UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

Přírodovědecká fakulta

katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

Studijní program: Geografie

Studijní obor: Geografie a kartografie

PERCEPCE DÁLNICE D3 PŘEDSTAVITELI MÍSTNÍ SAMOSPRÁVY: PŘÍKLAD MĚSTA TÁBOR

LOCAL GOVERNMENT'S APPROACH TO D3 HIGHWAY CONSTRUCTION: CASE STUDY OF CITY OF TÁBOR

Bakalářská práce

Miroslav Vrtiška

Praha 2013

Vedoucí bakalářské práce: RNDr. Miroslav Marada, Ph.D.

Prohlašuji, že jsem předloženou bakalářskou práci vypracoval samostatně, pod vedením školitele RNDr. Miroslava Marady, Ph.D., a že jsem uvedl a řádně citoval všechny použité informační zdroje a literaturu.

V Praze, 20. 5. 2013

_____

Rád bych na tomto místě upřímně poděkoval RNDr. Miroslavu Maradovi, Ph.D. za čas, který věnoval odbornému vedení této práce, za jeho podnětné připomínky a rady. Děkuji také své rodině a nejbližším přátelům za potřebnou toleranci a podporu.

Percepce dálnice D3 představiteli místní samosprávy: příklad města Tábor

Abstrakt

Předkládaná bakalářská práce rozebírá postoje představitelů místní samosprávy k dálnici D3 na příkladech dvou největších jihočeských měst. Hlavní část analýzy se soustředí na okresní město Tábor a částečně také na krajskou metropoli České Budějovice. Komunikace D3 by se měla stát nejen důležitým vnitrostátním koridorem, ale také novým spojením Česka a Rakouska. Předpokládané vlivy dálnice jsou diskutovány s literaturou, přičemž práce se soustředí na vyhodnocení percepce D3 politickými představiteli města Tábor. Hlavním kritériem hodnocení je vnímání dálnice jakožto jednoho ze základních předpokladů všeobecného rozvoje regionu. Hlavním výzkumným nástrojem analýzy je polostrukturovaný rozhovor s představiteli vybraných měst.

Klíčová slova: dálnice D3, Tábor, České Budějovice, percepce, rozvoj, rozhovor

Local government's approach to D3 highway construction: case study of city of Tábor

Abstract

This thesis analyzes attitudes by political representatives from local administration of two biggest cities in southern Bohemia towards D3 highway. The main part of analysis focuses on district city of Tábor and partially on regional metropolis of České Budějovice. D3 Highway is supposed to become not only the important intrastate corridor but also the new connection between Czechia and Austria. Projected impacts of highway are compared with literature while the thesis concentrates on perception assessment of D3 highway by political representatives from selected city of Tábor. The main evaluation criterion is the perception of D3 highway as one of the basic requirement for general development of the region. Main research tool of analysis is half-structured interview with representatives of selected cities.

Key words: D3 highway, Tábor, České Budějovice, perception, development, interview

OBSAH

Přehled použitých zkratek **6**

Seznam tabulek **7**

Seznam obrázků **8**

1 Úvod **9**

2 Regionální dopady dálnic v odborné literatuře **11**

3 Představení dálnice D3 ..... **16**

3.1 Postavení D3 v dálniční síti ČR 16

3.1.1 Dálniční síť ČR 16

3.2 Stavba D3 18

3.2.1 Historie stavby D3 18

3.2.2 Trasování D3 20

3.3 Význam D3 22

3.3.1 D3 spojnicí Prahy a jižních Čech 23

3.3.2 Nové česko-rakouské spojení 24

3.3.3 Dálnice D3 – součást transevropského dopravního tahu E55 25

4 Metodika a zdroje dat **28**

5 Postoje představitelů místní samosprávy k dálnici D3 ..... **31**

5.1 Předvýzkum 31

5.1.1 Vnímání D3 představiteli Tábora a Českých Budějovic 31

5.2 Analýza rozhovorů 34

5.2.1 Percepce D3 v Táboře 34

6 Závěr **41**

Seznam použité literatury **44**

Přílohy **48**

PŘEHLED POUŽITÝCH ZKRATEK

ČB	České Budějovice
ČR	Česká republika
D3	Dálnice D3 (Praha – státní hranice ČR/Rakousko)
EIA	Environmental Impact Assessment – Dokumentace vlivu na životní prostředí
EU	Evropská unie
I/3	Silnice první třídy číslo 3
JK	Jihočeský kraj
KÚ	Krajský úřad
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
R4	Rychlostní dálnice R4 (Praha – státní hranice ČR/Německo)
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic ČR
SPV	Sdružení pro výstavbu D3 a R4
SZIF	Státní zemědělský intervenční fond
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
ŽP	Životní prostředí

SEZNAM TABULEK

Tab. 1 Předpokládané trasování D3 v Jihočeském kraji k r. 2013 21
Tab. 2 Předpokládané trasování D3 ve Středočeském kraji k r. 2013 22
Tab. 3 Průběh silnice E55 v Česku, kilometráž k r. 2005 27
Tab. 4 Zestručněné odpovědi představitelů měst Tábor a České Budějovice v r. 2013 32

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1 Síť dálnic a rychlostních silnic České republiky k 1. 1. 2013 18
Obr. 2 Lokalizace dálnice D3 a rychlostní silnice R3 v Česku....20
Obr. 3 Silniční infrastruktura Jihočeského kraje v r. 2012 24
Obr. 4 Lokalizace silnice E55 v Evropě 25
Obr. 5 Intenzita dopravy na dálnicích a silnicích první třídy silniční sítě ČR v r. 2000....26
Obr. 6 Průběh silnice E55 v Česku k r. 2012....27

Kapitola 1

Úvod

Problematika výstavby dálnic je často diskutovaným tématem. V Česku se v této souvislosti často zmiňují problémy a nedostatky. Stávající síť silnic a dálnic se v České republice stále potýká s negativním dědictvím z doby socialismu (Komínek 2009), ve které nebylo podporováno dálkové spojení s okolními státy ani v rámci republiky samotné. Díky tomuto faktu se hovoří o nedostatečné síti vysokokapacitních komunikací Česka a o jejím špatném napojení na evropskou dálniční síť.

V porevolučním období se v České republice setkáváme se stále vyšší tendencí a potřebou výstavby autostrád, které by propojovaly hlavní město se všemi krajskými centry na úrovni národní a zároveň republiku s Evropou na úrovni nadnárodní.

Předkládaná bakalářská práce však nepopisuje trendy, které souvisejí s výstavbou dálnic. **Za cíl si klade** analyzování postojů a očekávání mikroregionálního střediska od nové dálnice. Hlavním námětem studie je objektivní posouzení postojů představitelů místní samosprávy na příkladu města Tábor a částečně i krajského města jižních Čech – Českých Budějovic – k budované dálnici D3, která by měla být naprosto zásadní pro rozvoj regionu. Důraz v analytické části práce je kladen na druhé největší jihočeské město Tábor. Vnímání vlivů dálnice je zde prezentováno představitelem městského zastupitelstva (hledisko lokální politiky) a senátorem Parlamentu České republiky (hledisko celostátní politiky), jenž je rovněž velmi úzce spjat s regionem a je za něj zvolen do své funkce.

Práce se skládá z **pěti hlavních kapitol** a celkově se dá rozdělit do dvou základních částí. První je část teoreticko-metodologická, ve které je čtenář seznámen se základními pojmy, problematikou regionu a výzkumnými postupy práce. Druhá část se soustředí na analyzování výzkumu, jenž přibližuje postoje představitelů města Tábor vůči studované dálnici D3.

Po **úvod**ní kapitole, která čtenáře seznamuje s tématem práce, následuje **kapitola druhá**, diskutující anglicky a česky psanou odbornou literaturu, která byla zásadní pro získání povědomí o problematice vnímání vlivů dálnice politiky, představiteli místní samosprávy

a samotnými občany dotčených lokalit. Na příkladu dopadů dálnice na vybrané evropské regiony definuje některé z otázek následujícího výzkumu a pomáhá formulovat dílčí hypotézy.

Třetí kapitola čtenáře seznamuje se studovanou komunikací a uvádí problematiku silniční infrastruktury v regionu. Tato část práce je důležitá především pro získání všeobecného přehledu o dopravní situaci v Jižních Čechách a povědomí o problémech, se kterými se dálnice D3 potýkala v minulosti. Dále také přibližuje současný stav komunikace a její předpokládaný národní a nadnárodní význam. **Kapitola čtvrtá** přibližuje metodiku výzkumu a představuje hlavní zdroje dat, které byly použity v teoretické části práce.

Na části týkající se teoretického zarámování práce plynule navazuje samotná analýza, kterou obsahuje **pátá kapitola**. Ve dvou základních subkapitolách je analyzována percepce D3 představiteli dvou největších jihočeských měst. Předvýzkumná část kapitoly přibližuje vnímání dálnice D3 zastupiteli města Tábora a Českých Budějovic, kterým byly kladeny stejně definované otázky týkající se výše zmíněné problematiky. Výzkumná část se dále soustředí již na hlubší analýzu rozhovorů s respondenty z Tábora, neboť pro toto město dálnice v posledních letech získala zásadní význam a je zde všeobecně přijímána jako priorita mikroregionu Táborska.

Závěr práce shrnuje poznatky terénního výzkumu a vyhodnocuje postoje představitelů prezentované ve výzkumné části práce. Částečná predikce budoucího vývoje regionu je dále zmiňována v souvislosti s možnou návazností na studované téma práce v dalším studiu.

Kapitola 2

Regionální dopady dálnic v odborné literatuře

Automobilová doprava jako celek představuje nejpoužívanější způsob přepravy. Ruku v ruce s četností využití jde v současné době pohodlnost, potažmo rychlost. Uvedené přednosti automobilismu z něj dělají jeden z nejoperativnějších způsobů dopravy. Obecným předpokladem silniční dopravy je její důležitost především na regionální, krajské a vnitrostátní úrovni. Již Brinke (1999) ve svém Úvodu do geografie dopravy však zmiňuje také její stále rostoucí mezinárodní význam, a to především v souvislosti s rozvojem dálniční sítě. Je ale potřeba stavět dálnice na celém území státu za každou cenu?

Často diskutovaným tématem posledních let v tomto ohledu bylo nedostatečné napojení Česka na evropskou dálniční síť, což je z velké části způsobeno investiční náročností infrastrukturních staveb a vývojem v totalitním období (Marada 2006). V posledních letech se tak rozestavělo několik dálnic, rychlostních silnic a jejich dostaveb (D3, D8, D11, R35). Otázkou zůstává, zda kvantita velkokapacitních komunikací nenahrazuje její kvalitu.

Nekoncepční přístup k rozvoji dálniční sítě lze ilustrovat příkladem dálnice D3, která by měla být komunikací nadnárodního významu a spojit tak nejen Prahu s jihočeskou metropolí Českými Budějovicemi, ale také českou a rakouskou silniční síť. Stavba této autostrády byla českou politickou scénou v uplynulých 50. letech mnohokrát plánována, rušena a opětovně přidávána do územních rozvojových plánů, jak lze vyčíst ze studie Ředitelství silnic a dálnic (2012). V současnosti je v Jihočeském kraji rozestavěno několik úseků dálnice, často bez přímé návaznosti. V kraji Středočeském je na tom stavba této velkokapacitní silnice ještě o poznání hůře. Co je však hlavním důvodem prodlužování stavby? Nesrovnalosti a diskuse okolo trasování Středočeským krajem protahují její stavbu. Peníze tak mizí, stavba se stává nákladnější a zdárného konce se nelze dobrat. Nebylo by tedy lepší zvolit jakoukoliv z variant trasování? Stejnou otázku si pokládá také Marada a kol. (2010).

Jak již bylo řečeno, dálnice D3 je nejen důležitou spojnicí vnitrostátních středisek, ale měla by hrát také velmi podstatnou roli mezinárodní jakožto nový spoj Česka a Rakouska. Marada (2006) píše, že otázkou zůstává, zda kontakt Prahy s Českými Budějovicemi, respektive dunajským koridorem vyžaduje tak vysoce kapacitní spojení, jakým je dálnice. Dále je možné se tázat, zda nároky na spojení České republiky a Rakouska vyžadují výstavbu nové dálnice.

Ačkoliv dálniční spojení slouží především pro kontakty hierarchicky nejvýznamnějších středisek, u nás převládá spíše diskuse nad potřebami středisek vnitrostátních (D3 a Tábor, D8 a Ústí nad Labem apod.; Körner 2001 in Marada 2006). Bude tedy v konečném kontextu dálnice důležitější pro Tábor než pro krajské město České Budějovice? Bude stát jihočeská metropole v pozadí a zajímá ji vlastně dálnice D3? Stane se z Tábora, dle slov místního starosty Jiřího Fišera, „vlídné předměstí Prahy“ a co si lze pod tímto pojmem představit? Na uvedené otázky neexistuje jednoznačná odpověď.

Proč vlastně stavět dálnici? Z úst politiků můžeme na tuto otázku často slyšet jednoduchou odpověď: „Protože jde o rozvoj!“, což dokládala i výpověď primátora Pardubického kraje Michala Rabase v souvislosti s výstavbou rychlostní silnice R35, která by měla být nejdelší tuzemskou „dálnicí“ (Sedláček 2005). Sedláček (2005) dále upozorňuje na tzv. „Lineární vizi rozvoje“, která je často zmiňována v českých médiích v souvislosti s výstavbou rychlostních komunikací a argumentem, že bez rozsáhlé sítě dálnic budeme zaostávat za vyspělou Evropou. Proč však nepatříme do vyspělé Evropy? Je to důsledkem nedostatečně rozvinuté dopravní infrastruktury? Je to způsobeno naší totalitní minulostí a s tím spojeným omezovaným propojením s okolními státy?

Zástupkyně Německa v Evropském parlamentu Elisabeth Schroedterová v souvislosti s očekáváními od transevropských dopravních sítí zdůrazňovala pravidla diskutovaného rozvoje (Sedláček 2005). Tím nejdůležitějším byla dle jejích slov důležitost budování sítě dálnic a rychlostních komunikací, která podpoří ekonomický rozvoj, sníží nezaměstnanost a posílí konkurenceschopnost. Jedním dechem však dodává, že z doposud zaznamenaného ekonomického růstu, který byl prokázán v souvislosti s vystavením transevropských cest, těžily pouze nejbohatší evropské země. Konvenční představou o významu vybudování rozsáhlé dopravní sítě je socioekonomický růst, který bude nejvýraznější v chudých regionech. Jinými slovy bohatství se přesune z nejbohatších do nejchudších regionů, uvádí Schroedterová. Ve skutečnosti však tento pochod činí bohaté administrativní jednotky bohatšími a chudé chudšími (Sedláček 2009). Europoslankyně tedy ukazuje, že nákladné investice vynaložené Evropskou unií na budování transevropské dopravní sítě neměly očekávaný účinek. Otázkou tedy zůstává, zda výstavba D3 ještě více neupevní výsadní postavení Českých Budějovic v Jihočeském kraji, potažmo Prahy v republice a pozice Tábora se tak ještě více neoslabí.

Dle slov starosty města (2013) tomu však bude naopak a Tábor zvýrazní svou výhodnou pozici na ose Praha – Rakousko – Itálie (blíže viz kapitola 5.1).

O tom, že neexistuje dostatečně přesvědčivý vztah mezi investicemi do výstavby dálnic a ekonomickými přínosy, píší ve svých spisech Britové Christian Hey (1996) a John Whitelegg (1994). Zejména druhý jmenovaný upozorňuje na často vyšší prosperitu hůře dostupných oblastí a na druhé straně uvádí příklad oblastí s podobnou dostupností, které však mají naprosto rozdílný ekonomický výkon. Za příklad lze uvézt druhé největší město Velké Británie, Birmingham. Metropole s téměř milionem obyvatel i přes velmi bohatou síť dálnic není žádným ekonomickým zázrakem. Paralelu lze nalézt i v České republice, kde druhé největší město Brno, přestože je dálniční křižovatkou, nemění svou míru nezaměstnanosti, která zde v posledních pěti letech neklesla pod 10 % (ČSÚ 2013). Whitelegg dále porovnává největší skotská města a upozorňuje, že třetí nejlidnatější město britských ostrovů Glasgow zažívalo i přes výborné dálniční napojení během světové ekonomické krize mnohem podstatnější ekonomický pokles než hlavní skotská metropole Edinburgh.

Také Evropská komise uznala, že transevropské dopravní cesty spojují již prosperující ekonomická centra unie (Sedláček 2005). Nelze tedy s jistotou říci, že dálnice bude pro ekonomický rozvoj Tábora zásadní, že se zde zasadí o přínos v cestovním ruchu a zatraktivní region pro podnikatelské příležitosti, jak předpokládá starosta města Jiří Fišer (2013). Přes uvedené příklady z literatury je však třeba připomenout, že strategie výstavby dálnic v Česku je poněkud jiná než v ostatních především západoevropských státech. Jelikož v republice převažuje při výstavbě dálnic diskuse nad potřebami středisek vnitrostátních, jako tomu bylo při výstavbě dálnice D8 vzhledem k Ústí nad Labem, je možné, že pro Tábor bude vysokokapacitní komunikace naprosto zásadní v regionálním rozvoji.

Strategický plán rozvoje mikroregionu Táborsko (2006) pro roky 2007 – 2013 deklaruje důležitost výstavby dálnice pro oblast vzhledem k nutnému rozvoji obcí mikroregionu. Dále zdůrazňuje sice dostatečnou hustotu silniční sítě, která je však ve velmi špatném stavu. Nevyhovující napojení na nadřazenou mezinárodní síť je dalším odůvodněním potřeby dálnice pro Táborsko. Bude však D3 mít takový předpokládaný dopad, jako je rozvoj podnikání v souvislosti se vznikem nových podniků a tvorbu nových pracovních míst? Vybudování páteřní sítě a případné převedení dopravy mimo město by mělo být spojeno se zvýšením kvality života na území Tábora a mělo by být rozhodující pro další rozvoj území, který by díky dálnici měl probíhat dynamičtěji než v současné době. Dle plánu by se následně hlavním rozvojovým směrem měl stát průmysl a strategické služby, především díky zlepšené dostupnosti dvou mezinárodních center obchodu, Prahy a Vídně.

Zatraktivnění podnikatelských příležitostí v regionu je dalším z předpokládaných vlivů, jak dokazuje nejen strategický plán rozvoje, ale také slova táborského starosty (2013), který již nyní pociťuje častější zájem investorů v regionu, než tomu bylo dříve. Christian Hey (1996) navíc na příkladu Španělska dokládá, jak lepší infrastruktura stimulovala příchod nových podnikatelů. Zároveň však upozorňuje, že na Pyrenejském poloostrově zůstalo nestabilní hospodářství, které se v souvislosti se zlepšenou dostupností paradoxně ještě zhoršilo. Odůvodnění se zdá být jednoduché. Nejsou-li ekonomiky oblastí dostatečně silné, budou po dostavení dálnice poškozeny z důvodu neschopnosti konkurovat centrům (Hey 1996). Můžeme tedy polemizovat o tom, zda Tábor, město s pětatřiceti tisíci obyvatel (ČSÚ 2013), dokáže konkurovat trojnásobně většímu krajskému centru Českým Budějovicím, potažmo hlavnímu městu republiky, pětatřicetinásobné Praze.

Jedním z očekávaných vlivů dálnice v regionu je snížení nezaměstnanosti, které jde ruku v ruce se všemi zmiňovanými předpoklady rozvoje regionu. Ekonomická centralizace, kterou se zabývá diskutovaná literatura, však svědčí o naprostém opaku. Odliv kvalifikovaných pracovních sil z regionů do nově lépe dostupnějších metropolí způsobuje zvyšování nezaměstnanosti okrajových regionů (Sedláček 2005). Tábor však nelze považovat za ryze okrajový region. Je nutno zdůraznit jeho velmi výhodnou geografickou polohu v republice téměř v polovině cesty mezi Prahou a Českými Budějovicemi. Za zmínku však stojí i jeho postavení v Evropě, přičemž Jiří Fišer (2013) upozorňuje na předpoklad zvýraznění města na ose Praha – Rakousko – Itálie. Dalo by se tedy předpokládat, že vztahy ke zmíněným metropolím Táboru v budoucnu opravdu pomohou, příliv investorů do regionu dokáže minimalizovat nezaměstnanost a podpořit socioekonomický růst nejen města, ale celého okresu Tábor.

Čekal (2006) ve své analýze ukazuje tendenci vyjížďky za prací v sousedním okresu České Budějovice, kde nebyl prokázán trend poklesu intenzity výše zmíněného procesu ze vzdálenějších obcí do centra, jako tomu bylo v případech krajských měst Brna, Olomouce a Plzně. Lze tedy předpokládat všeobecné využití vyjíždění za prací v Jihočeském kraji. Výstavba velkokapacitní dálnice by tento proces měla ještě více usnadnit a měla by podpořit i meziregionální, popřípadě mimokrajskou dojížďku za prací do nově lépe dostupného hlavního města. Bude však stejný stav platit i po dostavbě dálnice D3 a bude stejný trend patrný i v případě okresu Tábor?

Další britský autor Jonathan Bray (1992) nás však v souvislosti s výše uvedeným nutí k zamyšlení nad očekávaným snížením nezaměstnanosti. Na příkladu Itálie dokládá, jak v souvislosti s výstavbou dálnice došlo ke zvýšení migrace z chudých do centrálních (rozvinutějších) oblastí. Je tedy možné předpokládat, že zlepšená dostupnost Tábora způsobí

odliv místních občanů, a to buď jižním směrem do Českých Budějovic, nebo severním směrem do Prahy. S trochou nadsázky by šlo uvažovat i o tom, zda zlepšené spojení Českých Budějovic a Prahy nebude díky dálnici mít za následek úbytek obyvatel i z jihočeské metropole. Budějovičtí však již nyní pohodlně cestují do Prahy pomocí rychlostní silnice R4, vedoucí přes Písek a středočeské město Příbram, takže v tomto ohledu zřejmě nelze předpokládat výraznou změnu. Zaměříme-li se navíc na jiný příklad z Čech, Ústí nad Labem s autostrádou D8, ukazuje se tento předpoklad jako nepravděpodobný. V současnosti se totiž setkáváme také s jevem, kdy díky zlepšené dostupnosti jezdí i obyvatelé Prahy za zaměstnáním do vzdálenějších, periferních center republiky (ČSÚ 2013).

Z výše uvedené diskuse literatury jsou patrné obecné předpoklady vlivů dálnice na regiony. Nejčastějším argumentem pro výstavbu vysokokapacitní komunikace je všeobecný rozvoj oblasti, který je dále upřesňován změnami míry nezaměstnanosti, zlepšením dostupnosti a s tím spjatou zvýšenou atraktivitou regionu pro příchozí investory. Pro studované regionální centrum Tábor si lze na základě kapitoly formulovat základní výzkumné předpoklady práce, jež budou ověřovány v analytické části.

Předpoklad 1: Předpokládáme, že město Tábor je v podpoře dálnice jednotné, a to pravděpodobně pro shodu politické reprezentace, která obyvatelům dálnici představuje jako pozitivum, a pro absenci protinázorů, které zpravidla vytvářejí určité občanské iniciativy. Pozitivní vnímání je pravděpodobně podpořeno problematickou dopravní situací na silnici I/3, která je v současnosti nejvyužívanější komunikací na ose Praha – Tábor – České Budějovice.

Předpoklad 2: Předpokládáme, že představitelé města Tábor vnímají dálnici pozitivně, avšak konkrétní argumenty pro výstavbu nejsou schopni uvést a uchylují se k obecným představám a uvádí všeobecně známé a medializované přínosy vysokokapacitní komunikace.

Předpoklad 3: Předpokládáme, že představitelé místní samosprávy si z hlediska negativních dopadů dálnice uvědomují pouze často prezentované – přímé dopady – jakými jsou zhoršení životního prostředí, hluk, apod. Neuvědomují si možné dopady na obyvatelstvo města a nepřipouštějí zhoršení situace, např. odchod obyvatel v důsledku zlepšení přístupnosti do krajské metropole a hlavního města.

