

**UNIVERZITA PARDUBICE  
DOPRAVNÍ FAKULTA JANA PERNERA  
SEMESTRÁLNÍ PRÁCE Z ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ  
VÝSTAVBA DÁLNICE D3 VE STŘEDOČESKÉM KRAJI**

Studijní skupina 25

Obor: Technologie a řízení dopravy

Pracovní skupina 8: Novotný Tomáš, Štangler Lubomír

Prohlášení

Prohlašujeme, že předložená práce je naším původním autorským dílem, které jsme vypracovali samostatně. Literaturu a další zdroje, z nichž jsme při zpracování čerpali v práci řádně citujeme.

Tomáš Novotný a Lubomír Štangler

## ANOTACE

Práce pojednává o plánované výstavbě dálnice D3. Je zaměřena zejména na problematiku vedení dálnice v oblasti okresů Praha-východ a Benešov, tzn. v oblasti Středočeského kraje. Zde dálnice prochází hustě obydlenou oblastí a vyhledávanými místy k víkendové rekreaci obyvatel hlavního města Prahy. Překonává zde také romantické údolí Sázavy.

Tato práce si klade za cíl seznámit čtenáře s vlivem plánované trasy a tras alternativních na životní prostředí (nejen) v daném regionu. Jedná se hlavně o zábor půdy, negativní dopady na vzhled krajiny a zátěž (zejména hlukovou) na obyvatele žijící v bezprostřední blízkosti plánovaného koridoru této dálnice.

V závěru se autoři pokusí navrhnout řešení z hlediska ochrany přírody nejpříjemnější, a to nejen pro danou oblast, ale i s přihlédnutím k negativním vlivům v jiných regionech.

### Výčet klíčových slov:

- Dálnice
- D3
- Praha
- Benešov
- Mirošovice
- Posázaví
- Životní prostředí

# OBSAH

|                                                                                         |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <u>PROHLÁŠENÍ</u> .....                                                                 | 1  |
| <u>ANOTACE</u> .....                                                                    | 2  |
| <u>OBSAH</u> .....                                                                      | 3  |
| <u>1. ÚVOD</u> .....                                                                    | 4  |
| <u>2. HISTORIE VÝSTAVBY DÁLNIC V ČR</u> .....                                           | 5  |
| 2.1. <u>HISTORIE DÁLNICE D3</u> .....                                                   | 6  |
| <u>3. SOUČASNÝ STAV</u> .....                                                           | 7  |
| 3.1. <u>STAV SILNICE I/3</u> .....                                                      | 7  |
| 3.2. <u>DOSTAVĚNÉ ČÁSTI BUDOUCÍ DÁLNICE</u> .....                                       | 8  |
| 3.3. <u>INTENZITA DOPRAVY</u> .....                                                     | 8  |
| <u>4. PLÁNOVANÁ TRASA D3</u> .....                                                      | 9  |
| 4.1. <u>STABILIZOVANÁ TRASA</u> .....                                                   | 9  |
| 4.2. <u>ARGUMENTY PRO VÝSTAVBU D3</u> .....                                             | 9  |
| 4.3. <u>VLIV STABILIZOVANÉ TRASY NA ŽP</u> .....                                        | 10 |
| <u>5. ALTERNATIVNÍ NÁVRHY</u> .....                                                     | 11 |
| 5.1. <u>SDRUŽENÍ PROTI VÝSTAVBĚ D3</u> .....                                            | 11 |
| 5.2. <u>ARGUMENTY PROTI VÝSTAVBĚ D3</u> .....                                           | 11 |
| 5.2.1. <u>Alternativní návrh koncepce rozvoje dopravních sítí ČR do roku 2010</u> ..... | 12 |
| 5.3. <u>ROZŠÍŘENÍ SILNICE I/3</u> .....                                                 | 14 |
| 5.3.1. <u>Studie ČSDK</u> .....                                                         | 14 |
| 5.3.2. <u>Studie Promika</u> .....                                                      | 16 |
| 5.4. <u>PRODLOUŽENÍ R4</u> .....                                                        | 16 |
| <u>6. IV. ŽELEZNIČNÍ KORIDOR</u> .....                                                  | 17 |
| <u>7. ZÁVĚR</u> .....                                                                   | 18 |
| <u>SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ</u> .....                                       | 19 |
| <u>PŘÍLOHY</u> .....                                                                    | 20 |
| <u>PŘÍLOHA 1 – ALTERNATIVNÍ NÁVRH<sup>[6]</sup></u> .....                               | 20 |
| <u>PŘÍLOHA 2 - TRASA PLÁNOVANÉ D3 A SOUČASNÉ I/3<sup>[6]</sup></u> .....                | 21 |

# 1. ÚVOD

S intenzivním rozvojem individuální, ale i nákladní silniční dopravy na počátku devadesátých let se začíná řešit otázka výstavby a modernizace silniční sítě na území ČR. Hlavní přepravní proudy již také nesměřují ve směru na východ, ale vlivem nové politické situace po roce 1989 se dostávají do popředí obchodní (a tudíž i dopravní) styky se západní a jižní Evropou. Proto je nutné zlepšit úroveň vysokorychlostní silniční sítě ve směru z Prahy na západ a jih republiky.

Právě proto je již několik let jedním z významných politických témat i stavba dálnice D3 vedoucí právě z Prahy na jih Čech a dále pokračující do Rakouska. Z hlediska evropského významu patří trasa vedená jako E55 mezi tzv. hlavní mezinárodní tahy, propojuje severní a jižní Evropu od Kodaně na jih Řecka. Souvislou trasu vytváří mezi přístavy Rostock u Severního moře a Brindisi na Jaderském pobřeží Itálie. S výjimkou úseku mezi Benátkami a Cesenou, kde jsou dálkové vazby dosud přenášeny dálnicemi v trasách E70 a E45 přes Bolognu, je (mimo území ČR a navazující úseky v Sasku a Rakousku) trasa v celém rozsahu již přestavěna na kapacitní parametry. Úseky na jihu Itálie (Bari - Brindisi, cca 115 km) jsou v parametrech rychlostní silnice (v Itálii nejsou zpoplatněny), na stejné parametry je postupně přestavován i dosud dvoupruhový úsek Benátky - Ravenna. Na rakouském území jsou v polovičním profilu provozovány dlouhé tunely Tauern (6401 m) a Katschberg (5439 m).

Největším problémem dálnice je její sporné vedení v jejích prvních desítkách kilometrů v oblasti středních Čech a v úseku České Budějovice - hranice Rakouska. Mnoho ekologických aktivistů, i místních občanů a regionálních politiků se stavějí proti této trase a navrhují jiná řešení, jako například pouhé zvětšení kapacity současných komunikací (zejména silnice první třídy I/3) a dálkovou dopravu do Českých Budějovic a Rakouska vést po současné rychlostní komunikaci R4 přes Příbram a Písek. Zastánci zejména z řad jihočeských politiků naopak podporují výstavbu této komunikace.

