státního rozpočtu neefektivní investici + dodatečné náklady na řešení vad, opravy a údržbu (např. u paralelně vzniklého záměru D8 došlo k navýšení o desítky procent). Pokud by navíc byl záměr financován způsobem PPP, pak by tato zátěž státního rozpočtu byla rozložena v čase a navýšena o další položky.
5. Záměr je v rozporu s mezinárodními závazky a legislativou EU na ochranu klimatu. Evropská komise při tom vysloveně ukládá členským státům revidovat záměry v oblasti dopravní infrastruktury s ohledem na změnu klimatu podle nové směrnice k prověřování budoucí infrastruktury. O tomto problému bude EK formou stížnosti brzy zpravena.

POZNÁMKY:

- **Spolek „Alternativa středočeské D3“** podporuje 11 obcí z Posázaví, Benešovska a Voticka, které nesouhlasí s realizací kontroverzního projektu středočeské dálnice D3 a namísto ní prosazuje řešení **A0+**. Svou činností pokrývá organizace celých 60 km dlouhé území koridoru středočeské D3 a spolupracuje při tom kromě svých petentů i s dalšími obcemi, experty a soudními znalci.
- **PŘIPOMÍNKY K MATERIÁLU MINISTERSTVA DOPRAVY** „Zajištění financování staveb souvisejících s realizací stavby dálnice D3 ve Středočeském kraji ze SFDI – I. aktualizace“
- **NOVÉ TECHNICKÉ POKYNY EVROPSKÉ KOMISE** na období 2021–2027 týkající se prověřování infrastrukturních projektů z hlediska klimatického dopadu.

■ Dálnice Brno – Vídeň

možnost úspory cca 15 miliard Kč

ŘSD nezískalo pro D52 Pohořelice – Mikulov za více než 20 let platné územní rozhodnutí. Pokus získat územní rozhodnutí aspoň na malý kousek u Mikulova zhatilo to, že vyhodnocení SEA neobsahovalo přeshraniční posouzení. Nejvyšší správní soud (NSS) dvakrát zamítl kasaci ŘSD.

Na stejný problém bylo upozorňováno i po 20 letech při opakovaném řízení SEA. V 07/2025 vydalo MŽP sice stanovisko SEA, ale k nápravě nedošlo.

Volit trasy, kde mohou být „měkké“ cíle pro útok nepřítele, je nepřípustné.

Za současné politické situace je zásadním problémem projektu ŘSD pro D52 to, že trasa je vedena přes Mušovská jezera. Nově uvažovaná hráz by měla délku cca 2,4 km nebo uvažovaná estakáda by měla délku cca 2,8 km.

Obě řešení jsou z hlediska obrany státu „měkkými“ cíli, tj. k přerušení komunikace křížící vodní hladinu v podstatě stačí jediný zásah a oprava může být – na rozdíl od oprav komunikací na „pevné zemi“ – dlouhodobá.

Je tedy nutno změnit strategii a hledat trasu, která nebude mít popsanou zásadní slabinu, tj. použít trasu plně vedenou po „pevné zemi“.

S trasou dálnice D52 přes hraniční přechod Mikulov veřejnost na české a rakouské straně dlouhodobě nesouhlasí.

Již v roce 2008 tehdejší rakouský ministr dopravy a pozdější rakouský kancléř odkázal místo na propojení na Mikulov na propojení na Břeclav.

Ministr Faymann (Mistelbach, 2008)

„Die Variante Reintal ist also durchaus eine ernstzunehmende, zumal der Anschluss zur Autobahn Prag/Bratislava dort rasch und ohne große Kosten bewerkstelligbar wäre. ... Wir werden maximal bis Walterskirchen planen, da wir von dort aus in beide Richtungen zu den Grenzübergängen abschwenken könnten.“



„Varianta Reintal se tedy nepochybně musí brát vážně, neboť napojení na dálnici Praha – Bratislava by zde mohlo být zrealizováno rychle a bez velkých nákladů. ... Budeme plánovat maximálně po Walterskirchen, neboť odtud bychom mohli si to namířit na oba hraniční přechody.“



Rakouská vláda již v roce 2011 přijala usnesení, že dálnice A5 nebude dokončována, neboť na straně ČR není návaznost.

Dlouhodobě se šíří dezinformace o tom, že rakouská strana dokončila svou část dálnice A5 z Vídně směrem na Brno. Zaslíbení však vědí, že to není pravda a že tato dálnice končí cca 10 km jižně od hranice ČR. Následuje původní dvoupruhová silnice, ze které podstatná část byla nahrazena před několika lety (po 30 letech utrpení místních občanů) konečně obchvatem obce Drasenhofenu. Tento obchvat je klasická dvoupruhová silnice.

