

## **Dálnice je klíčovou dopravní prioritou pro Jihočeský kraj i jeho samosprávu**

Od 17. prosince loňského roku si Jihočeši již nemohou naříkat, že na jejich území nevede ani kilometr dálnice. V ten den byl za přítomnosti předsedy české vlády Mirka Topolánka slavnostně otevřen úsek dálnice D3 severně od Tábora mezi obcemi Chotoviny a Mezno. Spolu se stávajícími úseky čtyřpruhové silnice, dosud vydávané za obchvat Tábora, tak máme na území Jihočeského kraje téměř 18 kilometrů dálnice se vším, co od dálnice řidiči čekají, tedy i s maximální rychlostí 130 km/hod na novém úseku.

Otázka, kterou si kladli všichni účastníci oné slavnosti a kterou si klade velká většina Jihočechů, zní – jak dál? K tomu, abychom na tuto otázku mohli odpovědět, musíme se podívat do minulosti.

Současná trasa dálnice, tak jak ji prosazuje Ředitelství silnic a dálnic jako investor a jak je zanesena jako veřejně prospěšná stavba do územních plánů velkých územních celků od hranic s Rakouskem až k hlavnímu městu, je v podstatě známa od prvních zmínek o plánované síti dálkových silnic ve třicátých letech 20. století. Dobře víme, že se dlouhá léta v této věci nic nedělo. Komunistický režim považoval jižní Čechy, kraj sevřený železnou oponou, spíše za možné bojiště, než za region hodný podpory. Po sametové revoluci to, po pravdě řečeno, nebylo ve věci naší dálnice o mnoho lepší. V roce 1997 byla dokonce vyjmuta z plánu výstavby dálnic. Tehdy spojili své síly jihočeští poslanci a senátoři, spolu se starosty založili Sdružení pro výstavbu dálnice D3 a společně se jim v roce 1999 podařilo prosadit zařazení dálnice D3 do plánu rozvoje dálnic v ČR.

Pro krajskou samosprávu Jihočeského kraje, vzniklou po volbách v roce 2000, se dálnice D3 stala prvořadou rozvojovou prioritou. Jihočeský kraj hned v prvním volebním období schválil územní plány vyšších územních celků, kterými trasa dálnice prochází. Hlasování krajských zastupitelů o návrzích těchto územních plánů jasně deklarovalo shodu napříč politickými stranami. Výstavba dálnice má širokou podporu i v současném volebním období jihočeské samosprávy.

Jinak tomu bylo s podporou výstavby dálnice D3 ze strany vlád v čele s ČSSD. Od nich se Jihočeši a všichni, kterým na dálnici záleží, setkávali pouze s planými sliby, jimiž zejména sociálně-demokratičtí politici věru nešetřili. V květnu 2003 na valné hromadě Sdružení pro D3 sliboval tehdejší premiér Vladimír Špidla dokončení stavby dálnice na jih do roku 2010. Jeho nástupce Stanislav Gross šel v jeho šlépějích. Při zahájení provozu kousku čtyřpruhové komunikace u Tábora, která pouze odstartovala vizi dálnice, také sliboval, jen ten rok dokončení se nějak vzdálil.

Po volbách v roce 2006, kdy do funkce ministra dopravy nastoupil Aleš Řebíček, nastává konečně změna. Vláda se začíná intenzivně věnovat dopravním stavbám na jihu Čech a je to vidět. Podle plánu je dokončena kapacitní křižovatka na Nové hospodě u Písku i zmíněný úsek Mezno – Chotoviny na D3. A nejen to. Vláda převzala i pilotní projekt stavby úseku dálnice D3 Tábor – Bošilec metodou partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP). V současné době nastoluje ministerstvo dopravy otázku, zda by nebylo užitečnější rozšířit použití metody PPP na celý úsek dálnice D3 a rychlostní silnice R3 v jižních Čechách, tedy na 100 kilometrů plánované trasy mezi Tábořem a Dolním Dvořištěm. Postoj Jihočeského kraje je vzhledem k této otázce jednoduchý a transparentní. Záleží jen a jen na ministerstvu dopravy, jakou variantu zvolí. Pro nás je však naprosto zásadní, aby proces rozhodování a hodnocení variant metody PPP nezpůsobil odklad pokračování stavby jižně od Tábora. Vnímáme proto s nadějí ujištění ministra dopravy Aleše Řebíčka, že stát bude pokračovat ve stavbě D3 jižně od Tábora a v letošním roce zahájí stavbu úseku 307 a části úseku 308 mezi Tábořem a Veselím nad Lužnicí, přičemž stavbu bude financovat ze Státního fondu dopravní infrastruktury.

Jan Zahradník  
hejtman Jihočeského kraje