

## **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.*

### **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, Bedrč, 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.