

Obce spolupracující s Alternativou středočeské D3 se shodují na upřednostnění místních řešení před výstavbou středočeské D3. Spoléhat se na plánovanou dálnici je nejisté.

Praha, 10.2. 2023 společná tisková zpráva Alternativy středočeské D3 a spojených obcí

Představitelé obcí Posázaví, Benešovska a Voticka se sešli v Benešově k jednání o dopravních problémech území dotčeném záměrem středočeské dálnice D3. Obce znepokojuje, že je upřednostňována středočeská dálnice D3, která poslouží převážně tranzitu, zatímco stavby, které mají pomoci místním (např. SV obchvatu Benešova, zahloubení silnice I/3, obchvat Miličína) se opět zpožďují.

Schůzky 25. ledna se zúčastnilo přes 20 zástupců z 13 obcí i zástupci Odboru dopravy Středočeského kraje. Činnost organizace Alternativa středočeské D3 a spolupracujících obcí představil předseda spolku Roman Andres, schvalovací proces záměru středočeské dálnice D3 a jeho alternativy A0+ komentoval Michal Bernard, právní zástupce obcí a spolků, kterým současně vysvětlil, jak mohou hájit své zájmy ve správních řízeních. Odborná část setkání byla věnována udržitelné dopravě a územnímu rozvoji v blízkosti dálnic. Prezentace expertů jsou dostupné na stránkách Alternativy středočeské D3 (<https://www.alternativad3.cz/archive/13/stredoceska-d3-v-kontextu-udrzitelneho-rozvoje.pdf> a <https://www.alternativad3.cz/archive/13/koridor-d8-rozvoj-vs-dalnice.pdf>). V následující debatě vystoupili starostové a zastupitelé Benešova, Jesenice, Netvořic, Olbramovic, Týnce nad Sázavou, Jílového aj.

Místostarosta města Jesenice u Prahy Vladimír Koblasa k tomu uvádí: „*Stát se chystá utratit přes 60 miliard za řešení, které není nezbytné, ničemu příliš nepomůže, a naopak ještě více zkomplikuje dopravu na jižním okraji Prahy a otevře rozsáhlé území developerům.*“

Michal Bernard, právní zástupce obcí a spolků říká: „*Ministerstvo dopravy nepředložilo důkazy o jasné ekonomické a dopravní výhodnosti této mimořádně vysoké investice. Při tom nikde a nikým není zaručeno vyřešení problémů na silnici I/3 v případě existence dálnice.*“

Roman Andres, předseda Alternativy středočeské D3 setkání komentuje: „*Některé obce si uvědomují, že nejsou podřízenou organizací Ministerstva dopravy, že jsou autonomní, mají svoje problémy a zájmy, kompetence a odpovědnost. Je legitimní, že je budou uplatňovat bez ohledu na zájmy ministerstva či určité politické strany. Mohou i odmítnout záměr středočeské dálnice D3, pokud si nejsou jisté dostatečnými zárukami a výhodami, které jim přinese.*“

Řešení A0+ je podle Alternativy středočeské D3 nezbytné uskutečnit bez ohledu na to, zda někdy bude SD3 a kudy povede. „*S Alternativou středočeské D3 mohou vést dialog všechny obce, které řeší místní dopravu, a rádi vejdeme v jednání i s obcemi, které nesdílejí naše protidálniční stanovisko,*“ doplňuje Andres.

Příprava středočeské D3 naráží na odpor části obcí a veřejnosti a její příprava se potýká s vážnými technickými a organizačními problémy. Záměr nemůže pokročit k územnímu řízení, jelikož nemá vypořádané předchozí fáze schvalovacího procesu – výjimky z ochrany zvláště chráněných druhů živočichů a vliv na ŽP a zdraví obyvatel (EIA). Odpůrci stavby vytýkají ministerstvu dopravy, že propaguje nákladnou stavbu dálnice, a přitom selhává v případě řešení neutěšené situace na silnici I/3 u Benešova a Miličína. Část dotčených obcí pochybuje, že se středočeskou D3 podaří vybudovat v avizovaném termínu, s avizovaným rozpočtem, a že dálnice skutečně zlepší situaci zejm. na páteřní komunikaci Benešovska –

silnici I/3, jak tvrdí její investor. Naopak je zcela jisté, že zhorší situaci na D0 a radiálách do Prahy, kam přivede novou dopravní zátěž.

