Mýty versus realita o dálnici plánované srdcem Českého ráje

Seznam často používaných mystifikací - manipulativních tvrzení a lží používaných zastánci stavby - a jejich uvedení na pravou míru

Kilometr betonu s výhledem na Trosky? Snímek z vizualizace ŘSD.

MÝTUS 1: O dálnici je rozhodnuto, už se nedá nic dělat. (Nejrozšířenější a nejškodlivější mýtus o dálnici.)

Realita: Záměr je na počátku procesu plánování a velmi vzdálený od počátku realizace. Investor splnil pouze první bod z deseti nutných ke zprovoznění dálnice. Tuto skutečnost výstižně dokládá časová linie znázorňující postup při plánování, projektování, schvalování a výstavbě dálnic, viz www.sos-ceskyraj.cz.

Koalice spolků SOS Český ráj požádala na jaře 2025 Ministerstvo životního prostředí ČR o zrušení souhlasného stanoviska k posouzení vlivů záměru na životní prostředí (EIA) pro závažné odborné i procesní nedostatky podkladů, na jejichž základě MŽP stanovisko vydalo. Podklady i proces stály mimo zákon EIA. Exministr životního prostředí Petr Hladík kladné stanovisko EIA zrušil. Investor musí nyní pořídit nové odborné podklady, oponentní posudek a veřejně je projednat, tentokrát již podle zákona. Napodruhé provedené hodnocení pod dohledem odborníků a veřejnosti by teprve ukázalo velikost překážek pro plán dálnice středem Českého ráje. Tyto překážky by dál prodražily projekt, jehož cena je kvůli extrémní technické náročnosti už tak nesmírně vysoká.

MÝTUS 2: Dálnici budeme „humanizovat“, její negativní dopad na přírodu, krajinu a životní prostředí místních obyvatel nebude velký. (Tvrzení Ředitelství silnic a dálnic.)

Realita: Žádná "humanizace dálnice" není principiálně možná, je to jen manipulativní výrok (greenwashing) k uklidňování protestujících obyvatel. Dálnice jsou největšími a nejdestruktivnějšími stavbami v krajině a mají vždy dalekosáhlý negativní dopad na přírodu, krajinu i na životní prostředí a zdraví obyvatel v okolí. Platí to zvlášť pro tak náročný projekt, jaký plánuje stát v Českém ráji. Ředitelství silnic a dálnic chce totiž prorazit členitým územím Českého ráje pomocí 4 kilometrů vysokých estakád, 60 mostů, 6 velkých mimoúrovňových křižovatek a kilometrového tunelu sesuvným svahem. Deset kilometrů trasy by mělo vést zářezy a náspy vyššími než 5 metrů, téměř polovina trasy by vyžadovala velké terénní zásahy.

Všechny negativní vlivy se vždy projeví naplno až po zprovoznění dálnic, jak ukazují mnohé příklady a špatné zkušenosti od nás i ze světa. Komplexní působení mnoha vlivů tak velké stavby nelze dobře předvídat, projevují se ve vzájemných složitých vazbách a kumulativně. Proto je výsledek vždy podobný - negativní dopady jsou ve skutečnosti větší, než se předpokládalo.

Přitom jde o Český ráj, jednu z nejcennějších a nejkrásnějších krajin naší země s unikátními přírodními i kulturními hodnotami. Její kouzlo spočívá právě v nedotčenosti větším průmyslem a stavbami.

Dálnice by rozkrojila krajinu Českého ráje vedví betonovou hradbou neprostupnou pro lidi i zvířata, zničila by unikátní ráz krajiny, zabetonovala by 190 hektarů cenné půdy (z toho 61 % v první a druhé bonitě), zhoršila by vodní režim v krajině, ohrozila by ochranná pásma vodních zdrojů, přeťala by 24 biokoridorů, zničila 4 biocentra a lokality desítek zvlášť chráněných druhů živočichů a rostlin. Dálnice by zničila nejcennější část přírodně-kulturní krajiny ČR, kde byla právě kvůli její unikátnosti v roce 1955 vyhlášena naše první chráněná krajinná oblast a v roce 2005 Globální geopark Český ráj, jediný geopark UNESCO v ČR.