Rakouská vláda v letech 2020 – 2024 zaujala zásadně nový přístup k výstavbě dopravní infrastruktury. Přehledně to shrnula rakouská ministryně odpovědná za tuto problematiku. Dle webu ministerstva k trase spojení na Brno ministryně uvedla (níže je Google překlad):

Dálnice A5 Weinviertel (2. etapa realizace)

„Dálnice A5 představuje poslední úsek vysokoúrovňového spojení mezi Rakouskem a Českou republikou a jako taková je uvedena i v nařízení Evropské komise o TEN-T. Vysokoúrovňové spoje podle tohoto nařízení nemusí být nutně dálnice nebo rychlostní silnice, ale mohou být realizovány i po jiných vhodných komunikacích. Na české straně se v současnosti neplánuje okamžité zahájení výstavby. V souladu s doporučením Účetního dvora, že silnice by měly být rozšiřovány pouze v případě, že se stavební práce plánují i v sousední zemi, nebude zde ASFINAG nadále přijímat žádná okamžitá opatření. Ta nejsou v současnosti vzhledem k dopravní situaci potřeba.“

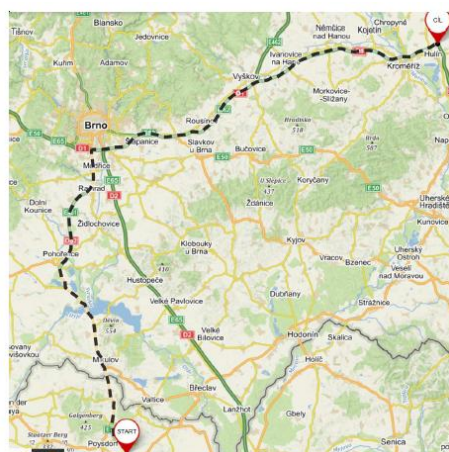
Česká republika od roku 2003 projednává komunikaci 52, a to původně jako rychlostní silnici a později jako dálnici. Trasa na Mikulov se ukazuje jako zcela nevhodná a bylo odjakživa chybou, že nebylo důsledně řešeno napojení Brno – Vídeň s využitím dálnice D2 a kvalitním obchvatem Břeclavi, který Břeclav už dávno měla mít.

Základním principem realizace dálničního spojení na Vídeň by mělo být nezavádět tranzitní a zbytkovou dopravu do Brna a vést ji přímo v trase Břeclav – Hulín – Ostrava – Katowice, tedy po dálnici D55, a tím odlehčit přetížené dálnici D1 u Brna.

Vedení ŘSD ČR je dobře informováno, že dopravně i z hlediska dopadů na obyvatelstvo a přírodu je daleko vhodnější spojení vytvořené ve směru stávající komunikace od mimoúrovňového křížení na rakouské dálnici A5, tj. MÚK Grosskrut. Odtud je velmi blízko k hraničnímu přechodu Břeclav / Poštorná a napojení na obchvat Břeclavi a dálnici D2.

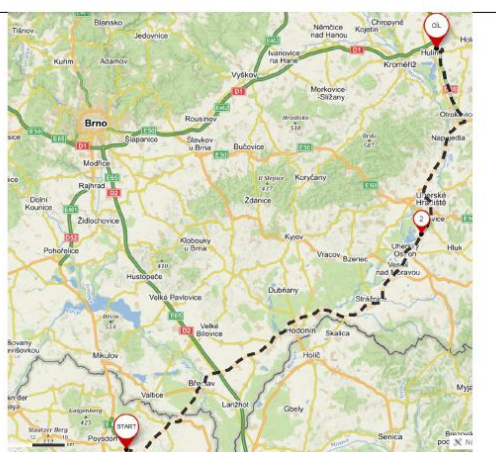
Generální ředitel ŘSD ČR Ing. Radek Mátl má už delší dobu informaci o této dopravní výhodnosti, ale navrhovaným řešením se nezabývá.

Velmi podstatné totiž je, že od Břeclavi lze vést dálkovou tranzitní dopravu (kamiony) na Polsko ne do Brna, ale po budované dálnici D55 směrem na Otrokovice – Hulín, kde by se tato dálková doprava napojila na dálnici D1 a vedla dále směrem na Polsko. Toto by zásadním způsobem pomohlo odstranit dopravní zácpy na dálnici D1 v Brně a okamžitě by to vyřešilo zcela zbytečné kongesce v Mikulově, a dalo šanci, aby Mikulov mohl usilovat o zařazení na seznam UNESCO a samozřejmě by tak byla také ochráněna kouzelná oblast Pálavy.



Trasa 136 km

Plus zpoždění z průjezdu brněnskou aglomerací



Po existující I/55 Trasa 122 km

Po vybudování D55 bude zkráceno na cca 109 km.

