

Připomínky a požadavky Ministerstva životního prostředí ke studii alternativní trasy dálnice D3 v úseku Praha – Mezno, vypracované v I. pololetí 2008 firmou PÚDIS resp. Ateliér PROMIKA

Obsah

Úvod	2
Zhodnocení souladu tras ve studii promika2008 s trasami požadovanými v závěrech zjišťovacího řízení EIA.....	4
Požadavky na úpravy a doplnění tras ve studii promika2008.....	11
Doporučení preference subvariant v dílčích úsecích	13
Doporučení etapizace výstavby trasy D3 v preferované kombinaci subvariant A3 – AB2 – B4 – C3	14
Předběžné vyjádření k prognóze intenzit dopravy	15
Předběžné vyjádření z hlediska ochrany přírody a krajiny.....	15
Předběžné vyjádření z hlediska ochrany horninového a půdního prostředí	20

Úvod

„Studie alternativní trasy dálnice D3 v úseku Praha – Mezno, vypracovaná v únoru 2008 firmou Atelier Promika, s. r. o. (dále jen *promika2008*), obsahuje rozpracovanou alternativní variantu dálnice D3 se subvariantami v oblasti Říčany, Benešov a Votic. Její trasování a zejména pak počet variant je však odlišný od původní varianty „Promika“, která byla do ÚPD doplněna na základě požadavku MŽP ve stanovisku ke konceptu ÚP VÚC okresu Benešov ze dne 27. září 2001. V něm MŽP trvalo na doplnění a porovnání variant požadovaných zadáním a variant předložených k veřejnému projednání konceptu a vyhodnocení vlivů této koncepce na ŽP (dokumentace SEA).

Ve stanovisku MŽP ke konceptu ÚP VÚC okresu Benešov, řešícím koridor D3 ve 4 výše uvedených variantách, vydaném dopisem ze dne 5. prosince 2003, bylo uvedeno: *„Ministerstvo životního prostředí má zato, že současné možnosti využití stávající trasy vedení silnice I/3 nebyly ještě vyčerpány. Souhlasí s jejím zkapacitněním a dalšími úpravami uvedenými v tzv. „nulové“ variantě a po vyčerpání těchto možností s přípravou dálnice D3 v koridoru varianty označované jako „Zenkl-Vyhnálek“. Připouští i možnost varianty zvané „Promika“. Vedení dálnice D3 v tzv. „stabilizované“ trase nadále nedoporučuje.“*

Varianta Zenkl-Vyhnálek však představovala pro MŽP lepší řešení, než tzv. varianta stabilizovaná. Ta by totiž zejména v jižní části vedla málo osídlenou krajinou, která je minimálně poškozena průmyslovou činností či dopravou. Varianta Zenkl-Vyhnálek by vedla od Neveklova blíže stávající benešovské silnici, takže by měla mít menší dopad na zatím minimálně dotčenou přírodu. Tzv. varianta Promika, která vedla hustě osídlenou oblastí kolem benešovské silnice, by představovala velký dopad na obyvatelstvo v této hustě osídlené oblasti. Tato varianta navíc nesplňovala technické parametry pro dálnici.

Ze čtyř původně navržených variant průchodu dálnice D3 územím Středočeského kraje byly realizovatelné pouze dvě varianty, a to varianta „stabilizovaná“, kterou prosazoval Středočeský kraj, a varianta „Zenkl – Vyhnálek“ v subvariantě drachkovské s východní subvariantou obchvatu Miličína, kterou zastávalo MŽP.

MŽP dne 9. srpna 2004 dohodou k soubornému stanovisku ke 2. verzi konceptu územního plánu velkého územního celku okresu Benešov souhlasilo s variantou Zenkl – Vyhnálek v subvariantě Drachkovské s východní subvariantou obchvatu Miličína, která by pro území znamenala co nejmenší možnou zátěž.

Ačkoliv bylo souborné stanovisko dohodnuto s KÚ Středočeského kraje ve variantě Zenkl – Vyhnálek, Zastupitelstvo Středočeského kraje na svém jednání dne 18. února 2005 variantu Zenkl – Vyhnálek odmítlo a požádalo sledovat v návrhu ÚP VÚC variantu stabilizovanou. Tímto byla dohoda porušena a vznikl rozpor.

Dne 5. května 2005 se MŽP jako dotčený orgán státní správy vyjádřilo k opětovnému návrhu soubornému stanovisku ÚP VÚC okresu Benešov se závěrem, že nesouhlasí s řešením vedení dálnice D3 v tzv. „stabilizované“ trase a trvá na stanovisku MŽP v dohodě k soubornému stanovisku ke 2. verzi konceptu územního plánu velkého územního celku okresu Benešov ze dne 9. srpna 2004, ve které MŽP souhlasilo s variantou Zenkl-Vyhnálek v subvariantě drachkovské, s východní subvariantou obchvatu Miličína.

Krajský úřad Středočeského kraje požádal Ministerstvo pro místní rozvoj o řešení rozporu vzniklého při pořizování ÚP VÚC okresu Benešov, který vznikl mezi stanoviskem MŽP a KÚ jako orgánu územního plánování ve věci vymezení koridoru pro dálnici D3. KÚ vyhodnotil záležitost tak, že se nepodařilo dosáhnout shody mezi stanovisky obou orgánů a z tohoto důvodu předložil dne 30. května 2005 na MMR žádost o řešení tohoto rozporu dle § 136 zákona č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Jednání k výše uvedenému proběhlo na MMR dne 25. 8. 2005. Vzhledem k tomu, že se nepodařilo rozpor odstranit dohodou, předložilo MMR dne 14. prosince 2005 ve smyslu § 136 odst. 4

stavebního zákona, ve znění pozdějších předpisů, vládě ČR ke schválení návrh rozhodnutí o předmětném rozporu.

