

ZÁKLADNÍ HODNOCENÍ VARIANT VEDENÍ DÁLNICE D3 VE STŘEDOČESKÉM KRAJI

Skupina odborníků, jmenovaná na základě usnesení vlády ČR č. 1064 ze dne 19.9.2007 pro účely vyhodnocení variantních řešení výstavby dálnice D3 ve Středočeském kraji, konstatuje, že na základě provedených analýz, zpracovaných hodnotících studií a vlastního názoru, dospěla k tomuto konečnému hodnocení:

Varianta „západní“ (dříve „stabilizovaná“)

A. Přínosy a přednosti:

- Dlouhodobá stabilizace v územně-plánovací dokumentaci (ÚP VÚC Pražský region, ÚP VÚC okresu Benešov) ovlivnila přizpůsobení rozvoje okolních ploch a vyvolala existenci stavebních uzávěr ve prospěch koridoru vedení dálniční trasy.
- Kapacitní dopravní obsluha velkého území se značným potenciálem pro rozvoj jižně od hlavního města, které je dosud bez kvalitní radiální infrastruktury silniční i železniční vůči Praze, zajišťující každodenní a stále rostoucí poptávku v tomto směru (bez nutnosti velkých investic na silnicích II/105 a II/603 a dalších krajských komunikacích).
- Výrazné zvýšení bezpečnosti provozu převedením dopravy ze silnic II. a III. třídy na kapacitní směrově rozdělenou komunikaci, odstranění nevyhovujících průjezdních úseků silnic obcemi.
- Ekonomické posílení obsluhovaného regionu (lepší investiční předpoklady pro rozvoj aktivit spojených s dopravní infrastrukturou), snížení úbytku obyvatelstva (přesun do větších sídel s nabídkou pracovních příležitostí).
- Vhodný průběh dopravní zátěže na Silničním okruhu kolem Prahy (SOKP) – rovnoměrné rozdělení radiálního zaústění a rovnoměrné napojení významných komunikací na SOKP, projektová a již také stavební připravenost SOKP na zaústění v této poloze.
- Ověřena technická proveditelnost – varianta zpracována v minulosti až do projektu ve stupni pro územní řízení (v podrobném měřítku), zajištěny přesné mapové podklady zaměřením.
- Podpora Středočeského kraje, Města Jílové u Prahy a dalších dotčených obcí.
- Výstavba bez zásadního zásahu do stávající páteřní silniční infrastruktury, tj. bez větších komplikací silničního provozu při výstavbě dálnice.
- Předpoklad rychlejšího procesu přípravy stavby vzhledem k všeobecné a dlouhodobé znalosti záměru v území (a to i v oblastech obcí, které s vedením trasy nesouhlasí), vzhledem k dosavadnímu vývoji přípravných prací a vzhledem k opoře v územních plánech.
- Vyloučen významný vliv trasy na oblasti NATURA (překonání kaňonu dolního toku Sázavy vysokým mostem bez zásahu do řečiště a nejbližších svahů), trasa není ve střetu s žádnou legislativně chráněnou oblastí (přírodní park, rezervace, CHKO, apod.).

B. Nepříznivé vlivy a účinky:

- Neexistence blízké doprovodné komunikace pro případ provozní anomálie (v pohledu tahu sice možné využití stávající trasy D1+I/3, ale z pohledu náhradní trasy v mezikřížovatkových úsecích nutnost použití stávající sítě silnic nižších tříd s nedostatečnou kapacitou).
- Fragmentace celistvé dopravou nezasažené krajiny, avšak se zajistitelnými migračními profily, významnější vliv na lokální faunu, vyskytující se v dotčené oblasti.
- Relativně vyšší náročnost stavby z hlediska rozsahu a počtu stavebních objektů, sloužících k eliminaci negativních vlivů trasy na okolí (hloubené tunelové úseky, migrační objekty, protihluková opatření) a z toho plynoucí investiční a provozní náročnost.
- Lokální zvýšení intenzit provozu na stávajících komunikacích, napojených do křižovatek s D3.
- Nemožnost výraznější etapizace výstavby (pouze 2 etapy v součinnosti s Václavickou spojkou).

C. Rizika

- Průtahy v legislativním procesu přípravy stavby (průtahy ve správních řízeních – územní a stavební řízení, posouzení vlivu stavby na krajinný ráz a významné krajinné prvky dle zákona 114/1992 Sb.).

- Problémy při majetkoprávní přípravě (spekulativní prodeje aktivistům a zájmovým sdružením).
- Bezpečnostní rizika při provozu tunelových úseků.
- Možný nárůst nevhodně lokalizované a nedostatečně regulované druhotné urbanizace území (skladové a průmyslové areály) bez vazby na charakter území.
- Účelové stavební uzávěry v katastrech pěti obcí (např. Václavice, Tisem).

