

JAK (NE)MÁ VYPADAT DOOPRAVDY DOBRÁ DOPRAVA NA JIH OD PRAHY? I

Západní varianta středočeské dálnice D3 má pro dotčený region v nepříjemném časovém horizontu a za přemrštěnou cenu několik nejasných přínosů a mnoho jasných nevýhod. Za Přitom za zlomek ze 60 miliard, je má D3 stát, mohla být už dávno zvýšená kapacita silnice I/3 (tzv. Benešovská), postaveny obchvaty obcí a rozvinutá moderní hromadná doprava. Území také mohlo být už dávno dobře průjezdné pro tranzit i bez dálnice

Řešení neadekvátní problémům

Region mezi Vltavou a Sázavou trápí řada dopravních problémů. Středočeská dálnice v tzv. západní variantě, kterou prosazuje ministerstvo dopravy (a spekulanti s pozemky a stavební lobby), je bohužel neřeší. Toto území potřebuje zlepšit především dopravní dostupnost obyvatel do Prahy a vyřešit problémy na přetížené silnici I/3 (Mirošovice – Mezno). Tato silnice prochází územím, kde je historicky založený dopravní koridor už od pravěku, nyní se zde propojuje řada silnic, vede tudy páteřní železniční trasa. Široké údolí je celkem hustě osídlené – komunikace totiž (ač se to z projektu středočeské D3 nezdá) má propojovat sídla. To, že problém dotčeného regionu nespočívá v absenci dálkové trasy, ale v nárocích na dopravu příměstskou, lze doložit např. počtem vozidel využívající tuto silnici: V místě připojování této silnice na dálnici D1 u Mirošovic jezdí více než trojnásobné množství aut, než na opačném konci u Tábora (viz [mapa dotčeného území](#)). Problémy jasně způsobují zácpy a kolize při průchodu této silnice obcemi nebo v místech redukce počtu jízdních pruhů. Už dávno mohla být tato silnice rozšířena a vybavena mimoúrovňovými křižovatkami a obchvaty obcí. To za zlomek ceny uvažované dálnice. Paralelně mohla být zlepšena cestní síť a prostupnost západní části popisovaného území blíže pravému břehu Vltavy. I zde se nabízí řada příležitostí.

Státní aparát bohužel za vydatné podpory lobbystických skupin vnucuje monstrum dálnice, která by měla vézt mimo intenzívně osídlené území, mimo stabilizovanou cestní síť a přirozené koridory a s poměrně problémovým napojením na ostatní významnější silnice. Místo řešení dopravní obslužnosti zde máme radikální zásah do obyvatelnosti a stability celého širokého území.

Eventuální přítomnost dálnice vyvolá jistě zvýšený tranzit nákladní dopravy, výstavbu dalších satelitních městeček a šedé zóny velkých skladových hal a faktické hranice Prahy se posunou dále do krajiny. S tím souvisí dále zábory zemědělské a lesní půdy, rozsáhlá výstavba zpevněných ploch a související infrastruktury, budování logistických zón a další zatížení krajiny osobní a nákladní dopravou, kterou bude přítomnost dálnice přitahovat. O dalších problémech se hovoří otevřeně již přes tři desetiletí: devastace krajiny, ohrožení zdrojů vody, emisní a hluková zátěž, rozvoj eroze, umocnění povětrnostních extrémů (povodně/sucho), omezení lesnictví a zemědělství, ničení rekreačního potenciálu území, snížení prostupnosti krajiny, ohrožení cenné přírody, ohrožení socioekonomického rozvoje obcí a mnohé další.

„Výhodná“ západní varianta

Jako jasně výhodnější variantu trasy dálnice označuje ŘSD západní (tzv. stabilizovanou) variantu trasy. To, na základě čeho k takovému závěru došlo?

Dosud nejrozsáhlejšímu hodnocení možných variant trasování středočeské D3 se věnoval [posudek MŽP](#) na základě EIA z roku 2011. Pozoruhodné je, že mnohé podklady tohoto hodnocení staví na studiích a datech o dost starší doby vzniku, tak že je důvodné pochybovat o jejich dnešní využitelnosti, ale to nechme teď stranou. Tento posudek v rozsáhlém multikriteriálním hodnocení porovnával variantu západní trasy a variantu východní trasy, která by zjednodušeně řečeno kopírovala stávající dopravní koridor podél silnice I/3.