Číslo úseku	Úsek	Délka	Zahájení výstavby	Uvedení do provozu
5501	Olomouc - Kokory	7,54 km	plánováno 2021	plánováno 2024
5502	Kokory - Přerov	5,90 km	plánováno 2021	plánováno 2024
0135	Hulín - Hulín-východ	2,7 km	05/2008	12/2010
5503	Hulín - Skalka	10,8 km	07/2008	12/2010
5504	Otrokovice, SV obchvat	3,03 km	02/2002	10/2006
5505	Otrokovice, JV obchvat	3,14 km	3. 10. 2018	10/2021
5506	Napajedla - Babice	7,90 km	plánováno 2020 ²¹	?
5507	Babice - Staré Město	8,25 km	plánováno 2020 ²¹	?
5508	Staré Město - Moravský Písek	9 km	plánováno 2020 ²¹	?
5509	Moravský Písek - Bzenec	4,2 km	plánováno 2020 ²¹	?
5510	Bzenec - Bzenec-Přívaz	2,90 km	1/2 profil - plánováno 2021 ²¹ 2/2 profil - ?	?
5511	Bzenec-Přívaz - Rohatec	10,75 km	1/2 profil - plánováno 2021 ²¹ 2/2 profil - ?	?
5512	Rohatec - Lužice	11,5 km	plánováno 2020 ²¹	?
5513	Lužice - Břeclav	12 km	plánováno 2020 ²¹	?

Úsek Břeclav - Hulín dle projektu: $99,83 - (2,7 + 5,96 + 7,54) = 83,63$ km

Úsek MÚK Grosskrut - napojení na D55 - odhad dle mapy.cz **25,17** km

Celkem 108,8 km

Rozdíl 136 - 108,8 = 27,2 km

Odhad zpoždění v Brněnské aglomeraci bez významných kongescí:

Cca 3-5 minut, tj. ekvivalentně proložení trasy o cca 6 - 10 km



Průjezd brněnskou aglomerací:



O spojení Brna a Vídně přes obchvat Břeclavi opakovaně osobně také jednal s rakouským (dnes již bývalým) kancléřem Kurzem i premiér Babiš.

Lze citovat z publikované tiskové konference premiéra Babiše, která se odehrála za osobní přítomnosti kancléře Kurze v Praze, na které Andrej Babiš řekl toto:

„Co se týče trasy Brno–Vídeň, tam je to malinko komplikovanější. Naši předchůdci bohužel vybrali trasu kolem Mikulova místo toho, aby trochu přemýšleli a vybrali trasu přes Břeclav. Už jsme to mohli mít hotové.“

Je tedy nejvyšší čas se zamyslet nad přístupem a konečně najít optimální řešení v souladu s rakouskou stranou. Nepochybně je tak vhodnější konečně realizovat obchvat Břeclavi a urychlit výstavbu dálnice D55 od Břeclavi k napojení na D1 u Hulína.

Budovat dálnici Brno – Vídeň s tím, že na ní bude estakáda nebo vodní hráz o délce cca 2,5 km, a to za situace, když lze toto silniční spojení vést nikoliv s křížením vodní hladiny, ale plně na pevné zemi, je exemplární příklad vojensky nepřipustného záměru.

■ Spojnice dálnic D1 (Brno) a D35 (Staré Město), původně D43 (R43), později I/43, nyní I/73 možnost úspory cca 20 miliard Kč

Stav přípravy je k dnešnímu dni zcela na začátku. ŘSD ČR nezískalo za více než 30 let platné územní rozhodnutí. Jedná se o tzv. Hitlerovu dálnici.



Výše uvedené protínání druhého největšího města ČR je za současné politické situace zcela nepřijatelné. Hlavní silniční trasy mají zásadní vojenský význam a při útoku na ČR by se mohly stát oblastmi urputných bojů. Vytvářet situace, že takovéto intenzivní boje by mohly probíhat ve druhém největším městě ČR a mohly vést k masakrům i na civilním obyvatelstvu, je zcela nepřijatelné.

Páteřní komunikace vojenského významu musí být budovány zásadně mimo hustě osídlené oblasti ve volné krajině.

V rámci NATO dohodnuté cíle na 5 % HDP pro výdaje na obranu, z toho 1,5 % na kybernetickou bezpečnost a ochranu kritické infrastruktury, znamenají, že tyto výdaje se nesmí používat na strategicky vadné záměry, jako například na tvorbu nových páteřních komunikací vedených jako průtah sídelními útvary.

Koncentrace dopravy do brněnské aglomerace bez existence jiných (náhradních, doprovodných) kapacitních tras se prokázala jako zásadní vada již při relativně drobné modernizaci přímého úseku dálnice D1 v úseku Brno-centrum – Brno-jih.

