

Argumentem pro západní variantu D3 je pomoc regionu mezi Sázavou a Vltavou. Tento argument ale neobstojí, problém regionu není absence dálkové trasy. Oblast potřebuje zlepšit dopravní dostupnost Prahy a vyřešit problémy přetížené silnice I/3 (Mirošovice – Mezno). Středočeská D3 nevede do Prahy, ale do dopravní zácpy u Jesenice, kde má být připojena na nedostavěný okruh; a namísto mobility místních obyvatel přispěje nanejvýš mobilitě zboží přepravovaného kamiony.

Průměrné náklady na D3 jsou dosud 500 milionů Kč/km, západní varianta středočeské D3 má průměrné náklady 950 milionů Kč/km (v Německu je za srovnatelné provedení dálnice vynaloženo v přepočtu 280 milionů Kč/km). Za zlomek této ceny již mohla být zvýšena kapacita I/3, postaveny obchvaty obcí a rozvinutá hromadná doprava. Varovné je srovnání s provedením dálnice D8, které si ŘSD prosadilo v trase protínající chráněnou krajinnou oblast a navzdory varováním odborníků. Výsledkem je předražená a riziková stavba, která neúnosně zatěžuje okolí. Této výsledku se lze obávat i v případě středočeské D3. Vést trasu dálnice poddolovaným územím Jílovska či unikátním přírodním územím Posázaví je velká nezodpovědnost vůči současným i budoucím obyvatelům.

Ministerstvo dopravy i ŘSD prezentují stavbu západní varianty středočeské dálnice D3 jako danou. Skutečnost je však 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 lednu 2017 leží dokončený projekt západní varianty dálnice na ŘSD a v nadcházejících správních řízeních situaci ještě lze ovlivnit – dokonce je možné stavbu zcela odvrátit. Pokud by ŘSD stálo o dobré řešení, připomínky by vítalo. Ale jeho zájem je územní řízení absolvovat co nejdříve a co nejjednodušeji, bez účasti veřejnosti. Pokud se mu to podaří, nebude už prakticky nic možné dělat – někdy po roce 2024 možná přijedou buldozery...

Pavel Šidák