V tomto hodnocení dosáhla západní varianta 73,77 bodů, východní varianta 73,38 bodů. Toto má být oporou pro tvrzení, že západní varianta je jasně výhodnější? Jenže ono bodování většina veřejnosti vůbec nezaregistrovala. Pak už stačí jen omílat a omílat „západní výhodnější...západní výhodnější...“. Ve skutečnosti jde o jeden z nejkontroverznějších, technicky nejnáročnějších, nejdražších a také nejzbytečnějších dálničních úseků v ČR. Jeden z velkých problémů této trasy dálnice je její izolace od územního celku Benešova, Bystřice, Votic aj. Na místo, aby zde došlo k logickému propojení sídel, vede trasa dálnice daleko od větších měst málo obydleným územím a k městům jsou navrženy dlouhé přivaděče - kolem Tismi a tzv. Václavická spojka. Tyto přivaděče pak nelogicky zatěžují celou stavbu jako takovou. Pokud se nějak zásadně nezmění dopravní koncepce ČR, tak budou navíc tyto „spojky“ sloužit k propojení a tranzitu mezi D1 s D4 a D5, což nepochybně „ocení“ dnes nic netušící obyvatelé obcí na trase mezi D1 a Benešovem a silnicí I/3 (Soběhrdy, Bedřč, Divišov, Struhařov aj.), kterých se zdánlivě stavba takto připravované komunikace vůbec netýká.

Konejšivé iluze

Tisíckrát předkládanou iluzi si lidé zvyknou považovat za skutečnost. Řadu let se v médiích omílají tvrzení typu „urychlení spojení do Prahy“, „dlouho očekávaná dálnice“, „pomoc regionu“ či „zlepšení mobility obyvatel“. Vypustit takové sdělení je snadné a skoro nic to nestojí. Že však nekoresponduje s realitou, už prohlédne málokdo. Cílem je vzbudit pozitivní očekávání a rozšířit názor, že dálnice je dobrým lékem na neduhy zdejšího kraje, že už je její výstavba na dosah, a že s dálnicí zcela nepochybně (jak tvrdí jedna nejmenovaná strana) „bude líp“, jelikož se prostě a jednoduše „udělá“. Hlavně ať se nikdo moc nezabývá podrobnostmi. Mohl by prohlédnout, že výstavba dálnice nemůže ani teoreticky nic z výše uvedených očekávání splnit, že naopak řadu problémů umocní a způsobí v kraji mnohá zklamání. To především proto, že

1. střeodočeská dálnice D3 nevede do Prahy, ale do obrovské dopravní zácpy u Jesenice, kde má být připojena na nedostavěný okruh,
2. dlouho jí očekávají především stavební firmy a spekulanti s pozemky,
3. regionu „pomůže“ např. devastací krajiny, četnými omezeními či zvýšením závislosti na jiných, vzdálených regionech,
4. místo mobility obyvatel přispěje nanejvýš mobilitě zboží přepravovaného kamiony.

JAK (NE)MÁ VYPADAT DOOPRAVDY DOBRÁ DOPRAVA NA JIH OD PRAHY? II

Západní varianta střeodočeské dálnice D3 má pro dotčený region v nepřijatelném časovém horizontu a za přemrštěnou cenu několik nejasných přínosů a mnoho jasných nevýhod. Pokračování seriálu.

Neaktuální dokumentace, připomínky zamítnuty

O proměně konkrétního místa, např. nejbližšího okolí svého bydliště, si lidé z uvolněných podkladů prakticky nemohli udělat představu – m.j. proto, že se ztratí v dokumentaci, klasifikačních tabulkách, kódech a technických popisech. Na přesnější či srozumitelnější podklady však [ŘSD](#) bylo a dosud je velmi skoupé. A tak dosud posledním podrobným zdrojem informací o plánované střeodočeské D3 zůstává [dokumentace EIA a hodnotící posudek MŽP](#), byť se zde hovoří pouze o koridoru dálnice v šíři stovek metrů a ne o konkrétním umístění stavby a jejím provedení.

Odborná data, resp. podklady studií (např. zdravotní aj.), na základě kterých byla EIA vytvořena, jsou však v mnoha případech pořízeny ještě před rokem 2000. V době případného zprovoznění dálnice (asi 2030) bude při tom zcela jiný stav životního prostředí v dotčeném území, jiné (zpravidla přísnější) mohou být i limity a standardy složek životního prostředí a ochrany lidského zdraví.

