

Praha, 17. 9. 2020, reakce Alternativy střeđočeské D3 na článek (1) ze dne 15. 9. 2020
**PŘEDSTAVITELÉ REZORTU DOPRAVY V ČELE S MINISTREM HAVLÍČKEM V
MÉDIÍCH ZÁMĚRNĚ PŘEKRUČUJÍ DEBATU O ŘEŠENÍ DOPRAVY NA JIH OD
PRAHY**

**Nepravdivě je popisován i průběh schůzky Alternativy střeđočeské D3 (AD3) s
premiérem Babišem konané dne 2. 9. na Úřadu vlády. Ohrazujeme se proti
takovému klamání veřejnosti a uvádíme na pravou míru některé skutečnosti:**

Není pravda, že by „už před týdnem trval na původní trase i premiér“ na setkání s
představiteli AD3 2. 9. 2020 (2), jak uvádějí některá média. Sám premiér v loňském roce
při své návštěvě Jílového u Prahy nad mapami zpochybnil západní variantu dálnice D3.
„Zkapacitnění I/3 je na první pohled kratší, mohlo by být levnější a už tam ta silnice je,“
namítal Andrej Babiš při debatě se zástupci ŘSD, MD a Střeđočeského kraje. Premiér
Babiš se na schůzce se zástupci AD3 2.9. 2020 nijak nevyjadřoval k dálnici, chtěl
důkladně vysvětlit jimi navrhovaná řešení neutěšené dopravní situace jižně od Prahy.

**Ministr Havlíček v médiích neustále opakuje věty odporující faktu, že 2. 9. při
jednání na Úřadu vlády dostal podrobné vysvětlení kritiky a obdržel podklady od
zástupců Alternativy střeđočeské D3.** Totožné podklady obdržel též premiér a
generální ředitel ŘSD na schůzce s odpůrci SD3 2. 9. 2020. Veškeré předané materiály
jsou přílohou této tiskové zprávy.

**Již v roce 2016 mělo ŘSD v plánu zahájit stavbu v roce 2024 (10), avšak za
předpokladu, že v roce 2016 bude mít rozhodnutí o umístění stavby.** To se dosud
nestalo, stavební úřad územní řízení opakovaně přerušuje z důvodu chybějících
podkladů ze strany ŘSD. Rok 2024, který dnes avizuje ministr Havlíček i mluvčí ŘSD, je
tedy vzhledem k dosavadním komplikacím přípravy této extrémně složité stavby
naprosto nereálný (6). Příprava střeđočeské dálnice se stále více komplikuje, prodražuje
a reálný termín uskutečnění neustále odsouvá. Aktuálně Ministerstvo životního prostředí
zrušilo rozhodnutí o výjimkách z ochrany živočichů (7). Na trase se vedou tři nové
procesy EIA (8). Samotnému stanovisku EIA skončí platnost v roce 2022. Tyto
skutečnosti pan ministr Havlíček dobře zná. Alarmující je, že klame veřejnost i starosty
obcí a sází na falešné PR.

Organizace Alternativa střeđočeské D3 není lokální odpor v Posázaví, ani skupinka
profesionálních sabotérů výstavby dálnic.

Řešení AD3 0+ předkládané Alternativou střeđočeské D3 není východní trasou
střeđočeské D3.

Navrhované připojení zkapacitněné silnice I/3 k dálnici D1 vůbec nemusí být
problematické, jak tradičně tvrdí stoupenci západní varianty SD3 a nově i ministr
Havlíček. Po dokončení modernizace D1 a především dostavbě D35 se otevře severní
cesta Praha-Ostrava a doprava na D1 může poklesnout o 20 – 30 procent. Po dokončení
východní části Pražského okruhu (úsek D1 – Běchovice) též významně poklesne provoz
na D1 do centra Prahy. AD3 0+ naopak (na rozdíl od plánované nové dálnice) z podstaty
nezpůsobí nárůst dopravy.

