

## **Stav a možnosti dopravní situace mezi Prahou a Tábořem: státem protežovaná D3 a alternativní řešení**

**Benešovsko 25. 1. 2017 – Komplexní a výrazně levnější řešení dopravních problémů v regionu mezi Prahou a Tábořem místo zastaralého projektu střeďočekské dálnice D3 získává stále více příznivců ze stran obcí, veřejnosti i odborníků. Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) nicméně chce územní řízení o dálnici letos v květnu za každou cenu zahájit.**

„Na nedbalost a laxnost ŘSD při řešení dopravních problémů v území mezi Prahou a Tábořem doplácí místní lidé přes 25 let. Proč mají ještě navíc zaplatit na daních přemrštěných 60 miliard za stavbu, která zničí jejich domovinu? Za zlomek této ceny 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,“ říká Roman Andres z iniciativy Alternativa střeďočekské D3, která zastřešuje zájmy obcí, spolků a veřejnosti proti škodlivému řešení dálnice, podporuje pro region přínosnější řešení a nabízí spolupráci s projektanty a právníky.

Zastupitelka Alena Radová z Maršovic na Benešovsku, které jsou kontroverzním projektem dálnice rovněž ohroženy, situaci komentuje: „Problémem zde není nedostatečná kapacita dálkové tranzitní dopravy, ale zejména doprava lidí dojíždějících z a do Prahy a ohrožení obcí na trase silnice I/3. Dálnice ani jedno z toho dobře neřeší a dokonce ani do Prahy vést nemá. Nové vedení Střeďočekského kraje by mělo namísto upřednostňování tranzitní dopravy věnovat prioritu dopravní obslužnosti dotyčného regionu.“

„Velmi varovné je i srovnání s provedením dálnice D8, které si ŘSD prosadilo za každou cenu, v trase protínající chráněnou krajinnou oblast a navzdory varováním odborníků, veřejnosti a občanských sdružení. Výsledkem je předražená a riziková stavba, která neúnosně zatěžuje své okolí. Téhož výsledku se obáváme i v případě střeďočekské D3. Vést trasu dálnice poddolovaným územím Jílovska či unikátním přírodním územím Posázaví je velká nezodpovědnost vůči současným i budoucím obyvatelům této země,“ upozorňuje Roman Andres.

### **Jaké alternativní dopravní řešení lze místo střeďočekské D3 nabídnout?**

Základním předpokladem je analýza skutečných potřeb regionu. Těmi není dálková doprava, jak by se z projektu D3 mohlo zdát, ale dopravní spojení s Prahou a řešení problémů přetížené silnice I/3 (Mirošovice–Mezno).

Alternativní dopravní řešení lze ve stručnosti formulovat takto:

1. Zkapacitnění a modernizaci silnice I/3 včetně obchvatů obcí, mimoúrovňových křižovatek a navýšení počtu jízdních pruhů;
2. masivní rozvoj moderní příměstské dopravy – výrazné zkapacitnění příměstské železniční dopravy, parkoviště P + R, B + R, reorganizace autobusových linek atd.;
3. dokončení železničního koridoru Praha – České Budějovice, jenž by odlehčil silnici I/3 od dálkové dopravy;
4. trasování vysokorychlostní železnice přes Benešov směrem na Brno. Tato železnice, jež se v současnosti připravuje, uvolní kapacitu D1 natolik, že bude dlouhodobě schopna pojmout zbylou frekvenci silnice I/3.

Navrhované řešení lze alespoň částečně realizovat – a tím pádem lze regionu ulevit – téměř ihned, a to jen za malou část finančních nákladů plánovaných pro střeďočekskou D3. Tato dálnice, protežovaná ministerstvem dopravy a Ředitelstvím silnic a dálnic, potřeby regionu neřeší: nevede do Prahy, ale do dopravní zácpy u Jesenice, kde má být připojena na nedostavěný okruh, a namísto mobility místních obyvatel přispěje nanejvýš mobility zboží

přepřavovaného kamiony. Přesto však jakákoli alternativa zůstává v jejím stínu.