

Stavba D35 se vleče už půl století a prodražuje se. Chybějící dálnice brzdí rozvoj regionů

29.2.2024 - | Petr Lesensky - Dychame

Ačkoli se dálnice mezi Olomoucí a Hradcem Králové začala stavět už v 70. letech, ani po více než padesáti letech není hotová. Příprava některých úseků totiž trvá až 27 let. Průtahy znamenají nejen prodražování stavby, ale i ekologické a ekonomické důsledky pro znevýhodněné regiony.

Chybějící dálniční spojení přináší řadu dalších praktických problémů pro obyvatele a podnikatele ve východních Čechách a na severní Moravě. Denně je pocituje i logistická společnost **Conti-RSC**, která sídlí na Šumpersku.

Dálnice by pomohla místnímu hospodářství

„Praxe je taková, že tato velmi vytížená trasa vedoucí přes města jako Vysoké Mýto a Litomyšl je každý den ve špičce velmi špatně průjezdná, tvoří se zde velké kolony. Pro představu, jen nově otevřený úsek dálnice Ostrov-D11 nám velmi pomohl. Časová úspora je zde 20 až 30 minut,“ popisuje jednatel společnosti **Conti-RSC Ondřej Stöhr**, která je největším českým silo cisternovým dopravcem v České republice.

Kvalita silniční infrastruktury přímo ovlivňuje hospodářský výkon, jak upozorňuje analýza **Raiffeisen Bank**. Špatné či chybějící dálnice stojí miliardy korun ročně v nevyrobené produkci a promarněném čase. *„Napojení na dálniční síť výrazně pomáhá chudším regionům v přibližování k průměrné ekonomické úrovni země. Prokazatelným důkazem je české Ostravsko a polské Dolnoslezsko,“* poukazuje analýza Raiffeisen Bank.

D35 má sloužit jako důležitá spojnice východních Čech a Moravy a současně bude nabízet alternativu k dálnici D1, které by výrazně ulehčila. D35 má po dokončení měřit 210 kilometrů a stát se tak nejdelší dálnicí, která nevede do Prahy. Je zároveň součástí evropské páteřní sítě TEN-T.

Průtahy obcemi škodí obyvatelům i životnímu prostředí

Obyvatelé obcí, které kvůli nevybudované dálnici zatěžuje nadměrná doprava, si rovněž stěžují na kvalitu života. To byl například případ Dašic u Pardubic, kde se úsek dálnice D35 podařilo zprovoznit až v roce 2022. Stížnostmi obyvatel na hluk, prašnost a praskání domů se zabýval i úřad ombudsmana. Ten uvedl, že účinné řešení představuje právě dlouho vyhlížená dostavba komunikace a obchvatu.

Nezanedbatelný není ani dopad na životní prostředí. Jelikož doprava vede městy a obcemi, není provoz plynulý a auta spalují více paliva. *„Jestliže nákladní auto jede po dálnici ustálenou rychlostí, vyprodukuje samozřejmě méně škodlivých emisí, než když musí jet přes města v koloně, kde se neustále rozjíždí a brzdí,“* podotýká Ondřej Stöhr.

„Naopak po dokončení by měla D35 významně uspořit čas strávený na cestách a zlepšit životní prostředí, protože nová trasa povede mimo centra měst a obcí,“ uvádí **Národní kontrolní úřad (NKÚ)**, který se pomalým postupem výstavby dálnice zabýval.

Zdržení stojí miliardy navíc

Podle optimistických odhadů by mohla být dálnice dokončena nejdříve na konci této dekády. Neustálé prodlužování dostavby přitom celý projekt výrazně prodražuje, poukazuje NKÚ. Kontroloři se konkrétně mezi lety 2017 až 2023 zabývali situací na 14 úsecích. **Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD)** se v uvedeném období podařilo dokončit přípravu pouze 8 ze 14 projektů. Kontrola zjistila, že příprava jednoho úseku dálnice D35 trvá průměrně 12 let. „NKÚ zjistil skutečnosti, které významně snižují účelnost a hospodárnost vynakládání peněžních prostředků,“ uvádí v tiskové zprávě úřad. Největším problémem je podle něj zdlouhavé získávání územních rozhodnutí a výkupy pozemků.

Kontroloři popisují, že příčinou bylo často předkládání neúplných podkladů právě ze strany ŘSD. Další prodloužení způsobily námitky a odvolání účastníků řízení. Jaký vliv mají průtahy na rozpočet, ilustruje NKÚ na případu úseku mezi Opatovicemi nad Labem a Opatovcem. Šestileté zpoždění podle úřadu zvýšilo náklady na stavbu úseku, který bude dokončen nejdříve v roce 2027, o 7,6 miliardy korun. „V reálné hodnotě financí se započtením inflace ta stavba prodražená není,“ odmítá závěry kontroly mluvčí ŘSD Jan Rýdl.

Ministerstvo dopravy připouští, že k průtahům došlo, ale snaží se stavbu urychlit. „Souhlasit lze se závěrem, že v důsledku změn v přípravě a oddalování výstavby rostou náklady staveb, byť je třeba upozornit, že s časem nerostou jen ceny, ale vzhledem k inflaci se též snižuje hodnota peněz,“ říká mluvčí ministerstva **František Jemelka**.

Pražský okruh a D35 jsou konečně prioritou

D35 má ve spojení s D11 sloužit rovněž jako alternativa k D1. Její dokončení by tak ulevilo této přetížené dálnici. „Mnoho tranzitu z Moravy dále na západ totiž volí trasu po D1 i přesto, že v mnoha případech je trasa přes Hradec Králové kratší, a to pouze proto, že na Hradec Králové nevede dálnice,“ vysvětluje Ondřej Stöhr uvažování dopravců. S tím souvisí i další chronicky se táhnoucí dopravní projekt, a to Pražský okruh. „Pokud totiž řidič zvolí trasu na západ přes D11, téměř vždy přijede už na Černém Mostě do kolony. V koloně musí projet částí Prahy po jižní spojnici, po D1 se vrátit k Modleticím a potom se teprve napojit na okruh,“ dodává Stöhr.

Že Česku škodí nedostavěná infrastruktura, si přitom začínají uvědomovat i politici. Ministr dopravy **Martin Kupka** loni představil desetiletý plán pro rozvoj dopravní infrastruktury. Mezi priority plánu patří právě dokončení dálnice D35, dostavba Pražského okruhu a stavba dálničních spojení na hranice. „Požadavek snadno procestovat Českou republiku je klíčem k tomu, jak být úspěšnou zemí,“ tvrdí ministr.

<https://www.dychame.cz/stavba-d35-se-vlece-uz-pul-stoleti-a-prodrazuje-se-chybejici-dalnice-brzdi-rozvoj-regionu>