Přes nesouhlas MŽP vláda ČR svým usnesením č. 1643 ze dne 14. prosince 2005 rozhodla ve prospěch varianty stabilizované, kterou prosazuje Středočeský kraj.

Zastupitelstvo Středočeského kraje dne 18. prosince 2006 schválilo územní plán velkého územního celku okresu Benešov a územní plán velkého územního celku Pražského regionu.

Pro realizaci jiné varianty D3 než stabilizované je nutné její zohlednění a zapracování v návrhu ZÚR včetně jejího podrobení procesu SEA.

Ze závěrů zjišťovacích řízení provedených k záměru výstavby dálnice D3 ve Středočeském kraji vyplynul pro oznamovatele mimo jiné následující požadavek, na který se musí zaměřit při zpracování dokumentace vlivů záměru na životní prostředí: *„prověřit a v dokumentaci zohlednit taková variantní trasování komunikace, vč. místních subvariant, jejichž předpokládaný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví bude respektovat přírodní hodnoty v dotčeném území a současně bude mít minimální vliv na trvale obydlené a rekreační oblasti dotčené realizací záměru; dále je nezbytné v dokumentaci zohlednit i vliv dalších doprovodných staveb na životní prostředí, bez jejichž realizace se výstavba a provoz dálnice neobejde“.*

Pokud budou alternativní trasy dálnice D3 upravené na základě připomínek Ministerstva životního prostředí zahrnuty do dokumentace vlivů záměru na životní prostředí a bude zhodnocena velikost a významnost jejich vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, pak lze předpokládat, že bude splněn jeden ze zásadních požadavků vyplývajících ze zjišťovacího řízení. Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC Ministerstva životního prostředí, v případě zohlednění i ostatních požadavků, bude moci takovou dokumentaci rozeslat dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření a dále postupovat v procesu EIA dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

Jsme nuceni vyjádřit politování nad tím, že oznamovatel v zadání studie alternativních variant dálnice D3 nezakotvil požadavek alternativní varianty D3 během jejich zpracování průběžně konzultovat s Ministerstvem životního prostředí, které zkompletovalo slovní popis, podle kterého měly být vypracovány, a také že varianty předložil až ve vysokém stádiu jejich rozpracovanosti, a to až na žádost Ministerstva životního prostředí a v časové tísní 4 měsíce po datu jejich vypracování, které je na výkresech uvedeno. Navržené varianty vykazují velký počet zjevných nesouladů se slovním popisem, který byl přílohou závěru zjišťovacího řízení EIA, a řadu z hlediska vlivů na životní prostředí a investičních nákladů krajně nevhodných technických řešení (viz níže ve zhodnocení souladu navržených variant s trasami požadovanými v závěrech zjišťovacího řízení EIA). Přesto je v takové podobě zpracovatel rozeslal k připomínkování dotčeným obcím, což pravděpodobně i přispělo k negativní dikci jejich vyjádření vzhledem k navrženým variantám.

V současné situaci je zásadní odstranit nevhodně navržené poloh trasy a technická řešení a doplnit pozitivní řešení, která optimálně začlení do území trasu D3 v jejích kritických místech. Rozhodující je také doplnění nových subvariant, které v období od vydání závěrů zjišťovacího řízení v září 2007 vznikly v reakci na vývoj území a probíhající procesy územního plánování, stejně jako vyloučení některých subvariant, které se po předběžném projednání z hlediska ochrany přírody a krajiny nebo vlivů na obytnou zástavbu nejeví jako vhodné řešení. Součástí těchto připomínek a požadavků je rovněž stanovení kombinace preferovaných subvariant v úsecích označených ve studii *promika2008* jako A, B, C.

Studii *promika2008* je nezbytné důsledně upravit podle níže uvedeného hodnocení, připomínek a požadavků. Tyto obsahují vstřícné a konkrétní návrhy na řešení včetně dopravně-inženýrsky a ekonomicky zajímavého návrhu etapizace výstavby podle naléhavosti odvedení průjezdné dopravy z obcí a zajištění odpovídající kapacity silničních komunikací. Ministerstvo životního prostředí má mimořádný zájem na urychleném řešení dopravní situace i na zlepšení životního prostředí v obcích kolem trasy stávající silnice I/3 (Mirošovice, Čerčany, Mrač, Benešov, Olbra-

movice, Miličín). Technickým řešením vedoucím k racionálnímu uspokojení těchto požadavků je dálnice D3 vedená v širším koridoru silnice I/3, nikoli trasa D3 stabilizovaná.

Zhodnocení souladu tras ve studii promika2008 s trasami požadovanými v závěrech zjišťovacího řízení EIA

Příloha závěru zjišťovacího řízení EIA definovala trasy slovním popisem, který níže uvádíme kurzívou a hodnotíme soulad tras dle studie *promika2008* s tímto slovním popisem:

Variantní řešení dálnice D3 ve Středočeském kraji

Z důvodu výše jmenovaných negativních dopadů stabilizované varianty požadujeme prověření variantního koridoru dálnice D3 v parametrech D27,5/120 přes Poříčí nad Sázavou takto:

- *v celém úseku R1 – D1 – Benešov – Bystřice – Mezno v intencích návrhu firmy Promika (2003), upraveného na návrhovou kategorii D27,5/120,*
- *v úseku Bystřice – Mezno navíc také varianty:*
 - *v trase navržené studií Zenkl-Vyhnálek (pro MŽP, 2001), avšak s paralelním vedením D3 podél vybudovaného obchvatu Votic, který bude ponechán*
 - *v trase Promika cca k žst. Votice a odtud jižně od Votic do souběhu s I/3 u Oldřichovce a východním obchvatem Miličína*
 - *od Olbramovic k Heřmaničkám s napojením do stabilizované trasy ŘSD u osady Loudky*

Úsek R1 – D1

Na okruh Prahy R1 se D3 napojí v mimoúrovňové křižovatce (MÚK) Lipany jako tzv. říčanská spojka a vede ve volném souběhu s novou rychlostní resp. vysokorychlostní železniční tratí až ke křížení s vlečkou Strančice – Vysoké Popovice.