Kapitola 3

Představení dálnice D3

Pro pochopení veškerých souvislosti navazujícího výzkumu je důležitá kapitola představující studovanou komunikaci. V následujícím textu je čtenář seznámen se základním dělením dálnic a pojmy s tím souvisejícími, postavením D3 v dálniční síti Česka i jejím národním a mezinárodním významem.

3.1 Postavení D3 v dálniční síti ČR

Dopravní síť je soustavou vzájemně propojených komunikací a je nedílnou součástí dopravního systému (Brinke 1999). Pro dopravu na dlouhé vzdálenosti je vedle železniční sítě zásadní také síť dálniční. Ta představuje zásadní komunikační spojení velkých měst státu a z hlediska frekventovanosti a operativnosti je nejdůležitějším způsobem osobní přepravy.

3.1.1 Dálniční síť ČR

Dálniční síť Česka nepředstavuje jen důležitou složku infrastruktury republiky. Díky poloze země ve středu Evropy je také zásadní z mezinárodního hlediska. Česko lze díky výhodné zeměpisné poloze považovat za křižovatku mnoha transevropských cest (Bartošová 2008).

Celková délka dálnic v Česku činí k roku 2013 750 km (České dálnice 2013b). Jednotlivé dálnice jsou v Česku označovány písmenem D a číslem přiřazeným každé z nich. V provozu je v současné době šest těchto komunikací: D1, D2, D3, D5, D8 a D11 (ŘSD 2009). Většina ze jmenovaných silnic má svůj nulový bod v hlavním městě republiky, Praze.

Pro představení jednotlivých dálnic Česka nám slouží zdroje Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD), ze kterých získáme podrobné ukazatele, které jsou použity v následujícím textu.

Nejdelší a nejstarší dálnicí na území Česka je D1, rovněž historicky první dálnice Československa. Tato komunikace spojuje Prahu, Brno a Ostravu. Historie D1 sahá až do 30. let 20. století, přičemž původně měla být hlavní osou republiky (ŘSD 2009). Nejvýznamnější úsek

tvoří část spojující dvě největší města Česka, Prahu a Brno. Současná délka D1 je 352,5 km, po svém dokončení by však dálnice měla měřit 376,5 km (ŘSD 2010). V přípravě je tedy nyní posledních 24 km, jež by měly být zprovozněny do r. 2020.

Dálnice D2, která ve své celkové délce měří 60,7 km, byla postavena jako spojnice Brna a slovenského hlavního města Bratislavy. Začíná na jihu Brna a prochází pouze Jihomoravským krajem. Končí na česko-slovenské hranici, kde se napojuje na slovenskou dálnici D2 hraničním mostem přes řeku Moravu. Tato komunikace je součástí IV. panevropského dopravního koridoru[1] ve směru Drážďany – Praha – Brno – Bratislava – Budapešť – Arad – Craiova – Sofie – Plodiv – Istanbul a evropské silnice E65 (ŘSD 2010).

Nejkratším zprovozněným úsekem v dálniční síti republiky je 17 km dlouhá část D3. Dálnice by po své dostavbě měla měřit 171 km, a přestože její zprovozněná část figuruje zatím víceméně jako obchvat Tábora, v konečném výhledu bude zásadní spojnicí Česka a Rakouska (ŘSD 2012). Plánované trasování komunikace je totiž z hlavního města Prahy přes okresní jihočeské město Tábor do krajské metropole České Budějovice. Odtud dálnice povede k hraničnímu přechodu Dolní Dvořiště, kde bude navazovat na připravovanou rakouskou rychlostní silnici S10.

Komunikací, která nejrychleji spojuje Prahu se západočeským krajským městem Plzní a je jedním z hlavních dopravních spojení Česka a Německa, je dálnice D5. 151 km dlouhé spojení je ve své celkové délce v provozu od roku 1997, kdy byl dokončen úsek vedoucí z Plzně k hranicím Německa (ŘSD 2006a). Tam D5 již přímo navazuje na německou dálnici A6.

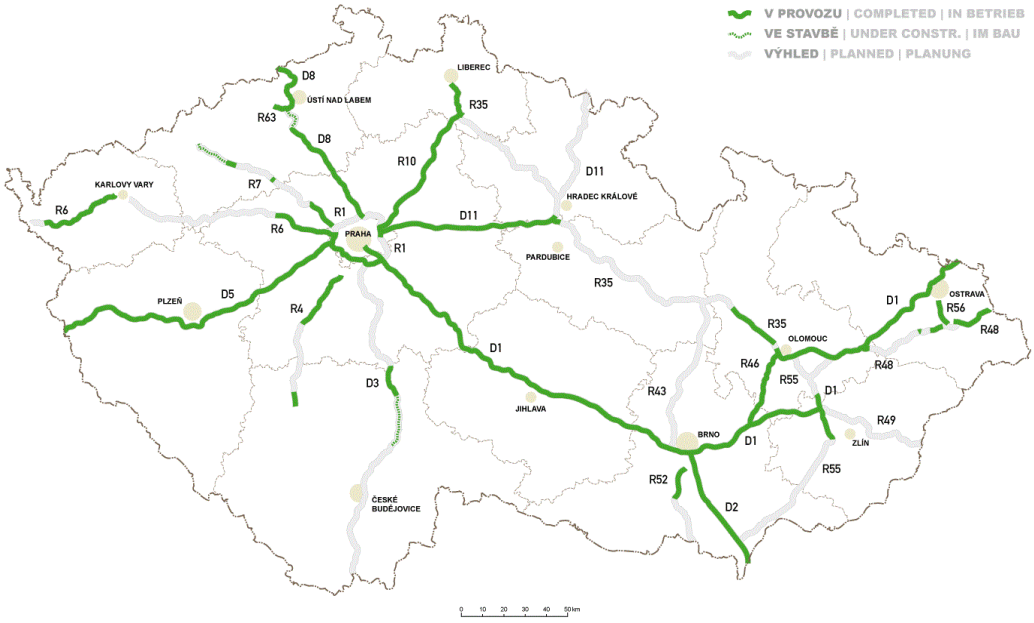
Severozápadním směrem z Prahy vede velkokapacitní komunikace D8. Ta vede přes Lovosice, Ústí nad Labem a Krušné Hory až k česko-německým hranicím. Na hraničním přechodu v blízkosti Krásného Lesa se D8 napojuje na německou dálnici A17 vedoucí do Drážďan. Plánovaná konečná délka komunikace procházející Středočeským a Ústeckým krajem činí 92,2 km, přičemž v současnosti je v provozu 75,8 km (ŘSD 2006b).

Poslední dálnicí současného silničního provozu na území Česka je D11. Ta vede z Prahy východním směrem a spojuje hlavní město s krajským východočeským městem Hradcem Králové. Délka provozovaného úseku dálnice v současnosti činí 84 km, zastavit by se však po své dostavbě měla na 113 km (ŘSD 2008). Dále bude komunikace pokračovat jako 41 km dlouhá rychlostní silnice R11 severním směrem přes město Jaroměř až k státním hranicím s Polskem. V Polsku naváže na D11/R11 rychlostní silnice S3. Dálnice D11 patří do systému evropských silnic E67 vedoucí z Prahy do hlavního města Finska, Helsinek.

[1] Panevropský dopravní koridor – jedna z devíti hlavních dopravních os v Evropě

Mezi lety 1963 a 1993 byla na území Česka předpokládána ještě dálnice D47. Ta se však po částečných přesunech roku 2006 celkově transformovala v dálnici D1. Tímto krokem projekt dálnice D47, která byla původně uvažována ve směru Brno – Přerov – Ostrava – Bohumín – česko-polské hranice, zanikl (ŘSD 2013a). Všechny úseky, které byly uvažované jako dálnice D47, se otevřely již jako dálnice D1 (ŘSD 2009).

Obr. 1 – Síť dálnic a rychlostních silnic České republiky k 1. 1. 2013



Zdroj: České dálnice, 2013c, vlastní úprava.

3.2 Stavba D3

Tato část práce přibližuje stavbu D3 s ohledy na problémy, které ji provázely v minulosti a provází v současnosti. První část podkapitoly se věnuje historii výstavby. Dále je popisováno trasování komunikace v Jihočeském a Středočeském kraji.

3.2.1 Historie výstavby D3

O výstavbě dálnice D3 jakožto hlavního dopravního spojení jižních a středních Čech, případně Prahy a krajského jihočeského města České Budějovice, se uvažovalo již v roce 1939. Roku 1963 vznikla základní síť dálnic bývalého Československa, kde však D3 chyběla a přidána byla opět až v roce 1987 v druhém plánování. Po vzniku samostatné České republiky v roce 1993 vláda odsouhlasila rozsah dálniční sítě státu a schválila výstavby do roku 2005, a to včetně dálnice D3. V roce 1997 však byla dálnice D3 vyňata ze strategických plánů dálniční sítě a přeřazena na rychlostní silnici. To se však opět změnilo ve třetím plánování roku 1999, kdy se

D3 stala součástí koncepce výstavby dálniční sítě podle strategického materiálu Návrh rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010. Konečné stanovisko bylo, spolu se zahájením výstavby samotné, však určeno již roku 2002.

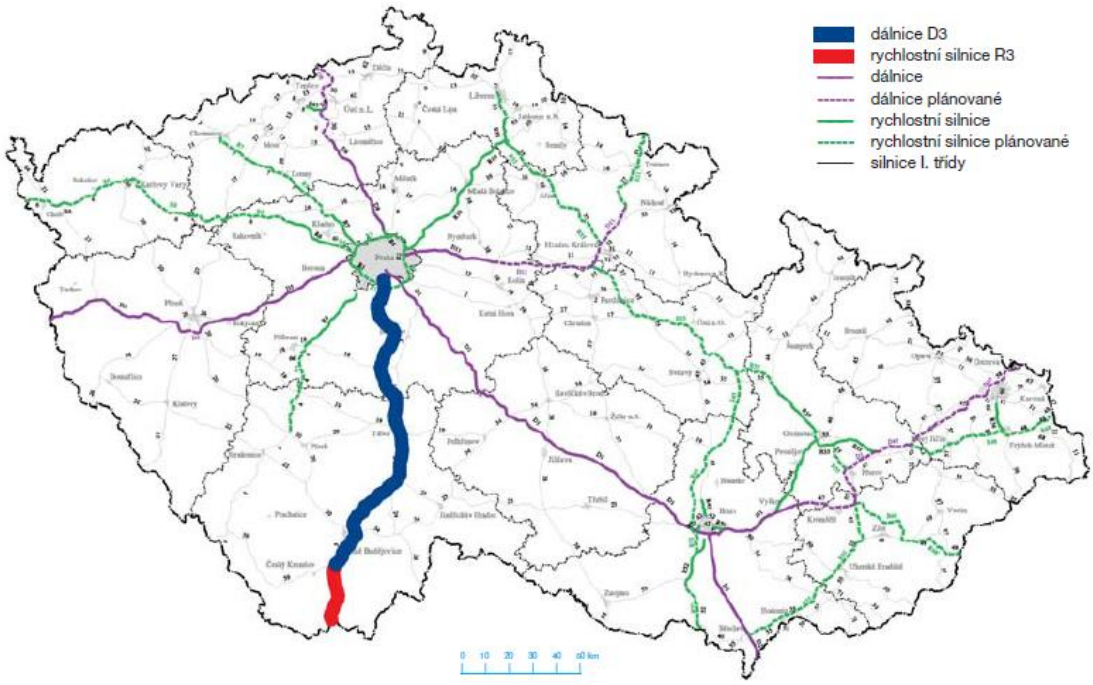
Toto popsané střídání akcentace a stagnace přípravných prací bylo způsobeno nejen nedostatkem financí, ale také střídavou politickou podporou (ŘSD, 2012).

Již od sedmdesátých let 20. století probíhaly různé studijní práce s cílem nalézt a stabilizovat přesnější trasu dálnice D3 na území Středočeského i Jihočeského kraje. Po roce 1989 se však zvýšil tlak na ochranu životního prostředí (ŽP) a zároveň se rozhodovací procesy celorepublikového významu a dopadu otevřely veřejné diskusi. Příprava veškerých staveb, včetně těch dálničních, se tímto stala zdlouhavější a komplikovanější. U dálnice D3 se toto projevilo nejvýrazněji v otázce trasování komunikace ve Středočeském kraji, zejm. v oblasti Posázaví.

První část D3 byla otevřena již roku 1991, kdy však komunikace dlouhá 3,5 km figurovala pouze jako obchvat Tábora. Na přelomu let 2004-2005 na ni severně navázal úsek po město Chotoviny. V prosinci 2007 byla zprovozněna další část vedoucí až k obci Mezno a zasahuje tedy již do Středočeského kraje. Tento stav zprovozněného úseku dálnice D3 platí k 1. polovině roku 2013.

D3 tedy v současnosti měří 17 km, avšak původní obchvat Tábora (3,5 km) stále není značen jako dálnice. V druhé polovině roku 2013 by však na stávající zprovozněnou část dálnice měl jižně navázat již dostavěný 25 km dlouhý úsek z Tábora do města Veselí nad Lužnicí (ŘSD 2012). S plánovaným otevřením nového úseku dálnice se však uvažuje již o zpoplatnění zprovozněné části dálnice i pro řidiče osobních automobilů (České dálnice 2013a). Na konci letošního roku by tedy řidiči mohli využít již více než 40 km dálnice D3 při cestování na jih Čech.

Obr. 2 – Lokalizace dálnice D3 a rychlostní silnice R3 v Česku



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, Sdružení pro výstavbu D3 a R4, 2003, vlastní úprava.

3.2.2 Trasování dálnice D3

Při výběru území pro výstavbu dálnice je vždy nutno zohlednit mnoho faktorů. Mimo nejkratší vzdálenost je pro vhodnost stavby nutné přihlédnout také k životnímu prostředí a všemu, co zahrnuje. Nedílnou součástí k tvorbě územních plánů a k povolení pro stavbu dálnice samotnou je právě stanovisko Ministerstva životního prostředí (MŽP).

Při snaze o výběr ideálního trasování komunikace D3 bylo zapotřebí zodpovědět mnoho otázek. Zatímco v Jihočeském kraji se nejvhodnější trasa přímo nabízela, v kraji Středočeském bylo rozhodování o poznání složitější.

V Jihočeském kraji nebyl velký problém vybrat trasování dálnice. Jedním z důležitých faktorů byla tvorba nového spojení Česka a Rakouska. Právě proto bylo zvoleno trasování jižně od Českých Budějovic na hraniční přechod Dolní Dvořiště. D3 zde naváže na silniční síť Rakouska, kde v současnosti probíhá výstavba kapacitní komunikace S10. Ta povede do města Unterwietersdorf ležícího v Horním Rakousku, kde začíná rakouská dálnice A7 navazující v Linci na A1, a lze se tak poměrně jednoduše spojit s Vídní. Dálnice D3 tak nabídne novou možnost spojení s Rakouskem a jeho hlavním městem.

Již v devadesátých letech a kompletně poté počátkem nového století se podařilo stabilizovat trasu v územních plánech Jihočeského kraje. Roku 1991 se okolo Tábora zprovoznil krátký úsek obchvatu města, který již polohou a parametry odpovídal plnohodnotné dálnici (ŘSD 2012).

Táborský obchvat byl poté prodloužen směrem na sever k obci Stoklasná Lhota a doplněn na čtyřproudé uspořádání. V roce 2007 byl zprovozněn navazující úsek mezi jihočeským městem Chotoviny a středočeskou obcí Mezno společně s navazujícím již zcela středočeským úsekem Nová Hospoda – Mezno, který však funguje pouze v polovičním profilu. Tímto krokem byl zprovozněn soubor staveb obchvatu Tábora, který dosahoval celkové délky přes 15 km (ŘSD 2012).

Tab. 1 – Předpokládané trasování D3 v Jihočeském kraji k r. 2013

Úsek č.	Název úseku	Kilometráž (na D3)	Rok zprovoznění
0306-I	Mezno – Chotoviny	59,49 - 66,29	2007
0306-II	Chotoviny – Tábor	66,29 - 71,59	2005
	Stávající obchvat Tábora	71-59 - 75,04	1991
0307	Tábor – Soběslav	79,125 - 95,420	2013*
0308A	Soběslav – Veselí nad Lužnicí	95,420 - 101,407; 102,470 - 104,135	2013*
0308B	Most přes Lužnici	101,407 - 102,407	2013*
0308C	Veselí nad Lužnicí – Bošilec	104,135 - 109,260	2015**
0309/I	Bošilec – Ševětín	109,260 - 117,397	2015**
0309/II	Ševětín – Borek	117,397 - 128,077	2015**
0309/III	Borek – Úsilné	128,077 - 131,237	2014**
0310/I	Úsilné – Hodějovice	131,237 - 138,447	2017**
0310/II	Hodějovice – Třebonín	138,447 - 150,983	2016**
0311	Třebonín – Kaplice	150,983 - 159,521	2016**
0312/I	Kaplice – Nažidla	159,521 - 1 71,511	2016**
0312/II	Nažidla – hranice s Rakouskem	171,511 - 175,054	2016**

Poznámky:
* rok předpokládaného zprovoznění
** rok nejbližšího možného zprovoznění

Zdroj: České dálnice, 2013b.

Zatímco v Jihočeském kraji nebyly s trasováním D3 problémy, **v kraji Středočeském** tomu bylo naopak. Nutnost vedení dálnice přes Posázaví byla z hlediska životního prostředí velmi problematická a komplikace s umisťováním trasy přetrvávají až do současnosti.

Počátkem devadesátých let 20. století bylo provedeno krajinářské vyhodnocení, které sledovalo prostor mezi Vltavou a stávající silnicí první třídy číslo 3 (I/3) pro trasování D3. Po dlouhých debatách byla vyhodnocena jako nejvhodnější tzv. "stabilizovaná" varianta trasy (ŘSD 2012). Ta byla zanesena do připravované územně plánovací dokumentace. Podrobnější vyhledávací studie i dokumentace pro jednotlivá územní rozhodnutí byly postupně zpracovány během 90. let a v roce 1995 bylo získáno souhlasné stanovisko pro úsek Voračice – Mezno, navazující na již zprovozněnou část dálnice (viz výše).

Úřady okresů Praha-západ a Benešov se dlouhodobě snažily spolu s úřadem Středočeského kraje urychlovat proces pořizování územně plánovací dokumentace, během něhož se v roce 2001 na požadavek MŽP uvažovaly další varianty vedení dálnice (ŘSD 2012).

Jednou z nich byla tzv. "Promika", kopírující současnou silnici I/3. Druhou se stala trasa "Zenkl-Vyhnálek", jež v oblasti Dolního Posázaví vedla shodně se "stabilizovanou" variantou, dále však byla vedena blíže k stávající I/3. Obě varianty byly předloženy do územních plánů, neřešily však související infrastrukturu a další doprovodné stavby. Krajský úřad (KÚ) Středočeského kraje po zpracování podrobné analýzy zvolil jako optimální variantu "stabilizovanou", jež byla následně přejmenována na "západní".

Přes popsané závěry byl proces pořízení středočeských územních plánů brzděn nesouhlasy ze strany MŽP v letech 2004 a 2005 (ŘSD, 2012). Vláda však svým jednáním potvrdila na konci roku 2005 trasování dálnice dle "stabilizované" (západní) varianty.

Data z oficiálního dopravního serveru České dálnice (2013b) potvrzují, že konečným rozhodnutím bylo po dlouhých debatách prosazení stabilizované variantě. Pro ni jsou již zpracovány dokumentace pro územní řízení a dokumentace o posouzení vlivů na životní prostředí. Nutností při vedení dálnice Středočeským krajem je vystavení variantního koridoru dálnice D3 přes Poříčí nad Sázavou. Dále bylo nařízeno připravení dvou koridorů, ve kterých trasa dálnice může variovat podle požadavků vznesených ve zjišťovacím řízení, případně dalších požadavků vznesených MŽP[2].

Tab. 2 – Předpokládané trasování D3 ve Středočeském kraji k r. 2013

Úsek č.	Název úseku	Kilometráž (na D3)	Rok zprovoznění
0301	Praha – Jílové u Prahy	0,0 - 9,3	-
0302	Jílové u Prahy – Hostěradice	9,3 - 14,0	-
0303	Hostěradice – Neštětice	14,0 - 25,5	-
0304	Neštěnice – Voračice	25,5 - 42,0	-
0305/I	Voračice – Nová Hospoda	42,0 - 58,8	-
0305/II	Nová Hospoda – Mezno	57,79 - 59,49	2009

Poznámka: Z důvodů popsaných v textu, týkajících se problematiky trasování D3 ve Středočeském kraji, není u většiny plánovaných úseků uveden předpokládaný rok zprovoznění.

Zdroj: České dálnice, 2013b.

3.3 Význam D3

Význam komunikace je zde hodnocen nejen z hlediska národního, kdy komunikace bude spojovat hlavní město s největšími městy Jihočeského kraje, ale také z pohledu nadnárodního, vzhledem k tomu, že dálnice D3 bude součástí důležitého transevropského tahu E55.

[2] Kladné stanovisko bylo MŽP vydáno v druhé polovině roku 2012. Bylo však podmíněno 172 požadavky k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví. Týkalo se realizace obou variant (východní i západní).

3.3.1 D3 spojnicí Prahy a jižních Čech

Na národní úrovni je komunikace D3 důležitá z hlediska propojení středních a jižních Čech. Komunikace, která by ve své konečné délce měla měřit 171 km (ŘSD 2009), by také naplňovala předpoklad potřeby dálničního spojení všech krajských měst republiky s hlavním městem Česka, Prahou.

V současnosti (květen 2013) je v provozu 17 km dálnice a téměř tříkilometrový obchvat Tábora, který má rovněž dálniční parametry (ŘSD 2009). Ve druhé polovině roku 2013 by však měl být zprovozněn téměř 25 kilometrů dlouhý úsek z Tábora do Veselí nad Lužnící[3].

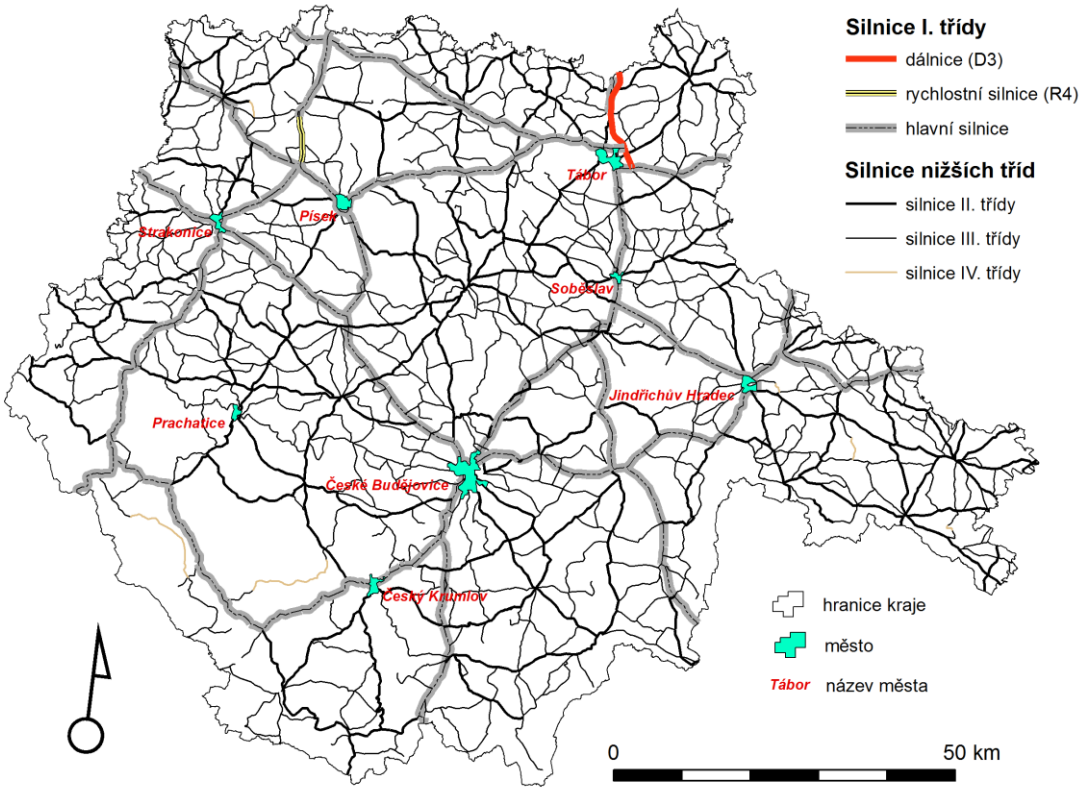
Jižně od jihočeské metropole povede D3 k česko-rakouskému hraničnímu přechodu Dolní Dvořiště vzhledem ke změně parametrů komunikace jako navazující rychlostní silnice R3.

