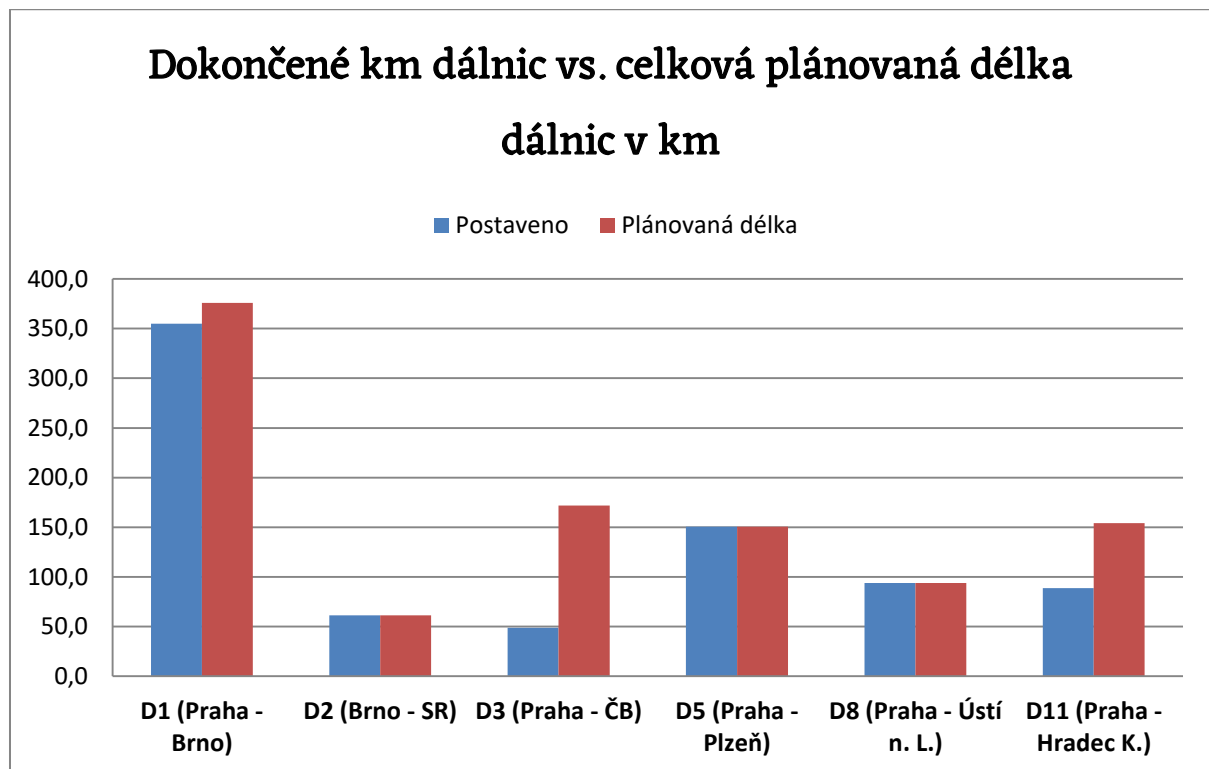


Postavme metr dálnice!

Stavba všech hlavních dálničních tahů byla naplánována a zahájena ještě v rozmezí let 1967 - 1987. Za dobu výstavby dálnic (1967 - 2017), tedy posledních 50 let, se z původně plánované dálniční sítě podařilo dokončit a zprovoznit celkem 798 km, přičemž 210 km stále zbývá.

Původní plán počítal s výhledovým rozsahem dálnic a rychlostních silnic v ČR 2169 km, z toho 945 km dálnic a 1224 km rychlostních silnic. Aby se rozsah vybudovaných dálnic opticky zvýšil, došlo za této vlády (od 1. 1. 2016) k překlasifikování rychlostních silnic na dálnice. Takže například z nedokončené R4 (celkem 76 km, zprovozněno 39 km, v nedohlednu 37 km) se stala dálnice, čímž se opticky síť dálnic zvětšila.



