

UNIVERZITA PARDUBICE
Dopravní fakulta Jana Pernera

Dálnice D3

Semestrální práce z předmětu Životní prostředí a doprava

ročník: 1
školní rok: 2003/04, letní semestr

Michaela Bartáková
KS Praha

Prohlášení:

Prohlašuji, že předložená práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracovala samostatně. Literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpal, v práci řádně cituji. Souhlasím se zveřejněním práce na webovém serveru Univerzity Pardubice.

Anotace:

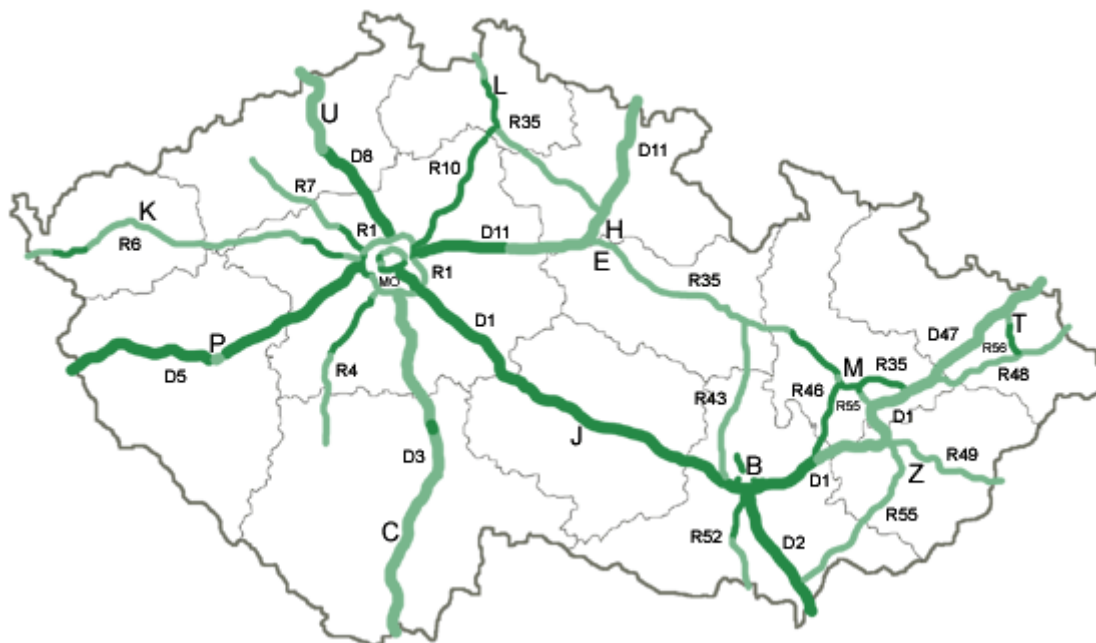
Tato semestrální práce se zabývá výstavbou dálničního useku Praha – České Budějovice a jeho dopadem na životní prostředí. Jsou zde uvedeny základní informace o stavbě dálnice D3, jeho dopad na okolní krajinu a možné alternativní řešení.

Klíčová slova: silniční doprava, dálnice, D3,

Obsah:

1. Dálnice – pokrok
 - 1.1. Pro a proti
 - 1.2. Dálnice jako pokrok
 - 1.3. Prospěch a neprospěch dálnice v regionu
 - 1.4. Praktické zkušenosti
 - 1.5. Lobbisté
 - 1.6. Dálnice D3
2. Základní informace o dálnici D3
 - 2.1. Problematika trasy
 - 2.2. Trasa E55
 - 2.3. Dálnici nepotřebujeme, tvrdí odpůrci
 - 2.4. D3 postaví i soukromý kapitál
 - 2.5. Nový harmonogram dostavby
 - 2.6. Situace v Rakousku
 - 2.7. Doba jízdy
3. Nejproblematičtější oblasti
 - 3.1. Je ještě šance pro Posázaví
 - 3.2. Dálnici přes Posázaví
 - 3.3. Českobudějovicko protne 36 kilometrů dálnice D3
4. Odpor proti dálnici D3
 - 4.1. Občanské sdružení nesouhlasí s dálnicí D3
 - 4.2. Sdružení Call
 - 4.3. Dálnice se Posázavským obcím nelíbí
 - 4.4. Ekologové jsou proti stavbě D3, protože by citelně poškodila přírodu
 - 4.5. Obce se sdružily proti dálnici D3
5. Vliv dálnice D3 na životní prostředí
 - 5.1. Návrhy ekologů
 - 5.2. Alternativní návrhy

Mapa české dálniční sítě



1. Dálnice - pokrok

Jako je velké auto statusovým symbolem jednotlivce, je velká silnice dálnice - stejným symbolem regionu. Ale konkrétní případy ze stavby českých a moravských dálnic ukazují, že rovnice dálnice = bohatství a rozvoj je mnohem komplikovanější a rozhodně neplatí bez výjimky.

Důležitost kvalitní silniční dopravy dnes nepopírá prakticky nikdo. Ani ti, kteří oponují stavbám některých dálnic. Žijeme ve střední Evropě a téměř všechny okolní státy mají poměrně hustou dálniční síť, na kterou se musíme napojit, nechceme-li stát opodál. Předmětem sporu dvou koncepcí je spíše to, jak hustá má být síť dálnic. Vládní koncepce předpokládá dnešních 498 kilometrů rozšířit na 1057 kilometrů, alternativa Českého a Slovenského dopravního klubu, což je sdružení občanských a ekologických nevládních organizací, nepočítá se žádnou další dálnicí a navrhuje doplnit kostru dálkových spojů z rychlostních silnic, které představují nižší náklady a menší zásah do krajiny, a doplnit je kvalitními železničními koridory.

Podstata sporu tedy nespočívá ani tak v ochraně přírody, ale především v účelnosti vynaložených veřejných prostředků. Dálnice je velmi nákladná stavba. Dobrá silnice je nutná. Ale musí to být opravdu dálnice?

1.1. Pro a proti

V té nejobecnější rovině jsou argumenty pro dálnici zhruba tyto:

- Doprava po dálnici je mnohem bezpečnější a rychlejší, počet nehod je tu nižší.

- Dobře postavená dálnice sníží počet lidí, které silniční doprava obtěžuje hlukem a emisemi.
- Bezprostřední okolí dálnice je velmi výhodným prostorem pro budování průmyslových zón atraktivních pro zahraniční investory. Dálnice je tedy investicí státu do rozvoje regionů.

A argumenty proti zní:

- Dálnice je obrovská stavba, jež nevratně postihuje krajinu. Představuje bariéru, která je obtížně překonatelná pro zvířata, ale často i pro lidi.
- Dálnice přitahuje další silniční dopravu. Roztáčí se tak spirála budování dalších a dalších dálnic, na něž v hustě osídlené střední Evropě už není místo.
- Dálnice nejen mnohé přiveze, ale leccos i odveze. Může být zdrojem regionálního rozvoje stejně jako regionálního úpadku.

1.2. Dálnice jako pokrok

Co pro nás vlastně nové dálnice budou znamenat. Tuhle situaci už Čechy a Morava jednou zažily. Když se v minulém století budovala u nás - v nejprůmyslovější oblasti Rakousko-Uherska - na evropské poměry nebývale hustá železniční síť, podobalo se dohadování o tom, kudy povede, dnešnímu hádání o dálnice. Byly obce, jež si železnici nepřály, protože chtěly mít svůj klid, a byly ty, které ji chtěly mít co nejbliž. V každém případě železnice změnila naprosto zásadně hospodářskou mapu zemí Koruny české. Přicházela éra industrializace závislá na železniční dopravě a položením kolejí byly karty rozvoje a úpadku rozdány naprosto jednoznačně. Železnice - průmysl a stavební rozvoj, bez železnice stále bezvýznamnější zemědělství a útlum počtu obyvatel i nových staveb.

Je pozoruhodné sledovat, jak tohoto nezpochybnitelného argumentu využívají obě strany. Jedni říkají: vidíte, doprava znamená pokrok. Tehdy železnice, dnes dálnice. Nechcete-li dálnici, směřujete k úpadku. A oponenti namítají: Když se podíváme zpátky, jak ten pokrok vypadal, není mnohdy o co stát. Komíny a sídliště. Nejatraktivnější části české krajiny jsou dnes ty, kterým se před sto lety hlavní železniční tahy a s nimi spojený pokrok vyhnuly. Nikdo nepochybuje o tom, že dobré silniční spojení je důležité, ale má smysl opakovat staré chyby? Rozdíl mezi železnici a silnicí je podstatný. Koleje buď někam vedou, nebo nevedou. Ale silnice vede v České republice prakticky všude. Není tedy rozumnější spíš než investovat obrovské peníze do dálničních staveb podpořit údržbu a zkvalitnění dnešní silniční sítě, jež by mohla přinést rozvoj mnohem více městům než jen těm, které shodou okolností protne trasa některé z dálnic.