Celková kvalita silniční infrastruktury v Česku zaostává za rychleji rostoucí poptávkou po dopravě a narůstajícími dopravními výkony již dlouhou dobu (Marada 2006). Silniční síť Jihočeského kraje (JK) se v tomto negativním ohledu neliší od zbytku republiky. Navíc poslední krajské město v Česku bez dálničního okruhu, České Budějovice (Mráz 2013), postrádá velkokapacitní a rychlé spojení s hlavním městem Prahou i v podobě vysokorychlostní železnice. Doposud jediným pohodlným spojením jihočeské metropole a Prahy je rychlostní silnice R4 vedoucí přes města Písek a Příbram. Cesta do Prahy by se pak díky D3 měla ještě zkrátit a zrychlit.

Dostavbou dálnice D3 by se také značně měla proměnit akcesibilita JK, a to rovnou ve dvou směrech. Za prvé by se zásadně mohlo změnit postavení kraje v rámci republiky, přičemž dle slov starosty města Jiřího Fišera (2013) by Tábor figuroval po dostavbě severní části dálnice D3 jako „vlídné předměstí Prahy“. Druhým důsledkem by poté mělo být vytvoření nového spoje mezi Českem a Rakouskem, a to vzhledem k návaznosti D3 / R3 na rakouskou rychlostní silnici S10. D3 by dále mohla odlehčit doposud velmi zatěžovanou „brněnskou“ D1, na kterou jsou obyvatelé České republiky při cestě na jih Evropy závislí.

[3] Veselí nad Lužnicí – město okresu Tábor, ležící 29 km severovýchodně od Českých Budějovic

Obr. 3 – Silniční infrastruktura Jihočeského kraje v r. 2012



Zdroj: ArcČR 500, v. 3.0, vlastní tvorba.

3.3.2 Nové česko-rakouské spojení

Jak již bylo naznačeno v předchozích kapitolách, dálnice D3 je nejen důležitým spojem z hlediska národního, ale figuruje také jako nová možnost pro cestování na jih Evropy.

Směrem od Českých Budějovic by dálnice D3 měla pokračovat k česko-rakouským hranicím jako rychlostní silnice R3. Na hraničním přechodu v Dolním Dvořišti by pak D3/R3 měla navazovat na rakouskou rychlostní silnici S10, které bude v celé své délce součástí mezinárodního tahu E55. Ta je označována též jako *Muhlviertler Schnellstraße* (ŘSD 2012). Ke shrnutí současné situace rychlostní silnice S10 nám slouží data Ředitelství silnic a dálnic České republiky.

Z plánované délky 38 km je od srpna roku 2009 ve výstavbě první úsek S10, který bude měřit 22 km. Tento úsek naváže na konec dálnice A7 u města Unterweitersdorfu a povede k severněji položenému Freistadtu. Zmíněný úsek měl být zprovozněn na konci roku 2012, avšak v současnosti je v provozu pouze jeho 2 km dlouhá část jakožto obchvat Unterwietersdorfu (Asfinag 2013). Na konečné celkové délce S10 se bude podílet i několik

tunelů (celkem 9,3 km). Výstavba severní části S10 je však závislá na rychlosti výstavby R3 na českém území.

3.3.3 Dálnice D3 – součást transevropského dopravního tahu E55

Komunikace D3, R3 i S10 budou v celé své délce součástí transevropského tahu E55. Evropská silnice E55 je v současnosti 3 305 km dlouhým dopravním spojem, vedoucí ze švédského Helsingborgu do řecké Kalamaty (ŘSD 2003).

Mezinárodní silniční tah E55 začíná na jihu Švédska a pokračuje jižně trajektem do Dánska, kde míjí hlavní město Kodaň, a dále opět trajektem přes Baltské moře. Na německé území vstupuje E55 u města Rostock a opět míří k hlavnímu městu země Berlínu. Odtud tah vede do Drážďan a dále pak do České Republiky.

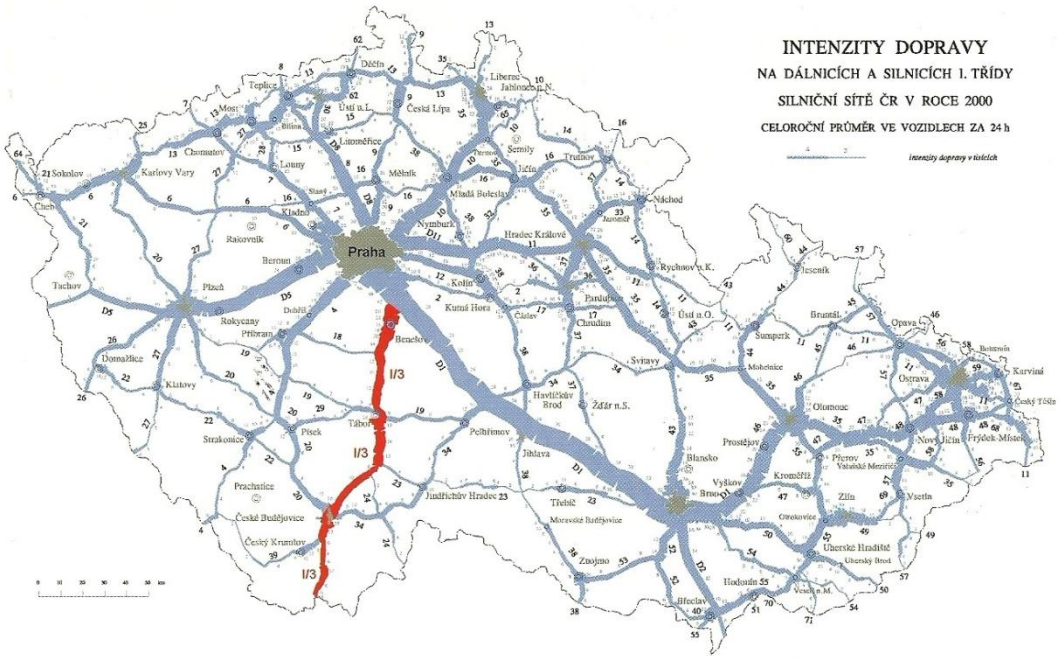
E55 je významnou součástí dopravní infrastruktury také našeho jižního souseda – Rakouska. Tam prochází městy Linz, Slazburg a Villach. Dále pak přes italské Udine, Benátky a Bari míří vodní cestou trajektem do Řecka. Jedny z posledních měst, jimiž E55 prochází, jsou Igoumenitsa a Patras, u něhož silnice vstupuje na Peloponéský poloostrov, kde v nejlidnatějším městě regionu – Kalamatě – končí.

Obr. 4 – Lokalizace silnice E55 v Evropě

Poznámka: přerušovaná čára značí cestu trajektem.
Zdroj: Geocaching, 2013, vlastní úprava.

Jedna z páteřních evropských tras, vedoucí téměř po celé zeměpisné šířce kontinentu, přichází do Česka přes německý hraniční přechod Cínovec. Odtud vede silnicí první třídy číslo 8 (I/8) do Lovosic a dále pokračuje jako dálnice D8 až do Prahy. V hlavním městě zastupují E55 dvě silnice první třídy (I/8, I/29) a tři silnice třídy druhé (II/243, II/601 a II/610). Z hlavního města poté E55 vystupuje jihovýchodně jako součást nejdelší české dálnice do Mirošovic. Po sjezdu z D1 se transkontinentální spojnice sune jižně silnicí první třídy číslo 3 (I/3). Právě silnice I/3 je nejzatěžovanější komunikací při cestování na jih republiky. Její kapacita je však nedostačující a výstavba dálnice D3 by ji měla zásadně odlehčit.

Obr. 5 – Intenzita dopravy na dálnicích a silnicích první třídy silniční sítě ČR v r. 2000



Poznámka: červeně je znázorněna silnice I/3, podél níž povede dálnice D3.
Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, Sdružení pro výstavbu D3 a R4, 2003.

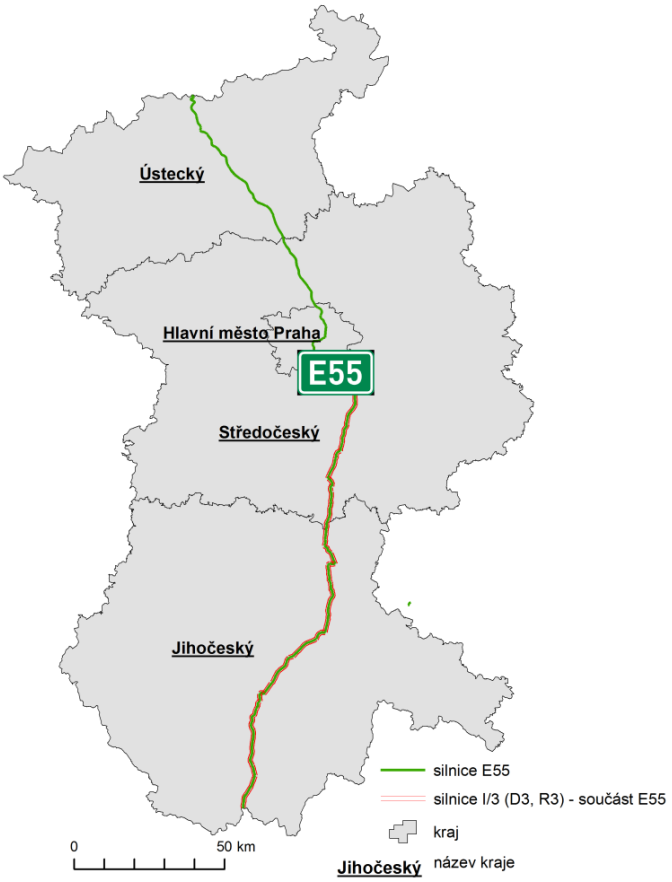
Dálnice D3 se spolu s jejím pokračováním v podobě rychlostní silnice R3 stane důležitou součástí E55 na českém území. Zrychlení tohoto mezinárodně velmi důležitého spojení tak bude velmi znatelné po dostavbě D3. Konec E55 na území Česka představuje hraniční přechod Dolní Dvořiště, po kterém bude tah pokračovat v Rakousku rychlostní silnicí S10.

Tab. 3 – Průběh silnice E55 v Česku, kilometráž k r. 2005

Číslo E tahu	Průběh E tahu po zdrojových komunikacích v Česku		Délka E tahu [km]
	Číslo silnice	Průběh silnice	
E55	I/8	Cínovec (Německo) – Lovosice	294,492
	D8	Lovosice – Praha	
	I/8	Praha – Praha	
	II/601	Praha – Praha	
	II/610	Praha – Praha	
	II/601	Praha – Praha	
	I/29	Praha – Praha	
	II/243	Praha – Praha	
	I/8	Praha – Praha	
	D1	Praha - Mirošovice	
	I/3 (D3)	Mirošovice – Dolní Dvořiště (Rakousko)	

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2012.

Obr. 6 – Průběh silnice E55 v Česku k r. 2012



Poznámka: silnici I/3 v postavení na E55 nahradí úseky dálnice D3 a rychlostní silnice R3.

Zdroj: ArcČR 500, v. 2.0, vlastní tvorba.

Kapitola 4

Metodika a zdroje dat

Hlavní náplní této kapitoly je popsání způsobu analýzy výzkumné části práce a dále uvádí zdroje, jež byly použity v teoretických částech textu.

Častým zdrojem obecných informací týkajících se rychlostních komunikací, které jsou představovány především ve druhé kapitole práce, bylo Ředitelství silnic a dálnic České republiky (ŘSD) a jeho publikace, díky kterým bylo možné popsat dálniční síť Česka. ŘSD představuje organizaci zřizovanou Ministerstvem dopravy ČR, která vykonává vlastnická práva státu k nemovitostem tvořící dálnice a silnice I. třídy, dále zabezpečuje správu, údržbu a opravy komunikací I. třídy a určuje výstavbu a modernizaci nejdůležitějších komunikací (ŘSD 2013b).

Publikace s názvem Dálnice D3, Rychlostní silnice R3, Rychlostní silnice R4, Silnice I/4, jež vyšla r. 2003 ve spolupráci Sdružení pro výstavbu D3 a R4 a ŘSD, byla také cenným zdrojem nejen informačním, ale i mapovým, protože jednoduše a přesně vizualizuje průběh předpokládané dálnice.

K tvorbě vlastních map v bakalářské práci byl použit kartografický software mezinárodní společnosti ESRI, ArcGIS 10, v němž byla upravována a spravována podkladová data digitálních geografických databází ArcČR 500, v. 2.0 a ArcČR 500, v. 3.0. Jedná se o mapy, u nichž je uvedena vlastní tvorba.

Hlavním návodem pro co nejlepší zvládnutí rozhovorů s respondenty ve výzkumné a předvýzkumné části práce se stala kniha Kvalitativní výzkum od Jana Hendla (2005), v níž jsou přesně vysvětleny všechny zásady pro průběh, zpracování a analyzování rozhovoru. V kvalitativním výzkumu bylo zvoleno polostrukturované dotazování, které má definovaný účel a řídí se podle předem dané osnovy. Významnou výhodou polostrukturovaného rozhovoru je pružnost procesu získávání informací (Hendl 2006). Otázky rozhovorů byly řazeny dle struktury Pattona (2005) následovně: v úvodu dotazování se pokládaly otázky netýkající se problému, postupně byly interpretovány názory a zjišťovány pocity vztahující se k tématu a závěrem byly kladeny otázky týkající se přítomnosti, budoucnosti a očekávání.

Předvýzkumná část se soustředí na porovnání odpovědí na stejně položené otázky zástupcům městských zastupitelstev v Táboře a Českých Budějovicích. Jako představitel Tábora byl dne 21. 3. 2013 osloven starosta města a člen hnutí Tábor 2020 Ing. Jiří Fišer. Největší jihočeské město zde pak zastupuje vedoucí odboru dopravy a silničního hospodářství v Českých Budějovicích Ing. Jaroslav Mráz, který mé otázky zodpověděl 15. 4. 2013. Hlavním významem předvýzkumu bylo získání podkladů pro výzkumné otázky a předpokladů, jež byly ověřovány v rozhovorech výzkumu. Dalším výstupem předvýzkumu, provedeného korespondenčně, bylo získání doporučení pro výběr vhodných respondentů samotného výzkumu.

Výzkumná část bakalářské práce dále analyzuje percepci D3 dotazovanými politiky pouze v druhém největším jihočeském městě Táboře. Osloveným politikem za město Tábor byl dne 19. 4. 2013 Ing. Petr Havránek, člen finančního výboru města a hnutí Tábor 2020, kterého jakožto táborského odborníka na stavbu D3 doporučil starosta. Ing. Havránek poskytl pohled zastupitelstva města, jenž byl potřebný pro získání povědomí o podpoře dálnice zastupiteli města a pro diskusi v dalším rozhovoru. Vnímání vlivů dálnice (nejen) na město dále přiblížil Mgr. Pavel Eybert dne 26. 4. 2013 ve své táborské senátorské kanceláři. Ten mimo hlediska z postu senátora Parlamentu ČR za volební obvod Tábor poskytl cenné poznatky z pohledu předsedy Sdružení pro výstavbu D3 a R4. Mgr. Eybert je také členem Občanské demokratické strany, starostou města Chýnov[4], členem představenstva Společnosti pro rozvoj silniční dopravy, členem dozorčí rady SZIF[5] a místopředsedou senátního Výboru pro územní rozvoj, veřejnou správu a životní prostředí. Veškeré činnosti senátora z něj činí osobu, která je povolaná k tomu, aby objektivně hodnotila důležitost dálnice nejen pro okres Tábor, ale pro celý kraj, potažmo republiku. Odborné názory Mgr. Eyberta jsou o to cennější vzhledem k místu jeho působiště, tedy Táboru, a cenné jsou i politické souvislosti jeho činnosti na postu starosty nedalekého Chýnova.

Jednotlivé rozhovory byly po svolení respondentů zaznamenávány na diktafon a dále pomocí nahrávek přepisovány do tištěné podoby. Transkripce dotazování se nachází v přílohách.

Cílem rozhovorů bylo zjištění percepce vlivů dálnice na oblast Táborska osobami, které mají ze svého postavení co říci k hodnocení veškerých souvislostí, jsou v povědomí obyvatel a zároveň zastupují v regionu politickou úlohu. Účelem každého z rozhovorů bylo zjistit odpovědi na dále uvedené otázky, jež vyplývaly z diskuse literatury a ze zkoumané problematiky regionu.

[4] Chýnov – město ležící 11 km východně od Tábora
[5] SZIF = Státní zemědělský intervenční fond

Výzkumné otázky položené v polostrukturovaném rozhovoru:

- Chce město Tábor dálnici?
    - Je město (obyvatelé, zastupitelstvo) v podpoře dálnice jednotné?
- Co dálnice D3 přinese městu Tábor?
- Proč město potřebuje dálnici?
    - Bude pro Tábor dálnice D3 důležitější než pro České Budějovice?
- Jaká vnímáte pozitiva a negativa dálnice ve městě a jeho okolí?
    - Bude zpoplatnění okruhu města negativem dálnice pro obyvatele Tábora?
    - Zlepší dálnice dopravu v centru města?
- Jak pomůže dálnice D3 rozvoji města?
    - Pomůže socioekonomickému růstu regionu?
    - Sníží dálnice D3 nezaměstnanost v Táboře?
    - Přiláká D3 investory do Tábora?
- Zvýší dálnice atraktivitu města a jeho okolí?
    - Poloha města na ose Praha – Rakousko – Itálie.
- Nezpůsobí D3 centralizaci, a to jak směrem do Českých Budějovic, tak do Prahy, na úkor Tábora?
- Bude pro Tábor důležitější spojení s Prahou, nebo Českými Budějovicemi?
    - Co město očekává od spojení na jih a na sever?
- Podporuje Tábor politickou činností výstavbu D3?
- Je v Táboře nějaká iniciativa proti dálnici D3?
- Co si lze představit pod termínem „Tábor – vlídné předměstí Prahy“?

Jednotlivé otázky nebyly pokládány v přesném znění a byly doplňovány o dílčí podotázky (viz výše) interpretující a doplňující dotaz.

Kapitola 5

Postoje představitelů místní samosprávy v městech Tábor a České Budějovice k dálnici D3

Tato kapitola se soustředí na analyzování percepce dálnice představiteli dvou největších jihočeských měst. Skládá se ze dvou částí. První, předvýzkumná, si klade za cíl nastínit představu o vlivech studované dálnice mezi představiteli místní samosprávy v Táboře a Českých Budějovicích. Ve druhé, výzkumné části se již analyzují představy o přínosech a důsledcích výstavby dálnice pro okresní město Tábor.

5.1 Předvýzkum

Předvýzkumná část práce je důležitá především ke zjištění povědomí o dálnicích jako takových mezi představiteli místní samosprávy ve městech zkoumaného kraje a dále pro lepší formulaci samotných výzkumných otázek.

5.1.1 Vnímání D3 představiteli Tábora a Českých Budějovic

Tato část výzkumné pasáže práce se věnuje sondáži odpovědí oslovených jihočeských politiků na stejně položené otázky týkající se obecných očekávání od dálnice D3. Město Tábor zde zastupuje současný starosta Ing. Jiří Fišer, jenž byl do své funkce zvolen v listopadu roku 2010. Za jihočeskou metropoli zodpověděl otázky vedoucí odboru dopravy a silničního hospodářství v Českých Budějovicích Ing. Jaroslav Mráz, jenž je díky svému postu v městském zastupitelstvu povolaný k hodnocení vlivů dálnice na region.

Shodné názory vyjadřovali respondenti především v otázkách podpory dálnice městskými zastupitelstvy, očekávání příchodu investorů a částečně i vlivu dálnice na zaměstnanost v regionu. Naopak rozdílná představa je pozorována u očekávání přínosů dálnice pro město a negativních dopadů dálnice.

Jednotlivé odpovědi porovnává následující tabulka.

Tab. 4 – Zestručněné odpovědi představitelů měst Tábora a Českých Budějovic v r. 2013

Město	**Tábor**	**České Budějovice**
Představitel	**Ing. Jiří Fišer**	**Ing. Jaroslav Mráz**
Vztah k městu	Starosta města	Vedoucí odboru dopravy silničního hospodářství
Znění otázky	**Odpovědi Jiřího Fišera**	**Odpovědi Jaroslava Mráze**
Je město jednotné v podpoře dálnice?	• pozitivní očekávání veřejnosti výrazně převažují	• rozhodně je jednotné v tom, že bez dálnice je to krizové na všech průtazích centrem a že příprava a stavba D3 by se měla urychlit • nejednotnost se vyskytla v tom, kam až jít s kompromisem a ústupky, aby se stavba vůbec realizovala • snad převládne zdravý rozum, snaha stavět moderně a tak, aby naše stavby mohly sloužit i našim potomkům
Co D3 přinese městu?	• rychlejší spojení na jih kraje, v budoucnu s Prahou (Tábor – vlídné předměstí Prahy) • zvýraznění výhodné pozice v ose Praha – Rakousko – Itálie • zatraktivnění podnikatelských příležitostí, pozemků, zón • pracovní příležitosti • přínos pro cestovní ruch	• jsme dnes jediné krajské město bez obchvatu • odvedením tranzitní dopravy a využitím dálnice i jako městského okruhu se podstatně zlepší dopravní situace pro vnitroměstskou dopravu • nebudou zácpy v centru a kritika na stav dopravy • zlepší se postavení ČB v ČP indexu nejvíce nebezpečných měst z pohledu dopravních nehod[6]
Jaké vnímáte negativní dopady dálnice D3?	• tradiční dopravní dopady na životní prostředí (hluk, vzduch, krajina)	• s oddalováním stavby dálnice se neustále obestavuje její budoucí koridor a noví majitelé jsou potencionálními odpůrci dálnice (ZTV[7] a bytová výstavba) • oddalování realizace dálnici prodražuje

[6] ČP index dopravních nehod = Index bezpečnosti vycházející ze statistik dopravních nehod Policie ČR
[7] ZTV = zóna technické vybavenosti

Město	**Tábor**	**České Budějovice**
Představitel	**Ing. Jiří Fišer**	**Ing. Jaroslav Mráz**
Vztah k městu	Starosta města	Vedoucí odboru dopravy silničního hospodářství
Znění otázky	**Odpovědi Jiřího Fišera**	**Odpovědi Jaroslava Mráze**
Pociťujete již v průběhu stavby příchod nových investorů a jiné změny?	• příchod ne, ale zájemci se ozývají častěji než dříve	• snaha vykoupit pozemky kolem budoucí dálnice a prosadit si napojení komerčních a logistických center se projevuje již nyní • realizace dálnice se jistě projeví ve větším zájmu investorů o investice většího charakteru i v ČB
Změní se dle Vašeho názoru nezaměstnanost v oblasti, po případě populační stav obyvatelstva?	• skokově nikoliv, ale trendově k lepšímu ano	• laicky se domnívám, že dálniční propojení Praha – ČB – Linec by mělo hodně pomoci právě Českým Budějovicím, Velešínu, Kaplici, kde je potenciál kvalitní pracovní síly, ještě poměrně levné pozemky – to je dnes blokováno špatnou dostupností pro kamionovou dopravu
Další názory		• osobně bych dálnici ukončil v Kaplici[8] na nádraží, aby se toto území více rozvíjelo směrem do Čech, nikoliv do Sudet, jak by jistě byla snaha z německy mluvící strany

Zdroj: vlastní výzkum, 2013.

[8] Kaplice – město v okresu Český Krumlov (15 km jihovýchodně), kolem západního okraje města vede severojižním směrem mezinárodní silnice E55, je místním regionálním centrem.