KONTAKT:

Roman Andres, předseda Alternativy středočeské D3: 732906107

Michal Bernard, právní zástupce obcí a spolků: 773991250

Vladimír Koblasa, místostarosta Jesenice: 702 194 555

POZNÁMKY PRO EDITORY:

Alternativa středočeské D3 z.s. podporuje 11 obcí Posázaví, Benešovska a Voticka, které nesouhlasí s realizací problematického projektu středočeské dálnice D3. Namísto něj prosazuje řešení A 0+. Svou činností pokrývá organizace celých 60 km dlouhé území v koridoru středočeské D3 s spolupracuje při tom kromě svých petentů i s dalšími obcemi, experty a soudními znalci.

1. hlavní fáze schvalovacího procesu přehledně:
<https://www.alternivad3.cz/schvalovaci-proces/1/144>
2. hlavní problémy středočeské D3 v přehledné infografice:
<https://www.alternivad3.cz/hrozby-pro-okoli/1/134>
3. alternativní řešení A 0+ v přehledné infografice:
<https://www.alternivad3.cz/alternativni-reseni-0-/1/136>
4. Otázky na Ministerstvo dopravy ohledně středočeské dálnice D3 a dalších staveb v dotčeném území:
 1. Jaká je šance úspěšně postavit 60 km dálnice s mosty a tunely, když si stát dosud neporadil s mnohem méně náročnými obchvaty obcí a chybí peníze i na opravy chodníků?
 2. Odhadované náklady na stavbu SD3 byly dle MD v roce 2015 necelých 60 miliard korun. V Národním investičním plánu (2019) na ní bylo vyčleněno 62 miliard Kč. Kolik je to nyní po sedmi letech inflace, zdražování surovin a energií? Bylo provedeno nezávislé a aktuální posouzení ekonomické efektivity na základě současných cen? Pokud ano, zveřejněte ho.
 3. Obchvat Olbramovic velice pomohl dopravě i bezpečnosti na I/3 a ulevil místním. Čekalo se na něj 30 let, za což nese vinu stát. Plánované stavby SV obchvatu Benešova + zahloubení silnice I/3 se aktuálně opět zpožďují, přitom na rozdíl od dálnice mimo jakoukoliv pochybnost tyto stavby mohou vyřešit zdejší problémy. Neměly by mít tyto stavby společně s obchvatem Miličina přednost před dálnicí?
 4. ŘSD podalo po šesti letech znovu žádost o umístění stavby středočeské D3, dokumentace DÚR ale trpí opět fatálními nedostatky, a především nejsou vypořádány předchozí stupně schvalovacího procesu (EIA, výjimky ZCHD). Aktuálně však utrácíte nemalé peníze na podrobné geologické průzkumy potřebné

až pro stavební povolení a za výkupy pozemků, které jsou zcela předčasné a pro vlastníky nevýhodné. Připravujete nákladnou průzkumnou štolu pro jílovské tunely. To je typický salámový přístup. Kdo nese zodpovědnost za takto neefektivní a zbytečně nákladnou přípravu záměru?

5. Již dvakrát propadlo hodnocení vlivu SD3 na životní prostředí a zdraví obyvatel v okolí dálnice (EIA) a MŽP už rok váhá s dalším prodloužením platnosti. Obsahově je totiž dokumentace hrubě neaktuální, neboť je poplatná době před 12-50 lety! Nemělo by se toto dát do pořádku před tím, než bude ŘSD pokračovat ve schvalovacím procesu?
6. Spojování SD3 s projektem vodovodu pro obce vnímají mnohé obce jako nátlak, aby strpěli stavbu dálnice a nekladli odpor. Záměr SD3 bojuje s problémy a brzdí tak i stavbu vodovodu, jehož přínos pro obce je na rozdíl od SD3 nesporný. Nebylo by vhodné kvůli urychlení přípravy vodovodu přípravu těchto dvou projektů oddělit?