V úseku není navržena žádná MÚK.

Místní doprovodnou a objízdou trasou bude D1 a R1, pro relaci Benešov – Praha silnice II/603 přes Jesenici.

Hodnocení:

Trasa je nesprávně napojena na jinou variantu SOKP, než se připravuje k realizaci.

Není navrženo důležité napojení Říčan, aglomeračního okruhu (silnice II/101), ani budoucí prodloužené silnice II/335 na SOKP.

Subvarianta A2 se v rozporu se slovním popisem už u Říčan odklání od trasy budoucí nové tratě dle ÚPN VÚC, resp. od vysokorychlostní tratě, jejíž trasa se nyní studuje v podobné stopě. Správně se má odklánět až mezi Oticemi a Svojšovicemi, protože pozdější odklonění je ne- možné kvůli skladové zástavbě podél dálnice D1.

Úsek D1 – Čtyřkoly

... západní varianta

Vede jižním směrem přes dálnici D1 až mezi Velké Popovice a Vidovice, pak levým obloukem kolem osady Horní Lomnice (cca 150 m od zástavby), mezi obcemi Zaječice a Mirošovice s mírnými oblouky pro přizpůsobení trasy k terénu a pravým obloukem východně od Pětihost a dále přímo do trasy stávající silnice I/3.

V této části budou dvě MÚK.

- *Strančice, která vznikne úpravou a dostavbou stávající MÚK na D1, s poloměry frekventovaných odbočení 500 m a kolektory podél D1,*
- *MÚK Senohraby na silnici III. třídy Senohraby – Pyšely*

Hodnocení:

Trasa je nesprávně napojena na jinou variantu SOKP, než se připravuje k realizaci.

Není navrženo důležité napojení Říčan, aglomeračního okruhu (silnice II/101), ani budoucí prodloužené silnice II/335 na SOKP.

Subvarianta A2 se v rozporu se slovním popisem už u Říčan odklání od trasy budoucí nové tratě dle ÚPN VÚC, resp. od vysokorychlostní tratě, jejíž trasa se nyní studuje v podobné stopě. Správně se má odklánět až mezi Oticemi a Svojšovicemi, protože pozdější odklonění je ne možné kvůli skladové zástavbě podél dálnice D1.

V rozporu se slovním popisem není vůbec důležitá navržená MÚK s dálnicí D1. To způsobuje nefunkčnost navrženého nadřazeného komunikačního systému, protože je tím znemožněno zkrácení cest mezi D1 a SOKP a rovněž se prodlužují cesty mezi D3 a západní částí SOKP i radiální cesty k záhytným parkovištím a k městskému okruhu. Jde o mimořádně závažný nedostatek.

Subvarianta A2 je v kolizi se stávající novou zástavbou na jihozápadním okraji k. ú. Vsechromy u železniční vlečky do Velkých Popovic. Lze vyřešit posunem trasy.

Navržená přeložka II/107 má nevhodně ostré oblouky a sotva reálný je i most přes D3 ve směrovém oblouku na železniční vlečce.

Trasa A2 zbytečně koliduje se stávající trasou VVN.

Celkově výhodnější je trasa dle studie Promika 2003.

Navržená přeložka silnice Senohraby – Pětihosty u MÚK Senohraby je v kolizi s novou výstavbou mezi její původní trasou a nynější silnicí I/3.

... východní varianta

Od vlečky bude pokračovat levým obloukem do souběhu s D1 ve vzdálenosti cca 120 m. Potom se stočí pravým obloukem k dálnici D1 a překoná ji v jejím oblouku tak, aby D3 pokračovala v těsném souběhu s D1 na její jižní straně. U obce Všešimy se stočí pravým obloukem mezi Dolní Lomnici a Mirošovice a krátce v přímé. Na počátku klesání k Lomnickému potoce se stočí vlevo po překonání silnice Senohraby – Zaječice přímo do prostoru východně od Pětihost (asi 100 m od zástavby). Krátkým levým obloukem obejde západně Pětihosty a bude pokračovat ke stávající I/3, na kterou se napojí do prodlouženého oblouku stávající I/3.

V této části budou dvě MÚK:

- *MÚK Kunice v prostoru křížení D1 s D3 s rampami frekventovaných směrů o poloměrech 500 m a rampami, která k D3 připojí silnici III. třídy Kunice – Strančice,*
- *MÚK Senohraby na silnici III. třídy Senohraby – Pyšely*

Hodnocení:

V rozporu se slovním popisem překračuje trasa A1 dálnici D1 o cca 2 km později než je žádoucí, což způsobuje větší zásah do krajiny a pravděpodobně i nárůst nákladů.

V rozporu se slovním popisem není vůbec navržena důležitá MÚK s dálnicí D1. To způsobuje nefunkčnost navrženého nadřazeného komunikačního systému, protože je tím znemožněno zkrácení cest mezi D1 a SOKP a rovněž se prodlužují cesty mezi D3 a západní částí SOKP i radiální cesty k záhytným parkovištím a k městskému okruhu. Jde o mimořádně závažný nedostatek.

Pravý oblouk odpojení trasy A1 od souběhu s dálnicí D1 je vyvinut příliš blízko k obci Mirošovice – příliš velké ovlivnění ŽP v obci.

MÚK Senohraby lépe patří na silnici III. třídy Zaječice – Senohraby (kratší jízda od Senohrab směrem ku Praze).