5.2 Analýza rozhovorů

Analýza dotazování se soustředí na konstatování faktů provedeného výzkumu, odpovídá na otázky plynoucí z diskuse literatury a ověřuje hypotézy položené v úvodu a metodice práce. Postupně budou porovnávány vjemy respondentů a interpretovány podtexty výpovědí.

5.2.1 Percepce D3 v Táboře

Tato subkapitola analyzuje rozhovory, které byly provedeny v Táboře na dvou řádovostních úrovních. Lokální úroveň zde zastává člen táborského představenstva působící ve finančním výboru města. Na státní úrovni zde vystupuje senátor Parlamentu České republiky za volební obvod Tábor. Jednotlivé otázky jsou často doplněny o podotázky, které definují, popřípadě upřesňují daný dotaz. Doslovné přepisy rozhovorů jsou uvedeny v přílohách 7 (str. 54 – 59) a 8 (str. 60 – 69).

- **Chce město Tábor dálnici?**
  - *Je město (občané, zastupitelstvo) v podpoře jednotné?*

Ve výpovědích obou respondentů je patrná jednoznačná shoda. Oba souhlasně uvádějí potřebu dálnice, dlouhodobou snahu o podporu, přičemž zástupce městského představenstva zároveň upozorňuje na jednotnost koalice a opozice v podpoře výstavby: „Jak koalice, tak opozice v tomto ohledu vystupuje jednotně již dlouhou dobu.“ Podporu obyvatel samotných dále dokládá i výpověď senátora, který říká: „Výrazně většinově zde vždy byla podpora jak mezi lidmi, tak v zastupitelstvu.“

- **Co dálnice D3 přinese městu Tábor?**

Jako zásadní vidí oba politici zlepšení dostupnosti. To je však v souvislosti s touto otázkou jedna z mála shodných výpovědí. Táborský zastupitel se snaží objektivně hodnotit dopady dálnice s nadhledem, senátor se chvílemi uchyluje k obecným předpokladům a hovoří zejména o rozvoji regionu, jenž je zde odůvodňován přínosem ve všech sférách (jako příklad uvádí zlepšení dostupnosti při hospodářském využití průmyslových zón).

„Přinese to řadu dílčích změn – zaměstnanosti, návštěvnosti, ve významu místa jako takového,“ říká senátor. Z lokálního hlediska uvádí: „Doufám, že to přinese zklidnění dopravní situace, která je na úseku Tábor – Sezimovo Ústí – Planá nad Lužnicí příšerná.“ Tvrdí, že zklidnění dopravy je rozhodující argument. Závěrem ještě dodává: „Zrychlení dopravy a celkové zkvalitnění dopravní situace bude nejvýznamnější dopad.“ Městský zastupitel vidí důležitost dálnice pro region v tom, že „Tábor je součástí celého provazu, který se povine z jihu

na sever“ a podobně jako senátor uvádí za příklad zlepšení dopravní situace vůči jižněji situovanému městu Plané nad Lužnicí.

- **Proč město potřebuje dálnici?**

Hlavním opodstatněním potřeby dálnice v regionu Táborska je katastrofální stav současné silniční infrastruktury okresu a nedostatečné napojení na národní, popřípadě mezinárodní silniční síť.

Zajímavostí je tvrzení zastupitele města, který přes nepřestávající podporu a argumentaci důležitosti dálnice pro region říká: „Zatím to u nás (ČR) není tak, jako v Německu a dalších západních zemích, kde lidé migrují za prací dennodenně.“ Za příklad uvádí německý region Dortmundska a dodává: „Tam lidé jezdí lokálně 50-60 km denně a je to pro ně vlastně úplně normální.“ Jeho tvrzení však dále dokládá, že sám není přesvědčen o tom, že dálnice bude mít vypovídající účinek nejen v regionu: „My na to nejsme zvyklí, držíme se domova a nejraději jezdíme autobusem na Sezimák[9] a nazpátek.“ Poté však dodává, že právě zlepšená infrastruktura by měla způsobit změnu a přiblížení se německému modelu.

Po komentování negativ dálnice se představitel města vrací k tomu, že dálnice je pro Tábor naprosto zásadní. Uvědomuje si však, že komunikace má smysl až bude dostavěna a uvádí: „Dálnice je zásadní, ale ne určitě z bodu A1 do bodu B1, je třeba z bodu A do bodu B,“ čímž vysvětluje argument, „tím, že se rozestaví nějaké meziúseky se nic neřeší.“ V poslední uvedené výpovědi je jasné ztotožnění se slovy senátora Parlamentu ČR, který taktéž říká: „Úsekem se nic neřeší, dálnice má smysl až povede z Prahy na hranice nebo alespoň do Budějovic.“ Dále oba respondenti upozorňují na prodlužování stavby a senátor nepředpokládá ani dostavbu autostrády v blízkém časovém horizontu, když tvrdí: „Po celé délce dálnice se já už nesvezu.“

- *Bude pro Tábor dálnice D3 důležitější než pro České Budějovice?*

V otázce důležitosti vysokokapacitní komunikace pro největší jihočeská města se respondenti shodovali částečně. Městský zastupitel říká: „Spojení pro nás do Prahy je důležité. Pro lokál jako pro Tábor určitě důležitější než pro České Budějovice.“

Senátor se dívá více do budoucnosti a uvádí, že z počátku může být D3 zásadní pro Tábor, dále: „V momentě, kdy to bude mít napojení až na Linec, tak se to v Budějovicích stane stejně důležité jako všude jinde.“ Tvrdí, že těžká nákladní auta, hluk, prach, vibrace, to vše zmizí z Českých Budějovic.

[9] „Sezimák“ = Sezimovo Ústí – město 4 km jižně od Tábora.

- **Jaká vnímáte pozitiva a negativa dálnice ve městě a jeho okolí?**

Zástupci obou politických úrovní vidí otázku pozitiv a negativ shodně. Hlavní uváděné pozitivum dálnice je jím zlepšení dostupnosti města a regionu. Senátor říká: „Dálnice přináší lepší dostupnost pro turistický ruch, lepší dostupnost při hospodářském využití průmyslových zón, při hospodářském styku mezi firmami." Zastupitel Tábora dodává: „Pozitivum pro mě jakožto pro podnikatelskou sféru je jednoznačně jednoduchost spojení, rychlost, přehlednost." Oba politici jsou si také vědomi, že dálnice přináší negativa, a shodně tvrdí, že zásadní negativum je oslabení subjektů, jež jsou v současnosti vázány na silnici. Senátor za příklad uvádí: „Pokud máte hospodu, která je dnes u silnice, má parkoviště a nyní tady uděláte dálnici a není zde třeba sjezd, tak ten podnik přijde o zisk." Shodně se vyjadřuje i člen finančního výboru města s výpovědí: „Na silnici, co tam nyní vede, jsou napojeny podnikatelské subjekty, jako jsou pekárny a obchody, které kvůli dálnici přijdou o zisk."

Jako další negativum oba zmiňují vliv na krajinu a přírodní prostředí. Zastupitel Tábora říká: „Je třeba se podívat, že okolo Kozího Hrádku to zničilo přírodu úplně katastrofálním způsobem." Senátor souhlasí tvrzením: „Negativum je také zábor zemědělské půdy nebo poškození určitých krajinotvorných prvků." Zároveň však uvádí, že vliv na prostředí zabrané výstavbou dálnice se dá dnes již řešit. Říká: „V momentě, kdy dálnici postavíte, jsou ty svahy čerstvá hlína, byť je třeba už ohumusovaná, tak to vypadá ošklivě. Když tam však přijdete za pět nebo sedm let, je to zarostlé křovinami, osázené stromy, tak již nevidíte tu jizvu v krajině a navíc je tam zpátky život," a dodává, „ptáci to milují." Souhrnně se senátor vyjadřuje větou: „Jsou to tisíce věcí, které se dají hledat v pozitivech a samozřejmě v negativech, ale když si to řekneme narovinu, zůstane tady doprava, nebo tady nezůstane? Já myslím, že ještě dlouho ano."

- *Bude zpoplatnění okruhu města negativem dálnice pro obyvatele Tábora?*

Na tuto otázku nedokázal ani jeden z respondentů jednoznačně odpovědět. Z výpovědi lokálního politika je však patrné, že zastupitelstvo se touto souvislostí nezabývá, vzhledem k tomu, že vypověděl: „Tak to prostě je, no. Nic se nestaví bez peněz." Přesto si uvědomuje, že to pro obyvatele Tábora bude problém, když říká: „Je to hloupé pro lidi z okolí, že když využijí jen ten okruh a pojedou po něm třeba 3 km, tak budou muset platit." Lze se však spíše domnívat, že místní obyvatelstvo bude více využívat silnice nižších tříd v zázemí města místo dálničního okruhu.

- *Zlepší dálnice dopravu v centru města?*

Zajímavé je srovnání odpovědí na otázku, zda dálnice bude zásadní pro město pro odvedení dopravy z centra města. Zatímco senátor uvádí, že to je jedním ze základních pozitiv dálnice pro město, člen představenstva říká: „Dálnice nám z hlediska odvodu dopravy jako taková

nepomůže.“ Vzhledem k tomu, že obchvat města, který figuruje jako část dálnice D3, již odvedl tranzitní dopravu z 90 % (Havránek 2013).

- **Jak pomůže dálnice D3 rozvoji města?**
  - *Pomůže socioekonomickému růstu regionu?*

V otázce, zda dálnice pomůže socioekonomickému rozvoji města, zda ovlivní nezaměstnanost apod., byly odpovědi respondentů velmi odlišné. Zatímco městský představitel upozorňoval na vizi, která byla v Táboře řešena o několik let dříve a jež předpokládala, že po dostavbě dálnice se z města stane nový uzel, přes který lidé budou cestovat do Prahy, jedním dechem dodával: „Já jsem v tomto ohledu skeptický,“ a znovu připomíná německý model, „kde jsou na to lidé mentálně připravení a migrují za prací 50-60 km,“ a doplňuje, „tady to tak není a myslím si, že nebude.“

  - *Sníží dálnice D3 nezaměstnanost v Táboře?*

Respondent z řad táborského zastupitelstva reaguje na nezaměstnanost v Táboře, která v roce 2012 byla 8,8 % (ČSÚ 2013b) slovy: „To číslo nevypovídá o lidech, kteří by měli uplatnění například v Praze,“ a protože „skladba lidí v Táboře je naprosto jiná,“ tak se nepřesunou za prací do jiných regionů. Dále říká, že mentalita lidí v Česku je jiná než v Německu či Rakousku, a vzhledem k tomu, že denní přepravu převážně neprovozují, tak dálnice nebude přínosem v otázce nezaměstnanosti regionu. S tím razantně nesouhlasí senátor, který je zároveň předsedou Sdružení pro výstavbu D3 a R4, a oponuje tím, že dálnice má a bude mít naprosto zásadní vliv na zaměstnanost už jen pro počet zaměstnávaných na stavbě samotné. Na tazatelovu poznámku, že v Táboře byla v minulém roce nejvyšší nezaměstnanost v rámci Jihočeského kraje a dlouhodobě se pohybuje okolo 9 %, reaguje: „Kdyby tady ta dálnice nebyla, tak to číslo je daleko vyšší.“ Dále senátor nevyjadřuje shodný názor ani co se týče vlivu na zaměstnanost po dostavbě dálnice, kdy je z jeho výpovědi patrné, že počítá s migrací obyvatel Tábora za prací včetně denní dojížďky.

  - *Přiláká D3 investory do Tábora?*

Nesoulad názorů je pozorovatelný i v očekávání přílivu investorů do regionu. Zatímco senátor říká, že do regionu stále více míří investoři, pro které je dopravní dostupnost, která se díky dálnici zásadně změní, rozhodujícím stanoviskem, zastupitel města tento názor nesdílí. „Ta doba je podle mě už pryč,“ říká městský zastupitel a dodává, „Tábor trochu zaspal, nemáme tady co nabídnout, průmyslová zóna není.“ S tím opět nesouhlasí starosta nedalekého města Chýnova a senátor Parlamentu ČR, který uvádí: „Buduje se tady nová průmyslová zóna a investory to láká.“

Městský zastupitel sice nepředpokládá příval investorů, upozorňuje však na příkladu třetího největšího jihočeského města, že v Písku využili stavby vysokokapacitní dálnice[10] k všeobecnému rozvoji města a „dopravní spojení pro ně byla alfa a omega". Zastupitel tedy nezatracuje příchod investorů ani v Táboře, když říká: „Samozřejmě je to podpůrný argument, když řekneme, že sem přijedete po dálnici za 45 minut z Prahy," a upozorňuje, „je to samozřejmě velká výhoda, ale není to to hlavní, co sem investora přiláká."

- **Zvýší dálnice atraktivitu města a jeho okolí?**
  - *Poloha města na ose Praha – Rakousko – Itálie*

Patrný nesoulad výpovědí je v otázce atraktivity regionu po dostavbě dálnice.

Zástupce celostátní úrovně politiky uvádí, že zlepšená dostupnost bude zásadní pro cestovní ruch, a předpokládá vyšší návštěvnost regionu. Na příkladech turistických zajímavostí okolí – hradu Choustník, Kozího Hrádku, městské táborské rezervace, husitského muzea – ukazuje, že jejich návštěvnost bude mnohonásobně vyšší a že to zvýší povědomí o Táboru samotném. Dopravní značení, které bude upozorňovat na místní zajímavosti, prý řidiče automobilů přiměje k jejich návštěvě. „Jako příklad uvedu, že po doplnění infrastruktury dopravními značkami na tyto zajímavosti řidič bude vědět, kde má sjet, protože je bude chtít navštívit." Zároveň se vžívá do role řidiče slovy - „teď chci sjet, protože teď chci navštívit Kozí Hrádek."

Zastupitel města Tábor na otázku, zda dálnice D3 zvýší atraktivitu regionu a Tábora samotného, odpovídá stručně a jednoznačně: „Ne!" Dále dodává, že nesouhlasí s tvrzením starosty města, že Tábor po dostavbě dálnice zvýrazní svůj význam díky poloze na ose Praha – Rakousko – Itálie. „Určitě si nemyslím, že lidi přitáhne to, že jsme na ose. Na té ose jsme již nyní a auta okolo nás projíždějí," říká.

- **Nezpůsobí D3 centralizaci jak směrem do Českých Budějovic, tak do Prahy na úkor Tábora?**

Městský představitel je přesvědčený, že žádný odliv obyvatel Tábora se konat nebude. Dále říká: „Dálnice nezpůsobí aby Táboráci jeli více za prací," čímž však popírá jeden z dříve uváděných argumentů dálnice na rozvoj regionu, a v této otázce dodává, „dálnice nám pomůže, protože to bude rychlá přeprava a rychlá přeprava znamená dostat lidi za prací," čímž si opět částečně odporuje.

Senátor na tuto otázku neodpovídal s odůvodněním: „Záleží na tom, kdy to bude a za jakých podmínek to bude," protože dostavením úseku, který je v současnosti ve výstavbě, se nic nezmění. Dále se již vyjadřoval spíše k horizontům dostavby dálnice.

[10] R4 – Rychlostní silnice vedoucí z Českých Budějovic do Prahy přes města Písek a Příbram (SPV 2013)

- **Bude pro Tábor důležitější spojení s Prahou, nebo Českými Budějovicemi?**
  - *Co město očekává od spojení na jih a na sever*?

V této otázce je opět patrný nesoulad odpovědí. Městský zastupitel uvádí slovy: „Na sever, jednoznačně na sever." Rozhodující pro Tábor dle něj bude zlepšení spojení s hlavním městem Prahou a zároveň jedním dechem dodává: „Na jih to bude takový relax, když někdo jede za mořem nebo za lyžemi, tak bude mít usnadněnou cestu" a „z hlediska denní nebo životní potřeby to člověk nezaznamená."

Senátor Parlamentu ČR za táborský volební obvod vidí důležitost spojení opačně. „Vzhledem ke krajskému uspořádání a tomu, že celou řadu věcí lidé z okolí, starostové a zastupitelé potřebují vyřizovat v první řadě v Českých Budějovicích, tak se domnívám, že směr na jih bude v tomto smyslu převažovat," uvádí. Zároveň však připouští, že důležitost spojení nemusí být nastavena navždy tímto směrem, pouze ukazuje současný stav, kdy lidé z okolí jezdí vyřizovat věci do Tábora, a co nezajistí v Táboře, řeší v Českých Budějovicích a až poté v Praze, a připomíná: „Takto je ta hierarchie nastavena dnes, to neznamená, že tak bude nastavena vždy."

- **Podporuje Tábor politickou činností výstavbu D3?**

Táborské představenstvo dle slov jejího zástupce nemůže žádnou politickou činností podporovat výstavbu a říká: „Nikdo z regionální politiky, vyjma pana starosty, nemá přímou moc na rozhodování." Chvíli na to však člen finančního výboru města zmiňuje druhého respondenta, který je předsedou Sdružení pro výstavbu D3 a R4 (dále jen SPV), jakožto osobu, která již dlouho podporuje výstavbu dálnice v regionu a zasloužila se o její realizaci.

Sám senátor se soustředí ve své výpovědi hlavně na definování činnosti SPV, jehož je předsedou. Z výpovědi „Tábor je jedním z kolektivních členů sdružení" senátor ukazuje, že město výstavbu politickou činností podporuje. „Náplní je politická podpora výstavby D3, R3 a R4," ukazuje aktivitu sdružení a dodává, že „vzniklo jako reakce na porevoluční po republice různě zakládaná sdružení, která byla proti dopravním stavbám." Působení SPV dále odůvodňuje slovy: „Tady nebyl nikdo, kdo by se zastal investora, ŘSD, státu, aby řekl: my tu dálnici chceme." Celkovou politickou podporu senátor cítí, jak dokládají slova: „Jsme ve sdružení napříč celým politickým spektrem, i včetně komunistů," a dodává, „posbírali jsme lidi, kteří jsou pro tuto dálnici, a založili sdružení." Senátor také připomíná, že SPV se zasloužilo o návrat dálnice D3 do programu výstavby v devadesátých letech. Říká: „Podepsalo to tenkrát asi pětapadesát poslanců, senátorů a šli jsme s tím do vlády, čímž jsme ji de facto přimáčkli k tomu, že D3 vrátila do dopravního systému." Jako nejzáslužnější činnost SPV jeho předseda

vidí zastupování lidí, starostů, investorů, projektantů, jejichž problémy týkající se stavby D3 se snaží řešit.

- **Je v Táboře nějaká iniciativa proti dálnici D3?**

Oba respondenti se shodně vyjadřují v otázce negativního přístupu veřejnosti regionu k dálnici D3. „Neslyšel jsem o tom nic, což je zázrak," říká zastupitel města. Zároveň však dodává: „To určitě bylo zpočátku, teď už je to pro ně nezajímavé." Senátor doplňuje: „Tady na Táborském okrese žádná organizovaná skupina lidí proti dálnici nevznikla," a potvrzuje všeobecnou podporu výstavby dálnice v regionu.

- **Co si lze představit pod termínem „Tábor – vlídné předměstí Prahy"?**

Na základě výpovědi starosty města se z Tábora po dobudování dálnice stane vlídné předměstí Prahy. Oba respondenti byli dotazováni, co si pod tímto termínem představují.

Na začátcích výpovědí je značný rozdíl představ respondentů. Zastupitel Tábora si překládá představu starosty města a Tábor si představuje jako „takový příjemný venkov, kdy Praha bude relativně blízko" a nepříliš optimisticky dodává: „Pár pražských lidí se stáhne na tu, v uvozovkách, vesnici, do Tábora, kam po dálnici dojedou za 45 minut." Dle vlastního mínění však říká: „Takhle bych to neviděl, jako pan starosta," a tvrdí, „on to myslel spíše jako básnicky, nadneseně, ne že se zde budou usazovat lidé z Prahy."

Z představy starosty Tábora nebyl nadšený druhý respondent. Ten z pohledu představitele národní instituce říká: „Já z toho předměstí Prahy u dálnice zrovna nadšený nejsem," vzhledem k tomu, že důsledkem nedostatečné kapacity Prahy pro nový hospodářský rozvoj je, dle jeho slov, odsun skladových, výrobních hal a výstavních ploch ven z města. Senátor dále tvrdí: „Tyto vystrkané průmyslové zóny okolo dálnice jsou dnes z Prahy pomalu do Mirošovic, to je 15 km" a závěrem si představuje Tábor po dostavbě dálnice jako „svébytnou, urbanistickou lokalitu, kterou stojí za to navštívit."

Kapitola 6

Závěr

V předložené bakalářské práci byla analyzována percepce dálnice D3 představiteli místní samosprávy města Tábor a částečně prezentovala i postoj zástupce Českých Budějovic. Komunikace, jež je součástí transevropského dopravního tahu E55, je nejen důležitým spojem v rámci republiky, ale má také význam nadnárodní. Práce byla zaměřena především na význam komunikace pro Jihočeský kraj s důrazem na okresní město Tábor, které je zároveň druhým nejpočetnějším sídlem kraje. Analyzování percepce dálnice D3 představiteli místní samosprávy města Tábor bylo základním cílem studie.

Hlavní výzkumným nástrojem analytické části práce byl polostrukturovaný rozhovor. Nabídl největší variabilitu v pokládání otázek a dovolil postupovat dle připravené osnovy. Výzkumné otázky, jež byly pokládány, vyplývaly především z diskuse s literaturou, ve které byl studován vliv dálnic na různé evropské lokality, a dále z obecných předpokladů týkajících se problematiky silniční infrastruktury v Jihočeském kraji. Inspirací pro formulování a přípravu otázek pro interview byl i provedený předvýzkum, který zpřesnil orientaci v problematice a napomohl vhodnému výběru respondentů. Tábor v této korespondenční části zastupoval starosta města Ing. Jiří Fišer a jako představitel Českých Budějovic byl osloven vedoucí odboru dopravy a silničního hospodářství Ing. Jaroslav Mráz.

Do výzkumné části práce byli vybráni respondenti z Tábora na základě doporučení (viz níže), přičemž každý zastupoval jinou úroveň politiky. Městský zastupitel a člen politického hnutí Tábor 2020 Ing. Petr Havránek prezentoval důraz na lokální politiku a byl doporučen starostou města jakožto odborník na výstavbu dálnice D3. Představitelem politiky národní byl senátor Parlamentu ČR za volební obvod Tábor Mgr. Pavel Eybert, který je zároveň předsedou Sdružení pro výstavbu D3 a R4. Druhý z respondentů byl doporučen Ing. Havránkem jako osoba, která se nejvíce zabývá stavbou D3 v Táboře.

Z výzkumné části práce je zřejmé, že politici v Jihočeském kraji vnímají výstavbu dálnice pozitivně. Její přítomnost v oblasti by měla zásadním způsobem zvýšit kvalitu života v regionu. Dálnice D3 je strategickou komunikací, která propojí Prahu s Jihočeským krajem (Bajer 2012). Výstavba studované komunikace se ukázala být zásadní z pohledu politiků především pro město Tábor. Je však nutno poukázat na to, že místní zastupitelstvo vnímá současnou absenci a budoucí přítomnost komunikace ve městě poněkud jinak, než je tomu u politiků národní úrovně.

Zastupitel města Tábor vnímá dálnici kritičtěji, neuchyluje se k obecným tvrzením typu: „Dálnice bude zásadní pro rozvoj města.“ Naopak předpokládá, že dálnice pro rozvoj města a regionu až tak zásadní vliv mít nebude, ani neočekává, že by razantním způsobem ovlivnila míru nezaměstnanosti okresu, která je v Jihočeském kraji v současnosti největší (9 %). Dále nevnímá dálnici ani jako zásadní faktor pro zvýšení atraktivity města a regionu. V otázce přilákání investorů vyjadřuje názor, že Tábor v tomto ohledu nevyužil dřívějších příhodnějších příležitostí a nyní již není přítomnost dálnice zásadní. Připouští však, že dálnice D3 může být pro investory podpůrným argumentem.