Lze citovat z publikované tiskové zprávy generálního ředitele ŘSD:

„... Je potřeba první etapu prací (Brno-centrum EXIT 194 – Brno-jih EXIT 196) vyhodnotit. Nemůžeme zavřít oči nad tím, že se tam tvoří až 40kilometrové kolony...”

„... Je třeba přihlédnout k tomu, že samotné rozšíření dálnice D1 přináší obrovské dopravní problémy. Viděli jsme to v první etapě stavby Brno-centrum – Brno-jih, kdy kolony byly někdy dlouhé až desítky kilometrů...”

Pro komunikaci z Brna k severu existuje alternativní řešení známé od roku 2009 jako tzv. Optimalizovaná varianta.

Tuto variantu nechalo původně zpracovat MŽP a zjevně z politických důvodů se k ní nehlásí.

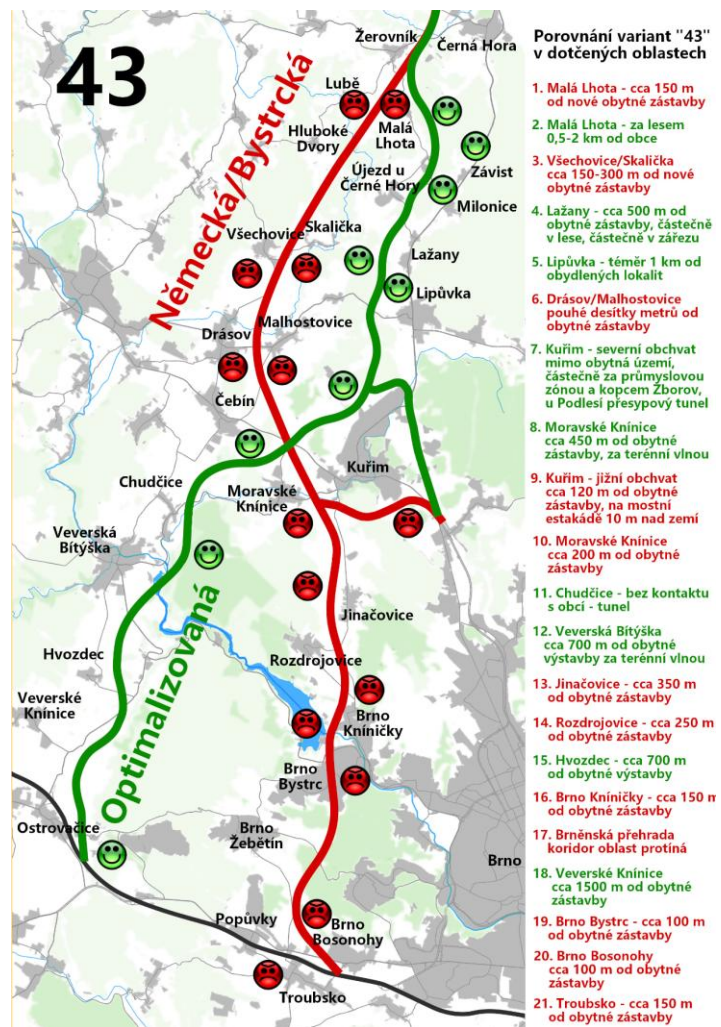
Bylo zaneseno do ZÚR JMK jako územní rezerva. Tato varianta je nejen dopravně vhodnější jak pro spojení z Boskovic do Brna, tak i pro oblast Brna.

Spojení centra Brna a Boskovic je **přímé** a umožňuje využít u Brna stávající expres-trasu I/43.

Současně je zajištěno odvedení tranzitní dopravy z celé brněnské aglomerace.

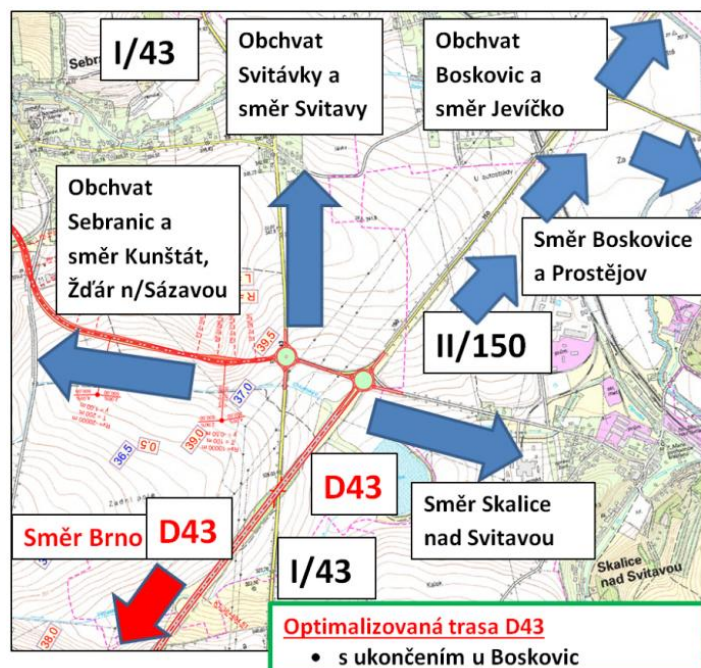
Trasa je navržena pro splnění přísných požadavků z hlediska životního prostředí a tím i **realizovatelná**.