Místní doprovodnou a objízdnou trasou pro obě varianty D3 bude D1 a II/508 (nynější I/3, v úseku využitém pro D3 bude vybudována souběžná S9,5/80), pro relaci Benešov – Praha silnice II/603 přes Jesenici.

Úsek Čtyřkoly – Poříčí nad Sázavou

Bude zřízen rozšířením stávající silnice I/3, která má územní rezervu pro rozšíření na čtyřpruhovou směrově dělenou komunikaci. Nynější MÚK Čerčany a Pyšely budou zrušeny, obsluha obcí bude zajištěna po doprovodné komunikaci.

MÚK Městečko u Benešova bude přebudována na kosodélníkovou, neboť pod stávajícím mostem není při rozšíření z S13,5/90 na D27,5/120 dostatečný prostor pro zařazovací a vyřazovací pruhy. Dále se od ní vybuduje silnice směr Čerčany s mostem přes Sázavu, na kterou se přeloží silnice II/109.

Místní doprovodnou a objízdnou trasou pro obě varianty D3 bude II/508 (vedená po nynějších silnicích III. třídy přes Lštění a Čerčany), pro relaci Benešov – Praha silnice II/603 přes Jesenici.

Hodnocení:

Vlastní trasa D3 není v rozporu se slovním popisem.

V rozporu se slovním popisem je navržena výstavba nové silnice pro doprovodnou a objízdnou trasu, která má velké dopady do území. Kromě zobrazené zástavby zasahuje i do nové zástavby, která dosud není v použitém mapovém podkladu zobrazena.

Výstavba nové souběžné silnice není nutná, stejně jako není nutná a není navržena u D3 stabilizované, a může být vhodná jen v případě, želepší dopravní napojení rozvojových území.

Úsek Poříčí nad Sázavou – Bystřice

... chvojenská varianta

U západního konce Poříčí nad Sázavou překračuje Sázavu a vede v souběhu s trasou nové železniční tratě dle územního plánu VÚC okresu Benešov až k Bystřici.

Na úseku jsou navrženy 2 MÚK:

- *MÚK Buková Lhota na křížení se silnicí II/106,*
- *MÚK Bystřice v sousedství stávající MÚK na I/3.*

Pro účely doprovodné a objízdné trasy II/603 se použije stávající I/3.

Hodnocení:

Subvarianta B1 není v zásadním rozporu se slovním popisem. Vzhledem k tomu, že je již nyní známo, že železniční trať se v trase zakotvené v ÚPN VÚC Benešovsko realizovat nebude, bylo by v případě realizace D3 možné ji vést přímo v ose dříve uvažované železniční tratě.

... benešovské varianty dále rozdělené na dílčí úseky:

Úsek Poříčí nad Sázavou – Tužinka

... povrchová varianta

Vede v blízkém souběhu se stávající silnicí po její východní straně (což zasáhne chaty na východním okraji Poříčí nad Sázavou) a od Mrače opět v trase I/3, která se rozšíří na D27,5/120. Průtah přes Mrač bude zachován, MÚK Mrač se zruší.

V úseku není navržena žádná MÚK.

Jako doprovodná a objízdná trasa II/603 se využije původní silnice přes Poříčí (nyní II/109 a III tř.).

Hodnocení:

Povrchová varianta resp. varianta s překryvy trasy v kontaktech se zástavbou není vůbec navržena. Mimořádně zásadní rozpor se slovním popisem.

... tunelová varianta

Východně od mostu silnice I/3 přes Sázavu vchází do tunelu délky cca 1,8 km, kterým podchází obec Mrač a dále stoupá v nové trase k sedlu Tužinka. Tunel umožňuje eliminovat kontakty a konflikty s obytnou zástavbou, které vykazuje varianta povrchová.

V úseku není navržena žádná MÚK.

Doprovodná a objízdná trasa II/603 bude v trase stávající I/3, která se novou komunikací u Městečka u Benešova napojí na stávající II/603 směr Jesenice.

Hodnocení:

Navržené řešení není v zásadním rozporu se slovním popisem, při upřesnění v podrobnější mapě vyšla délka tunelu o cca 10 % delší.

Úsek Tužinka – Jírovice

... západní varianta

Od sedla Tužinka po Benešov jde v trase I/3, která se rozšíří na D27,5/120. Okolo Benešova projde v souběhu se silnicí I/3 s větším odchýlením od ní u elektrorozvodny, kterou obejde západně. Úsek v kontaktu s východním koncem zámeckého parku Konopiště bude zahlouben a zaklenut. Jižně od Benešova D3 půjde východně od nynější I/3, aby následně mohla pravým obloukem obejít východní výběžek obce Jírovice.

V úseku jsou dvě MÚK:

- *Benešov-sever na křížení se severním obchvatu Benešova, ze kterého je teprve odbočení do města,*
- *Benešov-jih u jižního konce Benešova.*

Pro účely doprovodné a objízdné trasy II/603 se mezi Tužinkou a Benešovem opraví popř. dobuduje opuštěná původní silnice západně od nynější I/3, kolem Benešova až k Jírovicím se využije stávající I/3 s lokálními úpravami na křížení s D3.

Hodnocení:

U subvarianty B2 je v rozporu se slovním popisem navržena několikanásobně větší délka zaklenutého úseku u Benešova. Při studiu aktuálního stavu rozvoje území se ukazuje, že překryv trasy je žádoucí nejen u parku Konopiště, ale i v úseku u Mariánovic, kde probíhá obytná zástavba, avšak realizace souvislého tunelu v celé délce cca 2 km dle studie *promika2008* nemá vážné opodstatnění.

... východní varianta

Od sedla Tužinka se stáčí vlevo do případného souběhu s variantní trasou VRT Praha – Jihlava – Brno a táhlým pravým obloukem okolo Benešova okolo statků Radíkovice a Mariánovice k Jírovicím.