Senátor Parlamentu ČR, starosta města Chýnov a mj. předseda Sdružení pro výstavbu D3 a R4 (2013), se z pohledu představitele politiky národní často uchyloval k obecným předpokladům, jež byly prezentovány v diskutované literatuře, ovšem jen s malým průmětem do situace Táborska. Jeho vnímání dálnice jakožto zásadního rozvojového prvku pro region bylo v rozhovoru naprosto zřejmé. Senátor uváděl, že dálnice zásadním způsobem ovlivní nezaměstnanost, kterou snižuje již v současnosti díky své výstavbě. Zvýšení atraktivity města a okolí také vnímá jakožto jeden z nesporných přínosů dálnice. Ve zkratce lze shrnout, že senátor a starosta města Chýnov hodnotí výstavbu dálnice jednoznačně pozitivně a potvrzuje všechny předpoklady vlivu dálnice pro město a celý okres. Svými výpověďmi se od městského zastupitele liší i v otázce přilákání podnikatelských subjektů a investorů, kde senátor zdůrazňuje význam pro přípravu a realizaci průmyslové zóny v Táboře.

Odpovědi zastupitele městského představenstva a senátora Parlamentu ČR se tak v určitých aspektech jasně liší, oba dotazovaní se však shodují v zásadní otázce, a to zda město dálnici chce a zda pro něj bude přínosem. Podpora výstavby autostrády D3 je zde tak naprosto hmatatelná.

Výzkumné předpoklady, jež byly položeny v diskusi literatury, byly většinově potvrzeny. Předpoklady 1 a 2 lze jednoznačně potvrdit, předpoklad 3 částečně. Tábor je v podpoře dálnice jednotný a vnímá ji jako zásadní prvek pro zlepšení dostupnosti regionu a jako prostředek vedoucí ke změně problematické dopravní situace (Předpoklad 1). Představitelé města vnímají

dálnici jednoznačně pozitivně. Nejsou však schopni formulovat konkrétní důvody pro výstavbu a uchylují se k obecným předpokladům, které byly pozorovány v literatuře (Předpoklad 2). Negativa dálnice pozorují politici obou úrovní shodně. Neuvědomují si ale pouze přímé dopady, jakými jsou hluk, poškození životního prostředí apod., ale uvádí také vliv na podnikatelské subjekty, které jsou napojeny na stávající regionální dopravní infrastrukturu (Předpoklad 3). Celkově lze pozorovat jisté odlišnosti v percepci dálnice představenými politiky. Zatímco městský zastupitel vnímá dálnici s nadhledem a místy nesouhlasí s obecnými předpoklady dálničních vlivů, politik úrovně národní argumentoval hlavně obecně známými tvrzeními, na které nebyl často schopen navázat, blíže je charakterizovat a odůvodnit.

Závěrem je nutné zdůraznit, že tato práce čtenáře seznamuje, jak je již uvedeno v jejím názvu, pouze s pohledy politiků místní samosprávy ve městě Tábor (a částečně i v Českých Budějovicích). Pro objektivnost by jistě bylo vhodné, aby zachycovala i vnímání dálnice samotnými obyvateli, popřípadě organizovanými skupinami protestujícími proti výstavbě dálnice. Jak však vyplývá z analýzy rozhovorů, v okrese Tábor panuje všeobecná podpora dálnice obyvateli a žádné sdružení proti dálnici zde po celou dobu výstavby ani v současnosti nebylo a nerozvíjí svou aktivitu. Počet respondentů, tj. 2 ve výzkumné a 2 v předvýzkumné části, byl zvolen s ohledem na rozsah bakalářské práce a její srozumitelnost. Další zkoumání může být předmětem navazujících prací.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A DATOVÝCH ZDROJŮ

BAJER, P. 2012. *Posouzení výstavby dálnice D-3 z hlediska bezpečnosti provozu.* Praha, 2012. 75 s. Diplomová práce (Mgr.). České vysoké učení technické v Praze, Fakulta dopravní.

BARTOŠOVÁ, Z. 2008. *Modelování prostorových interakcí na příkladu dálnice D3*. Praha, 2008. 83 s. Diplomová práce (Mgr.). Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje.

BRAY, J. 1992. *The rush for roads: A road programme for economic recovery?* London (GB): Transport 2000, 1992. 17 p. ISBN 0-907347-18-5.

BRINKE, J. 1999. *Úvod do geografie dopravy*. Praha: Univerzita Karlova v Praze, 1999. 112 s.

ČEKAL, J. 2006. *Jihočeský kraj: regionálně geografická analýza prostorové mobility obyvatelstva*. Brno, 2006. 105 s. Disertační práce (PhD). Masarykova univerzita v Brně, Přírodovědecká fakulta.

HENDL, J. 2005. *Kvalitativní výzkum: základní metody a aplikace*. Vyd. 1. Praha: Portál, 2005. 408 s. ISBN 80-7367-040-2.

HEY, Ch. 1996. *The Incorporation of the Environmental Dimension into the Transport Policies in the EU*. Freiburg (DE) : EURES, 1996. 40 p. Short Version of the EU-study. ISSN 0938-1805.

JIHOČESKÝ KRAJ. 2006. *Strategický plán rozvoje mikroregionu Táborsko 2007 – 2013*. 118 s. Dostupné z WWW: < http://www.taborcz.eu/strategicky-plan-rozvoje-mikroregionu-taborsko-2007-2013-dokumenty/ds-1232/archiv=0>.

KOMÍNEK, T. 2009. *Orientované vyhodnocení rozvojových vlivů dálnic: aplikace na příkladě českých dálnic D1 a D2*. Brno, 2009. 106 s. Diplomová práce (Mgr.). Masarykova univerzita v Brně, Ekonomicko-správní fakulta, Studijní obor: Regionální rozvoj a správa.

MARADA, M. 2006. Dopravní vztahy v Pražském městském regionu. In OUŘEDNÍČEK, M. (ed.) *Sociální geografie Pražského městského regionu*. Praha: Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, 2006, s. 64-78. Dostupný také z WWW: <http://web.natur.cuni.cz/~slamak/gacr/kniha/kniha.htm>. ISBN 80-86561-94-1.

MARADA, M. a kol. 2010. *Případová studie pro environmentálně citlivé oblasti ve Středočeském kraji: Dálnice D3*. Shrnující zpráva pro projekt SONORA. Praha: SoNorA, 2010. 26 s.

PATTON, M., Q. 2005. Qualitative research. In BRIAN, S. (ed.) *Encyklopaedia of Statistics in Behavioral Science*. Chichester (GB), 2005, p. 1633-1636. ISBN 0-47086080-4.

SEDLÁČEK, B. 2005. Vliv dálnic na rozvoj regionů. *Britské listy* [online]. Duben 2004, roč. 10, č. 4 [cit. 2013-03-09]. Dostupný z WWW: <http://blisty.cz/art/22781.html>. ISSN 1213-1792.

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. 2003. *Dálnice D3, Rychlostní silnice R4*. Sdružení pro výstavbu D3 a R4. Praha: ŘSD, 2003. 37 s.

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. 2006a. *Dálnice D5: Praha – Plzeň – Německo.* Praha: ŘSD, 2006 [cit. 2013-03-09]. 16 s. Dostupné také z WWW: <http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/Dalnice/publikace-o-dalnici-d5/$file/D5.pdf>.

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. 2006b. *Dálnice D8: Praha – Ústí nad Labem – Německo*. Praha: ŘSD, 2006 [cit. 2013-03-09]. 16 s. Dostupné také z WWW: <http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/Dalnice/publikace-o-dalnici-d8/$file/D8.pdf>.

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. 2008. *Dálnice D11 a rychlostní silnice R11: Praha – Hradec Králové – Polsko.* Praha: ŘSD, 2008 [cit. 2013-03-09]. 12 s. Dostupné také z WWW: <http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/BFAC36DD1ED16B50C12574CF003837E8/$file/D11.pdf>.

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR 2009. *Páteřní síť dálnic a rychlostních silnic v ČR.* Společnost pro rozvoj silniční dopravy. Praha: Agentura Lucie spol. s r.o., 2009. 141 s.

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. 2010. *Dálnice D1: Praha – Brno – Ostrava – Polsko*. Praha: ŘSD, 2010 [cit. 2013-03-09]. 16 s. Dostupné také z WWW: <http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/4585BAC9D47B043AC12577ED003D9780/$file/RSD_D1_11_10.pdf>.

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. 2012. *Dálnice D3, Rychlostní silnice R3: Praha – Tábor – České Budějovice – Rakousko*. Praha: ŘSD, 2012 [cit. 2013-03-01]. 40 s. Dostupné také z WWW: <http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/B9C02B7ACB652784C1257AC3003E555C/$file/RSD_D3_10_12.pdf>.

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. 2013a. *Projekt D47: Lipník n. Bečvou – státní hranice Česko/Polsko*. Praha: ŘSD, 2009 [cit. 2013-03-09]. 28 s. Dostupné také z WWW: <http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/EEF5290511C796FFC1257B35004F0338/$file/RSD_D47_2013.pdf>.

WHITELEGG, J. 1994. *Roads, jobs and the economy*. Lancaster (GB): Greenpeace, 1994. 23 p. ISBN 18-7153-285-X.

INTERNETOVÉ ZDROJE

ASFINAG. 2013. *S10: Mühlviertler Schnellstraße*. Autobahnen und Schnellstraβen Finanzierguns AG. [online]. Offizielle Website. [cit. 2013-03-13]. Dostupné z WWW: <www.asfinag.at>.

ČESKÉ DÁLNICE. 2013a. *Dálniční známky 2013: Zpoplatněné úseky*. [online]. Informační stránka o českých dálnicích. [cit. 2013-03-15]. Dostupné z WWW: <http://www.ceskedalnice.cz/pro-ridice/dalnicni-znamky>.

ČESKÉ DÁLNICE. 2013b. *Dálnice D3: Praha – Tábor – České Budějovice – Rakousko*. Informační stránka o českých dálnicích. [cit. 2013-02-20]. Dostupné z WWW: <http://www.ceskedalnice.cz/dalnice/d3>.

ČESKÉ DÁLNICE. 2013c. *Mapa české sítě dálnic a rychlostních silnic*. [online]. Informační stránka o českých dálnicích. [cit. 2013-02-20]. Dostupné z WWW: <http://www.ceskedalnice.cz/image/mapa-velka.gif>.

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. 2012a. *Statistická ročenka jihočeského kraje 2012*. [online]. [cit. 2013-03-19]. Dostupné z WWW: <http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/krajp/311011-12-xc>.

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. 2012b. *Základní tendence demografického, sociálního a ekonomického vývoje Jihočeského kraje v roce 2011*. [online]. [cit. 2013-03-19]. Dostupné z WWW: <http://www.czso.cz/xc/redakce.nsf/i/zakladni_tendence_demografickeho_socialniho_a_ekonomickeho_vyvoje_jihoceskeho_kraje_v_roce_2011/$File/JHC_2011.pdf>.

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. 2013. *Veřejná databáze*. [online]. [cit. 2013-03-09]. Dostupné z WWW: <http://vdb.czso.cz/vdbvo/uvod.jsp>

GEOCACHING. 2013. *Mapa mezinárodní silnice E55*. [online]. [cit. 2013-03-10]. Dostupné z WWW: <www.geocaching.com>.

SDRUŽENÍ PRO VÝSTAVBU D3 A R4. 2013. *Dálnice D3 a rychlostní silnice R4*. [online]. Oficiální internetové stránky Sdružení. [cit. 2013-04-15]. Dostupné z WWW: <http://dalnice-d3.cz/>.

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC. 2013b. *Organizace Ředitelství silnic a dálnic ČR*. [online]. Oficiální internetové stránky ŘSD. [cit. 2013-04-24]. Dostupné z WWW: <http://www.rsd.cz/Organizace-RSD>.

ROZHOVORY

EYBERT, P. 2013. *Rozhovor č. 2*. Tábor, 26. 4. 2013 [cit. 2013-04-28]. Transkripce rozhovoru v příloze č. 8. 9 s.

FIŠER, J. 2013. *Předvýzkum č. 1*. [online, e-mail]. Tábor, 21. 3. 2013 [cit. 2013-04-16].

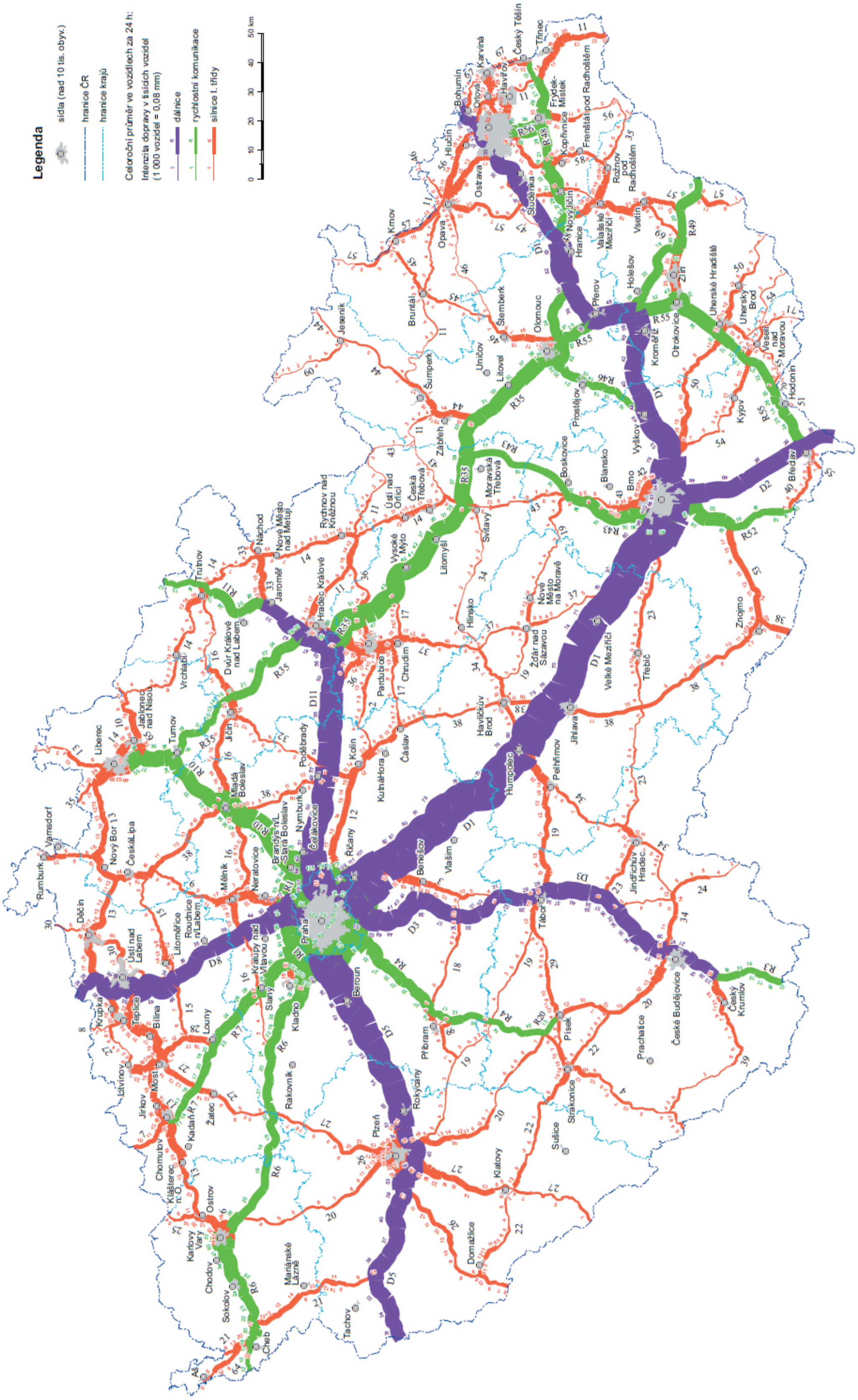
HAVRÁNEK, P. 2013. *Rozhovor č. 1*. Tábor, 19. 4. 2013 [cit. 2013-04-28]. Transkripce rozhovoru v příloze č. 7. 6 s.

MRÁZ, J. 2013. *Předvýzkum č. 2*. [online, e-mail]. České Budějovice, 15. 4. 2013 [cit. 2013-04-16].

PŘÍLOHY

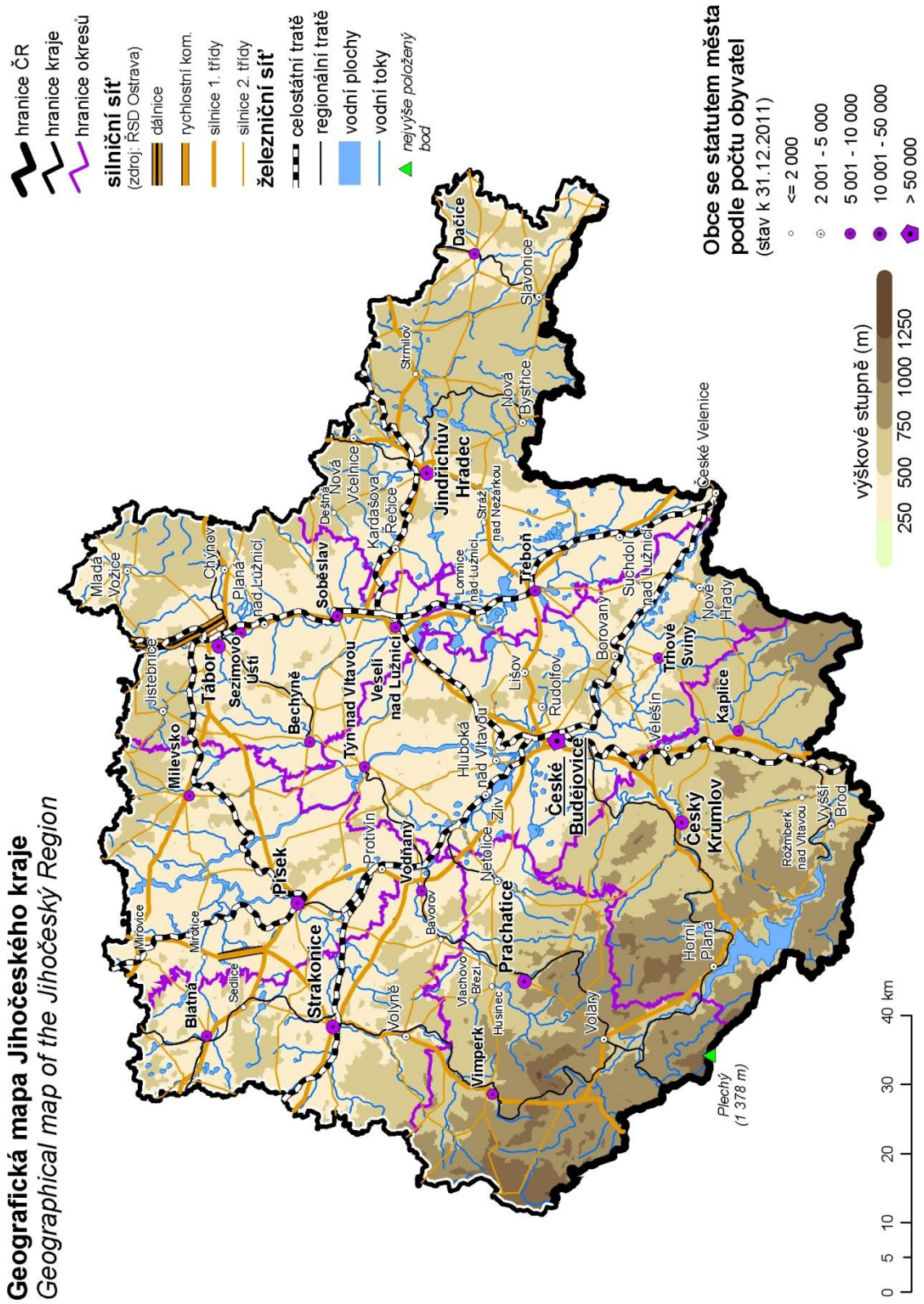
Příloha 1 Prognóza intenzity dopravy na dálnicích, rychlostních komunikacích a silnicích I. třídy silniční sítě ČR v r. 2040 49
Příloha 2 Geografická mapa Jihočeského kraje v r. 2012 50
Příloha 3 Města a městyse v Jihočeském kraji v r. 2012 51
Příloha 4 Plán vedení dálnice D3 ve Středočeském kraji k r. 2012 52
Příloha 5 Plán vedení dálnice D3 v Jihočeském kraji k r. 2012 52
Příloha 6 Silnice S10 (navazující komunikace na D3/R3 v Rakousku) 53
Příloha 7 Transkripce rozhovoru č. 1 54
Příloha 8 Transkripce rozhovoru č. 2 60

Příloha 1 – Prognóza intenzity dopravy na dálnicích, rychlostních komunikacích a silnicích I. třídy silniční sítě ČR v r. 2040



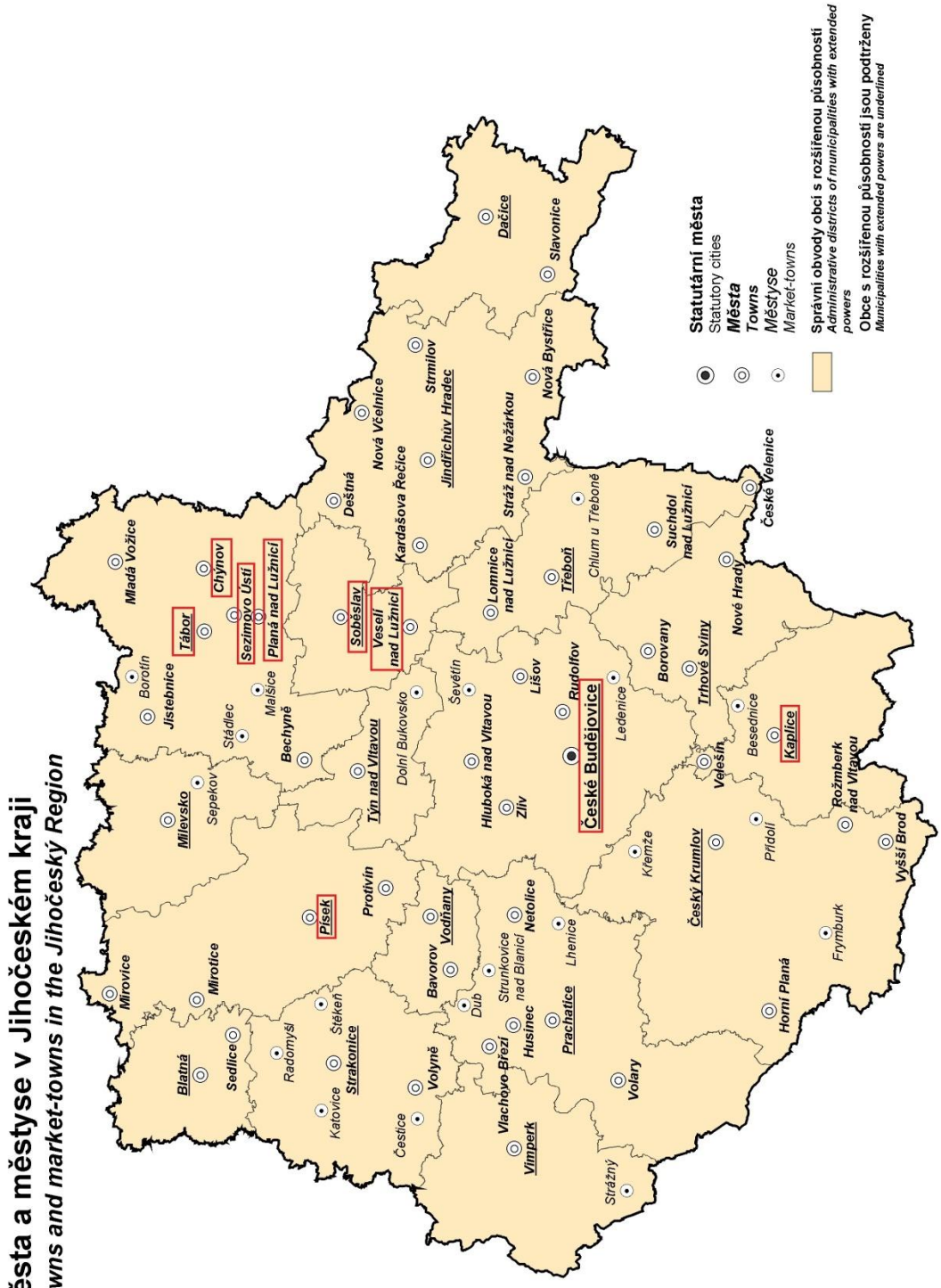
Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2009.