Jedná se tedy nejen o problém trasování dálnice, jejího vlivu na životní prostředí občanů žijících u této trasy, ale zejména o problém politický. V celé kauze se střetávají dvě zcela odlišné skupiny: ekologové a zastánci rozvoje individuálního a svobodného životního stylu.

Projekt celé dálnice je prodlužován hned z několika důvodů. Asi nejzávažnějším z nich je existence několika návrhů a nejednoznačného určení, který z těchto návrhů je nejvhodnější. Každá organizace vystupující ve sporu má zcela přirozeně jiné priority. Dalším důvodem je nedostačující komunikace mezi zastánci a odpůrci dálnice. A nakonec brání realizaci této komunikace některá chybná administrativní rozhodnutí úředníků ministerstev a okresních (krajských) úřadů. Ta jsou poté zpochybňována občanskými iniciativami u soudů, což opět neúměrně prodlužuje dobu realizace plánů výstavby.

## 2. HISTORIE VÝSTAVBY DÁLNIC V ČR

Již v průběhu třicátých let minulého století se objevují myšlenky vybudování dálniční sítě v tehdejší Československu. V průběhu roku 1935 přicházejí nezávisle na sobě dva návrhy na stavbu dálkových komunikací napříč republikou.

První návrh vypracovává dopravní komise Čs. regionálního ústředí pod vedením prof. Bechyně. Projekt předkládají pod názvem „*Národní silnice Plzeň-Košice*“.

Druhý návrh vypracovaly brněnští dopravní odborníci. Ti vypracovávají návrh dvou páteřních komunikací vedoucích paralelně napříč celou republikou. Počátek těchto komunikací je plánován u Chebu a končit mají až v Chustu na tehdejší Podkarpatské Rusi.

Jedním z nejpropracovanějších návrhů je však návrh Dr. Baťy <sup>[1]</sup> z roku 1937, který navrhuje „*autostrádu*“ s parametry a trasováním na svou dobu výjimečnými. (Slovo *dálnice* vzniklo až o rok později. Vlastně jde o zkratku dvou slov „*dálková silnice*“. Označení bylo jednoduché, jednoslovné, české a každého hned napadne, co znamená. Zřejmě proto si nový název získal tak velkou oblibu, že zdomácněl ještě dříve, než vůbec byly postaveny první dálniční kilometry.) Hodlal vytvořit (během několika málo let pomocí nezaměstnaných lidí) 20 m širokou silnici se dvěma jízdními pruhy v každém směru o šířce 3 m vedoucí z Chebu přes Plzeň, Příbram, Vlašim, Brno, Zlín, Žilinu, Poprad, Užhorod a Mukačevo do Velkého Bočkova na východních hranicích tehdejší republiky. Celá silnice by měřila 980 km a v tehdejší době by bylo možno ji projet osobním autem za 10 hodin, a bylo by ji možno postavit za tehdejších 2 mld. Kč. Na dálnici by navazovala hlavní mezinárodní silnice z Prahy přes Tábor a České Budějovice do Lince (v trase dnešní silnice I/3).

Na podzim roku 1938 vzniká vládní návrh silnice (Berlin) - Terezín - Praha - Brno - (Viedeň, Košice), který je rozpracován, a začíná jeho výstavba. Ta je přerušena vlivem válečných událostí v roce 1942. Dnešní dálnice D1 využívá některé její části, jiné (jako například 2 železobetonové mosty přes vodní nádrž Želivka) zůstaly smutným torzem v krajině.

Ale až rok 1963 se stává zásadním mezníkem při plánování dálniční sítě v Československu. Schválení první dlouhodobé strategie budování dálnic a rychlostních komunikací na následující čtyři desítky let předurčilo směr úvah i praktické činnosti projektantů a realizátorů dopravní infrastruktury. V některých koridorech byla pochopitelně s vývojem společnosti a zlepšováním informovanosti tato strategie postupně pozměňována a obměňována. Vznikaly některé nové a lepší trasy lépe vyhovující technologickým i ekologickým parametrům doby.

V roce 1970 jsou uvedeny do provozu první úseky dálnice D1 Praha - Brno, v dalších letech vznikají na území současné ČR tyto úseky dálnic a rychlostních komunikací: D2 Brno - Bratislava, R4 Praha - Příbram, D5 Praha - Plzeň - Rozvadov, R7 Praha - Slaný, D8 Praha - Lovosice, R10 Praha - Liberec a D11 Praha - Poděbrady. Poslední plánovanou dálnicí radiálně vedenou z Prahy, která nebyla prozatím ani započata, zůstává dálnice D3.

## 2.1. Historie dálnice D3

První zmínka o stavbě kapacitní komunikace z Prahy na jih Čech existuje již v územním plánu z roku 1928 <sup>[5]</sup>. Tehdejší trasa se příliš nelišila od současného návrhu. Koncepce výstavby dálnic v ČSSR z roku 1963 obsahovala i výstavbu dálnice D3. V roce 1966 bylo rozhodnuto vybudovat novostavbu silnice první třídy I/3 v návaznosti na D1 v trase Mirošovice - Benešov, z Benešova na hranice Jihočeského kraje rekonstruovat stávající I/3 na normovou dvoupruhovou kategorii S11,5 (šířka vozovky 11,5 metru) a na území Jihočeského kraje budovat definitivní čtyřpruhovou komunikaci. Teprve po vyčerpání kapacity dvoupruhové silnice mezi Benešovem a hranicí krajů se předpokládalo realizovat novou čtyřpruhovou komunikaci v nové trase. Předpokládalo se, že v úseku Praha - Benešov bude trasa do Mirošovic realizována po dálnici D1. Dálnice D1 a nová trasa silnice I/3 byly dány do provozu v letech 1970-1971.

I nadále se však hovořilo o dálnici D3 vedené po samostatné trase mezi R4 a D1. Proto byla do dalších návrhů v letech 1987 a 1993 také zapracována.

V roce 1997 přiznával ministr dopravy Martin Říman částku 32 miliard na výstavbu dálnice až k rakouským hranicím, avšak byl v té době kritizován ministrem životního prostředí Jiřím Skalickým za podhodnocování celkových nákladů. Ministr Skalický hovořil o sumě o 10 miliard vyšší. Spory o celkovou výši nákladů na D3 a odhady ve výši přes 40 miliard byly jedním z důvodů, proč vláda nakonec rozhodla přípravy D3 zastavit a vyjmout dálnici D3 z programu realizace do roku 2005.

Jako reakce na tento krok vlády bylo založeno Sdružení pro výstavbu dálnice D3, kterému se podařilo prosadit znovuzařazení D3 do vládního programu *Návrh rozvoje dopravních sítí do roku 2010* (usnesení vlády č. 741/1999). V prosinci roku 2001 inicioval Jihočeský kraj vznik seskupení regionů s názvem *Eurokoridor Sever - Jih*. V současné době sdružuje Středočeský a Ústecký kraj, Prahu a severorakouské oblasti.