Provoz by obtěžoval neustálým hlukem a emisemi život 25 300 obyvatel v Turnově a dvaceti obcích kolem trasy (více viz mýtus 4). Celkově by dálnice působila 15 různými negativními vlivy na desítky tisíc obyvatel Českého ráje a stovky tisíc návštěvníků. Podél dálnice by vznikly průmyslové areály.

Megalomanský záměr dálnice Českým rájem na sta metrů dlouhých estakádách, s mimoúrovňovými křižovatkami, nelze schovat do krajiny, jejíž krása je dána malebností založenou na pestrých drobných formách krajiny. Tvrzení, že dálnici lze skrýt mezi vysazenou zeleň a hluk šířící se z údolí a estakád všemi směry lze vyřešit protihlukovými bariérami, je absurdní a lživé, nemluvě o dalších mnoha negativních dopadech na obyvatele i návštěvníky.

MÝTUS 3: Jižní varianta (Mnichovo Hradiště – Jičín) je zbytečná, je passé.

Realita: Podle sčítání dopravy je intenzita provozu na silnici I/16 Jičín - Mladá Boleslav podstatně vyšší (13 000 vozidel za 24 hodin) než na silnici I/35 Jičín - Turnov (7 000 vozidel za den, podle údajů radaru). Ani po dostavbě dálnice od Hradce Králové k Jičínu neukazují modely ŘSD podstatný nárůst dopravy směrem na Turnov, zatímco ve směru na Mladou Boleslav ano (viz též mýtus č. 10). Generální ředitel ŘSD Radek Mátl v pořadu ČT Nedej se! v listopadu 2025 popřel, že rostoucí intenzita dopravy z Jičína do Turnova je důvodem k plánování dálnice Českým rájem i všech dálnic obecně (1).

Podle plánů státu má být ovšem sporný úsek dálnice součástí nové tranzitní dálniční tepny napříč republikou pro odlehčení dálnice D1. Znamená to, že Český ráj by zaplavila několikanásobně větší doprava než nyní, zejména kamionová.

Kromě podstatně vyšší intenzity automobilové dopravy jižně od Českého ráje jsou dalším důvodem pro jižní trasu obrovské komplikace na trase Českým rájem. Složitost reliéfu, extrémní technická náročnost, obtíže s obchvatem Turnova (rizikový kilometrový tunel v sesuvném a zastavěném území v Mašově a Pelešanech), komplikace vzniklé řešením střetů s chráněnou přírodou, právní spory, odpor obyvatel, mimořádně vysoké stavební náklady atd.), to vše by natolik zkomplikovalo stavbu dálnice rájem, že je nezbytné a také rychlejší vést tranzitní dopravu jižní trasou. Ta je podle všech kritérií daleko výhodnější (rovinatý terén, žádný konflikt s ochranou přírody a krajiny, trasa vede méně zalidněným územím, minimálně o 24 miliard nižší stavební náklady, dopravní důvody..).

Průmysl v Mladé Boleslavi má přirozené vazby ve směru na Jičín. I pro osobní automobilovou dopravu je tato trasa důležitější než směr přes Český ráj. Silnice Mladá Boleslav – Jičín se neobejde bez zvýšení kapacity. V roce 2021 byl pro ŘSD zpracován projekt „Modernizace I/16“ - ve dvou variantách, maximalistické a minimalistické. V roce 2025 bylo zvýšení kapacity silnice I/16 zařazeno do plánů staveb silnic a dálnic po roce 2033. Dvě třetiny tzv. jižní varianty tedy chce stát stejně postavit. Zbývalo by dostavět navíc jen 12 kilometrů dlouhou spojku z Mnichova Hradiště do Horního Bousova, k budoucí dálnici (či rychlostní silnici) z Mladé Boleslavi do Jičína za 2 miliardy korun - namísto stavby dálnice Českým rájem za 40 miliard.

(1) Dopravní tepna v srdci Českého ráje, ČT, Nedej se 13. 11. 2025, https://www.ceskatelevize.cz/porady/

MÝTUS 4: Dálnice odlehčí obyvatelům v obcích na silnici mezi Jičínem a Turnovem.