Příloha 2 – Geografická mapa Jihočeského kraje v r. 2012



Zdroj: Český statistický úřad, 2012a.

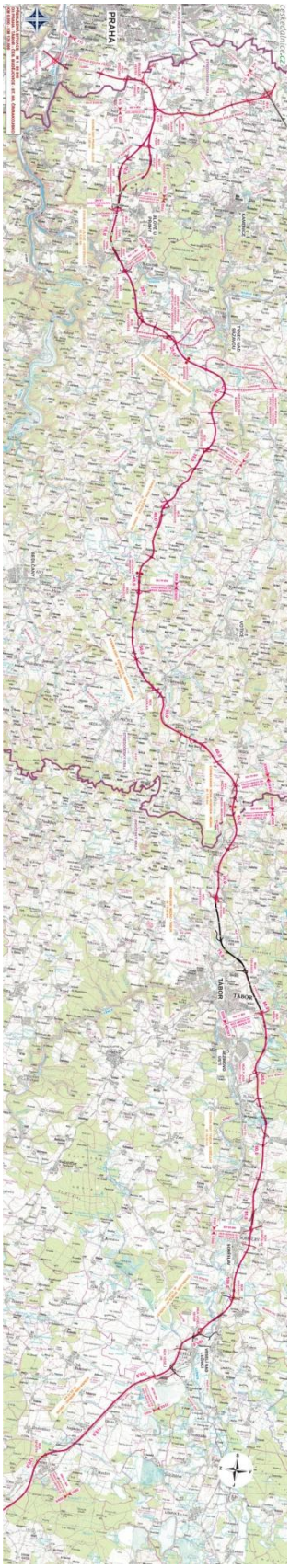
Příloha 3 – Města a městyse v Jihočeském kraji v r. 2012



Poznámka: města v červeném rámu byla zmiňována v textu.

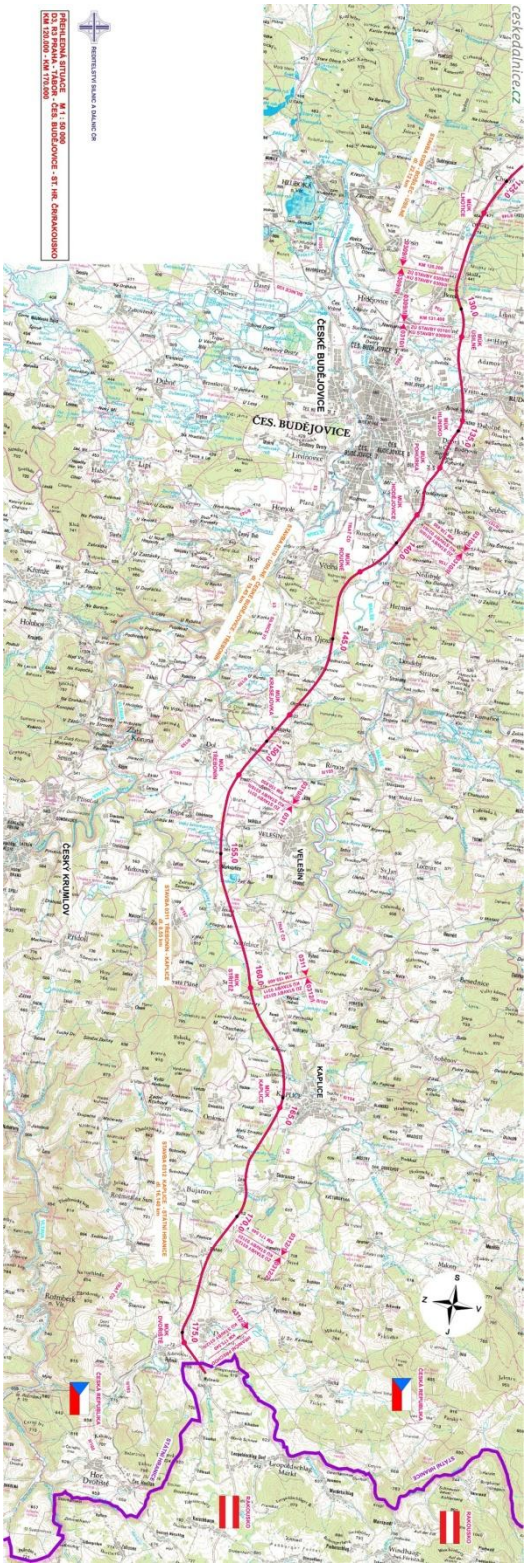
Zdroj: Český statistický úřad, 2012a, vlastní úprava.

Příloha 4 – Plán vedení dálnice D3 ve Středočeském kraji k r. 2012



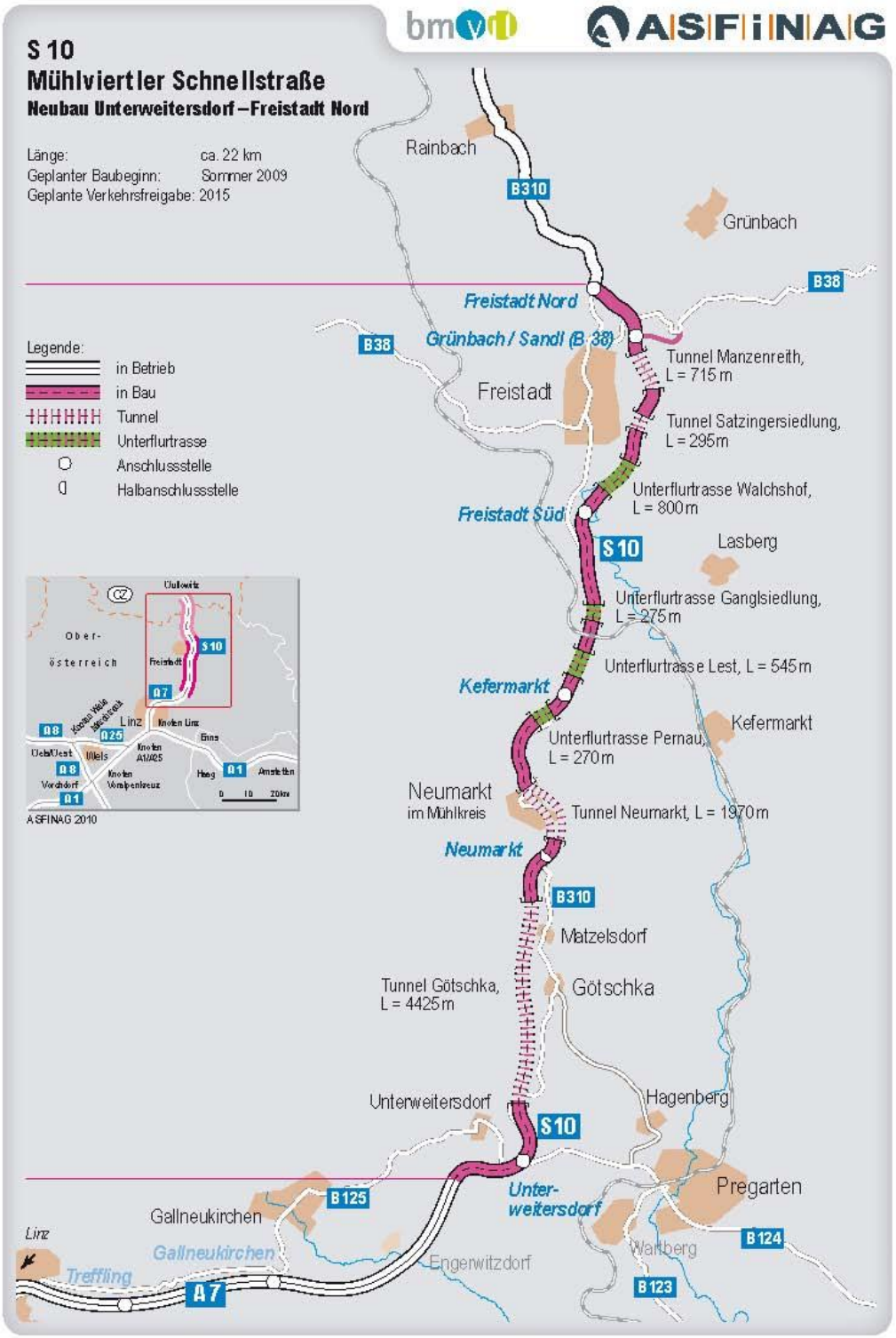
Zdroj: České dálnice, 2013b.

Příloha 5 – Plán vedení dálnice D3 v Jihočeském kraji k r. 2012



Zdroj: České dálnice, 2013b.

Příloha 6 – Silnice S10 (navazující komunikace na D3/R3 v Rakousku)



Zdroj: Asfinag, 2013.

Příloha 7 – Transkripce rozhovoru č. 1

Datum rozhovoru: 19. 4. 2013

Respondent: **Ing. Petr Havránek**

- městský zastupitel – člen finančního výboru města Tábor
- člen politického hnutí Tábor 2020

Místo rozhovoru: Tábor, kancelář Ing. Havránka

otázky a výpovědi tazatele

výpovědi respondenta

[poznámka tazatele]

[Respondent před započetím nahrávání svolil k záznamu rozhovoru na diktafon.]
Úvodem bych se rád zeptal, jestli Tábor celkově chce dálnici?

Rozhodně, jednoznačně. Už na tom pracujeme léta letoucí. Senátor Eybert se o to hodně zasloužil [senátor za volební obvod Tábor, předseda sdružení pro výstavbu D3 a R4] ... *(zvoní telefon)… takže jednoznačně pro Tábor to je přínos.*

Takže se dá předpokládat, že Tábor jak město a jeho obyvatelé, tak i jeho představenstvo jsou jednotní v tom, aby …

rozhodně ...

… se tady stavělo [D3], co nejrychleji?

J- ... jak koalice, tak opozice v tomhletom vystupuje jednotně už leta letoucí, takže ... je to na tom znát.

Dobře. Co si myslíte, že D3 přinese Táboru? Co je tím hlavním hnacím motorem pro to, aby dálnice byla co nejrychleji?

(přemýšlí)

Jestli je to například důležitý pro spojení na jih, nebo na sever?

Ta dálnice je spíš jako nad- neregionální než jako pro ty účely lokální jo, takže říkat co to bude znamenat pro Tábor, to asi ten Tábor je součástí celýho toho provazu, kterej se povine vlastně z jihu na sever. Tak jako jednoznačně to s sebou nese jako pozitiva z hlediska třeba těch obcí na to napojenejch, jako je třeba Planá nad Lužnicí, kde to je pekelný teda ta cesta přes tu… přes tu obec a ta si samozřejmě může jako oddychnout, že jo. Samozřejmě to s sebou nese zase negativa, protože na tu silnici co tam vede, jsou napojený podnikatelský subjekty, jako jsou pekárny a takovýhle ty služby, obchody. Na druhou stranu ubudou emise, bude to životní komfort pro ty lidi, ale je tam třeba se podívat, že okolo Kozího Hrádku tam to zničilo přírodu úplně katastrofálním způsobem, že jo. Což je jako negativum. Jako ta dálnice s sebou nese pokrok, ta dálnice je jako daň za to, že to prostě bude spojení. Na úkor životního prostředí, protože dálnice je evropskej trend už leta letoucí, podíváme-li se na zpátek že jo, tak se to stavělo poměrně dost brzo, že jo.

Takhle, rád bych se vrátil k dálnicím u nás. Mně by zajímalo, v Čechách je takový zajímavý trend a to, že když se staví dálnice, tak převažuje jakási diskuse nad tím, co potřebují regionální střediska, jako je třeba Tábor u D3. Ve většině států to bývá tak, že dálnice spojuje hierarchicky nejvyšší, nejvýznamnější střediska. Souhlasíte s tím teda, že D3 bude důležitější pro Tábor než třeba pro České Budějovice v konečném důsledku.

Mm… Z pohledu jako obslužnosti nebo dosahu na jih a na sever? Tak dneska to, že já třeba jezdím do Prahy 3x, 4x týdně, tak pro nás je to spojení do Prahy jako poměrně důležitý. Takže jako pro lokál pro Tábor určitě ano, protože lokál ještě se stahuje za prací ještě směrem na sever, do Prahy. Takže si myslím, že spousta lidí to uvítá i z hlediska takovýho toho pracovního poměru mimo ten Tábor, mimo ten region.

Jo… Teď jak jste mluvil o tý Praze. Myslíte si, že bude důležitější pro Tábor to spojení na sever, tedy vůči Praze, nebo na jih k Českým Budějovicím?

Na sever, jednoznačně. Jednoznačně na sever. Určitě, stoprocentně.

…

Na jih je to takovej ten relax. Když někdo jede za mořem, za lyžema, tak mu to usnadní cestu, ale z hlediska takovýho toho tý denní potřeby nebo takový tý životní potřeby to určitě nezaznamená.

Myslíte si, že dálnice nějak zvýší atraktivitu regionu, Tábora? Když se odkážu na pana starostu Fišera, ten mi napsal, že se zvýrazní poloha Tábora na ose Praha – Rakousko – Itálie. Myslíte si to také, že dálnice pomůže atraktivitě regionu, že to lidi přitáhne více do Tábora?

Ne!

Ne?

Ne ne ne. Já… takhle to nevidím jako Jirka [Ing. Jiří Fišer – starosta Tábora]*, já si myslim, že to určitě nepřitáhne tím, že budeme na ose. Na tý ose sme už teďko, jako ty auta kolem nás jezděj, takže kdyžtak sem zajedou. Na tom bych to neviděl, na tom bych to nestavěl.*

Když se vrátím k pozitivům a negativům dálnice. Celkově si myslíte, hlavní pozitiva - 3, 4 - kdybyste mi mohl říct, hlavní negativa, jestli Vás něco napadá. Krom toho, že teda to zničí nějaký ten přírodní krajinný ráz, jak jste říkal o Kozím hrádku. Já jsem se tam byl podívat, viděl jsem to.

Hm, hm, no tak víte sám jako, to vypadá hrozně. Ale tak to jsou dneska prostě to je pokrok jako to… spousta různých věcí pokrokovejch takhle převálcuje to přírodní. Tak to je. To je negativum. No negativum samozřejmě je takový to druhý podání tý soutěže jak se to provádí, jaká je ekonomika kolem toho, tak to je samozřejmě zásadní negativum celýho toho kšeftu. To všichni víme. Já si furt myslim a trvám na tom, že- že to je předražený a že kdyby ty peníze byly jakoby investovaný správně a bez nějakejch lokálních zájmů, tak ta dálnice dneska už je v Budějovicích. To je úplně jasný. Tak to je jako pro mě zásadní negativum celý tý akce. A pozitivum pochopitelně pro mě jakoby pro podnikatelskou sféru si myslim je jednoznačně jednoduchost spojení, rychlost, přehlednost… zatím to není tak jako v Německu a v těch západních zemích, kde lidi migrují za prací dennodenně jakoby pravidelně, třeba region Dortmundska tam se vlastně jezdí lokálně 50, 60 km denně a pro ty lidi je to vlastně úplně normální. My na to nejsme jako zvyklý, my se ještě jako držíme toho kostela a nejradši jezdíme autobusem na sezimák [Sezimovo ústí] *a nazpátek. Takže to si myslím, že v těch hlavách ještě se musí hodně změnit, ale ta infrastruktura tomu samozřejmě hodně pomůže.*

Teď jak jste mluvil o tom zrychlení. V Budějovicích mi jako hlavní argument uvedl pan inženýr Mráz, což je vedoucí odboru dopravy, že to hlavně odvede dopravu z centra. Myslíte si, že je to tady pro Tábor taky zásadní otázka?

Tábor to má z hlediska jakoby tranzitní dopravy trošku jako lepší než Budějovice, kde to vede tou páteřní silnicí z toho jihu. Tábor to má tak, že ta dálnice tady funguje vlastně jako obchvat a už odvedl tranzitní dopravu z 90 %. Jsou tady takový ty lokální zájmy, že když

někdo jede přes Náchod tou zkratkou, ale to si myslím fakt, že je úplně zanedbatelný. Takže ta dálnice nám z hlediska odvodu dopravy jako takový nepomůže. Ale bohužel Tábor je velmi složitej dostupně, že tady ten Tábor je na kopci že jo a dostat se o víkendu skrz Tábor tak to jako lokálně myslím, že je problém, ale tranzitní doprava je v pohodě, tam já myslím, že už to vyřešený dávno je.

Vidíte to, že se zpoplatní ten okruh jako negativum té dálnice, nebo že to k tomu zkrátka patří?

To tak prostě je no. Nedá se nic dělat, nic se nestaví bez peněz. Když je to takhle nastavený, tak se hold musí za tu dálnici platit. Je samozřejmě hloupý pro ty Táboráky, nebo ty lidi z okolí, že když využijou ten okruh a pojedou po něm 5 km, 3 km, tak budou muset zaplatit peníze, koupit si dálniční známku nebo něco podobnýho, ale dělat někomu výjimku, udělat to zadarmo pro Táboráky to taky nejde, takže hold se s tímhletím musej smířit. No tak to tak je no, bohužel.

Já se jen teď trošku vrátím k tomu, když jste mluvil o tom, že ta dálnice se staví dlouho a draze. Myslíte si, že je nějaká jednoduchá cesta, jak to stavět levněji a rychleji? Šlo by to? Myslíte si například, že nějaké jiné dálnice v Česku se staví rychleji a levněji než dálnice D3?

Ne ne, to nemá vůbec jako s lokalizací nic společnýho, to je prostě nastavení systému jakoby celkově. To není jakoby, že bysme tady byli dražší než někde jinde. Tady je nejdražší kilometr v celý Střední Evropě, takže to všichni víme. Já sem tady na to měl lidi z Polska a tak o tom mluvíme o tom problému a třeba těch Číňanů, který tam byli, jak měli tu dumpingovou cenu, jestli o tom víte nebo ne. Měli cenu za polovičku než jiný firmy a neudělali to, takže to je ten druhej extrém zas tý levný ceny. To byl státní podnik, takže to byla vlastně soutěž mezi státním podnikem z Číny a soukromým subjektem z Polska, což není rovná se, že jo. To je hrozná diskriminace a dopadlo to špatně. Takže to je druhej pól. Já si myslím, že něco mezi tim, rakousko-německej model je prostě optimální. Když se projedete po tom německym- po tý německý dálnici, ta kvalita, to provedení, ta rychlost. Jak pracujou i všichni v svátky, to se prostě tady nevidí a myslim si, že to je obrovský mínus, ale to se nedá zlomit takhle povídáním, to je prostě politickoadministrativní rozhodnutí a to se nezlomí žádnou občanskou iniciativou. To je prostě morální.

Přes to přese všechno si myslíte, pro Tábor dálnice je zásadní?

Určitě, stoprocentně! S vykřičníkem! Přes všechny negativa, který sem kolem toho teďka povídal, tak je to úplně zásadní věc. Ale je tam to ale. Jako dálnice je zásadní, ale ne určitě z bodu A1 do bodu B1. Je třeba z bodu A do bodu B. To znamená Praha a hranice. Ale tim, že postavíme nějaký meziúseky… je to dobrý, ale není to to řešení komplexní, protože jak víme, nás Rakousko stíhá a za 3 roky jsou na hranicích jako od Lince až až někam k hranicím. A to napojení vlastně z Budějovic, nebo kam to za ty tři roky dostaneme, tak těch 100 km bude chybět. Takže pro Tábor je to důležitý, ale určitě důležitější je to napojení komplexní.

Proto se zeptám, vy jste mluvil o tom, že důležitější bude spojení s Prahou než s Českými Budějovicemi. Ale ve Středočeském kraji byly hodně tahanice okolo trasování této dálnice a navíc teď koncem roku by se měl zprovoznit úsek na jih, k Veselí nad Lužnicí. Já jsem koukal do územního a rozvojového plánu Táborska, kde bylo zdůrazňováno, že úsek zjednoduší cestu na jih, že uvolní zácpy v Plané nad Lužnicí apod. Nemyslíte si, že by bylo lepší, aby se dokončila nejdříve dálnice jižním směrem, než aby se paralelně rozestavovali úseky, které jsou povolené ve Středočeském kraji, kde je to komplikovanější.

No z hlediska toho, co vyprávíte vy, tak ano, protože ta osídlenost tý trasy na jih je podle mýho soudu jakoby vyšší než na sever, tam ta dálnice končí dneska u toho Benešova a tam to vede v podstatě bez problémů, tak pak už je to 15 km na dálnici, tak tam já jako problém nevidim. Největší uzel podle mě je od Tábora na jih z hlediska jakoby toho tranzitu jako takovýho, takže tam tam samozřejmě (zvoní telefon)… tam samozřejmě by to pomohlo rychlejšímu vybudování, takže ty peníze bych tam asi investoval osobně já, ale to je z hlediska toho globálního pohledu. Z toho, že to určitě usnadní logicky přepravu kamionů, přepravu lidí na sever a na jih, tranzity. Ale z toho patetickýho hlediska, takovýho toho hmotnýho je lepší to dát na Prahu. Ale ustupuju z toho a říkám, že ty peníze je lepší dát tam, kde to je možný stavět, tam kde se nemusí čekat, tam kde ty peníze už jsou a jsou aspoň ty pozemky vykoupený.

Teď se hodně bavíme o tom, co vlastně ta dálnice přinese obyvatelům Tábora, že budou mít jednodušší cestu jak na jih, tak na sever. Mě by zajímalo, jestli si myslíte, že D3 nějak pomůže Táboru jako městu, rozvoji města, socioekonomickému rozvoji, jestli ovlivní to nezaměstnanost. Cokoliv, co Vás napadne.

Tady před časem, je to tak 3-4 roky nazpátek byla nějaká vize. Mluvilo se o tom, že až tady bude koridor, až povede dálnice, tak tady třeba u nás vzniknou jakoby takový nový uzly, který umožněj velký parkoviště a který umožněj, že ten Táborák na tom nádraží nechá kolo a pojede do Prahy rychlíkem nebo autem přes dálnici a nazpátek z Prahy sem. Já jsem v tomhle skeptický. Mluvil jsem o tom před chviličkou, o tom německym modelu, kde teda jsou na to mentálně připravený a migrujou za tou prací někam třeba 50-60 km a a mezi tim Drotmundem to takhle prostě běhá. Tak tady to takhle není. Já si myslím, že nebude.

Může se tedy stát, že to posílí centralizaci jak Budějovic, tak Prahy na úkor Tábora? Že z Tábora odejdou lidi?

To ne, oni neodejdou. Já si myslím, že neod- že to nepomůže tomu, aby Tábor, aby ty Táboráci jeli víc za prací. Já si myslim, že ta dálnice nám pomůže, protože to bude rychlá přeprava. A rychlá přeprava znamená dostat ti lidi za prací. Ale s tím, že ta mentalita těch Čechů je taková, že to nedělaj, přepravu denní v takovym procentu jako v Německu, Rakousku. Tak to nebude mít vyšší přínos například zaměstnanosti, například skladby občanů u nás v Táboře. To si myslím, že ne, že to nepřinese.

Dobře. Já jsem se ptal hlavně proto, protože při stavbě dálnic nebo rychlostních silnic často politici jako argument pro stavbu uvádí, že ta komunikace přinese rozvoj, že sníží nezaměstnanost apod. Tak tomu bylo například při stavbě R35, kdy takhle argumentoval primátor Pardubic. Vy s tím tedy úplně nesouhlasíte?

Já si myslim, že ne.

Já jsem koukal na Statistický úřad a nezaměstnanost v Táboře se loni pohybovala kolem 9 %.

Hmm, hmmm. Já vim.

Což je, což je hodně v rámci Jihočeského kraje. Neříkám, že je to nějaké zásadní číslo v rámci republiky. Pořád je na tom Jihočeský kraj poměrně dobře.