### 3. SOUČASNÝ STAV

#### 3.1. Stav silnice I/3

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 (jih) vyžaduje okamžité řešení. I v případě rychlého dosažení konsensu s novou trasou D3 je její uvedení do provozu vzhledem k náročnému úseku přechodu prostorem Jílovska (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.

Z hlediska regionálních vazeb ve Středočeském kraji lze dnešní silnici I/3 rozdělit na tři níže uvedené úseky. U jednotlivých úseků je vždy uvedeno také současné nutné zlepšení parametrů komunikace (aniž by se stavěla dálnice). Celkově se však komunikace nachází ve velice špatném stavu, a proto prochází v současné době rozsáhlou rekonstrukcí.

**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. To umožňuje přenesení dálkových vazeb od Tábora a Českých Budějovic na novou trasu. Z hlediska potřeby realizace dopravních vazeb 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.

**B. V úseku Bystřice - Votice** by bylo nutné uvažovat o rozšíření vzhledem k překročení kapacity. Nezbytné je realizovat silniční objezd 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 Miličína. Určitým omezením je Votický kopec, kde by bylo vhodné alespoň na části tohoto úseku sledovat rozšíření na nedělenou čtyřpruhovou silnici, umožňující předjíždění i ve směru na Benešov.

### 3.2. Dostavěné části budoucí dálnice

V roce 1991 byl zprovozněn čtyřpruhový obchvat Tábora. Ve směru na Prahu je v provozu cca 2 kilometrové napojení na silnici I/3 (dvou pruhové, kapacitně též vyhovující s dostatečnou rezervou) - z větší části v trase plánované D3. To je směrem na Prahu od Tábora vše. Žádná stavba tak nepředurčuje trasování dálnice směrem k Praze.

Jižně od Tábora byl v roce 1998 zprovozněn dvoupruhový obchvat Veselí nad Lužnicí v trase plánované dálnice D3. Již před tím bylo zprovozněno cca 10 km dvou pruhové přeložky silnice I/3 v trase D3 ve směru dále na České Budějovice. Poslední částí silnic postavených v trase plánované dálnice D3 (resp. rychlostní silnice R3) je zhruba 1,5 km dlouhý obchvat Dolního Dvořiště. Též pro úsek České Budějovice - hranice Rakouska tak platí, že trasování není předurčenou žádnou stavbou. Nově byla zahájena výstavba 4,3 km dálnice D3 v úseku Chotoviny - Čekanice v polovině února 2002.

Celkem je tedy z celkové délky 171,1 km (D3 +R3) 3,0 km ve čtyřpruhovém profilu a 17,7 km v polovičním profilu.

### 3.3. Intenzita dopravy

V roce 2000 byla prováděna celostátní sčítání dopravy na vybrané silniční síti. Údaje v tabulce jsou tedy celkem aktuální. Do budoucna se dá počítat s nárůstem dopravy, avšak již ne tak velkým jako v posledních letech.

| Silniční úsek                       | Vozidel (tis./den) |
|-------------------------------------|--------------------|
| Senohraby - Poříčí nad Sázavou      | 19,7               |
| Poříčí nad Sázavou - Benešov, sever | 21,4               |
| Benešov, sever - Benešov, jih       | 16,3               |
| Benešov, jih - Bystřice             | 19,1               |
| Bystřice - Olbramovice              | 14,0               |
| Olbramovice - Votice                | 13,5               |
| Votice - Mezno                      | 10,6               |

tabulka 1 - Intenzita dopravy na silnici I/3 <sup>[5]</sup>

Pro posuzování vyčerpanosti technické kapacity sledovaných komunikací lze použít kritéria získaná ze zemí Evropské unie, která udávají nejvyšší denní kapacitu komunikace při běžné denní proměně intenzity dopravy (výskytu dopravních špiček a sedel) takto:

|                                                            |                         |
|------------------------------------------------------------|-------------------------|
| Historická 2-pruhová silnice (S 6-8) vedená přes obce      | 12.000 vozidel / den    |
| Moderní 2-pruhová silnice (S 11,5) s MÚK, vedená mimo obce | 18-20.000 vozidel / den |
| 4-pruhová dálnice nebo silnice s MÚK                       | 60.000 vozidel / den    |
| 6-pruhová dálnice nebo silnice s MÚK                       | 90.000 vozidel / den    |

tabulka 2 - porovnání kapacit jednotlivých druhů komunikací <sup>[8]</sup>

## 4. PLÁNOVANÁ TRASA D3

### 4.1. Stabilizovaná trasa

Nejznámější variantou je trasa investora celé stavby - Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) nazývaná též *stabilizovaná trasa*. Jedná se o variantu vedenou v trase Praha - České Budějovice jako dálnice D3, v úseku České Budějovice - státní hranice ČR/Rakousko jako rychlostní komunikace R3. Počátkem roku 2002 schválilo Rakousko Generální dopravní plán, ve kterém s výstavbou dálnice z Dolního Dvořiště nepočítá. V Rakousku má na R3 navazovat rychlostí komunikace S10 (dle rakouského značení) do Lince. S touto komunikací však rakouská strana příliš nepospíchá, její realizaci předpokládá v časovém horizontu do roku 2021.

Plánovaná trasa dálnice D3 má odbočovat z budoucího *Pražského vnějšího okruhu* mezi obcemi Zlatníky a Jesenice, dále pokračovat podél obcí Libeň a Libeř až k Jílovému u Prahy, které bude míjet z východu tunelem, který plynule přechází na most přes řeku Sázavu ve výšce 100 m nad hladinou řeky. Dále vede okolo Netvořic, Chrášťan, Maršovic, Vrchetových Janovic, Heřmaniček a území Středočeského kraje opouští u Mezna.

Tato varianta byla v průběhu 90. let vybrána jako optimální, s tím, že se relativně nejméně dotýká stálého osídlení i přírodních hodnot krajiny. Trasa vyhovuje řadě větších měst, přes něž v současnosti vede silnice I/3 a dálnice se jejich bezprostřední blízkostí vyhýbá. Jsou jimi například Neveklov, Benešov, Sedlčany, Votice a Miličín. Naopak města Týnec nad Sázavou a Jílové u Prahy, a menší obce Lešany, Václavice a Tisem s touto variantou nesouhlasí.

Odpůrce má také v řadách sázavských rekreatantů - chatařů a chalupářů, kteří nesouhlasí s narušením krajinného rázu a přírodního prostředí řeky v prostředí údolí řeky Sázavy.

V roce 1999 a 2000 uvádělo ministerstvo dopravy náklady ve výši 46,5 miliard korun (přičemž úsek České Budějovice - hranice Rakouska má být pouze dvoupruhový). V únoru 2001 však vláda odsouhlasila materiál předložený ministrem dopravy Schlingem, který již přiznává částku vyšší než 63 miliard. Je však stále možné (ne-li jisté), že se výstavba stálým prodlužování ještě prodraží.