Ve středním úseku Bořítov – Svitávka na ni trasa navazuje stávající úsek I/43, který nyní řeší ŘSD.



Napojení u Boskovic je lokalitou, kde se spojuje mnoho dopravních směrů a intenzita dopravy severně od Boskovic z hlediska potřeby kapacitní silnice zde není. Vystačí obchvat Boskovic a případně obchvaty několika menších obcí na stávající silnici II. třídy.

Na tuto skutečnost, že napojení severně od Boskovic není nutné řešit jako čtyřpruh, opakovaně upozornil ředitel odboru strategie Ing. Luděk Sosna.



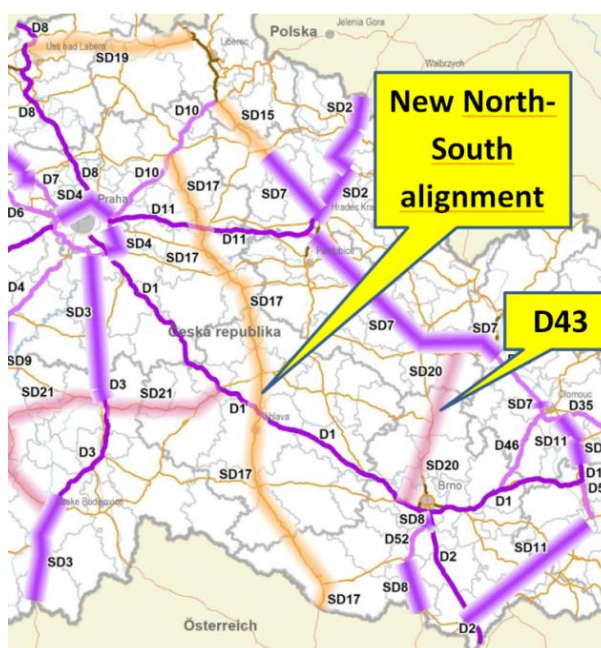
V současné době stále probíhá soudní řízení o 1. Aktualizaci ZÚR JMK. U Ústavního soudu jsou tři ústavní stížnosti. Současně pro tzv. „Hitlerovu dálnici“ a k ní připojený nevhodný obchvat Kuřimi (viz dále) byly koridory zrušeny pro ÚP Drásov, ÚP Bořitov, ÚP Moravské Knínice a ÚP Kuřim.

Silnice I/73 (viz obrázek vpravo) smysluplné spojení sever–jih přes Českou republiku nepředstavuje.



Smysluplným spojením (viz obr.) je směr Liberec – Mladá Boleslav – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Vídeň s připojením dopravních uzlů Pardubice a Hradec Králové.

Dle Politiky územního rozvoje to je nyní záměr SD17, dříve S8. Takto by byl napojen i směr z Polska.



Mělo by se seriózně uvažovat i o dalších koridorech, zejména koridoru od Kuřimi k dálnici D1 mimo Brno.

Tento typ řešení navrhuje nejen již zmíněná „Optimalizovaná varianta“, ale i návrh nových koncepcí, který zveřejnilo Ministerstvo dopravy v dubnu 2025 (viz vpravo výřez ze studie MD).



■ Nesmyslný jižní obchvat Kuřimi

možnost úspory cca 3+ miliardy Kč

Proti tomuto řešení protestovalo ŘSD již v roce 2006 – podstatná část tiskové zprávy ŘSD je uvedena zde:

ŘSD: Severní obchvat Kuřimi je o 2,6 mld Kč levnější než jižní

Zdroj
Dan Petrucha

Vložil
ČTK
03.07.2009 00:10

Praha

Kuřim (Brněnsko) - Severní obchvat Kuřimi na Brněnsku, který má propojit frekventovanou silnici I/43 s plánovanou rychlostní silnicí R43, vyjde o 2,6 miliardy korun levněji než jižní obchvat. Vyplývá to ze studie, kterou si nechalo vypracovat Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD). Jižní varianta, kterou prosazuje kuřimská radnice a místní obyvatelé, bude podle studie stát 6,6 miliardy, severní pouze čtyři miliardy korun. ČTK to řekla mluvčí ŘSD Martina Vápeníková.