1.3. Prospěch a neprospěch dálnice v regionu

- Dálnice jako rychlé a pohodlné spojení opravdu mnohé do regionu přivezou, ale mnohé také mohou odvézt. Dálnice na sebe soustředí pozornost investorů. Supermarkety u dálnice budují většinou velké nadnárodní firmy. To všechno znamená odliv ekonomických a obchodních aktivit z dosavadních center měst. Přestanou tu zastavovat dálkové autobusy i náhodní návštěvníci. Kdo je dále než dvacet kilometrů od dálnice, přestává být ekonomicky zajímavý. Navíc okolo dálnic vznikají většinou pobočky velkých firem. Při ekonomických potížích jsou to ty první, které jsou rušeny.
- A jeden drobný paradox navíc. Tím, čím byly na železnici stanice, jsou dnes dálniční sjezdy. Těch ale může být na dálnici vyhovující evropským normám mnohem méně než železničních zastávek. A tak existují případy, kdy okolo menšího městečka dálnice jen prosvítí. Přinese pak jen potíže, protože k nejbližšímu nájezdu může být i deset patnáct kilometrů.

- Podobně rozporný je vliv na obyvatele. Snadná dostupnost velkých center znamená, že do měst napojených dálnicemi se stěhují lidé za klidnějším bydlením. Ti tu většinou opravdu jen bydlí ale nežijí. Kulturní a v mnohém i ekonomický život je z těchto měst dálnicemi odsáván.
- Velké prostředky investované do dálnic navíc nutně chybějí jinde.
- A stejně velkým problémem jako neexistence některých dálkových tahů je u nás i špatný stav silnic nižší kategorie. Jednak jde o běžnou údržbu, ale i o budování obchvatů měst. Investovat do kilometru dálnice nebo do dvou obchvatů, na které lidé čekají už dvacet let.
- Krátké spojení dálnice = rozvoj nefunguje jednoznačně. Ani mapa nezaměstnanosti v České republice nedokládá, že by v místech propojených dálnicemi byla zaměstnanost vyšší. Například Českomoravská vysočina, kudy vede už přes dvacet let dálnice D1, je pořád spíše chudým regionem a Humpolec není o nic výstavnější než dejme tomu Žďár nad Sázavou, vzdálený od D1 čtyřicet kilometrů. Nemluvě o prosperujícím Uherském Hradišti, odkud je to k dálnici skoro šedesát kilometrů. Oblasti hůře dostupné prosperují často lépe než oblasti výborně dostupné a oblasti s velmi podobnými úrovněmi dostupnosti mají ekonomický výkon mnohdy velmi rozdílný. Dálnice a dopravní spojení obecně jsou prostě jen jednou z podmínek rozvoje, pravděpodobně ne tou rozhodující. Stejně podstatné jsou i místní zdroje, vzdělání, počet pracovních sil, tradice, reliéf krajiny.
- Dálnice prakticky nikdy nevedou do regionů opravdu okrajových. Chudé oblasti odstrčené od dálnice se jejím vybudováním stávají ještě méně schopnými konkurence. Vybudování kvalitních dopravních tras přes Českou republiku totiž také může znamenat bleskové přelití kapitálu dále na východ, za levnější pracovní silou.
- Jestliže dálnice znamená ekonomický rozvoj, postavíme za státní peníze dálnice ke všem městům, o kterých usoudíme, že by se měla rozvíjet? Nebo mají nárok na rozvoj jen ta města, a nebude jich více než dejme tomu padesát, která se shodou okolností ocitla v těsném sousedství dálničních tahů? Je tedy dálnice v tomto smyslu veřejným zájmem? Nedaly by se ty velké peníze investovat účelněji?

1.4. Praktické zkušenosti

Pokud ovšem hovoříte se starosty jednotlivých měst, setkáte se téměř bez výjimky se zcela jednoznačným kladným postojem k dálnici. Skoro každý starosta má v zásobě historku o zahraniční firmě, která by chtěla investovat, ale svůj příchod podmiňuje dálnicí.

Situaci docela přesně vystihuje případ Žebráku z náměstí je jen jeden kilometr na dálnici D5. Po zprovoznění dálnice klesla doprava přes město desetkrát: 850 aut/h, 85 aut/h. Snížily se tržby obchodníků, přestaly tu zastavovat dálkové autobusy. Na druhou stranu je provoz ve městě bezpečnější a ve stohektarové průmyslové zóně u dálničního sjezdu staví patnáct firem, některé provozy už fungují a pracovních sil je nedostatek.

Pokud mají města s dálnicí problémy, pak jde většinou o hluk nebo příliš těsné sousedství. V Berouně dálnice rozdělila město na dvě části, ve Velkém Meziříčí neslyšíte při smuteční slavnosti na hřbitově u dálnice vlastní slova. Ve Zbizoze, asi tři kilometry na D5, se nepodařilo radnici prosadit jméno města na dálniční ceduli, takže pro město jako by dálnice neexistovala. Ideální se zdá případ Jihlavy, kde je dálnice asi sedm kilometrů od města, díky tomu neobtěžuje a celý prostor okolo přivaděče je využitelný jako průmyslová zóna.

S pochybnostmi o dálnici se u starostů prakticky nesetkáte. Kdo dálnici má, ten si ji chválí, kdo ji nemá, touží po ní. Argumenty uvedené o kapitolu výš připadají starostům příliš

teoretické. Že by se daly veřejné peníze využít i účelněji? Možná, ale oni jsou koneckonců ti, jimž ve státní dálniční loterii padla šestka.

1.5. Lobbisté

Je třeba zmínit politickou stránku problému. Lobbistické skupiny na prosazení dálnice tam či jinde jsou běžné a úspěšné. Dálnice region nic nestojí, hradí se z veřejných prostředků. Nevyžaduje, na rozdíl od jiných rozvojových projektů, od místních žádné úsilí. Je to řeka betonu, po které jaksí samy od sebe přitečou pracovní příležitosti, zahraniční firmy, turisté a prosperita.

Velmi úspěšným lobbistou je Sdružení pro výstavbu dálnice D3. Působení lobbistů je v demokracii zcela legitimní, přináší ale určité potíže. Lobbisté nutně musejí mít velké oči. Dálnice totiž funguje jako symbol prosperity. Podobně jako silné auto je symbolem bohatství jednotlivce, ať už ho je schopen využít, nebo ne, je dálnice symbolem prosperity kraje, i když by možná stačila silnice nižší kategorie a za méně peněz. Ale paradoxně je snazší získat miliardy na výstavbu dálnice než miliardy na rekonstrukci silnice první třídy nebo obchvat obce. Hraje tu roli také to, že na dálnice je možné získat peníze z fondů Evropské unie. Výsledek: některé silniční stavby jsou zjevně naddimenzované, i když započítáme prognózu nárůstu silniční dopravy pro příštích dvacet let. Jedete-li například po dálnici D5 za Plzní, je tu až strašidelně prázdná. Asi bylo možné vybudovat spojení s Rozvadovem jen v polovičním profilu dálnice a zbytek dostavět tehdy, až bude potřeba. A ušetřené peníze mohly být investovány do desítek neprůchodných míst našeho silničního systému, která čekají už léta na řešení. Ale v době, kdy se stavěla D5 - naše spojení se západní Evropou, po němž přijede prosperita -, takhle neuvažoval téměř nikdo. Tehdy byli všichni lobbisté s velkýma očima.

1.6 Pohled na budoucnost

Svým způsobem je to štěstí, že zatím nemá stát na výstavbu dálnic dost peněz. Jinak už bychom byli o pořádný krok dál v betonovém ráji. Základním problémem automobilové dopravy je, že její stoupající spirála nutně končí v kalamitě. Lze si představit auta, která jezdí na pouhé dva litry benzínu a jsou plně recyklovatelná, ale základní problém zůstává. Ta auta existují a plní ulice, silnice a parkoviště. Více aut bude vyžadovat více silnic. A pro více silnic přestává být v těsné střední Evropě místo. Vyasfaltované Nizozemsko budiž nám varováním.

Český a Slovenský dopravní klub, vypracoval detailní a vyargumentovaný návrh na to, jak vybudovat silniční a železniční síť u nás. Mezi touto minimální variantou a návrhem ministerstva dopravy existuje ještě několik dalších variant kombinujících oba návrhy. Lze to považovat za pozitivní důkaz, že o alternativách se alespoň uvažuje, i když v praxi je ve hře jen vládní návrh. Dálnice je opravdu zásadní zářez do krajiny, který je dobré důkladně zvážit. Když už je, tak jako v minulém století v případě železnice, pokrok nevyhnutelný, měli bychom přece jenom přemýšlet o tom, jestli v některých případech není lepší být o krok napřed a vybrat si raději informační dálnici místo autostrády.

