

Analýza silných a slabých stránek, příležitostí a ohrožení variant dálnice D3 ve Středočeském kraji

SWOT analýza západní varianty D3

silné stránky	slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>jedna nová komunikace zlepšuje dva radiální směry</u> – kromě Benešovska i Jílovsko, Neveklovsko, Slapy ▪ <u>odlehčuje přetížené úseky stávající silnice I/3</u>, která zůstává v síti silnic I. třídy ▪ <u>jednoduchá výstavba</u> – převážně „na zelené louce“ – bez výrazných střetů s existujícími komunikacemi a zástavbou (dopravní omezení na silnici I/3 budou jen při napojování přivaděče u Benešova) ▪ <u>podrobnější rozpracovanost</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>obsluha řídce osídlené oblasti Neveklovska dálnicí je ekonomicky sporná</u> ▪ v úseku SOKP – Voračice <u>nemá kapacitně a technicky vyhovující doprovodnou silnici</u> ▪ <u>cílová doprava do Prahy více zatěžuje ulice v obytném území</u> (Kunratice, Libuš, Krč) a méně kapacitní jižní úsek SOKP ▪ <u>poškozuje rozsáhlé doposud netknuté území</u>, což má jednoznačné následky: zatížení hlukem a emisemi a vznik výrazné bariéry pro volně migrující živočichy ▪ <u>nivelizuje a fragmentuje krajinu v okolí hlavního města Prahy</u> ▪ <u>vede krajinou s vysokým rekreačním potenciálem</u> a s převahou přírodních hodnot nad civilizačními • <u>podstatně narušuje urbanistické a nadprůměrné krajinářské hodnoty, prostředí a celistvost přírodního parku Střed Čech</u> ▪ zbytečně zatahuje kamionovou dopravu do hodnotného území bez významných zdrojů a cílů nákladní dopravy ▪ výstavba v dopravně nevybaveném území vyžaduje zvýšený rozsah předběžných úprav i dodatečných oprav silniční sítě
příležitosti	ohrožení
<ul style="list-style-type: none"> ▪ lepší podmínky pro hospodářský rozvoj okrajových oblastí se zastavením úbytku obyvatelstva a s pozitivními dopady na fungování obcí (zajištění infrastruktury, příjmy z daní apod.) ▪ zlepšená dostupnost hodnotného území (mimo pás dotčený dálnicí) nabízí jeho zvýšené využití pro trvalé bydlení i rekreaci 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zahlcení nevyhovujících silnic při mimořádných uzavírkách dálnice ▪ <u>znehodnocení velké části Dolního Posázaví pro příměstskou rekreaci</u> ▪ degradace obytné a rekreační hodnoty okrajových oblastí dotčených dálnicí, pokles příjmů firem poskytujících rekreaci ▪ <u>podněcování suburbanizace území</u> (urban sprawl), <u>zejména v oblastech, které mají rekreační a/nebo venkovský charakter</u> ▪ nutnost výstavby a uvedení do provozu v jedné nebo nejvýše dvou etapách, riziko oddálení výstavby celého středočeského úseku D3 z důvodu nedostatku financí ▪ střet s rozsáhlým ložiskem cihlářské suroviny a s poddolovaným územím, riziko značného zdražení a oddálení výstavby

SWOT analýza východní varianty D3

silné stránky	slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> ▪ souběh trasy se stávající silnicí I/3 <u>umožňuje rozdělit výstavbu na krátké etapy s okamžitými přínosy tam, kde jsou nejvíce zapotřebí</u> ▪ ve všech MÚK má vazbu na síť kvalitních silnic II. a I. třídy nebo D1, tj. <u>má souvislou odklonovou trasu</u> ▪ <u>hlavní tah zůstává ve stejném koridoru, již „obětovaném“ pro dopravní potřeby, ve kterém však výrazně zlepšuje podmínky, nedochází k narušení dalších krajín</u> ▪ <u>podporuje dlouhodobě rozvinutý charakter a hodnoty širšího obytného prostředí Prahy</u> ▪ <u>přímo obsluhuje urbanizované území Říčany – Kunice a rozvojový sídelní pás Velké Popovice – Čerčany – Benešov – Votice</u> ▪ <u>zachovává rekreačně a turisticky přitažlivé krajiny Dolního Posázaví</u> ▪ lokalizace přemostění Sázavy je poměrně přijatelná ▪ <u>výrazně menší fragmentace krajiny</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ vedení dálnice v urbanizovaném koridoru <u>vyžaduje více tunelů a technických opatření</u> ▪ nevytváří podmínky pro výrazné ekonomické oživení okrajových oblastí Jílovska, Neveklovska a Slap, <u>zlepšení jejich dopravního napojení se musí řešit samostatnou investicí – modernizací dílčích úseků silnice II/105</u> ▪ v místech střetů se stávající I/3 komplikovaná organizace výstavby k zajištění plynulosti provozu, <u>větší počet provizorií a přechodných dopravních omezení</u> ▪ větší počet a délka tunelů zvyšuje stavební náročnost ve 2. etapě výstavby (Benešov sever – Mezno)
příležitosti	ohrožení
<ul style="list-style-type: none"> ▪ ochrana celistvosti krajiny ▪ zlepšení životního prostředí (hluk, emise) v obcích na stávající I/3 ▪ při nedostatku financí <u>lze budovat a uvádět do provozu po více etapách</u> ▪ dobrá vazba dálnice na kapacitní příměstskou železniční trať <u>umožňuje zachytný systém P+R a snížení IAD v Praze i na vstupních radiálách</u> ▪ umožňuje odklon dopravy z nejvíce zatíženého úseku D1 Mirošovice – SOKP, který nemá přijatelnou odklonovou trasu ▪ u subvarianty C3 možnost přednostního vybudování obchvatu Miličína 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ přibližuje se nebo se dotýká několika přírodních parků (zásadní střet jen u subvarianty C4) ▪ při výstavbě riziko dopravních nehod v úsecích I/3 s dopravními omezeními ▪ menší míra rozpracovanosti, riziko pozdějšího zahájení výstavby

Tato SWOT analýza si klade za cíl na pouhých dvou stranách stručně a srozumitelně shrnout vlastnosti obou variant dálnice D3, pokud možno vyváženě a rovnoměrně i z hledisek všech tří pilířů trvale udržitelného rozvoje. SWOT analýza se záměrně netýká množství převážně investorských hledisek, které jsou bohatě rozvedeny např. v rizikové analýze firmy CityPlan, s. r. o., 2009.

Tento dokument vznikl 22. září 2009. Jedná se o redukovanou verzi dokumentu ze 30. dubna 2009.