V úseku je jedna MÚK Benešov-východ, která má rampy směr Praha u silnice II/110 a rampy směr Tábor u silnice II/112, přičemž mezi nimi bude podél D3 paralelní silnice a od II/110 k II/603 (v trase nynější I/3) bude pokračovat severní obchvat Benešova.

Pro účely doprovodné a objízdné trasy II/603 se použije stávající I/3.

Hodnocení:

V rozporu se slovním popisem jsou u subvarianty B3 navrženy obě poloviční MÚK východně od Benešova. Slovní popis požadoval u křížení D3 se silnicí II/110 nikoli napojení jízdního pásu směr Praha sjezdem od Tábora a nájezdem ku Praze, ale rampy směr Praha, tj. sjezd od Prahy a nájezd ku Praze, a obdobně u křížení se silnicí I/112 nikoli napojení jízdního pásu směr Tábor sjezdem od Prahy a nájezdem k Táboru, ale rampy směr Tábor, tj. sjezd od Tábora a nájezd k Táboru. Při studiu aktuálního rozvoje území se však jeví výhodnější navrhnout dvě úplné MÚK – trubkovitou MÚK Benešov-sever severně od Benešova poblíž odklonu D3 od nynější I/3 a MÚK Benešov-východ na křížení s významnou silnicí II/112.

Varianta D3 ani zobrazená trasa obchvatu Benešova je nereálná, protože není kompatibilní s rozvojovými záměry a zpracovávaným územním plánem města Benešov, a to zejména v oblasti SV a J od Benešova. Jde zejména o kolize zobrazené trasy obchvatu s plochami pro bydlení.

Úsek Jírovice – Bystřice

Invariantně vede levým obloukem přes Semovický rybník a JZ od Bystřice se zapojuje do stávající I/3.

V úseku je MÚK Bystřice v sousedství stávající MÚK na I/3.

Pro účely doprovodné a objízdné trasy II/603 se použije stávající silnice I/3.

Hodnocení:

Řešení ve studii *promika2008* není v zásadním rozporu se slovním popisem.

Úsek Bystřice – Olbramovice

... východní varianta

Vede v trase připravovaného obchvatu Olbramovic a umožňuje další pokračování pouze variantou Podlesí úseku Olbramovice – Mezno (Zenkl-Vyhnálek).

Na úseku je MÚK Olbramovice, integrovaná se stávající MÚK na nynější I/3.

Pro účely doprovodné a objízdné trasy II/603 se použije stávající I/3.

Hodnocení:

Subvarianta C4 v uvedeném úseku není v zásadním rozporu se slovním popisem.

Z Harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury 2008-2013 však vyplývá, že v obdobné trase bude v nejbližších letech vybudován dvoupruhový silniční obchvat Olbramovic a území okolo osady Olbramovice Městečko neskýtá prostor pro rozšíření obchvatu na dálniční profil.

... střední varianta

Jde v trase I/3 až do konce vybudovaného úseku u Tožic, pravým obloukem se dostává zpět za železniční trať a levým obloukem obchází západně žst. Olbramovice.

V úseku není navržena MÚK.

Pro účely doprovodné a objízdné trasy se vybuduje S7,5/70 v souběhu s D3 na její východní straně až do napojení na stávající původní silnici do intravilánu Olbramovic.

Hodnocení:

Subvarianta C2/3 v tomto úseku není v zásadním rozporu se slovním popisem.

Chybí znázornění možného propojení mezi subvariantami C1 a C2/3 západně od Olbramovic (kombinovatelnosti subvariant).

Chybí znázornění možného propojení do varianty C4 v prostoru mezi Olbramovicemi a Voticemi (kombinovatelnosti variant).

... západní varianta

Aby eliminovala dvojí překročení železniční tratě, z trasy I/3 odbočuje vpravo už u osady Radošovice. Levým obloukem prochází mezi obcemi Božkovice a Zahradnice do prostoru západně od Olbramovic.

V úseku není navržena MÚK.

Pro účely doprovodné a objízdné trasy se u samoty Knihovka vybuduje S7,5/70 v souběhu s D3 na její východní straně, dále na jih se využije stávající silnice.

Hodnocení:

Subvarianta C1 v tomto úseku není v zásadním rozporu se slovním popisem, který byl obecný, avšak průchod přes obytnou zástavbu u nynější dopravní Tomice u obce Tomice je navržen nevhodně (demolice obytné budovy).

Úsek Olbramovice – Mezno

... varianta Heřmaničky

U Olbramovic se odklání západně a vede okolo obcí a osad Křešice, Radotín, Košovice (tunel pod hřebenem cca 400 m), Beztahov, Nazdice, Durdice a Velké Heřmanice jihozápadně od obce Heřmaničky, odkud od MÚK u osady Loudilka dále pokračuje ve stabilizované trase ŘSD, úsek 0305.

V úseku jsou navrženy 2 MÚK:

- *MÚK Olbramovice na křížení se silnicí I/18 (přeloženou mimo Křešice),*
- *MÚK Heřmaničky na křížení se silnicí II/121 směr Sedlec-Prčice.*

Pro účely doprovodné a objízdné trasy II/603 se použije stávající I/3.

Hodnocení:

Subvarianta C1 v tomto úseku má v zásadním rozporu se slovním popisem navržen větší počet tunelů o výrazně větší délce (navíc nad 500 m, tedy s náročnějším vybavením), což způsobuje zásadní nárůst investičních nákladů. Ve slovním popisu sice není uvedeno, ze které strany má trasa obce míjet, avšak jednoznačně je uvedeno umístění a délka jediného tunelu (400 m).

U varianty není zobrazen obchvat obce Křešice silnicí I/18, který je zakotven v územních plánech a výslovně uveden ve slovním popisu. Řešení s blízkou MÚK při ponechání průtahu je z dopravních a environmentálních hledisek nevhodné.