1.7. Dálnice D3

Okolo dálnic D3 debatovalo se od počátku devadesátých let, největší rozruch vzbudil průchod Posázavím napříč hojně využívanými rekreačními oblastmi a po mostě přes Sázavu. Ale i dál prochází dálnice zatím neporušenou venkovskou krajinou. V roce 1997 vláda s ohledem na tyto spory a nedostatek peněz budování D3 odsunula mezi neaktuální projekty, ale v roce 2000 se starostům a regionálním politikům podařilo spojenými silami projekt opět oživit.

Potřebujeme novou dálnici na jih? Vede tudy železniční trať, která má být přebudována jako další železniční koridor. Existuje už rychlostní trasa přes Příbram, kterou by bylo možné prodloužit přes Písek do Českých Budějovic. Na druhé straně Vltavy stojí silnice první třídy spojující Prahu s Benešovem, Tábořem a Budějovicemi. Má se mezi nimi postavit další a bude její kapacita vůbec využita?

Ředitelství silnic a dálnic a s ním spojené firmy jsou nakloněny nové dálnici. Je to jednodušší práce na zelené louce než léta provizorií na už fungující a značně zatížené silnici, kterou by bylo třeba rozšířit. Na druhou stranu kompromis v Posázaví, kde se proti dálnici zcela jednoznačně staví město Jílové, zatím není na dohled a vymyslet tady průchod krajinou, který by nikoho nepoškodil, prakticky není možné. Případ D3 ukazuje, jak je každé rozhodování o dálnici klubkem strategických, osobních, místních i politických zájmů. V takové situaci lze jen těžko očekávat, že zvítězí návrh nejúspornější a nejšetrnější k přírodě.

2. Základní informace o dálnici D3

V lednu 1987 byla do dálniční sítě doplněna dálnice D3 v délce 140 km (Praha - Tábor - České Budějovice - hranice s Rakouskem).

Ministerstvo dopravy a spojů vypracovalo "Návrh koncepce rozvoje dopravních sítí ČR do roku 2010", ve kterém počítalo i s dálnicí D3.

Červnu 1998 předložil Český a Slovenský dopravní klub (ČSDK) "Alternativní návrh koncepce rozvoje dopravních sítí ČR do roku 2010" (bez dálnice D3). Následně proběhlo posouzení obou koncepcí z hlediska vlivů na životní prostředí. Posouzení provedl Ústav aplikované ekologie (ÚAE) a v jeho závěrech, i ve stanovisku Ministerstva životního prostředí byl jako vyhovující dopravní spojení Prahy s jižními Čechami akceptován kompromisní návrh vlády a ČSDK (tzv. Strakonický koridor). Modernizace silnice I/3 ve zhruba stávající stopě, s obchvaty sídel.

Vláda však v otázce dálnice D3 nezohlednila názor MŽP a ÚAE a v roce 1999 do dálniční sítě České republiky "navrátila" dálnici D3. Stejným usnesením upřednostnila vláda výstavbu IV. železničního koridoru (Praha - Tábor - České Budějovice - hranice s Rakouskem) před koridorem III. (Praha - Plzeň).

Potřebnost a vedení této trasy je zřejmě nejvyhrocenějším problémem koncepce silniční sítě ČR. Velká města i řada dalších obcí i podstatná část dopravních odborníků upřednostňuje novou trasu v dálničních parametrech na celém území ČR, ekologové a některé obce potřebnost nové trasy zpochybňují.

Trasa již byla předmětem několika protichůdných vládních usnesení. Argumenty obou stran sporu mají značně daleko ke komplexnosti. V podstatě lze konstatovat, že akcentováním dálkových dopravních vazeb či ochrany přírody je téměř opomíjena souvislost trasy s osídlením. Dálnice D3, dříve přeřazována do "nižší" kategorie rychlostních silnic (R3), byla usnesením vlády z 11. 7. 1999 opět vrácena v této kategorii do vybrané silniční sítě ČR.

Silniční spojení Praha - Tábor - České Budějovice - hranice s Rakouskem má nepopíratelný význam v regionálních, republikových a evropských souvislostech. Z hlediska evropského významu patří trasa vedená jako E55 mezi tzv. hlavní mezinárodní tahy, propojuje severní a jižní Evropu od Kodaně na jih Řecka.

2.1. Problematika trasy

Problematiku trasy Praha - Tábor - České Budějovice - hranice Rakouska lze rozdělit na několik úseků s odlišnými charakteristikami:

- A. Praha - Benešov - Bystřice;
- B. Bystřice - Votice;
- C. Votice - Mezno;
- D. Mezno - Chotoviny - Stoklasná Lhota;
- E. Tábor - Veselí nad Lužnicí;
- F. Veselí nad Lužnicí - Borek;
- G. Borek - Římov;
- H. Římov - Kaplice - hranice Rakouska.

A. Úsek Praha - Benešov - Bystřice je v současné době tvořen dálnicí D1 do Mirošovic a na ni navazující silnicí I/3. V celém úseku přenáší významné regionální vazby (jedná se z hlediska rozvoje bydlení o nejvýznamnější koridor osídlení v regionu a zřejmě v celé ČR). Trasa přibližně kopíruje železniční trať Praha - České Budějovice. Pro přenos regionálních vazeb lze případně rozšířit severní část silnice I/3 (Mirošovice - Čerčany - případně Benešov). V tomto úseku však trasa vzhledem k tomu, že mezi ní a tokem Vltavy nevede žádná vyhovující silnice, přenáší regionální vazby i z širšího území (Slapy, Dolní Posázaví). Nová trasa (D3) je vedena tradičním jižním směrem (přibližně v koridoru silnice II/105), tj. přes Jesenici a Jílové do prostoru Netvořic. Zde se odklání jihovýchodním směrem a přibližuje k městu Benešov (MÚK Václavice). To umožňuje přenesení dálkových vazeb od Tábora a Českých Budějovic na novou trasu. Sledované propojení ze severního okraje Benešova (II/112) neumožňuje eliminovat zatížení města ze současné trasy. Lze proto doporučit posunutí tohoto propojení až do prostoru Bystřice (náhradou za II/114). Tím by se stávající trasa I/3 "uvolnila" pro regionální i mikroregionální vazby (Bystřice - Benešov - Čerčany).

Z hlediska potřeby realizace dopravních vazeb (na základě modelového zatížení silniční sítě zpracovaného v rámci ÚP VÚC Pražského regionu) je nezbytné budovat v kapacitním (čtyřpruhovém) profilu celý úsek Jesenice - Jílové u Prahy - Hostěradice - Netvořice. Následující úsek včetně propojení na stávající trasu I/3 by dlouhodobě postačoval v polovičním profilu. MÚK Hostěradice umožňuje napojení Dolního Posázaví. V MÚK Netvořice se napojuje trasa silnice II/105 na Neveklov a Sedlčany a následně v MÚK Dunávice přivaděč od Týnce nad Sázavou.

B. V úseku **Bystřice - Votice** by bylo nutné uvažovat o rozšíření vzhledem k překročení kapacity. Nezbytné je realizovat "obchvat" Olbramovic.

C. V úseku **Votice - Mezno** současná trasa I/3 umožňuje dlouhodobě přenášet veškeré vazby v tomto koridoru. Je potřebné na ní realizovat pouze obchvat Miličina. Určitým omezením je Votický kopec, kde by bylo vhodné alespoň na části tohoto úseku sledovat rozšíření na nedělený čtyřpruh, umožňující předjíždění i ve směru na Benešov. Jednalo by se zřejmě o úsek mezi napojením I/18 jižně od Votic na novou MÚK napojení silnice II/124 od Mladé Vožice.

D. Mezno - Stoklasná Lhota je v současné době nejhorší úsek celé trasy, výstavba nové trasy by měla být realizována co nejrychleji, sledována je v polovičním profilu, který by měl dlouhodobě vyhovět potřebnému přenosu vazeb.

E. Tábor (Měšice) - Veselí nad Lužnicí sledována výstavba nové trasy vedoucí východně poměrně intenzivně osídleného stávajícího koridoru, navazuje na již vybudovaný úsek, který je východně od Tábora (peáž I/19) v plném profilu. Od jihovýchodního okraje Tábora po Řípec (odbočení silnice I/23 ve směru na Jindřichův Hradec) by bylo vhodné budovat trasu v cílovém (čtyřpruhovém) uspořádání. Navazující úsek znamenající dokončení severozápadní

části obchvatu Veselí nad Lužnicí by bylo možné budovat v polovičním profilu. V prostoru Tábořské aglomerace by tak byl provozován souvislý čtyřpruhový úsek o délce téměř 25 km. Nabídka kapacitní trasy by měla umožnit snížení zatížení na stávající silnici I/3 procházející osídlením (Sezimovo Ústí, Planá n. L., Soběslav).