Realita: Dálnice Českým rájem by silně a mnohostranně ztížila životní podmínky řádově většího počtu lidí, než kolika lidem by ulehčila. Současná silnice I/35 mezi Turnovem a Jičínem zatěžuje hlukem a emisemi cca 250 domů (domácností) v bezprostředním okolí

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

silnice v pěti obcích a v pěti malých osadách. Obyvatelé obcí u dálnice by žili v obklíčení dálnicí i současnou silnicí, z níž auta nezmizí.

Dálnice by zatížila životní prostředí mnohem větším počtem negativních vlivů než jen hlukem a emisemi, a to obyvatelům Turnova a dvaceti obcí podél její plánované trasy (dohromady 25 300 lidem), ale ještě vyššímu počtu obyvatel Českého ráje. Ohrozila by život v místech, jako je turnovské sídliště Přepeřská s tisícem obyvatel, kde by se život vedle jen pár desítek metrů vzdálené dálnice stal nesnesitelným, nebo turnovské čtvrti Mašov a Pelešany, které by byly ohroženy tunelem pod domy na sesuvném svahu.

Ztížení životních, zdravotních a ekonomických podmínek by zahrnovalo nepřetržitý hluk v dosud klidné krajině, automobilové emise včetně toxických zplodin v inverzní kotlině mezi Jičínem a Turnovem, neprostupnou bariéru v krajině, velký zábor zemědělské půdy (190 hektarů), zhoršení vodního režimu v krajině, ovlivnění místních zdrojů pitné vody, zničení krásy krajiny, snížení ceny nemovitostí, odliv návštěvníků a tím ztrátu pracovních příležitostí v turistickém ruchu aj. Přitom vliv životního prostředí včetně jeho nehmotných stránek (např. krása okolí) zásadně ovlivňuje kvalitu života včetně duševního a fyzického zdraví.

MÝTUS 5: Trasa dálnice Českým rájem (tzv. severní varianta) byla vyhodnocena jako nejvhodnější řešení.

Realita: Dosud jediné posouzení tří možných variant trasy dálnice mezi Jičínem a Turnovem provedla firma Valbek ve Studii proveditelnosti v roce 2008. Podle výpočtů a multikriteriální analýzy vyšla ve všech kritériích nejlépe jižní varianta mimo Český ráj (Mnichovo Hradiště – Jičín): je nejlevnější, nejvýhodnější z hlediska vlivů na životní prostředí, krajinný ráz i obyvatelstvo a je celkově „nejméně konfliktní“. (Do nastavení multikriteriální analýzy pro výběr trasy dálnice nebyla veřejnost přizvána, jako je tomu v západních zemích.)

Valbek však v závěru studie zaměnil hodnoty ekonomické efektivity tak, aby vyšla ekonomicky nejlépe severní trasa srdcem Českého ráje. Na základě zmanipulovaného závěru studie následně v roce 2010 odhlasovali zastupitelé Libereckého kraje severní trasu Českým rájem. Tento podvod byl odhalen a nezávislými auditory potvrzen až v roce 2025. Firma Valbek, Liberecký kraj a státní úřady „chybu“ oficiálně přiznaly, ale ignorují ji. Firma Valbek projektuje dálnici nadále, jako by se nic nestalo.

Žádné další relevantní odborné ani veřejné posouzení severní a jižní varianty neproběhlo, a to ani v rámci posuzování vlivů na životní prostředí (EIA).

Ve vyjádření Ministerstva životního prostředí z roku 2008 ke zmíněné Studii proveditelnosti a účelnosti pro trasu rychlostní komunikace R35 Jičín - Turnov se mj. uvádí: „Celkový přístup studie k trasování variant v jednotlivých koridorech vykazuje známky záměrného znevýhodňování variant v obou krajních koridorech (superseverní a jižní), z hlediska vlivu na životní prostředí komplexně, na obyvatelstvo,... z hlediska uchování homogenity krajinných celků se jako nejvýhodnější jeví koridor K2 - jižní, který doporučujeme dále sledovat,... je nutné zajistit účast veřejnosti v počátečním stadiu rozhodování...“ Vyjádření předchozího ministra životního prostředí Libora Ambrozka: „Studie byla zpracována účelově a jednoznačně upřednostňovala severní variantu.“

Proti trase dálnice Českým rájem byli také tehdejší vedoucí představitelé regionální státní ochrany přírody.