[Posudek objednaný Ministerstvem životního prostředí](#) (vč. závěrečného stanoviska) má 369 stran, [dokumentace EIA 526](#) stran. Obrazové přílohy jsou velice sporé (dokonce nebyly v rozporu s legislativou v době projednávání všechny elektronicky zveřejněny) a mapy v malém rozlišení, tak že jasnou představu o průběhu trasy západní varianty běžný člověk získá velice obtížně. I přes všechny výše uvedené nesrovnalosti bylo možné s dokumenty pracovat a v řádném řízení je věcně připomínkovat v naději, že budou připomínky vzaty v potaz. Řada obcí a měst, Česká inspekce životního prostředí, Národní památkový úřad, spolky i veřejnost vnesly řadu závažných námitek a nesouhlasných stanovisek. Např. se jedná o nedostatečné posouzení hluku, emisní zátěže, nepřímé dopady apod. Preference západní varianty Ministerstvem dopravy je však stavěna nad veškeré odborné námítky. Politické rozhodnutí ignoruje hlasy těch státních institucí, které byly právě za účelem odborného dozoru v podobných situacích zřízeny.

Nakonec však byly vypořádány tím nejsnadnějším způsobem - zamítnutím. A tak, místo aby EIA splnila účel, pro který se celé řízení dělá (zjištění reálného dopadu na životní prostředí obyvatel, jako podklad k identifikaci rizik, jejich zhodnocení a řešení), je na něj v českém prostředí nahlíženo jen na formální administrativní bariéru. To ostatně dokázala i nedávná aktivita Ministerstva dopravy a Ministerstva životního prostředí, když se s požehnáním vlády ČR zasadili o „zkratku“, aby tak stavařům umožnili utratit unijní peníze na stavby úseků dálnic ohrožených v očích Bruselu propadlou dokumentací EIA.

Kdo zaplatí 60 miliard?

Pokud se někomu dosud zdálo, že „spor o středočeskou D3“ je věcí názoru, nebo bojem za to, komu (ne)povede dálnice pod okny, nenechme se mýlit. Ekonomickou zátěž spojenou s výstavbou a provozem dálnice ponosou všichni obyvatelé státu. Objem investic, se kterým počítá ŘSD na dostavbu středočeské D3 je až těžko uvěřitelný. Zatím co v Německu je za srovnatelné provedení dálnice vynaloženo v přepočtu 280 milionů Kč/km, průměrné náklady na D3 jsou dosud 500 milionů Kč/km. Samotná západní varianta středočeské D3 má průměrné náklady neuvěřitelných 950 milionů Kč/km! Nutno dodat, že jde odhad, při čemž dosavadní praxe ukazuje spíše na významné navýšení reálných nákladů oproti původním odhadům. Můžeme se jen dohadovat, zda je poslední uvedené číslo definitivní a zahrnuje v sobě i náklady na nájezdy, retenční nádrže a další vedlejší stavby, nebo zda náklady ještě porostou – to nám totiž Ředitelství silnic a dálnic zatím nechce sdělit. Zamysleme se nad tím, kolik pozornosti a vášní vzbuzují medializované spory resortů při sestavování státního rozpočtu, daňové úniky, spory o výši platů učitelů či důchodů, finanční situace ve zdravotnictví - většinou jde v těchto případech o stovky milionů až miliardy korun. Není zvláštní, že projekt s diskutabilním přínosem a značnými riziky za min. 60 miliard korun nevzbuzuje větší pozornost veřejnosti, ekonomických ani politických lídrů? Vždyť pokud by se měly tyto peníze jednoduše vzít ze státního rozpočtu, kde všude pak budou chybět? Anebo pokud by měla být uzavřena dohoda se silným investorem, např. z Číny, k jakým zárukám by se náš stát musel zavázat, aby to pro investora bylo zajímavé? Navíc není pravdou (jak občas bývá slyšet), že dálnice D3 je významnou evropskou dopravní prioritou. Naopak je oprávněné pochybovat, zda vůbec EU tento diskutabilní záměr podpoří dotačně. Pokud by se tak přece jen stalo, nestane se tak dříve, než v dalším programovém období po roce 2024. No, a když už do nějakého projektu investujete 60 miliard z veřejných prostředků, v jaké podobě by se měla tato investice veřejnosti vrátit? Nebylo by snad lepší za zlomek ceny dálnice vyřešit skutečné dopravní problémy v dotyčném regionu a zbylé peníze investovat do rozvoje obcí, zdravotnictví, školství a dalších oblastí?