F. Úsek Veselí nad Lužnicí - Borek je již delší dobu provozován v polovičním profilu. Kapacitně zřejmě bude dlouhodobě vyhovovat.

G. Borek - Římov průchod trasy Českobudějovickou aglomerací. Nejaktuálnější je výstavba severní části s napojením na stávající městský okruh. Úsek Borek - Úsilné (křižovatka I/20) by zřejmě dostáčoval v polovičním profilu navazujícím na dosud realizovanou trasu. Průchod trasy městským územím Českých Budějovic by měl být realizován v cílovém (čtyřpruhovém) profilu minimálně po odbočení trasy II/156 (směr Trhové Sviny - České Velenice), resp. po jižní tangentu (propojení na Boršov). Následující úsek by postačoval v polovičním profilu rychlostní silnice. Regionální a rekreační vazby České Budějovice - Český Krumlov (Lipno) by z podstatné části zůstaly na stávající trase I/3 a I/59. Napojení Českého Krumlova novou trasou by umožňovala upravená silnice II/155.

H. Úsek Římov - hranice Rakouska bude dlouhodobě postačovat v dvoupruhovém profilu. Měl by být co nejvíce využíván stávající koridor včetně "vyhovujících" úseků (obchvatů) Velešina, Kaplice a Dolního Dvořiště. Aktuálním problémem je zejména nový úsek Velešín - Kaplice nádraží.

2.2. Trasa E55

Trasa E55 nebude na podstatných částech mezi Prahou a hranicemi Rakouska dosahovat zatížení, které by zdůvodňovalo nutnost kapacitního profilu. Analýza napovídá, že složitosti problému mohou odpovídat řešení kapacitně nehomogenní trasy respektující jak realizaci potřebných vazeb v území (včetně dálkových), tak co největší ochranu přírody (zejména v přechodu Votické vrchoviny a v území jižně od Českých Budějovic). Bylo by proto vhodnější, vrátit se k zařazení této trasy do kategorie rychlostních silnic (R3). Nepochybné je to zejména na úseku jižně od Českých Budějovic, kde případné zvýšení kapacity pro regionální vztahy lze uvažovat do prostoru Kamenného Újezda, Římov, resp. Kaplice. Výhledově je žádoucí dobudovat na čtyřpruhový profil úsek České Budějovice -Řípec, čímž by se dosáhlo kapacitního propojení dvou nejvýznamnějších jihočeských aglomerací (České Budějovice a Tábor). Regionální vazby Tábora severním směrem lze předpokládat maximálně do prostoru Chotoviny.

Pro úsek Chotoviny - Votice jih bude zřejmě i po roce 2015 postačovat kategorie silnice R (S) 11,5/100. Současná koncepce dálnice D3, která se přibližuje koridoru stávající I/3 neumožňuje kvalitní obsluhu Středního Povltaví (pravého břehu Orlické nádrže) ani podstatné zlepšení vazeb města Sedlčany na Prahu. Vzhledem k tomu, že nová trasa v úseku Václavice - Mezno je od současné I/3 vzdálená cca 6 km, lze vnímat výhrady ekologů k potřebnosti nového koridoru. Rovněž z hlediska přínosu pro obsluhu území je tato trasa problematická, neboť podstatná část zatížení (vazby na centra osídlení) zůstanou v původní trase I/3. Pro obsluhu Středního Povltaví a zlepšení vazeb Sedlčan bude stejně nezbytné postupně zlepšovat historickou silnici II/105. Její přestavba bude nepochybně efektivnější než budování dlouhých přivaděčů na novou trasu D3.

Velice reálným nebezpečím by v případě nového vedení trasy mohl být rozvoj ekonomických aktivit v bezprostřední vazbě na mimoúrovňové křižovatky D3 ve značné vzdálenosti od současných center osídlení.

V rámci prací na ÚP VÚC Pražského regionu byla vedle "základní" dálniční trasy ověřována i nedálniční varianta. Ta spočívá v rozšíření stávajících úseků silnice I/3 s maximálním

využitím stávajících objektů (doplnění neúplných MÚK) s tím, že není dosaženo v plném rozsahu parametrů rychlostní silnice. S výjimkou průchodu v prostoru Benešova (Konopiště) lze dosáhnout standardu.

Zároveň by však musela být realizována nová trasa II/105, a to minimálně v úseku Jesenice - Jílové a následně i v úseku Jílové - Hostěradice na kapacitní (čtyřpruhovou) komunikaci.

Mezi údolím Vltavy a současnou trasou I/3 nelze asi nalézt "lepší" místo pro překročení Sázavy než v koridoru východně od Jílového, a to ani pro silnici nedálničních parametrů. Překročení údolí Sázavy vysokovodním mostem je zřejmě nejšetrnější řešení jak vzhledem k ochraně přírody, tak i vlivu na obyvatelstvo (je možné i vedení trasy s nízkovodním mostem v prostoru Kamenného Přívozu). V případě nedálniční varianty by vedení trasy E55 zůstalo ve stávajícím koridoru. Vážným problémem je dosažení kritických kapacit (k roku 2015) na čtyřpruhovém úseku Čerčany - Mirošovice cca 37 tis. voz./24 hod. a na šestipruhovém úseku Modletice - Nupaky cca 73 tis. voz./24 hodin.

Za této situace je nezbytné odlehčení přes koridor II/105 (Jílové). To je možné trasami II/108 Benešov - Týnec nad Sázavou - Hostěradice a II/114 Bystřice - Neveklov. U obou silnic je potřebná zásadní přestavba včetně částečně nového vedení trasy. Variantně je možné využít pro přenos těchto vazeb nového koridoru ověřeného při trasování D3 Hostěradice - Václavice s pokračováním na Bystřici.

V prostoru Hostěradice - Jílové - Jesenice by na nové trase bylo dosahováno zatížení cca 25 - 30 tis. voz./24 hod. a přibližně úměrně by se snížilo zatížení úseku I/3 Čerčany - Mirošovice na cca stejnou a úseku D1 při křížení SO na cca 60 tis. voz./24 hodin.

Řešení dopravních vazeb v jižní části Pražského regionu, jehož nedílnou součástí (není zahrnuto v řešeném území) je severní část okresu Benešov, vyvolává potřebu nového vstupu kapacitní komunikace do jádrového území. Tento nový koridor je možný pouze s napojením na silniční okruh v prostoru Jesenice. V zásadě se jedná o obnovení tradiční radiály Praha - Jílové (- Sedlčany) ve významu a parametrech odpovídajících stavu a vývoji osídlení a potřebě řešení především regionálních vazeb. Vzhledem k limitům v současném koridoru D1 a I/3 je žádoucí převést do nového koridoru nejen dosavadní vazby (trasa II/105), ale i část vazeb nadregionálních (spojení Praha - jižní Čechy, případně Horní Rakousko).

Při nedálniční variantě by nepochybně na novou trasu byla převedena podstatná část nadregionálních vazeb. Při dálniční variantě při přibližně stejném vybavení obou koridorů by zřejmě podstatná část nadregionálních vazeb zůstala ve stávající trase. Důvodem je především rozložení cílů silniční nákladní (kamionové) dopravy převážně ve východní části jádrového území Pražského regionu i přímější vedení trasy E55 s využitím východního segmentu silničního okruhu kolem Prahy pro dálkový tranzit.

Za nešťastnou lze považovat současnou politiku ŘSD orientovanou výhradně na prosazení dálnice D3. Jejím důsledkem je oddalování úprav na stávající trase I/3, které by logicky měly navazovat na realizované rozšíření dálnice D1. Současná situace na úseku Mirošovice - Benešov vyžaduje okamžité řešení. I v případě rychlého dosažení konsensu s novou trasou D3 je její uvedení do provozu vzhledem k náročnému úseku přechodu prostorem Jílovská (most, tunely) reálná v období cca 2010. Již v období 2005 lze na úseku Mirošovice - Benešov očekávat zatížení cca 25 tis. voz./24 hod. a na úseku Benešov - Bystřice cca 20 tis. voz./24 hodin. Rozšíření prvního úseku nebude zbytečnou investicí, neboť i v případě realizace nové trasy v dálničních parametrech by na něm "zůstalo" k roku 2015 zatížení cca 15 tis. voz./24 hod. Nezbytná je rovněž rychlá realizace obchvatů Olbramovic a Miličína.

V současné době probíhají práce na ÚP VÚC okresu Benešov. Vzhledem k tomu, že v navazujících ÚP VÚC Pražského regionu a Táborska jsou poměrně pevně fixovány přechody trasy (Hostěradice, Mezno), lze budoucí varianty v podstatě ověřit na tomto území.