MÝTUS 6: Navržené řešení je kompromisem. (Například hejtman Libereckého kraje Martin Půta, bývalý odpůrce dálnice Českým rájem, jako hejtman její propagátor.)

Realita: Návrh na stavbu dálnice srdcem Českého ráje je výsledkem nedemokratického nátlaku a arogance představitelů Libereckého kraje vůči městu Turnov, obcím na plánované trase dálnice Turnov - Jičín a ignorování Petice proti návrhu rychlostní silnice R35 Českým rájem podepsané 15 000 občanů a odevzdané Libereckému kraji v roce 2010 (a dalších petic proti dálnici v téže době s přibližně 5 000 podpisy celkem). Navzdory tak silnému odporu obyvatel i obcí o trase dálnice Českým rájem (tzv. severní varianta) rozhodla v roce 2010 těsná většina zastupitelů Libereckého kraje (26 z celkových 45).

Za dvacet let státního plánování nebyl prokázán žádný veřejný zájem, který by odůvodňoval vedení tranzitní dopravy napříč republikou srdcem Českého ráje, jedné z nejcennějších krajin ČR. V rozporu s fakty a s principy právního státu je politickou silou prosazována nejničivější, nejsložitější a nejdražší varianta navzdory fakty podloženému odporu občanů, přičemž existuje řešení podle všech kritérií lepší.

MÝTUS 7: Dálnice nepovede Českým rájem (anebo jen jeho okrajem). (Opakované mediální tvrzení představitelů Ředitelství silnic a dálnic od jara 2025.)

Realita: Dálnice severní trasou by vedla středem Českého ráje, pouze okrajem CHKO Český ráj. Český ráj jako oblast výjimečných přírodních, krajinných a kulturních hodnot je několikanásobně větší než Chráněná krajinná oblast Český ráj. Ta zabírá pouze jádrová pískovcová území s největší biologickou hodnotou a s rozlohou 182 km² patří k menším CHKO v ČR. Skutečné velikosti Českého ráje odpovídá Globální geopark UNESCO Český ráj s rozlohou 833 km². Navíc CHKO Český ráj je jako jediná v ČR nevhodně rozdělena do tří vzájemně oddělených oblastí. Právě územím mezi nimi (a v jejich těsné blízkosti) je plánována dálnice. Tato nepřirozená a nevhodná fragmentace tří zvlášť chráněných částí Českého ráje vznikla při rozšíření CHKO o Prachovské skály a Maloskalsko záměrně kvůli ponechání nechráněného koridoru pro zamýšlenou dálnici. Nemá tedy nic společného s ochranou přírody a krajiny.

Krajina Českého ráje je jedinečná ve své územní celistvosti, která zdaleka přesahuje hranice CHKO. Naši předkové nazvali po zásluze celou tuto krajinu Českým rájem, bez ohledu na to, že později úřady jen na malé jeho části vyhlásily CHKO.

MÝTUS 8: Dálnice přinese do regionu prosperitu. (Například Lena Mlejnková, starostka Semil a senátorka.)

Realita: Český ráj je jedním z nejoblíbenějších turistických cílů v ČR a nejdůležitější rekreační oblastí Libereckého kraje. Navštíví jej ročně 1, 5 milionu lidí. Trosky patří k našim nejnavštěvovanějším památkám. Lidé přijíždějí do ráje za krásou malebné krajiny, charakteristické přírodními i kulturními hodnotami a za klidným prostředím nezasaženým větším průmyslem. Dálnice by tyto nejatraktivnější hodnoty Českého ráje nenávratně zničila.

Prosperitu Semil a jejich okolí dálnice nevyřeší. Představa, že se vylidňování města zastaví denním dojížděním obyvatel po dálnici za prací do Mladé Boleslavi nebo do Prahy, patří do myšlenkového skanzenu. Je zcela v rozporu s moderními trendy ekonomiky a dopravy v zahraničních chráněných územích. Jejich ekonomika se opírá o místní cenné hodnoty, o šetrný turismus a integrovanou dopravu. Semilsko může stavět na rozvoji svých jedinečných hodnot místo exploatace přírody i lidí.