Čím déle, tím hůře

Když se na věc podíváme z časového hlediska, zjistíme, že problémy v dopravní obslužnosti

dotyčného regionu existují již několik desítek let a už asi 15 let existují řešení a jsou pro ně vytvořeny předpoklady v územně plánovací dokumentaci. Ovšem ačkoliv by tato řešení byla efektivní a mnohem méně nákladná, než uvažované dálnice, dosud nebyla uskutečněna. Slibovaná dálnice by se v ideálním případě začala stavět až v roce 2024 a dokončena by měla být až v roce 2028 (bohužel i zde lze přepokládat značná zdržení). ŘSD se chová jako nenasytná bestie - zvyšuje náklady staveb, prodlužuje přípravu a odsouvá termíny dostavby projektů. Výstupem je nekvalitní a předražená služba, kterou od této instituce veřejnost dostává za peníze odevzdané na daních a silničních poplatcích. Původní termíny zahájení výstavby v r. 2010, později 2013 už zjevně neplatí. Další slib z ŘSD, který ovšem opět odvádí pozornost a peníze od řešení dalších dopravních problémů v území odkazuje za rok 2024. Už dávno mohly být za zlomek ceny dálnice postaveny neustále odkládané stavby obchvatů Benešova, Olbramovic či Miličina, kde automobilová doprava způsobuje obrovské problémy už přes tři desetiletí. Co všechno se už za uplynulou dobu mohlo vyřešit?

Smutná paralela středočeské dálnice D3 a dálnice D8

Po seznámení s anabází stavby dálnice D8 napříč [CHKO České středohoří](#) (tohoto času hojně medializované - události můžete sledovat na [Facebooku Alternativy středočeské D3](#), jinak též heslo [D8 na Wikipedii](#)) se lze jen těžko ubránit srovnání obou projektů. Podobnost je vidět min. v šesti ohledech (stručně):

- 1- historie: Oba projekty pochází z budovatelské éry poloviny 20. století.
- 2- výběr trasy: U D8 bylo na výběr ze čtyř návrhů trasy, ale vybrána byla po dlouhých tahanicích ta nejdelsší, ta nejvíce konfliktní ochranou přírody (prochází CHKO Středohoří) a ta nejvíce riziková (nestabilní podloží, trasa prochází sesuvným územím, což s sebou nese další obrovské náklady na bezpečnostní opatření, monitoring i sanaci škod – nedávné [události u Prackovic](#) jsou toho důkazem). V případě D3 bylo na výběr mezi třemi hlavními variantami s řadou subvariant (počítána tzv. západní a východní varianta i varianta nulová – bez dálnice). Vybrána byla ta technicky náročnější (nový dopravní koridor místo využití stávajícího podél silnice 1/3, četné mosty a tunely), ta nejvíce devastující životní prostředí (Posázaví, Neveklovsko, České Sibiř) a ta nejvíce riziková (např. poddolované území Jílovska).
- 3- doba výstavby: Více než desetiletí zpoždění výstavby v obou případech.
- 4- rozpočet projektu: Několikanásobné překročení oproti počátečním číslům (pohybujeme se v řádech miliard Kč) v obou případech.
- 5- kritika odborníků, místních obyvatel a aktivistů
- 6- politická podpora kontroverzního projektu: V obou případech se stát reprezentovaný Ministerstvem dopravy a Ředitelstvím silnic a dálnic nechová jako hospodář a správce, nýbrž jako (špatný) dodavatel – zpochybňuje vady, velkoryse přehlíží nedostatky, přehlíží odbornou kritiku, podceňuje kontrolu, obhajuje drahý a náročný postup před efektivnějším řešením.

JAK (NE)MÁ VYPADAT DOOPRAVDY DOBRÁ DOPRAVA NA JIH OD PRAHY? III

Západní varianta středočeské dálnice D3 má pro dotčený region v nepřijatelném časovém horizontu a za přemrštěnou cenu několik nejasných přínosů a mnoho jasných nevýhod. Pokračování seriálu.

Řešení do neklidné doby: ještě draž, riskantně a složitěji?

