

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

*Západní varianta středočeské dálnice D3 má pro dotčený region v nepříjemném 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 středočeské 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 silnice 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 dálkové dopravy.

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

**Kontakt: [info@alternativad3.cz](mailto:info@alternativad3.cz)**