Navíc dálnice dopravu do Semil ani nezrychlí. Plánovaný dálniční přivaděč ze Žernova má skončit uprostřed lesa v lokalitě Zelený háj osm kilometrů od Semil. Blíže k městu by zůstaly jen místní komunikace, které lze stěží rozšířit kvůli těsně přiléhající zástavbě i členitému reliéfu krajiny.

Nesčíslné příklady z turisticky atraktivních území celého světa, jejichž návštěvnost se opírá o mimořádné přírodní a kulturní hodnoty, dokazují už po desetiletí, že lidé tam přijíždějí právě za přírodou, krásou, klidem a čistým prostředím. Lidé na celém světě vyhledávají tyto hodnoty stále víc. V rozporu s laickým míněním neprospívají dálnice regionální ekonomice. Jako tranzitní tepny slouží především nadregionálním, mezinárodním a globálním zájmům. Místní zájmy ignorují. Dálnice prohlubují ekonomický dualismus - rostoucí rozdíly mezi bohatými centrálními regiony. Řada analýz z celé Evropy ukázala, že kapacitní dopravní dostupnost není zárukou ekonomické prosperity, která závisí především na místních obyvatelích.

MÝTUS 9: Jižní varianta je příliš dlouhá a nikdo po ní nepojede.

Realita: Dálnice Českým rájem má být součástí nejdelší dálnice v ČR z Lipníku nad Bečvou do Liberce a na hranici s Německem. Jižní trasa je jen o 19 km delší než severní varianta Českým rájem. Na takto dlouhé dálnici je prodloužení doby dálkové jízdy jižní trasou oproti trase Českým rájem o 8, 6 minut (pro osobní auta, pro nákladní o 13, 7 minut) zanedbatelné.

Pro místní dopravu mezi obcemi, Turnovem a Jičínem stačí modernizovat současnou silnici I/35 obchvaty obcí. Toto řešení je nepo-rovnatelně jednodušší – levnější, méně konfliktní a tedy rychlejší než zcela problematická stavba dálnice srdcem Českého ráje.

Aktuální jiný příklad svědčí o tom, že délka trasy nemusí být hlavním faktorem při volbě variant plánované dálnice. Navržená dálnice Svitavy - Brno je delší než současná silnice, přesto ji ŘSD zvolilo, neboť vede v rovinatějším terénu. Je proto jednodušší a levnější. Řidiči také často volí pohodlnější ač delší trasu.

Podobně je tomu i v našem případě. Jižní trasa po samém okraji Českého ráje by vedla v rovinatém terénu, převážně mezi poli, mimo zástavbu. Severní varianta srdcem Českého ráje počítá s tunelem dlouhým kilometr (navíc v sesuvném a zastavěném území), s mosty o celkové délce bezmála čtyři kilometry a složitě se vine mezi obcemi

a členitou krajinou. Cenový rozdíl mezi oběma variantami je v desítkách miliard korun. V případě severní varianty ani nelze seriózně odhadnout zvýšené náklady související se složitou geologickou situací (sesuvné území) v lokalitě Mašov - Pelešany v místě plánovaného tunelu na okraji Turnova a také se všemi nezbytnými kompenzačními opatřeními, které by se musely uskutečnit kvůli zákonné ochraně přírody.

Vysvětlení k jižní trase: 1) Úsek Turnov - Mnichovo Hradiště: je postavena dálnice D 10, investice státu je nulová. 2) Úsek Mnichovo Hradiště - Horní Bousov: je třeba postavit přivaděč (12 km, investice zhruba dvě miliardy). 3) Úsek Horní Bousov - Jičín: je totožný s plánovanou kapacitní komunikací I/16, dodatečná investice je v jednotkách miliard). 4) Jičín projektuje zvýšení kapacity jižního obchvatu (na který se silnice I/16 napojuje ve směru na Úlibice).

MÝTUS 10: Po dostavění dálnice z Hradce králové k Jičínu se do Českého ráje nahrnou kamiony a všechno se tu ucpe.