Jak taková dálnice ve středních Čechách může vypadat a jaké důsledky se dají s velkou pravděpodobností očekávat? Reálně to znamená, že vám někdy po roce 2030 za domem povede velká bariéra, která 24 hodin denně produkuje hluk a rušivé světlo, oddělí vás od

míst, které jste celý život zvyklí navštěvovat, nepustí vás projít vaší domovinou, zabere a zlikviduje značnou část země, která jinak produkuje potraviny, čistí a zadržuje vodu, stabilizuje klima, čistí a zvlhčuje ovzduší a mnohé další. Podle prognózy získáte najednou přes 40 tisíc nových „mobilních sousedů“ každý den.

Místo řešení [lokálních problémů](#) na silnici [I/3](#) se však ještě asi 10 let bude na „spásonosnou“ dálnici čekat. Projekt se mezitím o dalších pár miliard korun prodraží, a pokud se přece jen nakonec začne stavět, jak asi budou obyvatelé snášet nekonečné staveniště a měsíční krajinu, jakou dnes známe např. z jihočeských úseků D3?

To vše v době, kdy je v rádech několika desetiletí očekáváno vyčerpání ropných zásob, probíhají změny klimatu, Česko má čelit ohrožení suchem a počíná se projevovat zranitelnost globalizovaných ekonomik. Uznávání analytici strážlivě hovoří o období „velké transformace“.

Kdo na tom může mít zájem?

Podívejme se pozorněji na to, kdo vlastně západní variantu dálnice ve středních Čechách prosazoval. Vedle Ministerstva dopravy a podřízené organizace Ředitelství silnic a dálnic tu vystupují i některé vlivné osoby – původem převážně z ODS, ale výrazný zastánce je třeba i Vojtěch Filip (KSČM). V krajských volbách skandovaly billboardy ANO: Dálnice, dálnice, dálnice.

Zadáte-li jako lajk do internetového vyhledávače heslo středočeská D3 a chcete-li se o této stavbě něco dozvědět, dostanete se na stránky [Spolku pro výstavbu D3](#) – zájmového uskupení v čele s Pavlem Eybertem (ODS, člen výboru Státního zemědělského intervenčního fondu). Mezi jeho členy najdete např. Václava Baštýře (ODS, spekulant s pozemky pod D3, vyšetřován), Ivana Fuksu (ODS, býv. ministr zemědělství a starosta Příbrami, ředitel Aeroholdingu, vyšetřován), Pavla Brahu („falešný inženýr“, propuštěn z Ministerstva dopravy), Juraje Thomu (býv. ODS a primátor ČB, odsouzen na zneužití pravomoci veřejného činitele), či Marka Svobodu (ředitele [Pragoprojektu](#), hlavní dodavatel projektů ŘSD, autor soutěží, kterých se Pragoprojekt sám účastní).

Určitě si při tom všimnete, že webové stránky tohoto spolku, které doslova hýří líbivými vizualizacemi dálnice, připravil Pragoprojekt, který současně připravuje projektovou dokumentaci středočeské dálnice D3 pro ŘSD. Tento výčet však nepochybně není úplný.

„Už se o tom nemíníme s nikým bavit.“

Ministerstvo dopravy, ŘSD i Spolek pro výstavbu D3 prezentují stavbu západní varianty středočeské dálnice D3 jako situaci, která je daná a nedá se měnit. Skutečnost je však docela jiná. Po zjišťovacím řízení a [procesu EIA \(2011\) proběhlo hodnocení zadané MŽP \(2012\)](#), ze kterého vyšla západní i východní trasa uvažované dálnice téměř shodně a byly hodnoceny jako „možné“. V době vzniku tohoto textu (leden 2017) leží dokončený projekt západní varianty dálnice na ŘSD a lze ještě situaci značně ovlivnit v nadcházejících správních řízeních (v tom je přece jejich smysl), či nesmyslnou stavbu nakonec vůbec nerealizovat. Pokud by někdo stál o dobré řešení, připomínky by byly vítány. ŘSD má však zájem územní řízení absolvovat co nejdříve, v co nejkratší době a pokud možno co nejjednodušeji – bez účasti veřejnosti a spolků. Pokud se mu to podaří, nebude už prakticky nic možné dělat – někdy po roce 2024 možná přijedou buldozery...

Co jiného, než dálnice?