Podobně není znázorněna přeložka silnice II/121 u osady Loudilka, která je zakotvena v územních plánech a na kterou má být napojena MÚK v místě, kde se subvarianta C1 napojuje na trasu D3 „stabilizovanou“.

... varianta Smilkov

K žst. Votice vede ve volném souběhu s železniční tratí, kterou u Střelítova překračuje a vstupuje do masivu Votické vrchoviny. Obchází západně Jestřebice (tunel cca 300 m), Kouty, Báňov a Třetuzel, východně od osady Horní Borek a u Nové Hospody se napojuje do stabilizované trasy na úsek 0306.

V úseku jsou navrženy dvě MÚK:

- *MÚK Olbramovice na křížení se silnicí I/18 (přeloženou mimo Křešice),*
- *MÚK Střelítov na křížení se silnicí II/121 Votice – Sedlec-Prčice.*

Pro účely doprovodné a objízdné trasy II/603 se použije stávající I/3.

Hodnocení:

Subvarianta C2 v tomto úseku není v zásadním rozporu se slovním popisem.

... varianta Oldřichovec

K žst. Votice vede ve volném souběhu s železniční tratí a na estakádě překračuje žst. Votice a sousední údolí, aby kolem osady Líštělec (tunel pod hřbetem Obecníku cca 200 m) vystoupala k osadám Buchov a Oldřichovec, u níž v souběhu se stávající I/3 překonává vrchol Votické vrchoviny nedaleko vysílače Mezivrata. Dále klesá na východní obchvat Miličina a opět stoupá okolo Reksyně, aby se u Nové Hospody napojila do stabilizované trasy, úsek 0306.

V úseku jsou navrženy tři MÚK:

- *MÚK Olbramovice na křížení se silnicí I/18 (přeloženou mimo Křešice),*
- *MÚK Votice u křížení se silnicí II/121 směr Sedlec-Prčice,*
- *MÚK Hostišov s novou spojkou na II/603 (nynější I/3) u Hostišova, odkud rovněž vede silnice II/124 směr Mladá Vožice.*

Pro účely doprovodné a objízdne trasy II/603 se použije stávající I/3.

Hodnocení:

Subvarianta C3 je v tomto úseku navržena v rozporu se slovním popisem.

Zatímco slovní popis uvádí tunel pod hřbetem Obecníku délky cca 200 m, subvarianta C3 ve studii *promika2008* obsahuje tunel pod vrcholem Obecníku délky cca 1.300 m. Přitom řešení dle slovního popisu je při uvažovaném minimálním poloměru směrového oblouku varianty C3 1.050 m snazší než při poloměru 1.250 m, který uvažoval podkladový náčrt slovního popisu, a průběh nivelety jen cca 17 m pod temenem hřbetu Obecníku dokonce umožňuje realizaci hloubeného tunelu, resp. ekoduktu.

MÚK Hostišov a komunikace, která ji má spojit s nynější I/3, je (mimo slovní popis, ale zjevně) navržena v nevhodné poloze jak z hlediska morfologie terénu, tak zásahů do intravilánu obce. Z obou hledisek vhodnější je poloha jižně od obce.

V oblasti Oldřichovce a Babí hory je navržen tunel. Jeho realizace je nezbytná při použití maximálního podélného sklonu 4,0 %. Pokud by v náročném terénu masivu Mezivrata byly použity návrhové parametry pro horský terén, tj. podélný sklon 4,5 %, bylo by možné ji vést protisměrnými oblouky východněji a hřbet Babí hory by bylo možné překonat povrchovou trasou v hlubokém zářezu, resp. hloubeným tunelem – ekoduktem v temeni hřebene.

... varianta Podlesí

Varianta dle studie Zenkl-Vyhnálek navazuje pouze na východní variantu úseku Bystřice – Olbramovice. Kolem Votic jde v souběhu s trasou stávající I/3 po její východní straně. U křižovatky se silnicí II/150 vstupuje do tunelu délky cca 2,7 km, ze kterého vychází východně od osady Hory. Dále pokračuje po východním svahu masivu Mezivrata okolo osady Podlesí a ve dvou subvariantách (motivovaných požadavky ochrany přírody) prochází západně od osady Dolní Borek do východního obchvatu Miličina a okolo Reksyně do stabilizované trasy ŘSD, úsek 0306, u Nové Hospody.

V úseku jsou dvě MÚK:

- *MÚK Votice na křížení s II/150,*
- *MÚK Neustupov na křížení s II/124.*

Pro účely doprovodné a objízdne trasy II/603 se použije stávající I/3.

Hodnocení:

Chybí znázornění možného propojení do varianty C4 v prostoru mezi Olbramovicemi a Voticemi (kombinovatelnosti variant).

Subvarianta C4 v rozporu se slovním popisem vede v trase nynějšího východního obchvatu Votic silnicí I/3, ačkoliv tento obchvat je nutné ponechat jako doprovodnou trasu II/603 a dálnici D3 tedy vést v jejím těsném souběhu.

Dále směrem na jih subvarianta C4 vychází z trasy Zenkl-Vyhnálek a nevykazuje tedy zásadní rozpory se slovním popisem.

Požadavky na úpravy a doplnění tras ve studii promika2008

Subvarianta A1

(Trasa není dále preferována.)

(Invariantní úsek u Říčan měl být napojen na skutečně připravovanou trasu SOKP a to křižovatkovými větvemi, které v relaci od východu (po D3) na sever (po SOKP) a zpět budou mít návrhovou rychlost alespoň 80 km/h.

Úsek v blízkosti Říčan by bylo třeba vést v překrytém zářezu.

V prostoru peáže s dálnicí D1 by bylo třeba upravit trasu dle náčrtu resp. do trasy dle slovního popisu a dle studie Promika 2003.