Zdroj: ceskedalnice.cz

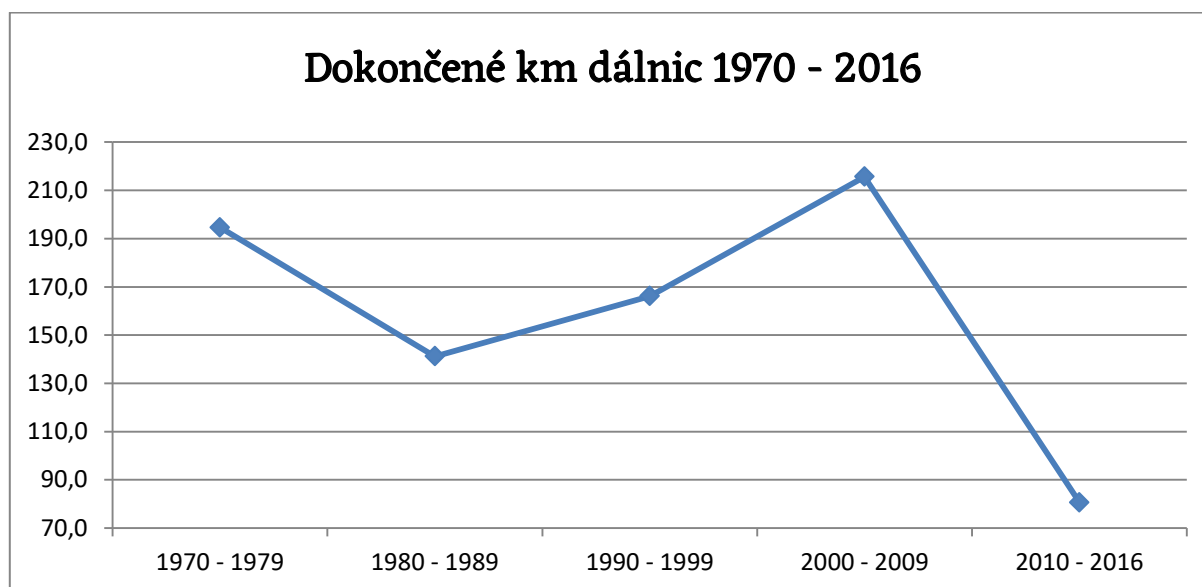
V plné délce byla dokončena a zprovozněna pouze polovina - a to D2, D5 a D8. D1, D3 a D11 stále čekají na své dokončení, ke kterému chybí 210 km. Průměrná délka stavby jedné dálnice trvá přibližně třicet a půl roku.

Nejpomaleji stavěnou dálnicí je D3, která se staví již přes 30 let a je stavěna průměrnou rychlostí 1,6 km/rok. Přitom jí stále do plánované délky chybí přes 70%, konkrétně 123 km. S takovou se tedy bude pravděpodobně stavět bezmála ještě 76 let.



Zdroj: ceskedalnice.cz

V ČR se od roku 1967, kdy byla zahájena výstavba dálniční sítě prvním úsekem D1, do současnosti postavilo v průměru 27,45 km dálnic za rok. Průměrná rychlost stavby jedné dálnice od zahájení výstavby byla 4,57 km/rok (D1, 2, 3, 5, 8 a 11). Avšak rychlost výstavby dálnic má v posledních letech klesající tendenci.



Průměrný počet zprovozněných km dálnic za rok v jednotlivých obdobích				
1970 - 1979	1980 - 1989	1990 - 1999	2000 - 2009	2010 - 2016
19,5	14,1	16,6	21,6	11,5

Zdroj: ceskedalnice.cz

Výstavba dálnic v ČR výrazně zpomalila.

V období od roku 1990 do roku 2009 bylo postaveno a zprovozněno průměrně 19 km dálnic ročně.

Od roku 2010 do současnosti se však rychlost stavby zpomalila dokonce až na 11,5 km za rok.



Často je celá plánovaná dálnice rozdělena na několik úseků po cca 12 km a každý tento úsek je plánován, posuzován a stavěn zvlášť, téměř nezávisle na ostatních navazujících úsecích. Přitom není ještě vůbec jisté, kudy vlastně další úseky povedou, nebo dokonce zda vůbec budou schváleny. Tyto úseky jsou navíc z ekologického hlediska obvykle ty nejcitlivější, jako např. D8 přes CHKO České středohoří, D3 přes Posázaví, severní část Pražského okruhu aj.

Navíc pokud by odpůrci problematického úseku dálnice se svou kritikou uspěli a problematické úseky se nakonec nepostavily, tak již postavené a provozované úseky dálnice mohou být brány jako naddimenzované nebo dokonce úplně zbytečné a tudíž neekonomické, protože dálnice by končila tzv. „v polích“ a sloužila by jen minimálnímu množství dopravy mezi několika městy, místo aby sloužila dálkovému tranzitu o vysokých provozních intenzitách tak, jak byla navržena a postavena.

Pražský městský okruh? Možná tak za třicet let...

Pražský městský okruh (od 1. ledna 2016 zahrnuta mezi dálnice s označením D0) byl plánován již v roce 1963. Aktuální celková plánovaná délka je 82 km, přičemž 40 km je již v provozu (z toho 8,5 km dostavěno před rokem 1990) a 42 km v přípravě.

Samozřejmě se jedná o náročnou stavbu, která se potýká také s odporem místních iniciativ a odpůrců z řad ekologů. Přesto bylo ročně za dobu výstavby zprovozněno 1,17 km této komunikace. Dle posledního plánu je zahájení dostavby posledních čtyř úseků naplánováno v letech 2020, 2025 a „po roce 2030“, lze tedy celkem s jistotou říci, že při započítání průměrné rychlosti výstavby jednoho kilometru můžeme očekávat dokončení Pražského městského okruhu nejdříve okolo roku 2047. Dožijeme se?