Na západní (tzv. stabilizované) variantě dálnice D3 pracují projektanti (a následně i politici, lobbisté a marketingoví poradci) intenzivně od poloviny 80. let 20. století. V době, kdy projekt dálnice vznikl, bylo zvykem plánovat velkolepé projekty – vzpomeňme např. JE Temelín, průplav Odra -Labe aj. Řada z nich se ukázala už v zárodku života neschopných,

jiné se podařilo dokončit za cenu několikanásobně vyšších finančních i časových nákladů. Svět se však rychle mění. Dnes zcela jinak nahlížíme na plánování sídel i komunikací, jinak si opatřujeme obživu, máme jiné ceny komodit, jiné znalosti a jiné perspektivy, než v socialistické éře před 40 lety.

Bylo by naivní a nezodpovědné, střílet jen tak od boku návrhy na alternativní řešení. V zásadě špatná je však i otázka „kudy tedy má dálnice vést“? Je totiž diskutabilní, zda vůbec má mezi Prahou a Mezmem nějaká dálnice vést. A když už by měla - je to vhodnější v dosud využívaném dopravním koridoru, nebo v rekreačně a přírodně hodnotné krajině s nízkým osídlením?

Dálnice je stavba, kterou lze jako každou jinou postavit dobře nebo špatně. Rodinný dům, který se ukáže být problematický lze poměrně snadno přestavět nebo i zbourat. Dálnice je stavba, jejíž životnost se počítá na staletí. Vhodnou alternativu je třeba pečlivě připravit a zvážit v širokém kontextu sociální, ekonomické a environmentální situace v území. Na základě AKTUÁLNÍCH podkladů. Důležitým počínem je při řešení dopravní problematiky v regionu mezi Vltavou a Sázavou je proto ODMÍTNOUT špatný projekt stabilizované varianty střeďočeské D3 a požadovat rozpracování vhodnější alternativy, která především bude reagovat na aktuální problémy a potřeby zdejších obcí.

Dopravní obslužnost jižních Čech je v současnosti řešena dvěma silničními koridory: D1 + [I/3](#) (Praha – Mirošovice – Benešov – Tábor – České Budějovice) a [R4 + I/4](#) + [I/20](#) (Praha – Dobříš – Písek – České Budějovice), jejichž parametry lze i nadále zlepšovat. Preference musí mít pečlivé zhodnocení skutečných dopravních potřeb a nároků po dostavbě pražského okruhu, zohlednění efektu [železničního spojení Praha- České Budějovice](#) a brzkého propojení Prahy s Českými Budějovicemi přes Písek s využitím [D\(R\)4](#).

V případě vyřešení příměstské dopravy by se značně zlepšila průjezdnost silnic pro cestující na jih Čech - odpadnou páteční a nedělní dopravní zácpy na „Benešovské“ silnici.

V přípravě je [vysokorychlostní železnice Praha-Brno](#), která má ulehčit přetížené dálnici D1 a stávající silnici I/3 by tak i při zkapacitnění mohla být bez problémů ve stávající dispozici k této dálnici připojena.

Dále půjde o masivní rozvoj moderní příměstské dopravy – metro, tramvaje, výrazné zkapacitnění příměstské železniční dopravy, dále [P + R](#), [B + R](#), reorganizace autobusových linek atd. Tím vším se dá odlehčit silnici I/3 od příměstské dopravy a je to možné aspoň z části UDĚLAT TĚMĚŘ HNED.

Ve střednědobém horizontu se dá dokončit [železniční koridor Praha – České Budějovice](#) - tím odlehčit silnici I/3 od dálnkové dopravy.

1. Zkapacitnění a modernizaci silnice I/3, vč. obchvatů obcí, mimoúrovňových křižovatek a navýšení počtu jízdnic pruhů.
2. Masivní rozvoj moderní příměstské dopravy – výrazné zkapacitnění příměstské železniční dopravy, parkoviště P + R, B + R, reorganizace autobusových linek atd.
3. Dokončit železniční koridor Praha – Budějovice – tím odlehčit silnici I / 3 od dálnkové dopravy.

Více o problematice najdete na webu nezávislé neziskové iniciativy ALTERNATIVA STŘEDOČESKÉ D3 (www.alternativad3.cz). Můžete ji podpořit podpisem internetové petice, finančním příspěvkem, či osobní aktivitou.

Kontakt: info@alternativad3.cz