V místě křížení takto posunuté trasy s dálnicí D1 měla být neúplná MÚK o čtyřech větvích pro návrhovou rychlost min. 80 km/h, které zajistí v obou směrech propojení relací Mirošovice (D1) – Říčany (D3) a Senohraby (D3 v trase A1).

Pravý oblouk odpojení trasy A1 od souběhu s dálnicí D1 by měl být vyvinut dle náčrtu ve větším poloměru, aby byl dále od obce Mirošovice.

MÚK Senohraby měla být na křížení se silnicí Pyšely – Senohraby přes Zaječice.)

Subvarianta A2

Invariantní úsek u Říčan napojte na skutečně připravovanou trasu SOKP a to křižovatkovými větvemi, které v relaci od východu (po D3) na sever (po SOKP) a zpět budou mít návrhovou rychlost alespoň 80 km/h.

Úsek v blízkosti Říčan vedte v překrytém zářezu.

V případě zjištění změny trasy vysokorychlostní tratě (zpracovává se) posuňte trasu do souběhu s upravenou trasou VRT.

Úsek mezi navrženým odpojením od trasy A1 a Velkými Popovicemi, který je v rozporu se slovním popisem, zrušte a nahraďte trasou dle náčrtu, která se od trasy A1 odpojuje až u Otíc / Svojsovic a kříží D1 v ostřejším úhlu.

V místě křížení takto posunuté trasy s dálnicí D1 doplňte neúplnou MÚK o čtyřech větvích pro návrhovou rychlost min. 80 km/h, které zajistí v obou směrech propojení relací Mirošovice (D1) – Říčany (D3) a Průhonice (D1) – Senohraby (D3). Křižovatka bude pomocí kolektorových pásů podél D1 integrována s nynější sousedící křižovatkou Všechnomy na D1.

Na jihozápadním okraji k. ú. Všechnomy u železniční vlečky do Velkých Popovic trasu posuňte západně tak, aby nebyla v kolizi se stávající novou zástavbou.

Zároveň trasu posuňte tak, aby nekolidovala se stávající trasou VVN.

Přeložku silnice Senohraby – Pětihosty a MÚK Senohraby upravte tak, aby nebyla v kolizi s novou výstavbou mezi její původní trasou a nynější silnicí I/3.

Subvarianta A3

Doplňte novou subvariantu D3 dle přiloženého náčrtu, v místě křížení s dálnicí D1 včetně neúplné MÚK o čtyřech větvích pro návrhovou rychlost min. 80 km/h, které zajistí v obou směrech propojení relací Mirošovice (D1) – Lipany (D3) a Senohraby (D3) – Průhonice (D1). U Velkých Popovic se subvarianta A3 napojuje do trasy A2.

Invariantní úsek Senohraby – Poříčí nad Sázavou

Zpracujte dvě subvarianty:

AB1 – řešení předložené ve studii *promika2008* s vyloučením nové doprovodné komunikace.

AB2 – nové řešení dle přiloženého náčrtu s trasou D3 zahlobenou a překrytou v kritických místech a s novou doprovodnou komunikací na těchto překryvech severně nebo jižně od takto vedené D3.

Subvarianta B1

(Trasa není dále preferována.)

Nevyžaduje úpravy.

(Vzhledem k tomu, že je již nyní známo, že železniční trať se v trase zakotvené v ÚPN VÚC Benešovsko realizovat nebude, bylo by v případě realizace D3 možné ji vést přímo v ose dříve uvažované železniční tratě.)

Společný úsek subvariant B2 a B3 Poříčí nad Sázavou – Tužinka

Dle přiloženého náčrtu zpracujte druhou, v rozporu s požadavky slovního popisu nezpracovanou povrchovou subvariantu AB2, s překryvy v kritických místech zástavby.

Doprovodnou komunikaci bude tvořit stávající silnice I/3, která se v místě křížení dostane na hloubený tunel D3.

Subvarianta B2

Zahlobený a překrytý úsek rozdělte z nedůvodně souvislého 2km úseku na dva úseky: první pouze v úseku, který je v kontaktu s konopištským parkem, a druhý, který je v kontaktu s oblastí nové obytné zástavby u Mariánovic. Tento druhý tunelový úsek a na něj navazující povrchové úseky zároveň dle přiloženého náčrtu posuňte západně od stávající silnice I/3.

Subvarianta B3

Doplňte další trubkovitou MÚK Benešov-sever u místa, kde se trasa odklání od stávající I/3.

V oblasti SV od Benešova trasu upravte dle přiloženého náčrtu tak, aby byla kompatibilní s nyní zpracovávaným územním plánem města Benešova.

Poloviční MÚK na křížení se silnicí II/110 vypustěte a MÚK na křížení se silnicí II/112 doplňte na úplnou.

(Trasa B3 v úseku mezi silnicemi II/112 a nynější I/3 není dále preferována, protože se s ohledem na poslední vývoj území stala nerealizovatelnou bez zásadních zásahů do obytné zástavby, a nejsou u ní proto navrženy úpravy. Náhradou za tento úsek subvarianty B3 je níže navržena nová subvarianta B4, která navazuje na severní úsek subvarianty B3, který upravitelný je. Výše popsání úpravy subvarianty B3 se týká pouze úseku, který bude shodný se subvariantou B4.)

Subvarianta B4

V reakci na rozvojové záměry obytné zástavby v oblasti J od Benešova podle přiloženého náčrtu dopracujte další subvariantu B4, která od severu až po křížení se silnicí II/112 půjde

v koridoru B3, který bude upraven podle výše uvedeného popisu. Dále bude pokračovat dle přiloženého náčrtu, aby se v prostoru Tožic napojila do varianty C1.

Subvarianta C1

U obce Tožice trasu posuňte tak, aby byly vyloučeny demolice obytných budov a významné zásahy do zahrad, které k nim náležejí.