Bylo by žádoucí, aby v konceptu tohoto ÚP VÚC nebyla předem vylučována koncepčně odlišná řešení.

V rámci diskuse o spojení Praha - České Budějovice (vedení trasy E55) byla ověřována řada variant včetně vedení přes písek a Vodňany s využitím R4 a I/20. Byla prověřována i varianta rychlostní silnice R3 ve stávajícím koridoru. Ta však byla koncipována jako maximalistická trasa zpochybnující možnosti významnějšího využívání stávající silnice I/3.

Dosavadní přístupy nepřispívají ke hledání konsensu a zbytečně oddalují dohodu o potřebném řešení tohoto významného dopravního koridoru, a to jak z hlediska zlepšování současného stavu (rozšíření úseku Mirošovice - Benešov) tak i z hlediska cílového vedení a parametrů trasy.

Zarážející je skutečnost, že dosavadní studie D3 ignorují možné záměry vedení hlavní železniční tratě (rovněž E55), které v některých úsecích může při budoucí trase splňující kritéria dohody AGC (min. 160 km/hod.) znamenat kolizi s dříve realizovanou dálnicí.

Současné železniční tratě č. 220 Praha - České Budějovice a na ni navazující č. 196 zdaleka nevyhovují požadavkům na hlavní evropské tratě, které jsou součástí IV. tranzitního koridoru.

Modernizace tohoto koridoru, pokud bude směřovat k dosažení požadovaného standardu, bude znamenat velký rozsah novostaveb. Ve společném koridoru s trasou D(R)3 může převzít určitý podíl zejména dálkových vazeb, v území Pražského regionu (po Benešov, resp. Bystřici) vyloučením dálkové a nákladní dopravy pak vytvořit optimální podmínky využití stávající tratě pro příměstskou železniční dopravu.

V území jižně od Prahy (Jílovsko, Slapy) jsou a budou regionální dopravní vazby realizovány výhradně silniční dopravou. Pro jejich zlepšení je nezbytná nová trasa, která by měla být navržena tak, aby i v nedálničních parametrech mohla přenášet i nadregionální vazby.

Úkolem je vybrat takový koridor, který bude mít nejméně negativní důsledky na osídlení a krajinu, zároveň však umožní optimální obsluhu území i vedení (vůči území) tranzitních vazeb. V současné době již je obtížné najít pro všechny subjekty přijatelné řešení. Oddalováním konsensu může dojít v území k vývoji, který budoucí řešení dále zkomplikuje. Poloha a význam hlavního města Prahy jsou faktorem, který významně ovlivňuje utváření dopravních sítí. V regionálním zázemí Prahy to prakticky na všech radiálních silnicích znamená potřebu kapacitních profilů.

Cílem územního plánování je dosažení dohody o využívání území, která vytváří pravidla pro ochranu hodnot i pro ekonomický a sociální rozvoj, jehož nezbytnou součástí je i realizace dopravních vazeb v regionální, republikové i středoevropské úrovni.

Současná podoba trasy dálnice D3 v podstatě splňuje zadání, tj. propojení Prahy přes Tábor a České Budějovice na rakouské hranice homogenní trasou dálničních parametrů.

Pravděpodobně nelze nalézt výrazně lepší splnění tohoto úkolu. Tím v žádném případě není vedení trasy E55 přes Písek, neboť podíl "přímých" vazeb Praha - České Budějovice není výrazný (cca 3000 voz./24 hod). Diskuse může být především o zadání, které by mohlo být modifikováno tak, aby cílem bylo dosažení minimálního standardu pro dálkové vazby v širě pojímaném koridoru.

Zejména v Pražském regionu výrazně dominují regionální vazby a ty v žádném případě v území jižně od hlavního města nelze uspokojivě řešit jedinou trasou.

Řešení problematiky koridoru Praha - Tábor - České Budějovice může mít úspěšnou systémovou variantu, která by v řadě úseků mohla vycházet z prací na trasování D3.

Výhledová trasa musí odpovídat předpokládanému zatížení, tj. na podstatném rozsahu musí mít kapacitní profil. Měla by být výhledově schopna dosažení tohoto komfortu i na úsecích mezilehlých.

Splnění těchto podmínek považuji za důležitější než homogenitu celé trasy v kategorii dálnice resp. rychlostní silnice. V zahraničí jsou v dálniční síti zahrnuty i trasy, které neodpovídají našim současným požadavkům na výše uvedené kategorie.

Důvodem nepochybně nebyla technická neschopnost, ale snaha o optimalizaci trasy vzhledem k osídlení či k respektování hodnot území.

Akceptace podobných přístupů u některých úseků by zřejmě mohla výrazně omezit i spor o trasu Praha - České Budějovice - Linec.

Otazník také visí nad tím, zda je tato dálnice potřebná z dopravního hlediska. Silnice I/3 je totiž s výjimkou několika míst kapacitně dostačující. Nevyhovujícími úseky jsou pouze Mirošovice – Benešov (jih) a průtahy mezi obcemi Olbramovice a Miličín. Všechny tyto závady lze řešit modernizací současné silnice (rozšíření či vybudování obchvatů). Jedná se při tom o úpravy, které budou nutné i v případě realizace kontroverzní dálnice D3. Dálnice D3 tak krizová místa na silnici I/3 neodstraní.

2.3. Dálnici nepotřebujeme, tvrdí odpůrci

Sdružení zpochybňující výstavbu dálnice D3 připravuje studii na postupnou přestavbu stávající silnice I/3 z Prahy do Tábora na rychlostní silnici R3.

Dálnici D3 není potřeba. Dálnice má cenu stavět tam, kde je husté osídlení. Na navržené trase D3 z Prahy do Tábora se nenachází vůbec žádná významná aglomerace. Dokonce ani České Budějovice nemají 100 000 obyvatel nebo nějaký významný průmysl. Proto už Rakušané nemají zájem s dálnicí, kterou postavili jen 12 km za Linec, dále pokračovat.

Narůstající dopravu je nutno nějakým způsobem řešit. To je samozřejmé, ale není k tomu nutná právě dálnice. V oblasti, kudy by měla vést, převažuje rekreační doprava. Lidé z hlavního města vyjíždějí do rekreačních oblastí přibližně do 60 až 80 kilometrů od Prahy. Nepotřebují dálnici, navíc jsou hodně konzervativní. Nevyužívali by ji, dále by zatěžovali komunikace, na které jsou zvyklí. Např. dopravní nápor, která je kolem Jílového a Kamenného Přívozu, je možné řešit regionálně, ale není třeba kvůli tomu stavět dálnici!

Stávající komunikace by rozšíření zvládla. Až k Poříčí se nevyskytuje žádný zvláštní problém, vyřešil by se i přechod přes Sázavu. V Poříčí by se vybudoval souběžně druhý most. Pak nastává obtížná situace u Benešova. Navrhuje se tunelová varianta. Ta by navíc zpřístupnila Konopiště občanům a návštěvníkům Benešova, kteří by se již nemuseli obávat nebezpečného přechodu přes frekventovanou silnici. Tunel ani nemusí být finančně příliš náročný, jak si všichni myslí. Dále se hledá lepší řešení pro ostré zatáčky u Oldřichovic na Voticku, které by potřebovaly narovnat. Kolem Miličina by vedl obchvat. Pak již zbývá jen jedno – inteligentně se napojit na trasu dálnice D3, která se v úseku Chotoviny – Tábor.

2.4. D3 postaví i soukromý kapitál

Při plánované výstavbě dálnice D 3, která by v budoucnu měla spojit Prahu s Českými Budějovicemi a česko-rakouskou hranicí, by mohl stát spolupracovat se soukromým investorem. Projekt by však musel být připraven mnohem lépe než tomu bylo o dálnice D 47.

Stát se rozhodně nebrání spolupráci se soukromým kapitálem, jedná se však o velice komplikovanou záležitost. Je to metoda, která je principiálně správná, ale inženýrsky komplikovaná a je třeba jí věnovat velkou pozornost.

Celá dálnice z Prahy do Českých Budějovic by měla měřit 140 kilometrů a její výstavba včetně úseku z Českých Budějovic na hranici by měla přijít na více než 63 miliard korun. Pokud se podaří včas sehnat potřebná povolení pro výstavbu, měla by začít sloužit veřejnosti v roce 2010.

2.5. Nový harmonogram dostavby

Základní dálniční síť České republiky bude dostavena podle původního plánu do roku 2010 pouze v případě, že se podaří najít další zdroje financování výstavby dálnic. V opačném případě se posune zejména termín dokončení dálnice D 3, která v budoucnu spojí Prahu s Českými Budějovicemi, až do roku 2013 či dokonce 2015.