### 4.2. Argumenty pro výstavbu D3

Význam realizace dálnice D3, vedené v samostatném koridoru s napojením na pražský silniční okruh, spočívá<sup>[5]</sup>:

- v rychlém a bezpečném dopravním spojení důležitých sídel České republiky (Prahy, Tábora a Českých Budějovic)
- v kvalitní dopravní obsluze území, která umožní ekonomický rozvoj obcí v okolí dálnice
- v odstranění negativních dopadů (hluk, exhalace, ohrožení přírody a vodních zdrojů) způsobených stále rostoucí dopravou vedenou na stávající silniční síti v hustě obydlené i rekreačně využívané oblasti.
- 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.
- 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).

V opačném případě dojde k vážným dopravním problémům a zvýšení nehodovosti na stávající silniční síti, dnes již ve špatném technickém stavu a dopravou značně přetíženou. Důsledkem pak bude nepříznivý dopad na životy a zdraví obyvatel trvale žijících v tomto regionu.

### **4.3. Vliv stabilizované trasy na ŽP**

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 nepřístupnost a jednak by výrazně poškodila rekreační zázemí Prahy. Dálnice by též vedla v těsné blízkosti mnoha obcí a osad (totéž platí pro Benešovsko a pro území jižně od Českých Budějovic). Dálnice je nezdědkou trasována necelých 100 metrů od obce. Na Benešovsku by dálnice 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.

Trasa dálnice je rozdělena na dvanáct úseků, které jsou v rozdílném stupni příprav na případnou výstavbu <sup>[9]</sup> Dálnice jako celek nebyla posouzena z hlediska vlivů na životní prostředí, jak požaduje zákon č. 244/92 Sb. (*Studie vlivu na životní prostředí - EIA*). Dálnice D3 byla pouze rámcově vyhodnocena při posuzování *Koncepce rozvoje dopravních sítí ČR* z hlediska vlivů na životní prostředí. Toto posouzení dopadlo pro dálnici D3 značně kriticky - D3 byla vyhodnocena jako nepřijatelná v úsecích Praha - Mezno a České Budějovice - hranice s Rakouskem.

**0301 Praha - Jílové u Prahy (10,5 km):** Byla zpracována dokumentace EIA (cca konec roku 2000), ale dosud nedošlo k jejímu zveřejnění. Realizace je plánována v termínu 9/2005 - 12/2009.

**0302 Jílové u Prahy - Hostěradice (5 km):** Společná dokumentace EIA na úseky 0302 a 0303 byla oznámena 24. 6. 1996, proces jejího schvalování byl pozastaven 16. 10. 1996 v etapě před zpracováním posudku (zpracovatel posudku nebyl prozatím určen). Realizace je plánována v termínu 10/2005 - 10/2008.

**0303 Hostěradice - Neštětice (15,7 km):** Proces EIA byl pozastaven 16. 10. 1996 v etapě před zpracováním posudku. Realizace je plánována v termínu 9/2005 - 12/2009.

**0304 Neštětice - Voračice (13,5 km):** Dokumentace EIA byla oznámena 2. 4. 1996, proces EIA byl pozastaven 16. 10. 1996 v etapě před zpracováním posudku (zpracovatel posudku nebyl prozatím určen). Realizace je plánována v termínu 9/2005 - 12/2009.

**0305 Voračice - Mezno (19 km):** MŽP vydalo dne 19. 3. 1996 na závěr procesu EIA k záměru stavby souhlasné stanovisko (č.j. 400/1118/552/OPVŽP/96). Přípravuje se územní řízení, avšak dosud nebylo zahájeno. Realizace je plánována v termínu 7/2003 - 11/2008.

## 5. ALTERNATIVNÍ NÁVRHY

### 5.1. *Sdružení proti výstavbě D3*

Část obcí s plánovanou dálnicí D3 nesouhlasí. Jedná se především o obce v okresech Praha - západ, Benešov a Český Krumlov. Některé obce se spojily do sdružení obcí ve snaze účelněji se bránit připravované dálnici. Na Jílovsku tak bylo založeno sdružení KLID<sup>[4]</sup>, na okrese Benešov sdružení Náš Domov. V Týnci nad Sázavou bylo založeno nové občanské sdružení s názvem „Občané proti devastaci životního prostředí“. Podnětem k založení sdružení byly diskuse o dálnici D3 a dálničním přivaděči na Týnec nad Sázavou. Sdružení se k dálnici D3 a dálničnímu přivaděči staví kriticky. Jedná se tak už o druhou iniciativu nesouhlasící s dálnicí D3 v prostoru Týnce nad Sázavou - první iniciativou jsou lidé z Krusičan, obce ležící v těsné blízkosti plánované D3.

Obce požadují řešit dopravní situaci celkově a ne pouze tzv. „salámovou“ metodou. Kritizují to, že neproběhlo celkové posouzení dopravního spojení Prahy s jižními Čechami, ale pouze po jednotlivých malých částech probíhá schvalování dálnice D3 (zatím v úsecích, které nejsou výrazně problematické - což je obdobné jako situace před několika lety u dálnice D8). Za dostačující dopravně a ekologicky únosnou alternativu k problematické dálnici D3 považují obce modernizaci stávající silniční sítě (silnice I/3, II/105) a současné převedení dálkové dopravy na „Strakonickou“ silnici (tj. tah I/4 + I/20, resp. R20).

Z celostátně působících ekologických organizací se o problematiku zabývá asi nejvíce sdružení Arnika<sup>[7]</sup>. Dále se angažují i organizace jako Hnutí Duha, Děti Země, Český a Slovenský dopravní klub<sup>[2]</sup> a jiné.

Ekologické iniciativy kritizují dálnici D3 z důvodu její nepotřebnosti. Objem dopravy, která by po zprovoznění na ni přešla, se odhaduje na necelých 50 %. Pokud by se dálnice postavila, znamenalo by to, že poměrně blízko sebe povedou tři silniční tahy - rychlostní silnice R4 Praha - Písek, dálnice D3 Praha - České Budějovice a rychlostní silnice R3 spolu s šestipruhem dálnice D1 Praha - Mirošovice. Navíc vláda pojala výstavbu IV. železničního koridoru v této oblasti (trať Praha - České Budějovice) za jednu z priorit své dopravní politiky.