Realita: Automobilový tranzit Českým rájem mezi Jičínem a Turnovem je v dlouhodobém časovém horizontu malý a nenarůstá. Intenzita skutečně tranzitní (!) dopravy mezi oběma městy je 7 000 vozidel za den (podle posledního sčítání automobilové dopravy, měřeno uprostřed trasy na hranici krajů – v místě, které vypovídá o tranzitu - nikoli měření u Turnova a Jičína, které vypovídá o příměstské automobilové dopravě, ta s dálnicí nezmizí). Podle údajů z jednosměrného radaru ve Ktové (násobených dvakrát) byl celoroční průměr na hranici krajů v roce 2024 dokonce jen 5 375 vozidel denně.

Ani po dostavbě dálnice od Hradce Králové k Jičínu neukazují modely ŘSD větší nárůst dopravy směrem na Turnov. Má tu jezdit 10 000 aut denně, dálnice se projektuje pro 40 000 vozidel denně.

Generální ředitel ŘSD Radek Mátl v pořadu ČT Nedej se! v listopadu 2025 popřel, že rostoucí intenzita dopravy z Jičína do Turnova je důvodem k záměru postavit zde dálnici. Intenzitu dopravy jako důvod pro stavbu dálnic obecně bagatelizoval (1). Popřel tak předchozí výroky řady veřejných činitelů, kteří udávali jako hlavní důvod ke stavbě dálnice Českým rájem domněnku o velkém budoucím nárůstu dopravy.

(1) Dopravní tepna v srdci Českého ráje, ČT, Nedej se 13. 11. 2025 dostupné na https://www.ceskatelevize.cz/porady/

Pokud se ovšem stane podle plánů státu dálnice R35 druhou dopravní tepnou napříč republikou, pak se doprava skutečně násobně zvýší. To je ovšem dalším důvodem, proč ji směřovat po jižní trase a nikoli pustit do Českého ráje, kde je absolutní prioritou ochrana přírody a krajiny, její šetrné využívání a turistické využití, ne vznik tranzitního dopravního koridoru.

Zamýšlená mimoúrovňová dálniční křižovatka přímo pod rezervací Hruboskalsko a hradem Valdštejn na okraji Turnova.

MÝTUS 11: Dálnice je obchvatem Turnova. Vyřeší velkou dopravní zátěž v centru města a průjezd náměstím. (Argument používaný některými turnovskými politiky i obyvateli.)

Realita: Dálnice není obchvatem Turnova. Je dálničním průtahem okrajovými částmi města, přičemž by zásadně zhoršila až znemožnila kvalitní život tamějších obyvatel (například v Ohrazenicích, na sídlišti Přepeřská, v Mašově a Pelešanech).

Podle dopravních studií, které si objednalo samo Město Turnov, dálnice téměř vůbec neodvede automobilovou dopravu z centra města (sníží dopravu na náměstí z 15 000 vozidel o pouhé 2 000 vozidel). Tamější obtěžující doprava vzniká a narůstá místním dojížděním spojeným s pohodlností většiny lidí, nikoli tranzitem (krátké jízdy do školy, do práce, na nákupy...). Dálnice by zvýšila celkovou dopravní zátěž ve městě, neboť každá kapacitní komunikace přivádí více automobilů.

MÝTUS 12: Plánovaná trasa dálnice se už nedá změnit, protože je zakotvena v územně-plánovacích podkladech kraje (Zásady územního rozvoje, ZÚR) i státu (Politika územního rozvoje, PÚR). Změna by vedla k odkladu stavby o mnoho let, a to je nepřípustné. (Často používaný argument investora, politiků i zastánců dálnice, po zrušení stanoviska EIA jde o dominantní argument.)

Realita: Je snadnější a výhodnější opravit chybu „na papíře" - nebo až v realitě? Je lepší změnit prokazatelně a mnohostranně chybné a nezákonné rozhodnutí v zásadní a nevratné záležitosti ve fázi záměru - nebo ho prosadit silou přes všechny velké překážky a odpor do reálného konce, a pak po stovky let doplácet na všechny negativní dopady? Je moudřejší zvážení všech okolností a uvážlivé rozhodnutí, nebo nevratné zničení cenné krajiny, kterou jsme zdědili po předcích a kterou máme předat potomkům? Výjimečné krajiny, jejíž přírodní základ se formoval po stamiliony let a její kulturní ráz po staletí?