Dálnice by neulevila přetíženým silnicím od dopravy v dotyčném regionu. Naopak
by indukovala další dopravu. 60–90 % přidané kapacity se podle expertních studií zaplní
do 5 let. Pokud např. řidiči kamionu nabídne navigace zkratku přes střední Čechy po
nové dálnici, určitě po ní pojedou. Pokud ne, zůstane u osvědčených tras, například přes
Německo.

Není pravda, že by výstavbu západní varianty středočeské D3 vyžadovaly mezinárodní závazky ČR. Je to čistě na rozhodnutí ČR. Transevropská silnice E55 může docela klidně na vybraných úsecích zůstat bez přízviska „dálnice“. Stačí do příslušných dokumentů nahlédnout.

Řešení AD3 0+ nemá nahradit dálnici, ale vyřešit stávající dopravní problémy. Bezpečnost a průjezdnost na silnici I/3 dosud nebyla uspokojivě vyřešena, jak tvrdí např. hejtmanka Středočeského kraje Jermanová (10).

Dne 3. 8. 2020 na ČT24 řekl mluvčí ŘSD Jan Rýdl (5): „(na středočeské D3) *tady je velmi, ale skutečně velmi sofistikovaný odpor (...), ale pozor: ten odpor je skutečně jenom jedinců, organizované skupinky, nikoliv lidí, kterých se to týká (...), ti lidé se to naučili na jiných stavbách (...)*“.

Ve skutečnosti více než 11 obcí sjednocených pod peticí AD3 upozorňuje na chybnou strategii Ministerstva dopravy realizovat projekt středočeské D3 (pochází z 80. let 20. století, následně resuscitován vládami ODS a ČSSD) v současné době a za každou cenu. Tato snaha je m.j. v příkrém rozporu s aktuálními vrcholnými strategickými dokumenty resortu dopravy:

- Dopravní politikou ČR, pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 (3),
- Nařízením Evropského parlamentu a Rady EU č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (4).

Na vady projektu západní varianty středočeské D3, jakož i související hrozby plynoucí pro obce upozorňuje odborná revize projektu, kterou nechala zpracovat Alternativa středočeské D3, z.s.. Ministerstvo dopravy i ŘSD bohužel dlouhodobě kritizují v médiích nesouhlas obcí a odpůrce prezentují jako „potížisty“.

Zhruba 60 km nové dálnice za neúnosných 62 mld. Kč by podle kritiků dopravu v území příliš nezlepšilo a způsobilo by naopak nové problémy, zejména zahlcení regionu další dopravou, otevření hodnotné krajiny Posázaví, Neveklovska a České Sibiře developerům nebo ohrožení vodních zdrojů. Odpor sjednocených obcí proti dostavbě projektu dálnice z 80. let minulého století sílí.

Michal Bernard, právní zástupce spolku, k tomu řekl: „*Představitelé MD i ŘSD dlouhá léta praktikovali strategii „salámové metody“ výstavby, a trasování dálnic cestou nejmenšího očekávaného odporu. Bez ohledu na potřeby a limity daného území, bez ohledu na názor místních. Dopravní a ekonomické odůvodnění bylo mnohdy prokazováno až následovně (9). To se teď obrací proti nim.*“

Roman Andres, předseda Alternativy středočeské D3, vysvětluje: „*Nemalou motivací k výstavbě západní varianty středočeské je bohužel i setrvačnost resortu dopravy a strach z ostudy, kdyby se dálnice nepostavila. Moudřejší by však bylo ukázat vůli ke kompromisu. Potřebujeme moderní řešení dopravy. Tím rozhodně není 30 let starý rizikový projekt dálnice v území mimo koridory, zdroje a cíle dálkové dopravy.*“

Kontakty:

PhDr. Roman Andres, Alternativa středočeské D3, z. s., tel. 732 906 107

JUDr. Michal Bernard, Ph.D., Advokátní kancelář Dohnal & Bernard, s. r. o., tel: 773 991 250

POZNÁMKY PRO EDITORY:

V jaké fázi schvalovacího procesu se aktuálně nachází západní varianta středočeské D3? Zvýrazněné body ještě neproběhly:

1. zásady územního rozvoje Středočeského kraje (ZUR)
2. posouzení vlivu na životní prostředí (EIA) + posudek MŽP
3. dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR)
4. řízení o výjimkách z ochrany zvláště chráněných druhů
5. územní řízení (vč. závazných stanovisek a vyjádření VŠECH dotčených subjektů)
6. dokumentace pro stavební povolení (DSP)
7. stavební řízení
8. majetkoprávní vypořádání, vyvlastňování
9. zadávací řízení na zhotovitele stavby

Alternativa středočeské D3 z.s. (v textu AD3) podporuje obce Posázaví, Benešovska a Voticka před negativními dopady kontroverzního projektu středočeské dálnice D3. Na místo něj se snaží prosadit řešení AD3 0+, které je v souladu s principy udržitelné dopravy, státní Dopravní politikou, požadavky EU a s minimálními negativními dopady na okolí. Alternativa středočeské D3 z.s. není ekologicky zaměřené sdružení, zabývá se danou problematikou z více hledisek. Svou činností pokrývá celých 60 km dlouhé území v koridoru SD3. AD3 spolupracuje mimo svých petentů volněji i s dalšími obcemi a řadou expertů a soudních znalců.

Západní varianta středočeské D3 (v textu SD3) pochází ze 70. let 20. století, posouzení EIA proběhlo na základě dat 1960–2010, územní a další schvalovací řízení mají probíhat až po roce 2020. S ohledem na nekvalitní přípravu projektu a průměrnou délku výstavby dálnic v ČR je možné dokončení projektu téměř jistě až po roce 2030 (12). Toto má být řešení pro budoucí potřeby ČR v době očekávaných zásadních změn (ekonomika, technologie, klima (11))?

1. <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/doprava/babis-se-sesel-s-odpurci-stredoceske-d3-vedene-pres-sazavi-k/r~85bd877cede311ea9c800cc47ab5f122/>
převzato z ČTK
2. <https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/3175296-uz-jedenact-obci-odmita-stredoceskou-cast-dalnice-d3-nekteri-jsou-pro-rozsireni>
3. <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled>
4. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1315>
5. <https://www.ceskatelevize.cz/ivysilani/1096898594-udalosti-komentare/220411000370803/obsah/782059-doprava-prazsky-okruh-o-krok-blize-k-vystavbe>
v čase 16.40-17.40
6. https://benesovsky.denik.cz/zpravy_region/dalnici-d3-u-prahy-hrozi-zpozdeni-její-osud-bude-mit-v-rukou-plzen-20190415.html?fbclid=IwAR1Yyq65gD5Z-8YLav4uJSbadK8QnZcKj0ch4_qjJi508mQp_ZZF42KrgsY

7. <https://www.alternativad3.cz/dalsi-problem-pro-stredoceskou-dalnici-d3-ministerstvo-zp-zrusilo-rozhodnuti-o-vyjimkach-z-ochrany-zivocichu/news/detail/1/2/56/0>
8. Na úseku MUK Jílové – MUK Hostěradice (ve fázi odvolání proti závěrům zjišťovacího řízení EIA), Odpočívka Dunávice se závěrem, že se bude plnohodnotně posuzovat, Kolektory na Pražském okruhu mezi MÚK Exit 1 D3 a MÚK Exit 82 (ve fázi zjišťovacího řízení).
9. <https://www.ceskatelevize.cz/porady/1095913550-nedej-se/220562248410019-zabijeni-povoleno> DŮLEŽITÉ V ČASE 13.10-16.30
10. <https://echo24.cz/a/SgPpy/jermanova-zaklekla-na-obce-pokud-nebudou-spolupracovat-na-priprave-d3-nebude-vodovodni-privadec>
11. <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/emise-z-dopravy-v-cesku-rostou-temer-nejrychleji-z-cele-eu/r~83f15c24975011e9b7740cc47ab5f122/>
12. <https://www.novinky.cz/ekonomika/clanek/dostavba-d3-zacne-v-roce-2024-tvrdi-vlada-zcela-nerealne-reaguj-i-odpurci-40290922>