Hmmm, hmmm.

Ale myslíte si tedy, že dálnice nebude mít zásadní vliv na změnu toho čísla?

Já si myslim, že to číslo nevypovídá o lidech, který by měli uplatnění například v Praze. To je úplně jiná skladba obyvatel. Úplně jiný zaměření. Úplně jiný vzdělání. Jiná sociální

skupina, která se určitě nepohrne za tou prací do Prahy a denní dojížďkou. O tom jsem přesvědčený.

A na druhou stranu nemyslíte si, že ta dálnice přiláká nějaký investory, podnikatelský subjekty sem do Tábora, který by dali těm lidem možnost pracovat?

To je ta vize toho Jirskýho, jak jsme mluvili o tom nádraží. Ta doba je podle mě trošku pryč. Ten Tábor malinko zaspal, nemáme tady co nabídnout, průmyslová zóna není. Budou se tady budovat nějaký přípravy, ale tak jak to bylo před deseti lety například v Písku, kde toho využili, že jo, tam to funguje krásně a tam je ukázka tý dálnice, že to pro ně byla alfa a omega, to spojení. Tak tady si myslim, že by to mohlo fungovat před 10-15 lety, dneska už ne.

Nemyslíte si, že přilákáte investory? Že by se ozývali, necítíte to tak?

Tak je to samozřejmě podpůrný argument. Když řekneme, že sem přijedete po dálnici za 45 minut z Prahy, tak to bude parádní, nebo z Budějovic nebo tak. Je to samozřejmě velká výhoda, obrovská výhoda, ale není to to hlavní, co toho investora sem přiláká, pochopitelně.

V současnosti tedy necítíte žádný příval investorů?

Ne, ne, já si myslim, že ta doba je pryč.

Jo, dobře.

Teď by mně zajímalo, nevím moc, co si mám představit pod pojmem „Tábor – vlídné předměstí Prahy“.

(smích)

Mně to jako argument uvedl pan starosta v souvislosti s napojením na sever v budoucnu. Tak co si vlastně pod tím mám představit.

To se musíte zeptat pana starosty (smích), to já nevim. Mmmm… já asi vim, co tím má na mysli, no. On spoléhal na to, že že to asi bude tak, že to bude takovej příjemnej venkov. Že ta Praha je relativně kousek, je to hodina na okraj Prahy a je to půlhodina potom na okraj Budějovic, ale možná si myslí, že pár pražskejch lidí se stáhne na tu vesnici v uvozovkách, do toho Tábora dojede po tý dálnici za těch pětačtyřicet minut. Kdyby to takhle byl, tak už musíme myslet na to, že pak ta Praha ty satelity roztahuje prstama po celý republice. Takhle bych to neviděl. On to myslel spíš jako básnicky, nadneseně. Ne doslova, že se tady budou usazovat pražský lidi a dojíždět do Prahy, to takhle bych to neviděl. Ale jako fajn předměstí, jasně, když pojede zájezd turistů z Českýho Krumlova a pojedou prostě do Prahy po tý dálnici, tak možná je to pro ně příjemný zkrášlení. Je to po dálnici, je to krátká odbočka, ale … ale ta dálnice nám sem nepřiláká toho turistu jako takovýho, že jo.

Hmm, dobře. Vy jste mluvil na začátku úplně, omlouvám se, že teď trošku přeskočím, že Tábor je jednotný v podpoře. Jak obyvatelé chtějí tu dálnici, tak město a jeho představenstvo. Podporujete nějakou politickou činností výstavbu?

Víte, ono to nejde. Jako ten… já jsem v představenstvu první období a ten lokál neudělá nic. Tady jediný co s tim může kdo udělat je taková ta jakoby nadstranicko, tak trošku takový to spojení těch jako vlivnejch lidí, který jsou schopný s tim něco udělat. Jak jsem zmiňoval senátora Eyberta, tak ten už okolo toho jezdí 10 let, možná 15, tak ten pro ten region udělal strašnou spoustu práce. Ale nebejt toho, že má silnou pozici ve straně, v ODS a tím, že jakoby je známej v regionu a zároveň i na celostátní úrovni… tak tomu pomáhá hodně moc… Ale že bych cítil, že někdo z regionální politiky, vyjma pana starosty měl přímou míru na moc rozhodnout ve smyslu, jestli ano či ne, vlevo, vpravo, rychlejc, pomalejc, to si

myslím, že určitě ne. Může bejt nějakej morální nátlak, můžeme tlačit na cokoliv chceme, psát dokumenty, psát jako veřejný proklamace, který jakoby můžou potom pomoc těm vyšším třídám, který to tlačej jakoby přes ty patra vysoký politiky, ale jako já osobně si myslim, že na tom nemůžu nic… samozřejmě můžeme se na tom podílet například tím, že pan starosta vyloboval lávku přes dálnici v Měšicích, která nebyla v územním plánu, která je nad rámec nad stavbou, která určitě pomůže spojit tady Tábor s Měšicema, Měšice s Zárybniční lhotou, tak to je takový malý vítězství, ale… nebo například můžeme pomoc například, ano to jo, když byl prolbém s výkupem pozemků, kde vlastně dálnice se dneska vytáčí nechtěl tuším, teď si nevybavim to jméno, majitel pozemku dohodnout na výkupu a Tábor ustoupil a dal kus svýho pozemku tušim, tak ta dálnice se vyhnula o nějakej metr doleva a proběhlo to, tak tam jo jako. Když je to jako lokální zájem, tak tam můžeme pomoc, ale to je všechno…

Postrčit tu stavbu neumíte, to nejde asi?

To není v našich silách. Momentálně.

Zeptám se, je tu nějaká iniciativa, nějaké seskupení, které třeba kouká na to, jak probíhá ta stavba, jestli probíhá podle plánu, jestli například v roce 2015 bude zprovozněn ten a ten úsek, jestli je to vůbec reálné, protože třeba, když se stavěl úsek D1 kolem Přerova, tak tam město zřídilo pracovní skupinu, která dohlížela a kontrolovala přípravu a celkovou realizaci dálnice. Je něco takového tady?

Ne, ne. To co je spojený s městem jako takovym, tak tam máme úředníka, kterej to hlídá, kterej je účasten toho stavebního řízení. Ale… ale myslím, že to není tak, jak myslíte vy, ve smyslu iniciativy aby hlídala morálně někoho, že to udělá, nebo neudělá, nebo tak, ne ne. Jestli něco takovýhleho je, tak možná to je na úrovni nějakého hnutí zelených a tak, ale to určitě ne na nás. Z našeho hnutí určitě ne, z tadytěch velkejch stran to nemá nic.

Cítíte třeba na druhou stranu nějakou iniciativu negativního spolku, který je vyloženě proti dálnici?

Ani pozitivní ani negativní. Neslyšel jsem o tom nic. Což je zázrak, ale takhle… to určitě bylo zpočátku, teď už je to asi marný, protože se pojede jakoby za nima, jo. Takže určitě, když se někde povoluje dálnice, tak vidíte co to je za problémy, jak vznikají sdružení, který se snažej brzdit tu stavbu a snažej se z toho vydolovat maximum možnýho. Ať už finanční nebo nefinanční formou, ale tady už je to dneska pro ně nezajímavý.

Mluvím o tom proto, že v okolí severní části dálnice je těch spolků několik, jak v Posázaví a nejenom v Posázaví, kde by to mělo mít nějaký ten ekologický podtext. Zajímalo mne tedy, tady nemáte s tímhle problémy?

Tady asi… ne asi, já o tom nevim… možná to bylo kdysi, já to určitě nevim, jo?! A tady ani tak jako si myslim, že není tak silný to územní lobby, že tady v zásadě jsou všichni srozumění s tím, že ta dálnice je zapotřebí a nedělaj tady žádný problémy… a taky si myslím, že ta zelená lobby, která tady nefunguje je nemorální, z hlediska těch parametrů, který vycházejí z tý platformy zelených.

Hm, děkuji. Mě teď už asi nic nenapadá, pouze pokud máte třeba něco, co byste chtěl doplnit sám?

Ne, myslím, že nemám více informací.

Já Vám tedy mnohokrát děkuji za rozhovor, moc jste mi pomohl, bylo to pro mne velmi obohacující.

Zdroj: vlastní výzkum, 2013.

Příloha 8 – Transkripce rozhovoru č. 2

Datum rozhovoru: 26. 4. 2013

Respondent: **Mgr. Pavel Eybert**

- Senátor Parlamentu ČR za volební obvod 13 – Tábor (okres Tábor a východní část okresu Písek)
- Člen Občanské demokratické strany
- Předseda Sdružení pro výstavbu D3 a R4
- Starosta města Chýnov (město cca 10 km východně od Tábora)
- Místopředseda senátního výboru pro územní rozvoj, veřejnou správu a životní prostředí
- Člen představenstva Společnosti pro rozvoj silniční dopravy
- Člen dozorčí rady SZIF

Místo rozhovoru: Tábor, senátorská kancelář Mgr. Eyberta

otázky a výpovědi tazatele

výpovědi respondenta

[poznámka tazatele]

(asistentka: poznámky asistentky Vychodilové)

[Respondent před samotnou nahrávkou svolil k záznamu rozhovoru na diktafon.]
Jsem student Univerzity Karlovy …

… posaďte se …

Slyšel jsem, vim něco …

studuju obor Geografie a kartografie na Přírodovědecké fakultě a v současnosti zpracovávám bakalářskou práci, která se týká percepce D3 od představitelů místní samosprávy. Hlavně v Táboře. Tak bych byl rád, pokud byste mi řekl Váš postoj k D3, popsal vztah D3 k Táboru a…

Podívejte se… tady… (asistentka: Kdyžtak můžu vytisknout nějaký články, nebo…)

Pokud myslíte ty, co jsou na Vašich internetových stránkách, tak ty mám vytištěné.

(asistentka: noo, z internetu, co dáváme na stránky, nebo v tom magazínu, no)

Podívej se na ty starší tam, co byli… (asistentka: já je mám i někde v elektronický podobě) *… to, to bude lepší vytáhnout, vytáhnout nějakou tu… tam jsou mapičky a tohleto to je… to jsou dva nebo tři druhy, ale to …* (asistentka: vím, ale to nevím, jestli tady je) *… Je, je … no to je jedno …*

Tady dlouhodobě byla představa, že tady povede okolo Tábora dálnice D3, resp. nějaký spojení Praha – České Budějovice – pokračování na Rakousko. Původní ten záměr byl samozřejmě, daleko dřív postavit dálnici, to se samozřejmě víceméně neuskutečnilo. Pak to vláda dostala jaksi mimo program do roku 2010, ne že by to vyškrtli úplně, ale… ale prostě odsunulo se to někam prostě za rok 2010. No a to se nás jako dotklo natolik, že jsme vytvořili Sdružení pro výstavbu dálnice D3, prvním předsedou byl pan poslanec František Vnouček z Benešova [Benešov u Prahy, cca 30 km jižním směrem], *resp. vesnice kousíček*

od Benešova, Mrač [vesnice cca 5 km severně od Benešova u Prahy] *a dalších X lidí, jako poslanců, senátorů, starostů i běžnejch obyvatel, občanů a začli jsme tlačit na vládu znova, aby se ten program Rozvoje silnic do roku 2010 doplnil i o tu dálnici D3. To se nakonec v nějakým roce 2000 nebo 99 podařilo, že jsme to dostali zpátky do tohohletoho vládního programu a začalo se s přípravou. Bohužel zase různý řeknu iniciativy, v uvozovkách ekologický, protože ono to s ekologií nemá nic společnýho, spíš je to prostě nějakej postoj a představa určitýho okruhu lidí, tak nějakejch 10 let nám trvalo, než jsme se vypořádali s vedením dálnice D3 na Táborským okrese. To pořád bylo tadle trasa se nám nelíbí, zkuste jinou, tudle, ta se nám taky nelíbí, tak zkuste ještě jinou, zase tudle. Po víc jak deseti, patnácti letech jsme se dostali zpátky přesně na tu trasu, kde měli města na celym táborskym okrese zakomponovanou do svejch územních plánů. Každá ta vesnice, každý to město mělo ve svym územním plánu zakomponovanej pruh takzvaný stavební uzávěry, která byla připravená pro stavbu dálnice D3. Takže nakonec se podařilo, že jsme teda prošli temadletěma posu- posuzováním těch tras, ministerstvo životního prostředí vydalo stanovisko, takzvanou eju* [EIA] *k tomu, že je tahle trasa přípustná, že tedy nezasahuje do nějakejch přírodních … zajímavostí to je blbý slovo, ale nějakejch významnejch přírodních lokalit, no a začlo se projektovat pro územní rozhodnutí, po získání územního rozhodnutí, dokumentace k stavebnímu povolení, výkupy pozemků a podařilo se prostě přes ten táborskej okres ať od Mezna až po Veselí nad Lužnicí prostě získat pozemky a stavební povolení. Co to znamená pro Tábor jako pro město, co to znamená vůbec pro ten táborskej okres, ale koneckonců i pro Jižní Čechy a pro prostě nadregionální dopravu… je to prostě kus slušný komunikace, která by v letošním roce měla být otevřená, zprovozněná, prakticky v dýlce čtyřiceti kilometrů, což je defakto přes- přes celý ten táborský okres. Bohužel to zatím nenavazuje na Prahu na jedný straně a nenavazuje to ani na Český Budějovice, potažmo dál na Dolní Dvořiště a na Linec, to bude ještě na moc a moc dlouhý- dlouhou dobu, než se podaří tydlety další úseky jednak připravit, ale jednak teda zafinancovat a postavit. Ale… máme jedinečnou příležitost v tom, že v současný době čerpáme prostředky z Evropský unie, takzvaný program Doprava I. a od roku dvačtrnáct bysme měli čerpat z operačního programu Doprava II. Když se nám nepodaří v této době, to je sedm let plus dva, to znamená čtrnáct a defakto devět let v součtu ty prostředky na dé trojku získat, tak to bude těžko- těžko někdo shánět aby- abysme jí postavili. Tady ta Jihočeská část je na tom přece jenom o dost líp, než ta Středočeská. Já si to trošku zdůvodňuju tím, že v Jižních Čechách to bude jediná dálnice, no jediná dálnice a jedna ze dvou řekněme slušných komunikací, protože k tý dé trojce musim počítat pro ty Jižní Čechy, že tady je ještě přístup po er čtyrce z Příbrami dolů na Písek. A v těch Středních Čechách je těch dálnic celá řada, prostě jich je tam víc, tak to středočeský zastupitelstvo tu svojí pozornost má takovou jakoby rozmělněnou na víc těch dopravních staveb a není tedy tak upnutý jednoznačně pro ty … pro tu jednu nebo dvě stavby jako jsou tady v Jižních Čechách. V současný době se vykupujou pozemky mezi Veselim* [Veselí nad Lužnicí, cca 30 km jižně od Tábora] *a Českýma Budějovicema, dokonce na navrhovaný kousky po třech kilometrech je vypsaný výběrový řízení, který by mělo mít kolem patnáctýho- patnáctýho května jako deadline* [konečný termín] *na odevzdání finančních nabídek, čili už je to v tom druhym kole toho výběrovýho řízení. V prvním kole se odevzdávali takový ty předpoklady … prostě co ta firma může nebo nemůže do toho výběrovýho řízení víc zasahovat, jestli splňuje všechny představy investora a ve druhym kole už … dneska se má postoupit do druhýho kola, tak ve druhym kole už se soutěží o to, kdo to dostane. Takže je předpoklad, že teda k těm čtyriceti kilometrům*

v nějakym horizontu přibydou ty dva tříkilometrový kousky, jeden před Budějicema a druhej za Veselim. To mezi tim, nějakejch 18 kilometrů, budu říkat Bošilec – Borek, to znamená osmnáct a půl kilometrů, tak tam běží příprava ve výkupech pozemků, je tam vydaný územní rozhodnutí, v momentě, kdy bude… kdy budou pozemky vykoupený, může se požádat o stavební povolení… jo?! Pak je obchvat Českých Budějovic, kde to běží podobným způsobem, ale přeci jenom je to kousek ještě jako pozadu za tim úsekem Bošilec – Borek, protože tam se s těma výkupama pozemků začalo vloni, kdy vykoupili pár a dostali asi sedmset, sedmsetpadesát milionů na výkupy pozemků, pán Bůh ví, kolik jich stihnou vykoupit. Je s tim docela- docela problém, s těma výkupama.

Tak ta dálnice znamená jak pro ten okres, tak pro ten kraj, tak pro tu celou republiku hromadu dopravních příležitostí, pracovních příležitostí. To není jenom ty, co dělaj na stavbě s bagrem nebo s lopatou nebo s něčim takovym, to jsou právníci, geodeti, lomy, betonárky, cementárny, železárny, já nevim, prostě celá řada dalších profesí (zvoní telefon), která se podílí – doprava, stravování, ubytování…

… pardon…

V pořádku…

(telefonuje)

no takže je to celá řada dalších oborů lidský činnosti, který teda jsou navázaný na takovouhle stavební- na takovouhle stavební činnost. No a nehledě na to, že potom dokončení to znamená, že sem bude lepší příliv turistů, že tady bude nějaká ta další doprava, která dneska de facto to objíždí někde přes Německo, z Rakouska, z Polska a podobně. Ta dé trojka je de facto součástí takzvané transverzální dálnice, která vede- začíná někde u sever- u severního pobřeží jakoby a končí dole, dole na jihu, někde v Terstu a samozřejmě, že tenhleten směr má dneska celou řadu dopravních problémů, kdy se vzdálenosti, který by přes Českou republiku znamenali já nevim třetinovou, poloviční úsporu na těch kilometrech, se prodlužujou, když takhle tu Českou republiku celou objížděj kvůli tomu, že přes nás to severojižní spojení nefunguje, jo?! Ono nejde o to přivést sem tu dopravu, ale de o to, že tady ty kamiony a ty šoféři jezdí, tankují, spí, maj- mají tady nějaký logistický zařízení… Horní Rakousko je velmi ekonomicky svázaný s Jižníma Čechama, spousta těch rakouskejch firem má svoje filiálky a závody v Jižních Čechách a chtěj mít prostě to napojení z jejich es desítky [S10 plánovaná silnice v Rakousku navazující na českou D3, resp. R3] *na naší dé trojku, respektive tam to bude ještě er trojka jo, ten kousek Dolní Dvořiště – Český Budějovice. Čili celá řada těch Rakušáků na to jako chvátá, tlačí, přejou si to, taky rakouská strana staví tu jejich es desítku* [S10] *tak, že letos do konce roku budou otevírat už vlastně i obchvat Freidstadtu a dostanou se jakoby na sever nad Freidstadt* [okresní město v Horním Rakousku, v blízkosti českých hranic ležící na silnici z Českých Budějovic do Lince], *což je nějakejch osmnáct kilometrů od- od Český republiky a připravujou výstavbu do Rainbach, což je půl vzdálenosti mezi Freidstadtem a Dolním Dvořištěm, německy tedy Wullowitz, jo?!, takže do toho Rainbachu to dotahnou a pak budou vlastně čekat na Českou republiku, jak my se vypořádáme s tou stavbou do Dolního Dvořiště.*

Bohužel nám to nejde. Letos jsme se hodně- hodně jako zasekli na novejch zákonech, který jsou o výkupech a vyvlastňování pozemků. Já od podzima upozorňuju Ministerstvo dopravy, MMR (Ministerstvo pro místní rozvoj), dejte dohromady nějakou metodiku, ať ty pracovníci Ředitelství silnic a dálnic, ale taky na SŽDC [Správa železniční a dopravní cesty], *který tady*

dělaj IV. železniční koridor, vědí jakym způsobem maj nebo nemaj postupovat při výkupech pozemků, vyvlastňování pozemků, ať se maj o co reálně opřít. Zákon je jedna věc, ale ta prováděcí metodika je druhá a měla by bejt pro všechny jaksi pevná a daná a ne, že to budou tvořit Budějice jinak, než nevim… Karlovy Vary nebo támhle Středočeskej Kraj, nebo kdokoliv další. Přesto, že to bylo slibovaný už několikrát, tu metodiku nemám, včera naposledy sem mluvil s tajemnicí hospodářskýho odboru senátu, s paní Radkou Novákovou, protože přes ní to má z Ministerstva dopravy a říká „Ještě to chvilku potrvá, oni to sice slíbili, že to pošlou, ale ještě to nemaj". Takže to není tak jednoduchý. Už nám uteklo tři a půl měsíce z letošního roku a v podstatě se letos ještě nic nevykoupilo, leda tam, kde opravdu ty lidi tlačili na to „Hele já to chci prodat". Ale tak to se taky zlobí, snad už brzo a prostě ty prostředky, který dneska má naplánovanej státní fond dopravní infrastruktury pro Ředitelství silnic a dálnic na všechny možný stavby a je jich tam dost, tak to budou moct zužitkovat.

Někdy se říká, že máme problém, že nemáme peníze. Ne! My máme dost peněz, ale nemáme připravený stavby tak, aby mohli být zahájeny, aby mohli být stavěny. Je tam ještě jeden obrovskej problém. Ten problém spočívá ve vypisování veřejnejch zakázek, protože Vy i když dostanete stavební povolení a vypíšete výběrový řízení a vyberete nějakou firmu, tak vloni jich tam bylo deset, devět je jich nespokojenejch, že jste si je nevybral, pak se odvolá některá k Úřadu pro hospodářskou soutěž a Úřad pro hospodářskou soutěž Vám tu stavbu zastaví, pak to půl roku zkoumá, pak vydá nějaký rozhodnutí. Buď vydá, že teda jste nepochybil, tak můžete začít stavbu a nebo řekne Vy jste tam udělali tu a tu chybu a musíte tu soutěž udělat znova a máte skoro- skoro půlrok prostě pryč. Takže celá řada takovejhle staveb dneska stojí a to v uvozovkách, že jsou podaný odvolání k Úřadu pro hospodářskou soutěž a firma nebo investor to nemůže prostě spustit. Takže těch problémů, který v tom jsou je prostě náhodně celá řada a nepostupuje to tak rychle, jak bysme si přáli.

Jo. Já bych se jen v rychlosti vrátil trošku k tomu Táboru samotnému. Tábor jako město je jednotný v podpoře dálnice D3, chce jí?

Jako… já bych řekl, že zastupitelstvo ano. Otázka je, že prostě vždycky najdete nějakýho člověka z určitýho místa, kterej je třeba proti, ale výrazně, většinově zde vždycky byla podpora jak mezi lidma, tak u zastupitelů.

Co si myslíte, že konkrétně přinese dálnice D3 Táboru?

Tak je to lepší dostupnost při turistickym ruchu, lepší dostupnost při hospodářskym využití průmyslovejch zón, při vůbec hospodářskym styku mezi firmama, který buď už tady dneska jsou a nebo, který by tady chtěly začít podnikat, je to i o tom, že se zklidní doprava ve městě, že se zmenšej exhalace ve městě, prašnost, jo. Prostě ta intenzita dopravy, zejména těch těžkejch nákladďáků a stavebních vozidel, který maj dlouhou řekněme trasu … prostě vypadnou tady z toho města takovýhle- takováhle doprava a to má velmi příznivej vliv … já nevim … když si všimnete všech kruhových objezdů, který tady jsou, snad s výjimkou jednoho, tak jsou na nich vytrhaný dlažby. Proč? No protože ten kamion jak má vzadu tři nápravy, tak to smejká, prostě ty poloměry jsou malý, větší ho tam nepostavíte ten kruháč, padaj tady ty kamiony, jo?! Takže prostě po stránce dopravy to přinese rozhodně významný zklidnění především tý nákladní dopravy a všechny ty bonusy, který to nese s sebou.

Myslíte si, že to nějak pomůže například socioekonomickému růstu města nebo regionu Táborska?