Stát by potřeboval ročně na výstavbu dálnic a rychlostních komunikací kolem 100 miliard korun, aby mohl do roku 2010 dokončit nejen potřebné dálnice, ale i hlavní rychlostní komunikace jako jsou R 35 z Liberce do Olomouce. Fond dopravy má k dispozici sotva polovinu této částky, a to jde ještě její část na budování železničních koridorů či vodních cest.

2.6. Situace v Rakousku

Rakouský parlament v červenci 1999 schválil novelu zákona o spolkových silnicích a dálnicích s tím, že úsek navazující na případnou D3 bude ponechán v kategorii spolkových silnic. To znamená, že se zde nechystá výstavba dálnice či rychlostní silnice.

Na druhou stranu se však rakouská strana nechala slyšet, že vzhledem k uvažované výstavbě na české straně provede modernizaci tamní silnice, která v současnosti navazuje na silnici I/3. V Rakousku se tak má modernizovat současná silnic až na 4 pruhový profil. To znamená jinou situaci než u nás, neboť u nás je plánována výstavba nové komunikace.

Počátkem r. 2002 schválilo Rakousko dopravní plán, ve kterém s výstavbou dálnice z Dolního Dvořiště nepočítá. Místo dálnice se připravuje výstavba rychlostní čtyřpruhové silnice v horském terénu s termínem realizace v letech 2002 – 2021.

2.7 Finanční rozpočet

Podle harmonogramu výstavby silnic a dálnic, schváleného v únoru 2001, má výstavba dálnice D3 Praha - České Budějovice (s pokračováním jako dvou pruhová rychlostní silnice na hranici Rakouska) stát více než 63 miliardy korun. Z toho příprava D3 v úseku Praha - České Budějovice je plánována na cca 14 miliard, výstavba tohoto úseku má stát 40 miliard. Celý úsek dálnice Praha - České Budějovice má tak vyjít na cca 54 miliard korun.

Příprava dvou pruhové rychlostní silnice R3 České Budějovice - hranice Rakouska má stát 4 miliardy korun a výstavba cca 5 miliard. Rychlostní silnice R3 má potom podle oficiálních plánů vyjít na 9 miliard korun.

Do konce roku 2000 se pro výstavbu dálnice D3 počítalo oficiálně 46,5 miliardy korun.

2.8. Doba jízdy

Dálnice D3 Praha - České Budějovice je plánována v délce 140 km. Při dodržování dopravních předpisů lze odhadnout dobu jízdy na cca 75 minut. Do této doby však není započítán výjezd z Prahy, který znamená zdržení, ani omezování jízdy na dálnici v důsledku nehod, oprav, zácep u velkých aglomerací, ani čas nutný pro zaparkování. Skutečná doba jízdy tedy bude nepochybně znatelně delší.

Podle odhadů Českých drah má jízda po modernizované železniční trati Praha - České Budějovice trvat 85 minut. To znamená, že jízda vlakem bude rychlejší než po dálnici.

3. Nejproblematictější oblasti

3.1. Je ještě šance pro Posázaví

MŽP požadovalo prověření rozsáhlé modernizace I/3 na parametry R3. Ale k tomuto návrhu je potřeba přistoupit odvážně, minimálně tak odvážně jako když jsou klenuty mosty přes Sázavu či malebnou krajinou kolem Neveklova, Vojkova a dalších měst a městeček. Jedině tak se může najít řešení, které bude přijatelné pro obyvatele měst a obcí ležících na I/3 a které zároveň povede k zachování i přírodních a kulturních hodnot této krajiny. Tímto řešením může být například vedení R3 v tunelu mezi Benešovem a Konopištským parkem, které by vedlo ke zklidnění celé oblasti. Toho se jinak její obyvatelé těžko dočkají, protože i při výstavbě dálnice D3 nepochybně část dopravy nadále pojedje po I/3. Stejně tak je navrhován obchvat Mirošovic, Miličína a další.

Někteří se ptají, kde vzít na nákladnější řešení tunelem a obchvaty peníze. Pokud se nebude stavět tunel u Jílového a most přes Sázavu, ještě nějaké zbudou.

Nakolik je to stavění vzdušných zámků a nakolik možná realita lze rozhodnout pouze na základě faktů. Proto Ministerstvo životního prostředí zadalo další studie, které budou podkladem pro dopracování konceptu VÚC Pražského regionu. Jedna z nich prověří proveditelnost modernizace I/3 na parametry rychlostní komunikace. Další studie bude modelovat dopravní situaci v letech 2010 a později a to jak pro variantu výstavby dálnice D3 přes Posázaví, tak pro R3 nebo dálnici D3 vedenou v koridoru I/3.

Také bude vyhodnocen vliv dalších staveb, které budou dokončeny kolem roku 2010 a které mohou mít významný vliv na intenzitu dopravy. Jedná se o dálnici D11 a rychlostní silnici R35, které převezmou významnou část dopravy z Prahy na Severní Moravu, či dokončení jihovýchodního obchvatu Prahy, který rozvede dopravu z dálnice D1 již před vstupem do Prahy, postupné budování rychlostní silnice R4 jako alternativu spojení Praha - České Budějovice a další. Tento postup byl dohodnut jak s hejtmanem Středočeského kraje, jehož úřad převzal pořizování a projednávání ÚP VÚC Pražský region, tak s některými starosty, přednostou okresního úřadu Benešov a s Ministerstvem dopravy. Zadání studií bylo konzultováno s dotčenými subjekty. Pro zpracování studií byl vybrán široký tým a studie budou veřejně oponovány. Předběžně výsledky studií naše předpoklady o reálnosti modernizace I/3 potvrzují. Smyslem tohoto kroku je získat dostatek podkladů pro kvalifikované rozhodnutí kudy vést dálnici, které se nevratně dotkne jak přírody a krajiny, tak i řady lidí.

3.2. Dálnici přes Posázaví

Ochránci životního prostředí tvrdí, že investor Ředitelství silnic a dálnic chce použít trik, jak prosadit trasu i v místech, kde je proti dálnici odpor. Nejprve vybudovat dálnici tam, kde nikomu nevadí, a až dovede silnici k nejproblematictějšímu úseku do Posázaví, prohlásí, že teď už ji není možné postavit jinde, než jak bylo naplánovalo.

Ředitelství silnic a dálnic odmítá, že by chtělo postavit dálnici přes Posázaví pomocí finty. "Dálnice se vždycky staví po částech," řekl mluvčí ředitelství. Není možné stavět dálnici tak, že se čeká, až bude stavební povolení na všechny úseky. Vždycky se staví po částech, všechny dálnice tak vznikaly.

Je naplánovaná trasa dálnice přes Posázaví nejvýhodnější. Zlepší dopravní spojení na jih Čech, zasáhne nejméně lidí a na přírodu bude mít nejmenší vliv. Pokud by se měla rozšířit stará benešovská silnice, znamenalo by to, že by dálnice zasáhla do vzácného parku u Konopiště, nebo by se musel složitě budovat tunel.

S tím nesouhlasí tamní obce ani ministerstvo životního prostředí, které je přesvědčeno, že by bylo možné alespoň částečně využít starou benešovskou silnici a ušetřit Posázaví. Zdaleka to není nesmyslná varianta a krajíně by to rozhodně prospělo. Ředitelství silnic a dálnic to však nevyhovuje, protože to nezapadá do její přímočaré jednoduché varianty.

3.3. Českobudějovicko protne 36 kilometrů dálnice D3

Dálnice D3 v českobudějovickém okrese je veřejně prospěšnou stavbou. Rozhodnutí krajského zastupitelstva umožní investorovi projektu Ředitelství silnic a dálnic dát definitivní podobu trase šestisetmetrového koridoru, kterým důležitá komunikace povede. Ve finální podobě dosáhne délky 36 km.

Krajští zastupitelé schválili změnu územního plánu velkého územního celku Českobudějovická regionální sídelní aglomerace týkající se koridoru dálnice D3. Zároveň označili dálnici za veřejně prospěšnou stavbu, která bude patřit k prioritám kraje.

Rozhodnutí uvítal investor stavby Ředitelství silnic a dálnic. Jmenovaný verdikt mu totiž umožní stanovit definitivní podobu šestisetmetrového koridoru napříč okresem, kterým důležitá dopravní tepna povede.

Ředitel českobudějovické pobočky uvedl, že se jedná o územně plánovací dokumentaci nadřizenou směrným územním plánům. Její schválení tedy znamená, že se jí zpracovatelé směrných územních plánů měst a obcí musejí podřídit.

S povděkem kvitoval i její označení za veřejně prospěšnou stavbu. To totiž investorovi bez větších potíží zajistí výkup, v horším případě vyvlastnění pozemků a nemovitostí v trase dálnice.