Jihomoravský kraj variantu jižní odmítl v ZÚR JMK z roku 2011 a rozhodl o variantě severní vedené za průmyslovou zónou města Kuřim, tedy oblastí bez jediného obydlí.

Následně došlo k politickým tlakům a do hry vstoupil i záměr soukromého investora obřího obytného souboru Kuřim-Záhoří, kterým by se město Kuřim zvětšilo o cca 50 %. Pro tento soukromý investiční záměr by nebyl severní obchvat Kuřimi výhodný.

Zpracování ZÚR JMK převzal projektant, který je odpovědným projektantem Kuřim-Záhoří a situace se diametrálně změnila. V Aktualizaci ZÚR JMK z roku 2020 bylo navrženo řešení jižní v těsné blízkosti již 15 let postupně realizovaného obytného souboru Kuřim „Díly za sv. Janem“. **Najednou ŘSD nevádí více náklady cca 3+ miliardy a ŘSD postupuje v rozporu s výše uvedenou tiskovou zprávou.** Je otázkou, zda již dnes se nejedná o konání naplňující skutkovou podstatu trestného činu.

Problém se projevuje i tak, že politické tlaky navíc jsou směřovány k zablokování plánu na zkapacitnění stávající I/43 v úseku od obce Česká směrem k obci Lipůvka, tj. prodloužení čtyřpruhového řešení stávající I/43 z Brna k obci Česká. Jsou činěny pokusy zde za více než miliardu vystavět ne 4pruhově navržené mimoúrovňové křižovatky, ale zachovat zde 2pruh. Přitom již ZÚR JMK z roku 2016 zde požadovalo zkapacitnění. Za dobu aktivit odpovědného projektanta Kuřim-Záhoří, který se paradoxně stal odpovědným projektantem i Aktualizace ZÚR JMK a územního plánu Kuřimi se toto zkapacitnění, které je v konfliktu se zájmy soukromého developera „vypařilo“ a nyní je zde našlápnuto k promrhání další miliardy.

Lze dodat, že naštěstí nevychází pokusy zmanipulovat ÚP Kuřim a prezentovat veřejnosti „údajně“ výhodné dvoupruhové MÚK, a to za situace, že již dneska je stávající I/43 přetížena a nutně požaduje zkapacitnění na čtyřpruh. Části ÚP Kuřim byly zrušeny rozsudky krajského soudu i NSS. Stejně tak naštěstí byl vydán zrušující rozsudek NSS ve věci nesmyslné dvoupruhové MÚK u lokalit Kuřim-Záhoří a Kuřim-Podlesí.

■ I/35 Ohrazenice – Úlibice

možnost úspory cca 30 miliard Kč

ŘSD ČR do roku 2000 připravovalo silnici I/35 jako **dvoupruhovou**. Následně byla zpracována vyhledávací studie „Ověření variant koridorů silnice R35 v úseku Turnov – Jičín“ a Liberecký kraj požádal o změnu kategorizace na **čtyřpruhovou**.

V rámci studie proveditelnosti a účelnosti byly prověřovány a porovnávány tři koridory rychlostní silnice R35 pro trasu Turnov – Jičín. Ministerstvo životního prostředí z hlediska vlivů jednotlivých koridorů na životní prostředí, na obyvatelstvo a z hlediska uchování homogenity krajinných celků doporučilo 9. 12. 2008 jako nejvhodnější **variantu jižní**.⁴ Zastupitelstvo Libereckého kraje přesto 13. 12. 2011 schválilo **variantu severní přes Český ráj**.

Protesty veřejnosti z prvního desetiletí byly ignorovány. Vrcholem pak bylo nepuštění veřejnosti na projednání ZÚR Libereckého kraje. Odpor k záměru vést I/35 Českým rájem se potom znovu vzedmul po vydání pochybného stanoviska EIA v roce 2021. Veřejné projednání bylo provedeno distanční formou v rozporu s § 17 zákona o EIA, ve znění účinném do 31. 12. 2023. Dle oponentního znaleckého posudku je EIA nezákonná z důvodů neposouzení některých vlivů, postupu v rozporu s obecně uznávanými odbornými pravidly a v silném podhodnocení až bagatelizaci vlivů záměru.

Silnice je součástí globální sítě TEN-T (comprehensive network) – zajišťuje multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS 2. Není tedy součástí hlavní sítě (core network) TEN-T, která zahrnuje nejdůležitější transevropské tahy.

Stávající silnice má nejvyšší intenzity dopravy v blízkosti města Turnov, kde jde především o místní a obslužnou dopravu. Tranzitní doprava je na intenzitě cca 7 000 vozidel/24 h. Záměr ministerstva dopravy tedy neodpovídá skutečné poptávce po individuální automobilové dopravě. Veřejné prostředky lze investovat efektivněji na silnicích s vyšší intenzitou dopravy. Na projekt je dále navázána přeložka silnice II/283, která má za cíl odvést dopravu z centra Turnova. Problém vnitroměstské dopravy v centru města by však neřešila, jak je prezentováno politiky, neboť je navržena ve vzdálenosti 10 km od Turnova.