Dálnice přes Posázaví se příliš nezamlouvá ani prezidentu Václavu Havlovi, který v létě roku 2001 tento region navštívil. Havel tehdy prohlásil: „Po půldni stráveném v tomto kraji nejsem vybaven na to, abych mohl dělat jednoznačné soudy. Člověk má ale občas dát na své elementární instinkty. Při pohledu na krajinu, a když jsem slyšel, co všechno by se v ní dělo, něco se ve mně bouřilo.“

### 5.2. *Argumenty proti výstavbě D3*

Jako jeden z argumentů proti výstavbě dálnice používají v únoru 1999 zveřejněnou studii *Posouzení vlivů koncepce rozvoje dopravních sítí ČR do roku 2010 z hlediska vlivů na životní prostředí*<sup>[2]</sup>, v rámci které byla posuzována též dálnice D3. Výsledkem bylo konstatování, že „vyhodnocení předpokladů ekologické proveditelnosti kategoricky vylučuje možnost vybudování komunikace D3 (R3) ve zcela nové trase (Praha - Mezno).“ Rovněž v úseku České Budějovice - hranice Rakouska bylo vedení D3 označeno jako nepřijatelné.

V úseku Praha – Mezno by D3 procházela územím, které je dálkovou dopravou (resp. v okrese Benešov silniční dopravou vůbec) dosud nedotčeno. Velmi hrubý zásah by D3 znamenala pro občany Jílovska (průchod přes chatové a trvale obydlené osady) a údolí Sázavy (přemostění v jednom z nejhlubších kaňonů řeky nejdelším mostem v ČR). Dolní Posázaví představuje významnou přírodní a rekreační oblast, která by byla znehodnocena jak

v důsledku výstavby dálnice a provozu po ní, tak též v důsledku zpřístupnění některých dosud nedostupných (přírodně cenných) míst turistům.

Samotné překročení řeky Sázavy je u dálnice D3 krajinářsky velmi nepříznivé (100 m vysoký 1 km dlouhý most) Ve srovnání s tím je překročení Sázavy ve stávající stopě I/3 téměř bezproblémové, neboť údolí je zde mělké a široké a most je tedy krátký a nízký.

Neméně problematické je vedení D3 západní částí okresu Benešov. Zde by došlo k fragmentaci hodnotné krajiny, pro kterou je charakteristické venkovské osídlení. Zdejší území je charakterizováno jako stabilizované, s výstavou a provozem dálnice by už o stabilitě nemohla být řeč. Na jihu Benešovska - v oblasti České Sibiře - by D3 procházela velmi členitým a přírodně hodnotným terénem. Benešovskem by po případné výstavbě D3 procházely již tři poměrně frekventované silnice - dálnice D1, silnice I/3 a dálnice D3.

Za území, v němž je výstavba dálnice možná (při splnění přísných ekologických podmínek) označila studie z února 2002 úsek Tábor - České Budějovice.

Výsledky evropských studií z posledních let ukazují, že řešením prudkého nárůstu objemu silniční dopravy není výstavba nových silnic a dálnic. Klíčovou studií v této oblasti je práce Stálého poradního sboru Ministerstva doprav Velké Británie (SACTRA) *“Trunk Roads and the Generation of Traffic”* (Jak dálnkové silnice indukují dopravu) <sup>[4]</sup>. V této studii se potvrzuje opak předpokladu, že by dálnice mohly řešit problémy s nárůstem silniční dopravy. Studie došla k závěru, že každá nová silnice přispívá k nárůstu silniční dopravy (tj. indukuje ji), neboť zvyšuje časovou atraktivitu silniční dopravy. Dálnice jakožto nejatraktivnější silnice indukují silniční dopravu nejvíce.

Dálnice D3 je v rozporu se Státní politikou životního prostředí, která říká: „Při modernizaci silniční sítě více využívat stávající silnice a omezit fragmentaci krajiny novými trasami“. Dálnice D3 však stávající silnice nevyužívá vůbec a pro své výrazně negativní dopady fragmentací krajiny byla v úseku Praha - Mezno vyhodnocena jako kategoricky nepřijatelná. Další zásadou Státní politiky životního prostředí, kterou D3 porušuje, je „podporovat postupnou změnu podílu osobní a nákladní přepravy ve prospěch železniční, kombinované a vodní dopravy“. Realizací dálnice D3 by však došlo k pravému opaku - dálnice D3 by znevýhodňovala modernizovanou železniční trať Praha - Tábor - České Budějovice.

Dálnice D3 je v rozporu s Dopravní politikou ČR, neboť jeden ze základních cílů této politiky (schválené usnesením vlády č. 413/98) zní: „omezovat environmentálně nejméně šetrné způsoby dopravy“. Silniční doprava je zcela prokazatelně nejméně šetrným způsobem dopravy (pomineme-li dopravu leteckou). A dálnice jsou nejvíce nešetrným způsobem silniční dopravy.

### **5.2.1. Alternativní návrh koncepce rozvoje dopravních sítí ČR do roku 2010**

Tento návrh vypracovalo ČSDK v roce 1998 jako návrh alternativní k dopravní politice vlády. Podstata sporu podle něj tedy nespočívá ani tak v ochraně přírody (o tu jde jen na několika spočítatelných místech), ale především v účelnosti vynaložených veřejných prostředků. Dálnice je velmi nákladná stavba <sup>[3]</sup>.

- 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.
- 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 rychle projedou. 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 dálnicí 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 dálnicí odsáván a přispívá tak k jejich vysídlování.
- 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? To je docela reálné dilema.
- Krátké spojení dálnice = rozvoj nefunguje jednoznačně. Ani mapa nezaměstnanosti v České republice nedokládá, že by v místech propojených dálnicí 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. V citované publikaci se na základě evropských zkušeností píše: „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. Otázka zní: Není regionální rozvoj řešitelný účelněji a levněji než řekou betonem?
- Ale i kdybychom přijali onu zjednodušující představu, je třeba jedno dodat. Dálnice prakticky nikdy nevedou do regionů opravdu okrajových. Chudé oblasti odstrčené od dálnice se jejím vybudováním stávají ještě méně schopnými konkurence. Domácí příklad: dálnice na Ostravsko ještě více znevýhodní sousední Bruntálsko. To není argument pro to, nepropojit Ostravu dálnicí, ani návrh postavit další do Bruntálu. Jde jen o to, uvažovat o dopravě důkladněji než na základě prosté rovnice dálnice = rozvoj. Vybudování kvalitních dopravních tras přes Českou republiku totiž také může znamenat bleskové přelití kapitálu dále na východ, za levnější pracovní silou.
- A na závěr lze postavit celou otázku na hlavu. 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?

### 5.3. Rozšíření silnice I/3

Odpůrci dálnice D3<sup>[8]</sup> v samostatném koridoru navrhuji rozšíření silnice I/3 na čtyřpruhovou v celé délce včetně provedení výstavby obchvatů měst Olbramovice a Miličín. I tato varianta má však několik možných řešení.

Prvním z nich je rozšíření na rychlostní komunikaci s omezenou přístupností (tj. zákaz chůze, cyklistiky, a provozu vozidel s rychlostí menší než 50 km.h<sup>-1</sup>) a naopak vyšší povolenou rychlostí. Toto řešení je však těžce realizovatelné vzhledem k úzkému průřezu v trase dnešní silnice, zejména v Benešově, kde je z jedné strany nemocnice a z druhé strany chráněný konopištský park.