Navíc stavba nekomplikované a mnohem levnější jižní varianta by velmi pravděpodobně byla podstatně rychlejší než snaha prorazit dálnici Českým rájem se všemi obrovskými komplikacemi a riziky.

Stát každopádně postaví dálnici nebo rychlostní silnici z Mladé Boleslavi do Jičína. Potřebujeme sevřít jádrovou oblast Českého ráje ze všech stran dálnicemi vzdálenými jen 10-20 kilometrů? Musíme vytvořit v Českém ráji nejhustší síť dálnic v ČR kromě Prahy?

Z vlády i Ředitelství silnici a dálnic se opakovaně dozvídáme, že ve státním rozpočtu chybějí peníze na dostavbu dokonce i klíčových a rozestavěných dálnic, jako je D11 od Hradce Králové do Polska, a že už nyní nestačí stavební kapacity na vysokou rozestavěnost dálnic. V kontextu všech uvedených překážek je plán na dálnici Českým rájem zcela nesmyslný.

Územně-plánovací dokumenty nejsou dogmata, reagují na společensko-ekonomickou situaci. Mají sloužit proměnám života a hodnotových preferencí. Změna využití území je běžná, proto se pořizují aktualizace těchto dokumentů. V tomto případě by změna byla snadná. Dvě třetiny jižní varianty jsou již dnes zaneseny v územních plánech. Zbylá třetina byla zanesena dříve a k zakotvému dopravnímu koridoru se lze vrátit.

MÝTUS 13: Odpůrci dálnice se měli bránit včas, nyní je už pozdě (viz též mýtus 1).

Realita: Záměr postavit dálnici Českým rájem je stejně jako naprostá většina velkých staveb u nás prosazován za podmínek, které neumožňují občanům podílet se na rozhodování. O nedemokratickém prosazování velkých staveb vypovídají mnohaleté zkušenosti jejich mnoha oponentů i vývoj legislativy v této oblasti, který účast občanů stále víc omezuje. Popis příběhů, jak jsou stavby prosazovány bez ohledu na veřejné mínění politickou a úřední silou, přičemž často dochází k porušováním zákonů, by překračoval rozsah tohoto dokumentu.

Tak i politické rozhodnutí o trase dálnice Českým rájem je výsledkem nedemokratického nátlaku a ignorace občanů představiteli Libereckého kraje a Ředitelství silnic a dálnic (viz mýtus 3).

Například projednání posudku v rámci posuzování vlivů záměru na životní prostředí (proces EIA) neproběhlo podle zákona veřejně, ale jen zcela formálně v době nejpřísnějších restrikcí za covidu, kdy byl zakázán volný pohyb lidí (v březnu 2021). Tím byl porušen nejen zákon EIA, ale fakticky byla vyloučena možnost občanů vznášet připomínky, a tak ovlivnit záměr. Podklady EIA tak ztratily ještě víc na beztak špatné kvalitě a celý proces se stal nedůvěryhodným a nezákonným. Přitom neexistoval žádný rozumný důvod uskutečnit tak závažný krok v přípravě právě v nejnevhodnější dobu.

Ředitelství silnic a dálnic jako investor selhává v poskytování informací veřejnosti. Obyvatelé ani návštěvníci Českého ráje nevědí o konkrétní podobě záměru vůbec nic. Nemohou si tedy ani představit jeho obrovské dopady na přírodu, krajinu a své životy. Dostatečné informace nemají ani obce. Jednání krajských představitelů ŘSD s vedením obcí je arogantní. Místo oficiálních míst informují obyvatele Českého ráje občanské spolky.

Děkujeme Vám za pozornost, kterou věnujete Českému ráji, klenotu naší země!

SOS ČESKÝ RÁJ

Koalice spolků SOS Český ráj, Turnov 2026
https://sos-ceskyraj.cz
https://sos-ceskyraj.cz/fakta-a-myty
https://sos-ceskyraj.cz/petice