Úsek z Turnova do Jičína je aktuálně na trase silnice I/35 nejproblematictější. I přes nesouhlasné stanovisko MŽP byla totiž vybrána severní varianta, která vede středem Českého ráje (mezi dvěma částmi CHKO Český ráj) přes zdroje pitné vody pro Turnov v Nudvojovicích a v neposlední řadě geologicky nestabilním územím Pelešan, kde by podle geologů hrozilo opakování podobné situace jako na D8 v Českém středohoří.

⁴ Vyjádření Ministerstva životního prostředí – sekce technické ochrany ŽP ze dne 9. 12. 2008 k „Studie proveditelnosti a účelnosti pro trasu rychlostní silnice R35 Turnov – Jičín“. [Vyjadreni-MZP-z-9-12-2008-k-R35-Turnov-Jicin.pdf](#)

Nevýhody severní varianty

- Neodvedla by místní dopravu z center obcí. Pro velkou oblast by bylo stále časově výhodnější používat pro dopravu do Turnova a Jičína stávající silnice.
- Řešení průtahu Turnovem by bylo pro veřejné finance mimořádně nákladné (ochrana podzemních vod, zabezpečení sesuvného území, protihluková opatření, požadavek veřejnosti na tunel v celé délce).
- Záměr by podstatně zhoršil životní podmínky více lidem, než kolika by pomohl. Ke zvýšení hluku by došlo v obcích, kde žije celkem 30 210 obyvatel, zatímco ke zlepšení podmínek pro život by došlo v obcích s 3 659 obyvateli.⁵

Levné a ekologické řešení

Po mnoha stránkách výhodnějším řešením je přitom jižní varianta doporučená MŽP v roce 2008, která respektuje dopravní potřeby tří krajů.

Součástí této varianty je rychlé vybudování obchvatů obcí a modernizace současné silnice tak, aby tato opatření pomohla i příměstské automobilové dopravě a reálně tak ulevila nejzasazenějším obyvatelům u I/35.

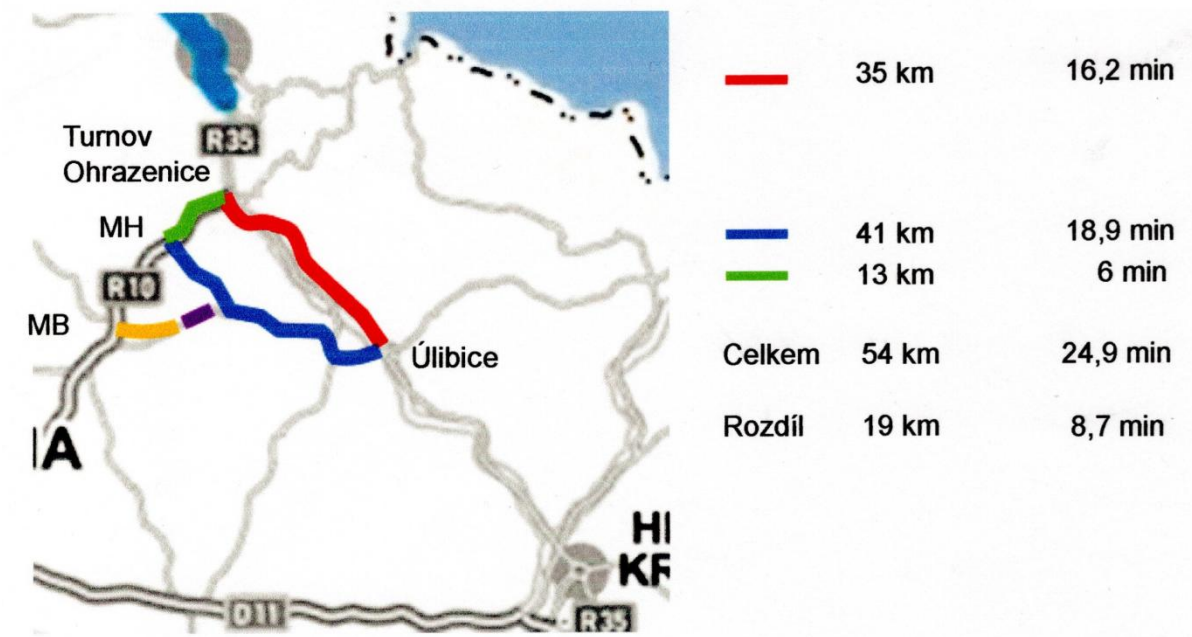
Dobudování schváleného kapacitního spojení mnohem frekventovanější silnice **I/16 Mladá Boleslav – Jičín při jižním okraji Českého ráje** s vybudováním spojení mezi Mnichovým Hradištěm a Horním Bousovem na D10. Obchvaty Kněžmostu a Bosně jsou zakotveny v územních plánech.