Druhým řešením je rozšíření pouze na parametry S 22,5 (čtyřpruhová silnice s šířkou 22,5 metru) dovolující pouze rychlost 90 km.h<sup>-1</sup>. Toto řešení je již průchozí (i když s obtížemi právě v Benešově), avšak i zde je stále vysoký počet domů a staveb, které by byly určeny pro demolici. Možnost využití silnice I/3 pro výstavbu rychlostí silnice ověřil na podzim roku 2000 Český a Slovenský dopravní klub – viz studie „Využitelnost silnice I/3 v úseku Praha – Tábor pro rekonstrukci na rychlostní silnici R3“<sup>[2]</sup>.

Zároveň by však musela být realizována nová trasa II/105, a to minimálně v úseku Jesenice - Jílové (cca 20 tis. voz./24 hodin v roce 2015) a následně i v úseku Jílové - Hostěradice (cca 19 tis. voz./24 hodin) na kapacitní (čtyřpruhovou) komunikaci. Zároveň je nezbytné odlehčení koridoru 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. Tuto variantu je možné využít pro přenos těchto vazeb nového koridoru, ověřeného při trasování dálnice D3 v úseku Hostěradice - Václavice s pokračováním na Bystřici.

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 Přivozu).

#### 5.3.1. Studie ČSDK

Další studií zpracovanou ČSDK je „Využitelnost silnice I/3 v úseku Praha – Tábor pro rekonstrukci na rychlostní silnici R3“<sup>[2]</sup>. Studie se zabývala orientačním porovnáním dálnice D3 v trase ŘSD a rychlostní silnice R3 na území Středočeského kraje, resp. po počátek prvního vybudovaného úseku D3 u Stoklasné Lhoty (okr. Tábor)

Ve studii je popsán stávající stav silnice I/3 z Mirošovic ke Stoklasné Lhotě a kroky, které by bylo nutné provést k její rekonstrukci na rychlostní silnici R3.

Studie konstatuje, že první delší úsek silnice I/3, který je nepoužitelný pro rekonstrukci na rychlostní silnici R3, se nachází až cca 60km od Prahy.

Je zajímavé, že zatímco dálnice D3 vede na území Středočeského kraje daleko od stávající silnice a je z hlediska ochrany přírody, krajiny a rekreačních oblastí kontroverzní prakticky v celé délce, tak stávající silnice způsobuje ekologické problémy pouze v pěti krátkých úsecích, z nichž ve všech případech je možné negativní vlivy výrazně snížit buď změnou trasy (3 případy) nebo za použití technických opatření (všech 5 případů). Přitom 2 případy (Benešov, Miličín) ze 3 jmenovaných jsou úseky, kde dosud nebyla vybudována nová komunikace (obchvat) I/3. Třetím případem je obchvat Mirošovic (viz níže).

Součástí studie je analýza kapacity dálnice D1 Praha – Mirošovice. Protože neexistují tuzemské zkušenosti a odpovídající ČSN je zastaralá, tak na základě zahraničních kritérií a analogií provozu na pražské severojižní magistrále studie zjišťuje, že nelze očekávat žádné

kapacitní problémy na tomto dálničním úseku ani v případě, že tudy zůstane vedena doprava do jižních Čech.

Studie konstatuje, že stávající trasu silnice I/3 je možné na R3 rekonstruovat ve velké většině úseků. Prvním nevyhovujícím úsekem je asi 2 km dlouhé napojení na dálnici D1 v Mirošovicích, kde trasa I/3 řeže obytnou zástavbu, škodí jí emisemi a hlukem, tím brání rozvoji obce. Řešením je výstavba obchvatu na východní (závětrné) straně a nové napojení na dálnici D1. Toto řešení je oproti současnému stavu horší z hlediska ochrany přírody (prochází přes hřeben a nad údolím s lesem, byť převážně smrkovou monokulturou). Rozsah obytné a rekreační zástavby ovlivněné touto stavbou bohužel není nulový, ale je alespoň pětikrát menší než současný stav. Lepší řešení nelze v daném území nalézt.

Druhým nevyhovujícím úsekem je obchvat Benešova. Studie navrhuje posunutí obchvatu západním směrem (až o 340m). Jiným možným řešením (dražším, ve studii neuvedeným) je rozšíření a překrytí komunikace ve stávající stopě.

Výstavba IV. železničního koridoru (jehož trasa nebyla v době zpracování známa) si možná vyžádá posun části obchvatu Bystřice, což povede ke zlepšení jeho technických parametrů, beze změny vlivu na životní prostředí (ten zde lze eliminovat pouze technicky).

Třetím nevyhovujícím úsekem je průtah Olbramovic, ale připravuje se výstavba obchvatu. Zpracovaný projekt obchvatu Olbramovic (s vydaným stanoviskem EIA) je nutné před zahájením výstavby upravit tak, aby umožňoval budoucí rozšíření trasy na čtyřpruhovou bez přestavby vybudovaných navazujících staveb (most, přeložka silnice III. třídy).

V úseku Votice – Hostišov (cca 3 km) prochází silnice I/3 po úbočí svahu. S ohledem na ochranu okolních (byť nepůvodních) lesů doporučujeme při rozšiřování zvážit menší šířku komunikace zúžením středního dělicího a nouzových pruhů, nikoliv však nezbytně.

Úseky I/3 rekonstruovatelné na R3 ve Středočeském kraji končí u obce Buchov (cca 60 km od Prahy). Odtud jižně je nutné vést komunikaci ve zcela nové trase, jako obchvat Miličina. Z jeho možných tras se pro přírodu, obydlí a rekreační objekty jeví méně škodlivý a také z hlediska ceny výhodnější obchvat západní.

Poblíž hranice Středočeského kraje (u Mitrovic) se dálnice D3 přimyká ke stávající silnici a zde zároveň končí její šedesátikilometrový kontroverzní úsek. Další její pokračování ke Stoklasné Lhotě není výrazně škodlivé. Proto je možné ve studii navržený obchvat Miličina R3 u Mitrovic navázat do trasy ŘSD a pokračovat v ní dále na jih.

#### Další trasy R3 uvažované ve studii

Aby byly porovnány i jiné trasy R3 s mirošovickou trasou a s dálnicí D3, studie sama několik takových tras navrhuje a zkoumá.

Ve všech případech R3 zjišťuje, že žádná z těchto tras není ekologicky lepší než maximální využití stávající trasy přes Mirošovice, ale zároveň žádná z nich není ekologicky horší než dálnice D3.

Žádná trasa R3 mimo Mirošovice není dražší než dálnice D3, ale všechny jsou výrazně dražší než trasa R3 přes Mirošovice.