Varianta „východní“ (dříve „promika“)

A. Přínosy a přednosti:

- Zvýšení kapacity stávajícího stavu dopravního koridoru ve směru Praha-Tábor-(Č. Budějovice) a snížení cestovní doby oproti stávajícímu stavu.
- Není vytvořena nová liniová bariéra v území, neboť je dotčená oblast již takto znehodnocena (dálnice D1, silnice I/3, železniční trať, průmyslová urbanizace).
- Lokálně se dosáhne snížení intenzity provozu na stávajícím značně zatíženém úseku D1 mezi křižovatkou D1-D3 a SOKP, vznik alternativní nabídky kapacity v případě provozní anomálie na D1 či D3.
- Lepší možnost etapizace výstavby vzhledem ke střetům a vazbám se stávající kapacitní infrastrukturou.
- Existence bližší doprovodné komunikace v podobě stávajících nebo přeložených úseků silnice I/3 a dálnice D1.

B. Nepříznivé vlivy a účinky:

- Není řešena potřebná dopravní obsluha rozvíjejícího se území jižně od hlavního města Prahy, tj. urbanizované Jílovsko (Psáry, Libeň, Jílové), rekreační oblast Posázaví (Kamenný Přívoz, Luka pod Medníkem, Lešany) a nedostatečně obsloužené Neveklovsko a oblast východně Sedlčan a Sedlec-Prčice. Realizace východní varianty si vynucuje další významnou investici k zajištění odpovídající obsluhy uvedených lokalit.
- Trasování D3 v koridoru silnice I/3 a dálnice D1 nezajišťuje rovnoměrnou kvalitu dopravní obsluhy a časovou dostupnost území mezi rychlostní silnicí R4 a dálnicí D1.
- Neexistence podpory v územně-plánovací dokumentaci (ani regionální – z pozice kraje, ani z pozice obcí) a z toho plynoucí kolize při předpokladech využití území.
- Negativní přijetí záměru vedení trasy D3 oblastí u všech dotčených obcí a měst.
- Omezení nebo eliminace kvalitních stávajících dopravních kapacit (silnice I/3, dálnice D1).
- Negativní ovlivnění většího množství obyvatelstva podél trasy (počet rezidentů ve vzdálenosti do 200 m od osy je v průměru 4000 osob, tj. cca 200x více než u varianty západní), vyšší počet střetů s obytnou zástavbou.
- Problematické zaústění a dopravně komplikovaná vazba na SOKP, jeho nerovnoměrné zatížení a vyšší nároky na křižovatkový uzel D1-D3-SOKP.
- Z dopravního pohledu složitá a obtížně logicky řešitelná křižovatka s dálnicí D1, faktické uzavření území uvnitř trojúhelníku D1-D3-SOKP.
- Náročnost stavby z hlediska rozsahu a počtu stavebních objektů (zvýšené náklady o 30-40 %), sloužících k eliminaci negativních vlivů trasy na okolí (hloubené tunelové úseky, migrační objekty, protihluková opatření).
- Zásadní omezení stávající kapacitní infrastruktury při výstavbě a z toho plynoucí celospolečenské ztráty (dopravní nehody, kongesce, prodloužení cestovních dob, lokální zatížení prostředí při kongescích). Při výstavbě bude provoz na stavbou ovlivněných komunikacích dotčen 19 x více než ve variantě západní.

C. Rizika:

- Nové neočekávané územní komplikace a nová zjištění, vyplývající z dosud neprovedených podrobných projektových prací.

- Průtahy v legislativním procesu přípravy stavby (průtahy v povolovacích správních řízeních z důvodu nepřijetí trasy místními samosprávami).
- Problémy při majetkoprávní přípravě (nesouhlasy stávajících vlastníků, obavy o znehodnocení okolních pozemků, nesouhlas s cenou – rozpor se stávající cenovou hladinou).
- Zvýšené bezpečnostní rizika při provozu v tunelových úsecích s ohledem na jejich větší délku a počet a také s ohledem na vyústění tunelu přímo do větví křižovatek.
- Kolize s jinými dosud nezřejmými záměry v území (nesoulad s územně-plánovací dokumentací a průchod zastavitelným územím obce).
- Možný nárůst nevhodně lokalizované a nedostatečně regulované druhotné urbanizace území (skladové a průmyslové areály) bez vazby na charakter území jižně od Benešova.

Závěrečné shrnutí:

Při trasování dálnice D3 je dlouhotrvající problém nalezení konsenzu mezi dvěma hledisky na tuto problematiku. Jeden pohled je ryze krajinářský s důrazem na environmentální dopady a je provázen převážně subjektivním vnímáním liniové stavby tohoto rozsahu v území. Druhým pohledem je zdůraznění dopravní funkce kapacitní komunikace s kompromisním hodnocením environmentálních zásahů (ale s minimalizací jejich důsledků) a současně respektování proběhlých schvalovacích procesů.

Hodnocení nemůže být prováděno pouze z jednoho hlediska, které by bylo vydáváno za absolutní. Dopravní investice musí být posuzována z hlediska plnění dopravní funkce, ekonomiky výstavby a provozu, vlivu na životní prostředí a zdraví a přínosů pro bezpečnost dopravy.

Dále významně důležitou roli hrají popsání rizika ve zpoždění procesu přípravy a realizace investice a rozsah dopadů na obyvatelstvo jak z pohledu silničního provozu (kongesce, nehodovost), tak z pohledu ovlivnění prostředí (negativní dopady hlukové, exhalační, kvalita života apod.).

V Praze, dne 8.12.2009