Začátek výstavby je naplánován na rok 2006. Koridor, do jehož rozmezí by se měla nakonec dálnice vměstnat, v severní části okresu kopíruje silnici mezi Veselím nad L. a obcí Borek. Odsud zamíří na nově budovanou dálniční křižovatku nedaleko obce Úsilné a dále ve směru mezi Rudolfovem a Novým Vrátem, mezi Suchým Vrbným a Dobrou Vodou s pokračováním na jih vlevo od Nových Hodějovic, až na křižovatku se silnicí I/3 u rybníka Štílec.

Popsaný úsek je součástí celkem 140 km dálnice D3 z Prahy do Českých Budějovic. Odsud k hranici s Rakouskem na ni naváže čtyřproudová rychlostní komunikace.

4. Odpor proti dálnici D3

4.1. Občanské sdružení nesouhlasí s dálnicí D3

Občanské sdružení Ateliér pro životní prostředí tvrdí, že dokumentace ke konceptu územního plánu okresu Benešov, jejíž součástí je posouzení vlivu variant budoucí dálnice D3 nebo rychlostní komunikace R3 na životní prostředí, obsahuje nepravdivé údaje. Podalo proto ministerstvu pro místní rozvoj stížnost se žádostí o nápravu. Středočeský krajský úřad, který koncept předložil, nařčení odmítá.

Ateliér pro životní prostředí se s oběma dokumentacemi podrobně seznámil a zjistil, že nejsou objektivní a že obsahují řadu nepravdivých tvrzení.

Argumenty předkladatele konceptu hovoří v neprospěch varianty Promika, vedené převážně v koridoru stávající silnice I/3. Mezi posuzované varianty silničního spojení Prahy s jihem Čech byla vložena dodatečně, až na nátlak veřejnosti a na žádost ministerstva životního prostředí. V

hodnocení předložených variant je zjevná tendence dát přednost původnímu návrhu tzv. stabilizované varianty kolem Jílového, prosazované Ředitelstvím silnic a dálnic.

Sdružení mimo jiné tvrdí, že varianta Promika je dopravně nejúčinnější, celkově zlepšuje dopravní dostupnost regionu jižní části Středočeského kraje, zbytečně neznehodnocuje zachovanou krajinu a brání nežádoucí suburbanizaci. Jako jediná je prý v souladu s vládním dokumentem Státní politika životního prostředí, která doporučuje při modernizaci silniční sítě využívat především stávající trasy, popřípadě jejich koridory.

Výbor pro regionální rozvoj Středočeského kraje ale preferuje tzv. stabilizovanou variantu dálnice D3 vedenou Posázavím, která je podle něj nejlepším řešením ve vztahu k ochraně obyvatelstva a obytné zástavby a je také nejšetrnější k podzemním a povrchovým vodám. Podle sdružení je ale tato varianta v těžké kolizi s rozvojem obytné zástavby obce Libeň. Navíc počítá ponechat stávající tábořskou silnici I/3 v síti silnic první třídy, což je neekonomické.

Budoucí spojení Prahy a jižních Čech v úseku od hlavního města přes Benešovsko existuje ve čtyřech variantách. Spory o jeho konečnou podobu zpozdily stavbu o téměř tři roky a další zpoždění hrozí. Varianty předložené do velkých územních celků Benešovsko a Pražský region, s výjimkou trasy navrhované Ředitelstvím silnic, totiž nejsou podloženy potřebnými dokumentacemi. Chybí nejen posouzení jejich vlivu na životní prostředí (EIA), ale také technická dokumentace včetně průzkumů nebo informace o exhalační a hlukové zátěži. Varianty zatím ani neprojednaly dotčené obce.

Ředitelství silnic pokračuje v přípravě stavby od Jílového u Prahy k Táboru. Nechalo zpracovat dokumentace EIA na jednotlivé části stavby a předložilo je ministerstvu životního prostředí. Jednu z nich, pro úsek Voračice - Mezno, už ministerstvo schválilo. Stavět se ale začne nejdříve v roce 2007. Předpokládaným termínem zahájení stavby z Prahy do Jílového je rok 2009.

4.2. Sdružení Call

Sdružení Calla předalo 22. září při příležitosti Evropského dne bez aut jihočeským krajským zastupitelům a zastupitelstvu města České Budějovice Petici proti přípravám dálnice D3. Tato petice vznikla na podnět občanských sdružení Calla, Jihočeské matky, Chodci, Děti Země a Sdružení obcí KLID v roce 2000 a od té doby se na ní nashromáždilo více než 4000 podpisů.

V petici aktivisté požadují pozastavit práce probíhající na přípravě dálnice D3 (či rychlostní silnice R3) a vypracovat variantní posouzení dopravního spojení hlavního města Prahy s jižními Čechami, se zahrnutím všech relevantních možností dopravního spojení jako jsou železnice a silnice. Dále pak zahájit modernizaci IV. železničního koridoru Praha – České Budějovice – hranice s Rakouskem, zvážit možnost dostavby 2. koleje a nového trasování tratě v nejpomalejších úsecích. Aktivisté požadují urychleně řešit obchvaty obcí, jimiž prochází současná silniční síť (České Budějovice, Planá nad Lužnicí, Sezimovo Ústí, Olbramovice, Jílové u Prahy a další). Žádají také vypracovat lokální studie řešení problematických míst bez podmiňování výstavbou dálnice D3 či rychlostní silnice R3 (Jesenicko, Miličínsko, Posázaví u Jílového).

S výstavbou dálnice nesouhlasí především proto, že nová komunikace nevyřeší současné dopravní problémy, naopak její výstavbou se zvýší dopravní zátěž z tzv. tranzitní dopravy ze severu na jih Evropy. Jak vyplývá z mnohých odborných studií, ale i z každodenní praxe, nové komunikace dopravu přitahují – indukují. To znamená, že po nějaké době dojde k jejich zahlcení a je nutno stavět komunikace další. Tím je zřejmé, že budováním nových silnic se dostává do slepé uličky, ze které není úniku. Dopravní systém je potřeba řešit jako celek, s

tím, že musí být upřednostněny ekologičtější druhy dopravy jako například doprava železniční.

4.3. Dálnice se Posázavským obcím nelíbí

Dálnice z Prahy směrem na České Budějovice zřejmě ještě dlouhá léta nebude. Posázavské obce totiž nadále pokračují v odporu proti výstavbě této dálnice a nemíní se smířit s její trasou. Konečné slovo o definitivní trase bude mít ministerstvo pro místní rozvoj.

Aktivisté občanských sdružení, spojení s představiteli obcí, však nadále sbírají podpisy pod protestní petice a pořádají shromáždění občanů. Jejich šance se však výrazně zmenšily, a to zejména poté, co se radní Středočeského kraje rovněž přiklonili k takzvané posázavské variantě.

Dálnice někde Sázavu přemostit musí. Ideální řešení neexistuje. Středočeši tak podpořili původní vládní návrh trasy. Zároveň nedoporučili vedení rychlostní silnice z dálniční odbočky Mirošovic k Benešovu. Z technických důvodů to není možné.

Návrh Středočechů počítá s odbočením dálnice z velkého dopravního okruhu u Jesenice. Právě s tím však Posázavští nesouhlasí. Nenávratně by se zničil jeden z mála zachovalých přírodních koutů jižně od Prahy. Občané se nevzdávají, dokud se tady nezačne kopat, budou bojovat.

4.4. Ekologové jsou proti stavbě D3, protože by citelně poškodila přírodu

Nesouhlasné stanovisko s umístěním dálnice D3 (Praha - Tábor - České Budějovice), konkrétně stavby v úseku Nová Hospoda - Mezno a se souvisejícím zásahem do tohoto významného krajinného prvku vydalo benešovské okresní sdružení Českého svazu ochránců přírody (ČSOP).

Nikdo nechce, aby došlo k podobné situaci jako v Českém středohoří, kdy investor nejprve postaví méně sporné úseky dálnice a nakonec se stavějí ty, které nejvíce poškozují životní prostředí. Investor si totiž prostřednictvím argumentu již proinvestovaných miliard nakonec vynutí výjimku.

Ekologové nejsou proti tomu, aby se řešilo silniční spojení Praha - České Budějovice, ale nemělo by to být na úkor přírody, občanů a rekreační oblasti. V území, kde je zatím trasa na okrese Praha-západ a na území okresu Benešov navržena, není vůbec žádný průmysl a žádná velká tranzitní doprava. Realizace projektu dálnice D3, by nenávratně znehodnotila tradiční rekreační oblasti jižně od Prahy a v Posázaví a znamenala by velmi negativní zásah do dosud nenarušené venkovské krajiny Benešovska. Obce jsou proti záměru výstavby dálnice v její dosavadní podobě. Budou postupovat jednotně a společně s ochránaři.