Pomůže! Prostě máte-li nějakou průmyslovou zónu, nebo i turistickou zónu snáz dostupnou, no tak je určitě víc využívaná, než ty který jsou špatně dostupný, jo. Ono se to neprojeví skokově, neprojeví se to zejtra. Ale prostě tady je připravená průmyslová zóna hned vedle-vedle dálnice Tábora, tam vedle Elektroizolu tam nad tim, takže to jsou prostě rozvojový plochy, který v tom podnikání… ten investor se ptá: A jaká je dostupnost? Máte tam železnici, máte tam dálnici, máte tam slušnou komunikaci? A podle toho se rozhoduje, jestli tam tu investici dá, nebo nedá. Člověk si řekne: no jo, tam se nedá zaparkovat, tam se nedá dojet. Tam se stojí půl hodiny, tak to radši objedu a pojedu jinudy. Jo?! Prostě to jsou věci, který nejde nijak natvrdo spočítat, nejde nijak definovat, prostě nadefinovat jednoznačně, ale obecně to dycky v tomhle směru přinese jistá pozitiva.

A cítíte třeba v současnosti nějaké důsledky, už tý probíhající stavby D3, jako je příval investorů, nebo něco podobného, když jste o tom teďka mluvil?

Tak… protože je tady předpoklad, že tady ta dálnice bude, tak už dlouhý roky v Planý nad Lužnicí, ale i v Táboře v blízkosti tý dálnice, respektive v blízkosti sjezdů z tý dálnice vznikaj prostě další podniky, který tady nebyli, který prostě si řikaj: Ano, když se dálnice otevře, mám tady určitej- určitou výhodu právě tý dostupnosti. No ale samozřejmě, dálnice má plný smysl jenom v okamžiku, kdy teda vede od někud někam. Ne, že by zmizela ta silnice jedna lomeno tři od- od Mezna na Prahu, to prostě spousta lidu tudy nejede, jede radši přes Písek, protože je tam klidnější silnice, rovnější, snáze dostupná. Čili musíme furt se snažit, aby se dostavěla celá, to prostě ten záměr, kterej byl kdysi vyřčenej, už ani nevim kym, že každý krajský město má mít dálniční napojení na hlavní město, má svoji logiku, smysl a hospodářský prostě význam.

Dobře. Před chvílí jste docela dost mluvil o tom, že ta dálnice ovlivní zaměstnanost. Zmiňoval jste dopady na to. Já bych se zeptal, myslíte, že konkrétně v Táboře to třeba sníží nezaměstnanost, kde v loňském roce se pohybovala okolo devíti procent?

No tak kdybysme tady tu výstavbu dálnice neměli, tak by tady byla ještě větší. Prostě je tam spousta lidí, který dělaj šoféry, bagristy, geodety, jo?! Prostě všechny ty činnosti, který se dělaj přímo na tý dálnici. Je tady spousta lidu, který jsou třeba odjinud a zase jsou tady ubytovaný, čili naplňujou hotel, naplňujou ubytovnu, jsou někde stravovaný, zajdou si do obchodu, jo?! Čili ty efekty jsou multiplikační z každý stavby a u tý dálnice poměrně značný, kdysi to vyčísloval pan Kačina, což je předseda společnosti pro silniční- pro rozvoj silniční dopravy. Prostě každej ten milion, kterej se neinvestuje do dálnice, tak vlastně přinese jakoby milion do další činnosti související s tou vlastní výstavbou.

Ještě bych se rád zeptal, myslíte si, že když se postaví dálnice D3, že to posílí význam města Tábora v rámci republiky?

Tak já ji nestavim, já jí jenom podporuju, jo?! To naše sdružení není o tom, že by mi sme to stavěli. To sdružení je na podporu výstavby. Dálnici staví sdružení pěti velkých firem – Strabag, Skanska, nebo já nevim Metrostav, prostě pět velkejch stavebních firem. Ty maj dvěstědvacet svejch subdodavatelů. Už jenom z toho je to vidět jakej je to objem zaměstnanosti, jo?! Tam máte mistra, tam máte nějakýho dělníka, tam máte nějakýho prostě přípraváře, jo?! Někdo se musí starat o projekt, přípravu projektu, někdo o kontrolu. Čili vemte si, že je to tisíce lidí, který jsou zaměstnaný na tý stavbě. Byť nejsou třeba zaměstnanci přímo toho sdružení, který to staví, ale někdo tomu zase dělá opravdu tu projektovou přípravu, Pragoprojekt nebo támhle UNIS, nebo další, Malbec a jiný projektový organizace. Jsou tam geodeti najmutý, který měřej pozemky, kanály, kabely, zakreslujou.

Pak jsou právníci, který píšou na ŘSD [Ředitelství silnic a dálnic ČR] *smlouvy s lidma na výkupy, nebo smlouvy se subdodavatelama, někdo to musí vyplácet. Prostě to je tak obrovskej konglomerát, říkám 220 subdodavatelů, 5 hlavních zhotovitelů sdruženejch do sdružení stavebního a ty maj svejch dohromady 220 poddodavatelů.*

A když bych si teďka představil třeba, že už je dálnice postavená. Myslíte si, že Tábor by měl lepší pozici, postavení v rámci republiky? Nebo že by se nějak způsobila dejme tomu centralizace jak k Budějovicím, tak k Praze?

Podívejte se, dostavením tohohle toho kousku se de facto nic nezmění. Možná někdo, kdo jezdil přes Písek, bude jezdit tudy, protože se projede po čtyřiceti kilometrech dálnice.

Já myslím spíš pak celkově celou tu dálnici.

No, ale to je otázka, kdy to bude, že jo? A za jakejch podmínek to bude. Samozřejmě chtěli bysme, aby to bylo hodně brzo, ale patnáct let je ještě horizont, kdy teda si myslim, že ta část do Budějovic to bude tak just, jestli se to povede. Bohužel. Jo?! Takže já už se na tý dálnici pravděpodobně v celym tom úseku nesvezu, jo?! Takže odhadovat ty jakýsi efekty, který to přinese, můžem jenom na základě skutečnosti přeneseně z míst, kde už teda nějakym způsobem ta dálnice postavená byla. Je to o spoustě jednotlivostí, je to o spoustě dalších věcí, který se s tim musej nějakym způsobem svézt, jo? Taková věc jako příklad, jo?! Musíte kolem tý komunikace umístit takový věci, jako je dopravní značky a projektační značky – tam je to na Choustník, tam je to na chýnovskou jeskyni, tam je to já nevim… Choustník mám na mysli hrad, jo?! Jako dopravní značka odbočení cesty na Choustník někde bude, jo? Ale upozornit na ty zajímavosti, Kozí Hrádek, já nevim, Městská táborská rezervace, hotel, já nevim, někde bazén, někde nějaký já nevim sportovní zařízení a tak dále. Čili ta infrastruktura se musí k tomu doplnit celkově, aby ten šofér věděl, že teď má sjet, protože chci navštívit… já nevim muzeum husitský v Táboře. Teď chci sjet, protože teď chci na Kozí Hrádek, nebo na Choustník, jo?! Aby prostě se dostalo do podvědomí těch šoférů, co tady v tom okolí tý dálnice je a kudy se tam jede. Máme sice dneska spoustu navigací a já nevim čeho všeho, ale přeci jenom, když Vám to ta cedule ukáže, tak je to zase nějaká úroveň, která Vám to připomene, nebo Vás na to upozorní. Čili to není jen o samotný dálnici, ale o celý tý infrastruktuře. Ten hotel, dneska Elzet, dřív Mašát, kterej k tomu byl kdysi postavenej, bohužel předčasně, takže to toho majitele vytrestalo, že to postavil předčasně. No a když k tomu navážete celou řadu takovejhle upozornění, tak hold tady je firma ta a ta a tady je taková kulturní záležitost a tady je taková společenská a tady je nějaká sportovní, jo?! Prostě aby to dávalo ty informace všechny, no.

Dobře. Ještě se zeptám, když si opět představíme, že už stojí celá dálnice. Myslíte si, že pro Tábor bude důležitější spojení na sever s Prahou, nebo na jih s Českými Budějovicemi?

Tak vzhledem k tomu, že máme teďka krajský uspořádání a že celou řadu věcí si lidičky tady z okolí a i starostové a zastupitelé potřebujou vyřizovat v první řadě v Českejch Budějovicích, tak se domnívám, že ten směr na Budějice bude v tomhletom smyslu o trochu převažovat nad tím směrem pražskym. Ano, je spousta lidí, který jezděj i něco vyřizovat do Prahy, ale převážně se jezdi do Tábora a co nevyřídíte v Táboře, tak v Budějovicích a teprva to, co nevyřídíte v Budějovicích, vyřizujete v Praze, jo?! Takže takhle ta hierarchie je dneska nastavená. To neznamená, že tak bude nastavená vždycky, jo?!

Ještě se vrátím k tomu, Vy jste říkal, že Tábor je většinově pro tu dálnici. Já jsem vlastně před týdnem mluvil s panem inženýrem Havránkem, ten mi taky říkal to samý, i pan starosta se

vyjadřoval v tomto směru. Cítíte tady třeba nějaké, třeba i menší, ohlasy, nebo nějaké sdružení, které by bylo vyloženě proti tomu?

Ne!!!

Tady na táborskym okrese žádná organizovaná skupinka lidí proti dálnici nevznikla. Vznikaj organizovaný skupinky, vim asi o dvou, na Středočeskym kraji. To se týká vždycky nějakýho toho místa řešení v tom konkrétním místě. Oni nejsou proti dálnici, oni akorát říkají: Ano, dálnici jo, ale ne u nás, postavte ji vedle. Čili tomu se nedá vyhovit, protože když to dáte někam jinam, tak prostě vám vznikne tady, nebo tady jiný sdružení, který vám bude říkat přesně to samý. Jo, dálnici jo, ale postavte to vedle. Jo?! Takže to jsou věci, který se stávaj, který jsou nějakym způsobem jako běžný a snažíme se tomu ... proto to sdružení vlastně vzniklo, aby se našla komunikace mezi těma lidma, který se zakousnou a mezi tim investorem ... ŘSD nebo zhotovitelem, aby prostě jednání ... a taky projektantama ... aby se těch jednání účastnili, protože mnohdy de o nedorozumění a lidi maj pocit, že teď by měli řešit tu připomínku, že tady má bejt zrovna to a to. A ono se to dá řešit třeba až ve stupni projektový dokumentace ke stavebnímu povolení a nikoli k odsouhlasení eji, jo? Ale oni by chtěli při tý eje [EIA] *chtěli už řešit o tři stupně dál tu problematiku, to znamená už řešit to, co se řeší ve stavebním povolení. Ten ... nechci říkat harmonogram ... ale ten průběh, jak postupujou jednotlivý stupně toho povolování stavby, prostě oni stojí o to, že teď chcem tady mít protihlukovou stěnu, zapsanou, nakreslenou, definovanou, ale ona příjde na řadu až v tom stavebnim projektu a ne při eje. EIA řekne: Ano je tam třeba udělat posouzení protihlukový studie, jo?! Tečka! Ale to jim nestačí, jo?! Prostě někde chtěj sjezd z dálnice, někde zase nechtěj, kterej je tam plánovanej. No tak když nechtěj, tak říkám: dobrý, sedněte tady ke stolu, napište, co nechcete v tý dálnici, aby tam prostě byl sjezd z tý dálnice. Oni vás za to budoucí generace sice nepochválej, ale investor jo, protože v tu ránu to má o deset-patnáct milionů lacinější. Jo?! No a tak prostě pomaličku se přibližujete k tomu- k tomu cíli, že se hledá ta (zvuk tiskárny) ... nějaký ty parametry přijatelný. Zase na druhý straně je ... jak bych to řekl ... zkousnutelná pro ty odpůrce, který ze začátku jsou- jsou proti. Samozřejmě pak je ještě otázka těch, co vlastněj pozemky. Někdo to prostě prodá za cenu, kterou mu stát nabídnul, někdo z toho chce vytřískat majlant a někdo to chce vyměnit. Někdo to nechce ani prodat ani vydělat majlant. Prostě najdete jedno procento lidí, který prostě ze zásady prostě řeknou ne ... a nemáte jak s nima hnout, jo?! Ten, co chce velký peníze – dobře no, tak se s nim jedná, až prostě se najde nějaká shoda. Když se nenajde, může tam být nakonec i ten status vyvlastnění, jako poslední možnost. Ale říkám, je to případ od případu, člověk od člověka, pozemek od pozemku. To vůbec nemaj jednoduchou situaci.*

Jo. Takhle, vy jste předseda Sdružení pro výstavbu D3, D4 … pardon R4, to sídlí v Praze? V Táboře?

Tady ... [Tábor]

Chtěl bych se zeptat, jak pracuje tohle to sdružení? Co je náplní?

Náplní je politická podpora výstavby D3, R3, R4, jo?! Protože to sdružení de facto vzniklo jako reakce na porevoluční po republice různě zakládaná sdružení, který byli proti dopravním stavbám. Tak tady jsou různá sdružení, která jsou bůhví odkaď, budu říkat Ostrava, Brno, já nevim Karlovy Vary a svým způsobem se vyjadřují k výstavbě dálnice v Jižních Čechách. A tady nebyl nikdo, kdo by se zastal toho investora, ŘSD, státu, aby řekl: Hele, ne! My tu dálnici tady chceme prostě. Politicky podporujem projekt, kterej ňákym způsobem sem patří a chceme ho! Takže jsme jako napříč celym politickym spektrem –

i včetně komunistů – prostě posbírali lidi, který jsou pro tu dálnici, založili sdružení, podepsalo to tenkrát asi pětapadesát poslanců, senátorů a šli jsme s tím do vlády a tím jsme tu vládu de facto přimačkli k tomu, že to vrátila do toho dopravního systému. No a to sdružení pracuje tak, že prostě tam, kde je problém, nebo kde tušíme problém, tak se jednáním s těma lidma, starostama, investorem, s projektantem, s dalšíma prostě vysvětluje, vysvětluje, hledá nějakej konsens a přesvědčujeme ty lidi, že prostě stejně ta dálnice tady jednou musí bejt a že je lepší bavit se s tim projektantem o těch detailech, než říkat NE! a pak se divit, že to tam stejně vzniklo a ty podmínky tady jsou horší, než by museli bejt.

Dá se teda říct, že město prostřednictvím vás podporuje tu stavbu, nebo na druhou stranu i vy prostřednictvím města …

Město Tábor je jedním z kolektivních členů, my tam máme Český Budějovice, Veselí, Soběslav, Tábor, spoustu dalších menších obcí, ale máme tam i právnický osoby, fyzický osoby, který jsou prostě pro výstavbu dé trojky, er trojky, er čtyrky, který maj prostě zájem na tom, aby ta dopravní situace v Jižních Čechách se vyřešila. Ono na táborskym okrese s tim byl v tomhle směru naprosto minimální problém. Protože tady všichni tou dopravou stávající všichni trpěj. Od začátku okresu až vlastně za to Veselí. Jo dobře, tak teď se vyřešil kousek u Veselí, teď se vyřeší mezi Táborem a Veselim, pak se to dořeší okolo Českejch Budějovic. A protože ty lidi v těch vesnicích – Tábor – nebo vesnicích, městech a vesnicích – Tábor, Planá, Sezimák, Soběslav, Klenovice … a tyhle všichni trpěj strašně tou dopravou, tak nikdo nebyl proti, jo?! Ano, dejte tu dopravu od nás z toho města za město, dejte tu dopravu od nás z vesnice za vesnici. Máme to tady v tom územním plánu, tady máme ten koridor dvě stě metrů vyhrazenejch stavební uzávěrou a tam to dejte. Ono se to povedlo, takže tady se staví. V Budějovicích to neuměli až tak nadefinovat, tam prostě bylo víc zájmů. Já říkám, že je tam moc chytrejch. Jedni chtěj aby to bylo tady, druhý chtěj, aby to bylo tady, třetí tady, čtvrtý aby to bylo nahoře, pátý na zemi, šestý pod zemí. Trvalo to šestnáct let, než vydali to územní rozhodnutí.

A myslíte si tedy, že pro Tábor bude dálnice důležitější než pro České Budějovice? Když o to přeci jenom projevoval větší zájem. Nebo si myslíte, že pro České Budějovice bude minimálně stejně tak důležitá? Já vim, že mě bylo řečeno, že pro Budějovice je ta dálnice hlavně z hlediska toho, že to bude obchvat města.

Tak tady je to taky, ale v momentě, kdy to bude mít napojení až na Prahu, v momentě, kdy to bude mít napojení až na Linec, jo?!, tak se to stane stejně důležitým jako všude jinde. Ta místní doprava tvoří, já nevim dvě třetiny, nadpoloviční, trošku přes půlku, než ta dálková, ale ta dálková se odehrává v těch těžkejch nákladních autech. Hluk, prach, vybrace, jo?! Velký zatížení aut a chodců, jo?! To zmizí dneska z Českejch Budějovic. Ano, napřed to zmizí jenom jako na obchvad, no ale pak to prostě naváže no, jednou. Na obě strany. To jde jedno s druhym, jo? To se nedá oddělovat!

Já se ptám jenom proto, že v literatuře jsem četl několikrát, že v České republice, když se staví dálnice, tak často převažuje nějaká diskuse nad potřebami lokálního střediska – jako je třeba ten Tábor – na úkor velkých měst, tak …

Podívejte se …

proto …

… tady se jako preferovali, předřazovali obchvaty měst a obcí nad celkovejma trasama. To byl dlouholetej boj, kterej sme nějakym způsobem taky sváděli. Tak si vemte, že (Mgr. Eybert kreslí na papír) tohle je Tábor, tohle je Sezimovo Ústí a tohle je Planá a oni

nám furt říkají: stavte obchvat Tábora, stavte obchvat Sezimáku, stavte obchvat Planý. No to nejde! Jo? Prostě v Český republice při tak hustý zástavbě … teď za tím máte Roudnou, Klenovice, Soběslav, teď je tam, že jo, Veselí a Zdráchov a já nevim co všecko. A oni furt: stavte obchvaty, stavte obchvaty. Todle je lacinější řešení, efektivnější řešení a sem tam se udělá sjezd. Jo?!

Dobře …

No takže, podívejte. Všechny tyhle nápady se změnama tras, s obchvatama měst, to byl víceméně vždycky jenom zastírací manévr od řeknu těch rádoby zelenejch, nebo ekologů, jak zmařit tu výstavbu, jo?! Prostě oni nemohli říct, že nechtěj, aby tady vznikla komunikace, která by rozdělila ty dopravní proudy a tím pádem ulevila tady a ulevila i tady. Tak prostě vymejšleli takovýhle varianty, že prostě furt obchvaty, obchvaty. Ano, je-li někde, já nevim přes ty Budějovice takhle průjezd, tak v momentě, kdy se udělá takovejhle obchvat, ale to je pětadvacet kilometrů, se třema, nebo kolika, sjezdama do těch Budějovic, tak je to obchvat města, ale je v trase dálnice. Ale není to tohleto prostě jenom přeskakovat. To uděláte na jednotkách, nebo na silnici nižší třídy. Když si vezmu tadydle třeba řeknu Slapy, tak tam udělám to, že ta silnička se tam takhle kroutí a zrovna tadyhle jsou Slapy, tak to tam takhle nějak přetáhnu. Ale to je v parametru, kdy to nemá dálniční hodnoty. Vemte si, že na dálnici nejmenší poloměr zatáčky devět set metrů, nejvyšší stoupání, klesání čtyry procenta, jo?! A dalších tisíc parametrů. Když tady udělám silnici a budu říkat dvanáct metrů na oba směry a je to jednička, nebo dvojka, nebo i trojka [silnice I., II., III. třídy]*, tak prostě tu silnici můžu tvarovat tak, jak to potřebuju, ale tady to nejde. Tady je to nesmysl, jo?! Ta dálnice prostě ano, ten oblouk musí bejt takovej dlouhej, aby ty poloměry byly. Stoupání, klesání, odbočení, jo?! Tady je jedno, když tu mám tři sjezdy do těch Slap, ale do Tábora mám jeden. A teď se bojuje, že jo, o motocentrum, který si myslí, že nějakejch dvě stě metrů od jednoho sjezdu může být druhej. Nemůže! Nemohla by to bejt dálnice!*

Dobře. Ještě bych se zeptal. Hodně jste tady říkal ty pozitiva dálnice pro Tábor. Napadají Vás nějaká negativa, která by přinesla?

Tak … jsou negativa. Když máte třeba řeknu hospodu, která je dneska u silnice, má i třeba slušný parkoviště a teď tady uděláte dálnici a není tam ten sjezd v nějaký blízkosti, tak ta hospoda příjde o kšeft. To samý platí, když jde o krám. To samý platí i třeba o záboru zemědělský půdy. Jo?! To platí i třeba o nějakym poškození určitejch- určitejch prostě krajinotvornejch prvků. Ale na druhou stranu tohle už se dá řešit. Ono v momentě, kdy tu dálnici postavíte a jsou ty svahy čerstvá hlína, byť třeba už ohumusovaná, tak to vypadá dá se říct ošklivě, při tý výstavbě ještě ošklivějc a když tam příjdete za pět za sedm let, kdy je to zarostlý křovinama, stromama, osázený, tak jak to ten projektant navrhnul, tak za A. už nevidíte tu jizvu v tý krajině a je tam zpátky život, jo?! Byť se tam udělá plot, aby tam nelítala zvěř, ale ptáci ty to milujou. Když máte dlouhý stráně okolo dálnice támhle u Chotovin osázený stromečkama křovíčkama, jo, atd., tam je nejvíc ptáků. Na tom poli, který tam bylo před tim, který bylo jenom zoraný a buď zasetý nebo sklizený, tak neměli kam se schovat, neměli kde pobejt, jo?! Takhle jo. Ano, možná, že je trošku ta doprava ruší hlukem a všim možnym, ale jsou tam, předtim tam nebyli. Ale tak to jsou tisíce- tisíce věcí, který se dají hledat v těch pozitivech a samozřejmě i v těch negativech. Ale když si to řekneme – Zůstane tady doprava, nebo tady nezůstane? Já myslim, že ještě dlouho jo, takže při rozvoji dopravy, který tady nastává a kterej se dá ještě předpokládat, se neobejdem bez nějakýho kloudnýho spojení.

Na závěr bych se ještě chtěl zeptat, co byste si představil vy osobně pod termínem „Tábor – vlídné předměstí Prahy“? Protože mě to uvedl pan starosta jako jeden z argumentů pro lepší spojení s Prahou.

No, tak jako vlídné předměstí Prahy. Já z toho předměstí Prahy u dálnice zrovna teda nadšenej nejsem. Protože uvnitř prahy je poměrně málo míst pro novej rozvoj, řeknu hospodářskej, tak se všichni nacpali za Prahu, na všechny výjezdy pražský za dálnici. Nastavěli tam obrovský haly skladový, výrobní, plochy výstavní a podobně a působí to jakýmsi ne zrovna dvakrát hezkým dojmem, prostě tyhlety vystrkaný průmyslový zóny okolo dálnice dneska máte z Prahy pomalu až do Mirošovic, jo?! To je kolik? Patnáct, osmnáct kilometrů a furt je tam hala, hala, hala, hala, jo, takže to jako, to je předměstí Prahy. A to je teda ošklivý předměstí Prahy, no. Čili my bysme byli vlídný, to můžeme být, ale že bysme byly předměstim, to zrovna až se mi jako nezdá. Já si to spíš představuju jako svébytnou, urbanistickou lokalitu, která stojí za to navšítivt.

Dobře. Děkuju moc a ještě jestli byste chtěl třeba něco doplnit k tomu, co přinese dálnice vyloženě jenom Táboru. Nějakej vliv na Tábor?

Pokud Vás něco napadá, pokud ne, tak už Vás nebudu zdržovat.

Tak přinese to řadu dílčích prostě změn. Zaměstnanosti, návštěvnosti, ve významu toho místa jako takovýho a doufám, že to taky přinese zklidnění prostě tý dopravní situace, která je na úseku, budu říkat Tábor – Sezimovo Ústí – Planá nad Lužnicí, příšerná. To je rozhodující argument. Zklidnění tý dopravy, která tady dneska je. To je nenahraditelná silnice, tam když se stane bouračka, nebo se tam z nějakýho důvodu prostě úsek zavře, tak z Tábora do Planý jedete hodinu. Takže to bude ten nejvýznamnější … zrychlení dopravy a celkový zkvalitnění dopravní situace.

Dobře. Tak jo. Moc Vám děkuji.

Není zač.

Zdroj: vlastní výzkum, 2013.