### 5.3.2. Studie Promika

Poslední významnou studií na téma D3 byla *“Studie alternativního řešení k dálnici D3 v úseku Praha – Mezno”* (ateliér PROMIKA, srpen 2001) [7]. Podle ní na základě dosud provedených průzkumových a rozborových prací, dalších jednání a konzultací lze v této fázi prací konstatovat následující předběžné závěry:

a) Studie prokazuje vhodnost přeřazení definitivní trasy silnice E55 v jižní polovině Středočeského kraje do kategorie rychlostní silnice, která má z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu, jízdní rychlosti a pohodlí dopravy prakticky obdobné parametry jako dálniční trasa. Rychlostní komunikace však umožňuje užití mírnějších návrhových parametrů trasy – větších podélných sklonů, častějšího sledu křižovatek a případného lokálního snížení návrhové rychlosti. V důsledku toho ve srovnání s dálnicí vykazuje menší zásah do krajiny a vyšší ekonomickou efektivnost, danou též větším využitím koridoru stávající silnice.

b) Trasu E55 lze řešit silnicí R3, což je v souladu se Státní politikou životního prostředí, která doporučuje při modernizaci silniční sítě využívat především stávající trasy, popř. jejich koridory a tím omezit další fragmentaci (čili rozdělování) krajiny novými trasami. Silnice R3 je také v souladu s doporučením stanoviska MŽP k posouzení vlivů koncepce rozvoje dopravních sítí na životní prostředí ze dne 24. 6. 1999 (silniční spojení Praha – České Budějovice – hranice Rakouska řešit s využitím D1, s modernizací na R3 po České Budějovice - jih a dále ke státní hranici modernizací stávající silnice I/3).

c) Na situačních výkresech v měřítku 1:25 000 studie prokazuje na úrovni územního plánu velkého územního celku reálnost navrženého řešení z hlediska polohopisného umístění a směrového vedení trasy R3 – E55.

d) Výsledky rozpracovaného modelového dopravního zatížení pro variantu, kdy je silnice E55 vedena podle výše popsaného návrhu, potvrzují dobrou dopravní funkčnost trasy R3 i říčanské spojky jako definitivního řešení a náhrady za dosud uvažovanou dálnici D3 kolem Jílového.

e) Předběžný návrh studie společně s výsledky předpokládaného dopravního zatížení se může stát podkladem pro zařazení trasy R3 (popř. včetně jejích variant) do územních plánů VÚC Pražského regionu a okresu Benešov a také pro změnu severního okraje ÚP VÚC Tábořska, která bude nezbytná i v souvislosti s novým návrhem modernizace železniční tratě Praha – Tábor – České Budějovice.

### 5.4. Prodloužení R4

Silniční dálkovou (resp. tranzitní) dopravu lze převést na paralelní silniční trasu Praha – Příbram – Písek – České Budějovice (R4, resp. I/4 + I/20). 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 (byť ta zatím představuje malý podíl dopravy, ale lze předpokládat, že se vstupem ČR do EU tento objem přeprav vzroste).

Dálnici je smysluplné budovat tehdy, pokud má být využívána dálkovou dopravou. Ta je však na silnici I/3 mezi Prahou a Českými Budějovicemi poměrně nízká - v roce 1997 činila necelé 4.000 vozidel denně. Výstavba dálnice D3 tak neřeší dopravní vztahy Praha - České Budějovice (resp. hranice Rakouska).

## 6. IV. ŽELEZNIČNÍ KORIDOR

Ačkoliv je tato práce koncipována jako ryze silničně tématicky zaměřená, nelze ani v ní zapomínat na ostatní druhy dopravy, které i mohou konkurovat, anebo (a to v lepším případě) ji vhodně doplňovat. Protože v dané trase nepřichází v úvahu ani vodní doprava (Splavnění řeky Vltavy do Českých Budějovic si lze v dnešní době jen stěží představit), ani ve velké míře doprava letecká (která má své opodstatnění při vzdálenostech nad 400 km), budeme se zabývat pouze železniční dopravou.

Páteř železniční dopravy z Prahy na jih Čech má tvořit modernizovaná trať Praha - Tábor - České Budějovice. Ta je součástí IV. tranzitního koridoru ČD Děčín - Praha - Veselí nad Lužnicí - Horní Dvořiště, který je součástí hlavní evropské železniční magistrály sever - jih E 55 (Stockholm - Berlin - Praha - Salzburg - Bologna definovaného v dohodách AGC a AGTC (pro kombinovanou dopravu)<sup>[5]</sup>. Úsek Děčín - Praha je společný s 1. tranzitním koridorem, a tím je zapojen i do projektu multimodálních koridorů TEN. Modernizace IV. koridoru je plánována na období 2003 – 2008.

### Varianty železničních tras

První, vládou schválená, varianta je označována jako Ž1. V úseku Praha – Benešov u Prahy se počítá pouze s optimalizací na rychlost 80 - 120 km.h<sup>-1</sup>, v úseku Benešov u Prahy - České Budějovice se počítá s modernizací do 160 km.h<sup>-1</sup> (zdvojkolejnění chybějících úseků s řadou přeložek), úsek České Budějovice - státní hranice ČR/Rakousko zůstane zachován v současné podobě (elektrifikováno v roce 2001, nové zabezpečovací zařízení, rychlost 70-80 km.h<sup>-1</sup>).

Varianta Ž2 se skládá z varianty Ž1 a je doplněna o novou trať Praha - Bystřice s nejvyšší možnou návrhovou rychlostí 200 km.h<sup>-1</sup>.

Doplněním varianty Ž2 o novou trať České Budějovice - Linz s návrhovou rychlostí 160 km.h<sup>-1</sup> vznikne varianta Ž3.

| Úsek/Varianta               | Ž1               | Ž2               | Ž3               | D3+R3      |
|-----------------------------|------------------|------------------|------------------|------------|
| Praha - Č. Budějovice       | 102 (83)         | 67 (58)          | 67 (58)          | 85         |
| Č. Budějovice - H. Dvořiště | 40 (33)          | 40 (33)          | 25 (20)          | 20         |
| H. Dvořiště - Linz          | 64 (53)          | 64 (53)          | 30 (23)          | 25         |
| <b>Praha - Linz</b>         | <b>206 (169)</b> | <b>171 (144)</b> | <b>122 (101)</b> | <b>130</b> |

tabulka 3 - Časové vzdálenosti v jednotlivých variantách řešení (min.)<sup>[5]</sup>

(Pozn.: V závorce jsou uvedeny rychlosti pro soupravy s naklápačím skříní)

Z tabulky je patrné, že po skončení modernizace koridoru by měl vlak zdolat trasu Praha – České Budějovice (s jednou zastávkou v Táboře) rychleji než automobil po plánované dálnici D3 (při dodržování silničních předpisů). Tato železniční trať je samozřejmě využitelná též pro nákladní dopravu.

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 - Praha, České Budějovice, možná též Táborsko), ani čas nutný pro zaparkování. Skutečná doba jízdy tedy bude nepochybně zřetelně delší.