- Je šetrnější pro státní pokladnu, krajinu, přírodu, turismus i místní ekonomiku.
- Tímto řešením bychom podle dopravních propočtů ušetřili 30 miliard Kč jen na stavbě samotné.
- Časový rozdíl na cestě mezi Úlibicemi a Ohrazenicemi severní a jižní variantou je minimální (cca 8 minut).
- Vede rovinatějším terénem, který nevyžaduje stavbu takového množství mostů. Je tedy výhodnější i z hlediska obrany státu.
- Vede jižně od Českého ráje. Zamezilo by se tak přímým i vedlejším negativním dopadům stavby kapacitní silnice na tuto jedinečnou, v pravém slova smyslu „národní“ krajinu.

⁵ Eršil L., Trojan J., Stella D. **Případová studie pro projekt „Výstavba silnice I/35 v úseku Ohrazenice – Úlibice“**. 2021. Dostupné z: https://www.tiammr.cz/files/uploads/pripadove_studie/C/PS_C_Silnice_I_35.pdf

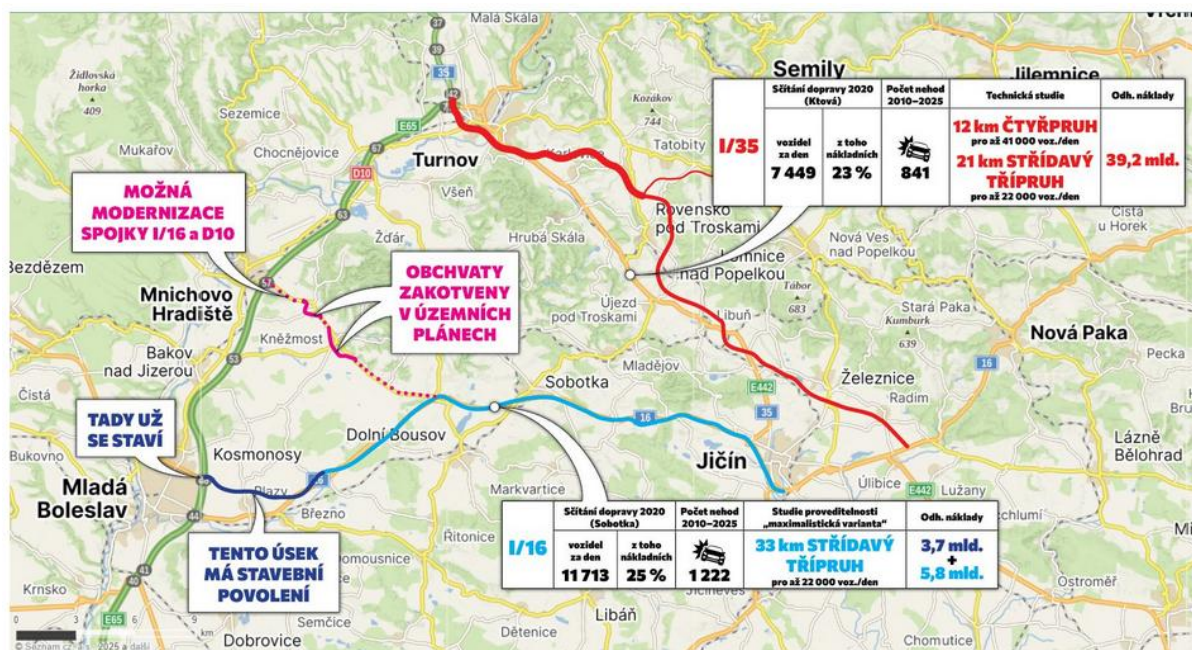
VARIANTY TRASY

Ohrazenice – Úlibice



- 8,2 km Kosmonosy – Martinovice – do provozu 2027, (odhad 1575,87 mil. Kč bez DPH)
- 6 km Martinovice – Horní Bousov – to chybí k napojení na jižní trasu

Sever proti jihu – I/35 vs. I/16



Zdroje: D10 MÚK Kosmonosy (leták ŘSD, 2025) • I/16 Mladá Boleslav – Martinovice (leták ŘSD, 2025) • scitani.rsd.cz • nehody.policie.gov.cz
• „I/35 Turnov – Úlibice“ (Technická studie, Valbek, 2023) • „I/16 Martinovice – Jičín“ (Studie proveditelnosti, Sagasta, 2021)