4.5. Obce se sdružily proti dálnici D3

Za dopravně i ekologicky únosnou alternativu k dálnici D3 navrhuje sdružení modernizaci silnice I/3 na rychlostní parametry.

Současná podoba plánované stavby dálnice D3 je nepřijatelná. Soudí tak nově založené sdružení obcí Náš domov, jejichž katastrem by procházela. Za dopravně i ekologicky únosnou alternativu k dálnici D3 navrhuje sdružení obcí modernizaci silnice I/3 na rychlostní parametry.

Koncem roku 2000 se ve Voticích uskutečnila ustavující schůze sdružení obcí benešovského okresu, které nesouhlasí s plánovanou výstavbou dálnice D3-Praha-Tábor-České Budějovice. Benešovské obce tak následovaly příkladu Jílovska, kde byl podobný subjekt založen již před několika lety.

Trasa dálnice je plánována v hodnotném území, což posoudilo také komplexní posouzení vlivů dálniční sítě ČR na životní prostředí. Vedení D3 mezi Prahou a Mezmem bylo ministerstvem životního prostředí vyhodnoceno jako kategoricky nepřijatelné.

Nově vzniklé sdružení nesouhlasí s plánovaným vedením D3 v novém koridoru západně od silnice I/3. Podle plánů ministerstva dopravy by dálnice měla překračovat Sázavu novým vysokým mostem nedaleko Jílového u Prahy. V okrese Benešov by D3 měla vést územím, které je silniční dopravou dosud prakticky nedotčeno.

5. Vliv dálnice D3 na životní prostředí

V únoru 1999 zveřejnil Ústav aplikované ekologie posouzení návrhu koncepce rozvoje dopravních sítí ČR z hlediska vlivu na životní prostředí. Toto posouzení zahrnovalo vyhodnocení vlivu dálnice D3 na životní prostředí. Závěry byly jednoznačné - v úseku Praha - Mezno (hranice okr. Benešov a Tábor) je vedení D3 v plánované trase kategoricky vyloučeno s ohledem na výrazné poškození životního prostředí. Obdobně byl vyhodnocen i úsek České Budějovice - hranice Rakouska

Nejvýraznější poškození přírody a krajiny představuje D3 v oblasti Dolního Posázaví (Jílovsko). Dálnice by největším mostem v ČR jednak znehodnotila ráz hlubokého údolí Sázavy, jednak zpřístupnila mnohá přírodovědně cenná místa, která dnes nejsou chráněna pro svou přístupnost a jednak výrazně poškodila rekreační zázemí Prahy. Dálnice by též vedla v těsné blízkosti mnoha obcí a osad. Dálnice je nezřídka trasována necelých 100 metrů od vsí. Na Benešovsku by D3 procházela ve velké vzdálenosti od dnešní silnice I/3. Znamenala by tak vedle dálnice D1 a silnice I/3 další výraznou bariéru v krajině (např. pro migrující zvěř). Procházela by též poměrně čistým a zdravým územím, téměř bez silniční dopravy, na jihu Benešovska poměrně členitým. Na Tábořsku by realizace D3 znamenala negativní zásahy do mnoha rybníků a potoků. Jižně od Českých Budějovic by D3 křížovala četné biokoridory a biocentra - zákonem chráněné prvky přírody.

5.1. Návrhy ekologů

Ekologové se domnívají, že dálnici D3 není potřebné stavět. Z tohoto důvodu nabízejí následující dopravní řešení celé situace:

Dálkovou dopravu, kterou je na rozdíl od místní možné převést na dálnici, navrhuje převést na paralelní trasu Praha - Příbram - Písek - České Budějovice, která je téměř stejně dlouhá jako trasa přes Tábor, ale je dnes již rychlejší (úsek Praha - Příbram je vybudován jako rychlostní silnice). Z tohoto důvodu navrhuje označit trasu přes Příbram a Písek jako mezinárodní E55, místo dnešní silnice I/3.

Silnici I/3 je nutné modernizovat - v úsecích s velkým dopravním zatížením rozšířit, v některých úsecích přeložit do trasy mimo sídla. Kapacita modernizované silnice I/3 by měla prognózovaným vývojem dopravních intenzit dostačovat, zároveň se bude vyhýbat všem sídlům.

Železniční trať Praha - České Budějovice bude v letech 2003 - 2008 modernizována a jízda vlakem pak bude rychlejší než případná jízda po dálnici D3.

Ve velkých sídlech, která mají problémy s místní dopravou, je potřebné omezovat růst silniční dopravy, např. posilováním hromadné dopravy.

5.2. Alternativní návrhy

Dálnice D3 téměř v celé své trase kopíruje železniční trať Praha – Tábor – České Budějovice – Horní Dvořiště (hranice Rakouska). Tato železniční trať je součástí tzv. IV. železničního koridoru, jehož modernizace je plánována na období 2003 – 2008. Po skončení této modernizace by měl vlak zdolat trasu Praha – České Budějovice se zastávkou v Táboře rychleji než automobil po plánované dálnici D3. Tato železniční trať je samozřejmě využitelná též pro nákladní dopravu.

Silniční dálkovou (tranzitní) dopravu lze převést na paralelní silniční trasu Praha – Příbram – Písek – České Budějovice. Tato trasa je již v úseku Praha – Příbram postavena v rychlostních parametrech a výhledově má být v těchto parametrech dostavěna do Písku. Vzhledem k tomu, že celková délka trasy Praha – České Budějovice je v koridoru I/3 jen o něco málo kratší než v koridoru I/4 + I/20, je již dnes rychlejší cestovat z Prahy do Českých Budějovic přes Příbram než přes Tábor. Pokud by trasa R4 (I/4) + I/20 byla označena jako mezinárodní silnice E55 (dosud je tak značena silnice I/3), ulehčilo by se silnici přes Tábor též od mezinárodní silniční dopravy.

Pro silniční spojení Praha – Tábor lze alternativně k dálnici D3 modernizovat silnici I/3 Mirošovice – Tábor. Tato modernizace by prakticky znamenala přestavbu silnice I/3 v daném úseku na rychlostní silnici (rozšíření za dvou resp. tři pruhů na čtyři, vyvedení silnice mimo obce).

V srpnu 2001 pak předložily obce a občanské iniciativy odbornou studii alternativy k dálnici D3 v úseku Praha - Tábor. Studie byla zaplácena z rozpočtů jednotlivých obcí, na studii se skládali též jednotliví občané a občanská sdružení. Studii zpracovala dopravně inženýrská kancelář PROMIKA z Prahy.

Použitá literatura:

Dostupné z:

- <http://d3.arnika.org/download/pronika.rtf>
- http://www.ceskedalnice.cz/doplanky/mapa_velka.gif
- <http://www.arnika.cz>

Připomínky:

Typografické chyby, nadbytečné znaky

- Mapa dálniční sítě - není uveden zdroj, obrázek nemá číslo a není na něj odkaz v textu
- Stylisticky problematické části (prakticky celá kap. 1) – není důsledně použit odborný styl ("Pokud ovšem hovoříte se starosty...", "...ve Velkém Meziříčí neslyšíte při smuteční slavnosti na hřbitově u dálnice vlastního slova" aj.)
Formulace typu "Že by se daly veřejné peníze využít i účelněji? Možná, ale oni jsou koneckonců ti, jimž ve státní dálniční loterii padla šestka.", "Vyasfaltované Nizozemsko budiž nám varováním", "Ředitelství silnic a dálnic odmítá, že by chtělo postavit dálnici přes Posázaví pomocí fínty" se hodí do novinového článku, nikoli do odborné práce.
- Nesrozumitelné formulace ("Situaci docela přesně vystihuje případ Žebráku z náměstí je jen jeden kilometr na dálnici D5.", "Je naplánovaná trasa dálnice přes Posázaví nejvýhodnější." aj.)
- Chyby v interpunkci
- Řečnické otázky ("Potřebujeme novou dálnici na jih?" a mnoho jiných). a názvy kapitol typu "2.3. Dálnici nepotřebujeme, tvrdí odpůrci" jsou pro odborný styl nevhodné.
- V textu zcela chybí odkazy na použité zdroje ("Ateliér pro životní prostředí se s oběma dokumentacemi podrobně seznámil a zjistil, že nejsou objektivní a že obsahují řadu nepravdivých tvrzení." a jinde).
- "Sdružení Calla předalo 22. září při příležitosti ... Petici..." - chybí rok, zdroj
- Odkazy na zdroje nejsou uvedeny v souladu s ISO 690, nejsou číslovány, jeden z použitých tří (!) zdrojů nevede ke konkrétnímu souboru.

Hodnocení: **velmi dobře minus**

30. 8. 2004 JM