## 7. ZÁVĚR

Všechny výše uvedené varianty vedení automobilové dopravy z Jihočeského a jihu Středočeského kraje do hlavního města Prahy mají svá výrazná pozitiva i negativa v daných politicko-dopravně-ochranných souvislostech. Z hlediska životního prostředí a vlivu na okolní krajinu se jeví jako nejpříjemnější kombinace těchto návrhů:

- prodloužení R4 a I/20 (R20) do Českých Budějovic
- zvýšení kapacity současné silnice I/3 alespoň do Benešova na čtyřpruhovou komunikaci
- pro regionální vazby v oblasti mezi silnicemi R4 a D1 zmodernizovat silnice dnes nevyhovující silnice druhé třídy II/105, II/603 (tzv. *stará benešovská*) a II/107. Tyto komunikace nahradí D3, která by zde přenášela silné regionální vazby.
- vhodnou kvantitativní a kvalitativní nabídkou podpořit přechod na budovaný IV. železniční koridor

Výsledné zhodnocení podporují i tyto myšlenky, které vyvracejí potřebnost D3 v oblasti:

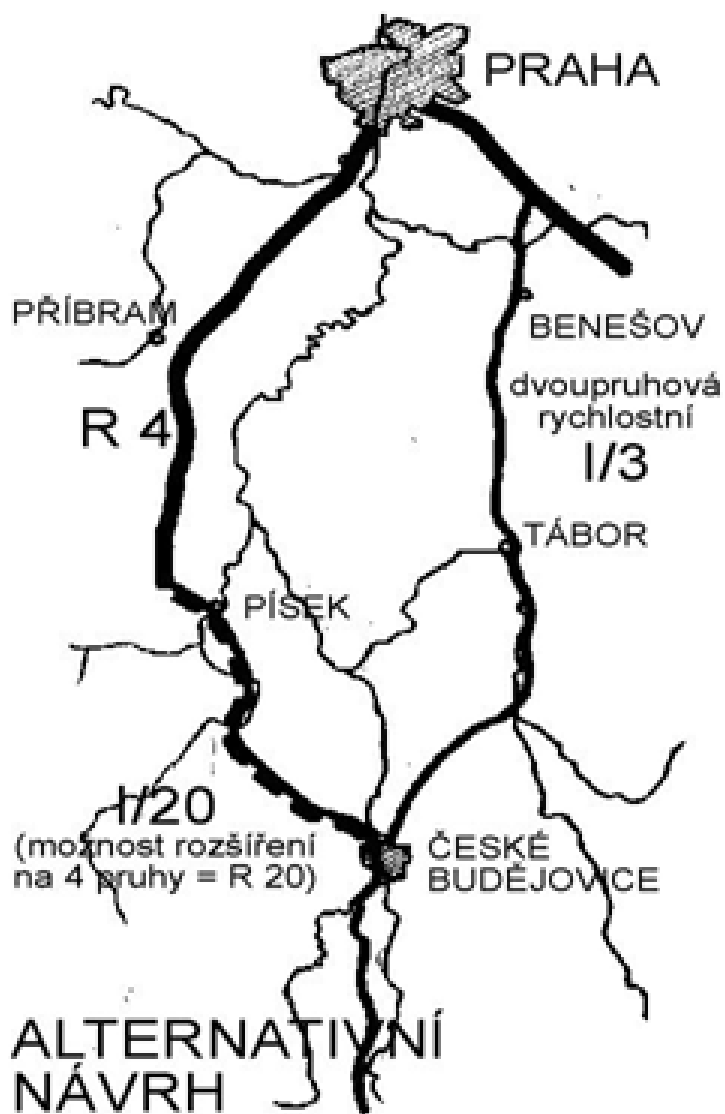
- stavět dálnici proto, aby se rekreanti rychleji vzdálili právě auty zamořeným městům, lze považovat za absurdní, stejně jako snaha přitáhnout do České kotliny desetitisíce kamionů.
- současná koncepce dálnice D3, která se přibližuje koridoru stávající I/3 neumožňuje kvalitní obsluhu Středního Povltaví (pravého břehu Orlické nádrže) ani podstatné zlepšení vazeb města Sedlčany na Prahu

Je nutné se však co nejdříve dohodnout na konečné variantě alespoň v minimální míře vhodné pro všechny vystupující (a rozumně uvažující) osoby. Každý rok odkladu jakéhokoliv řešení znamená stále více a více promarněných lidských životů na současné silnici I/3 a silnicích druhé třídy vedoucích z Prahy jižním směrem.

## SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- [1] BAŤA, J. A., Dr.h.c. *Budujme stát pro 40 000 000 lidí*, nakladatelství Tisk, Zlín, 1938.
- [2] ROBEŠ, M., RŮŽIČKA, J., a kol. *Alternativní návrh koncepce rozvoje dopravních sítí České republiky do roku 2010*. [cit.2002-11-11].  
Dostupné z: <[http://dopravniklub.ecn.cz/texty\\_alter.shtml](http://dopravniklub.ecn.cz/texty_alter.shtml)>.
- [3] FEŘTEK, Tomáš. Dálnice - Bůh pokroku. *Reflex*, 2001, roč. 25, č.32, s. 13-15
- [4] SIMON, Ondřej. *První dálnice, která nebude aneb Jak byla zrušena dálnice D3*. [cit.2002-11-11].  
Dostupné z: <[http://hnutiduha.cz/GENERACE/sg97\\_01/1997/3D3.HTM](http://hnutiduha.cz/GENERACE/sg97_01/1997/3D3.HTM)>.
- [5] Monotematicky zaměřené číslo časopisu *DOPRAVA, ekonomicko-technická revue*, roč. 44, č. 2/2002, s.3 – 34, ISSN 0012-5520.
- [6] Občanské sdružení Arnika: *Mapy jednotlivých částí D3*. [cit.2002-11-11].  
Dostupné z: <<http://d3.arnika.org/mapy.shtml>>.
- [7] Občanské sdružení Arnika: *Alternativní návrhy*. [cit.2002-11-11].  
Dostupné z: <<http://d3.arnika.org/alternativy.shtml>>.
- [8] Občanské sdružení Arnika: *Argumenty proti výstavbě D3*. [cit.2002-11-11].  
Dostupné z: <<http://d3.arnika.org/argumentyproti.shtml>>.
- [9] Občanské sdružení Arnika: *Právní připravenost*. [cit.2002-11-11].  
Dostupné z: <<http://d3.arnika.org/pravnipripravenost.shtml>>.

*Příloha 1  
návrh<sup>[6]</sup>*



## PŘÍLOHY

– *Alternativní*

## Příloha 2 - Trasa plánované D3 a současné I/3<sup>[6]</sup>

Růžová – dálnice D3

Modrá – D1 a I/3

Zelená – alternativní vedení D3 obcemi se sdružení KLID