Od Olbramovic po osadu Loudilka navrženou trasu zrušte a náhradou vypracujte trasu dle přiloženého náčrtu s pouze jedním tunelem délky cca 400 m u Košovic.

Doplňte obchvat Křešic silnicí I/18 dle územního plánu VÚC Benešovsko a MÚK silnice I/18 s dálnicí D3 napojte na tento obchvat.

Subvarianta C2

(V úseku, kde není totožná se subvariantou C3, není trasa C2 dále preferována.)

Nevyžaduje úpravy.

Subvarianta C3

Od Tožic trasu C3 ved'te v trase C1, nikoli v trase C2, a severozápadně od Olbramovic ji propojte do trasy C2 dle přiloženého náčrtu.

Oblouk u žst. Votice vyviňte dle přiloženého náčrtu o poloměru 1.050 m tak, aby trasa vedla těsně nad votickou skládkou odpadu a dále pod hřebenem východně od Obecníku raženým tunelem resp. hloubeným tunelem (ekoduktem) délky cca 200 m.

Navrženou MÚK Hostišov a navazující komunikaci (přivaděč) k nynější silnici I/3 zrušte. Spojovací komunikaci se stykovou křižovatkou na stávající I/3 a MUK Hostišov umístěte jižně od obce Hostišov.

Úsek obchvatu Miličína posuňte dále od obce podle přiloženého náčrtu. Doplňte MÚK Miličín na křížení se silnicí směr Mladá Vožice a MÚK Mezno (Nová Hospoda) v subvariantě C3 vypust'te.

Subvarianta C4

Vedení v trase připravovaného úseku Olbramovic silnicí I/3 vypust'te. Trasu C4 ved'te v trase C1 upravené dle výše uvedeného popisu až do prostoru severozápadně od Olbramovic a odsud v nové trase dle přiloženého náčrtu. Tato trasa v úrovni +2 překračuje silnici I/18 a rozštěp železničních tratí za jižním zhlavím žst. Olbramovice, dále využívá stopu dráhy opouštěnou při přeložce IV. tranzitního koridoru a mezi Olbramovicemi a Voticemi severně od čerpací stanice překračuje údolí včetně nynější silnice I/3.

Úsek v trase nynějšího východního obchvatu Votic silnicí I/3 zrušte a navrhňte ho v těsném souběhu na jeho východní straně (ve svahu) tak, aby stávající obchvat zůstal zachován jako doprovodná komunikace.

Doplňte MÚK Miličín na křížení se silnicí směr Mladá Vožice a MÚK Mezno (Nová Hospoda) v této variantě vypust'te.

Doporučení preference subvariant v dílčích úsecích

V úseku A jsou k dalšímu sledování vhodné subvarianty:

- A2, avšak pouze po všech úpravách v okolí křížení s dálnicí D1 dle výše uvedeného textu
- A3 nově navržená důsledně dle textu výše uvedeného a grafických příloh

Ve směrově invariantním úseku mezi úseky A a B se preferuje nově navržené řešení AB2 se zahloubenými překrytými úseky v kritických místech na dotyku se zástavbou.

Na průchodu Poříčí nad Sázavou – Mrač se předpokládá vedení „povrchové“ s překryvy v kritických místech styku se zástavbou.

V úseku B jsou k dalšímu sledování vhodné subvarianty:

- B2, avšak pouze po všech výše uvedených úpravách návrhu zahloubení u Benešova
- B4 nově navržená dle výše uvedeného textu, přičemž v úseku převzatém z varianty B3 jsou nezbytné výše popsané úpravy

V úseku C jsou k dalšímu sledování vhodné subvarianty:

- C1, avšak pouze po všech výše uvedených úpravách
- C3, avšak pouze po všech výše uvedených úpravách
- C4, avšak pouze po všech výše uvedených úpravách

Preferovaná kombinace subvariant po jejich doplněních a úpravách je A3 – AB2 – B4 – C3.

Druhá preferovaná kombinace subvariant po jejich doplněních a úpravách je A2 – AB2 – B2 – C1, popřípadě její vzájemné kombinace s první preferovanou variantou.

Doporučení etapizace výstavby trasy D3 v preferované kombinaci subvariant A3 – AB2 – B4 – C3

1. etapa:

cca 6 km R1 – D1 (tj. MÚK Lipany – MÚK Skalka).

Slouží pro odlehčení D1 před křižovatkou s II/101 a SOKP, snížení intenzity průpletu dálkové a cílové dopravy před odbočením na SOKP, zkrácení trasy E55 a jako příprava na dopravně nálehavou 2. etapu

2. etapa:

cca 19,5 km D1 – Benešov sever za předpokladu včasné výstavby severního obchvatu Benešova. V případě odkladu jeho výstavby v délce cca 24,5 km až do MÚK Benešov východ na křížení se silnicí II/112 Benešov – Vlašim včetně.

3. etapa:

cca 5 km Babí hora – Nová Hospoda u Mezna (možno i současně s 1. nebo 2. etapou), jižně od Babí hory bude na západní hraně zářezu D3 vybudováno provizorium (dl. 0,6 km v podélném sklonu 6 %, které bude po dokončení D3 ponecháno jako objízdná trasa pro objezd tunelu pod Babí horou v případě jeho neprůjezdnosti, aby silná doprava při výluce tunelu nejezdila přes Miličín.

4. etapa

cca 14,5 resp. 9,5 km Benešov (od MÚK Benešov-sever resp. Benešov-východ) – Tomice (vč. okružní křižovatky na stávající I/3) – délka podle obsahu 2. etapy

5. etapa

cca 15,5 km MÚK Tomice – Babí hora (poslední etapa s raženými tunelovými úseky).

Přitom se předpokládá, že v nejbližších letech se postaví kromě obchvatu Olbramovic i zahloubení I/3 u konopišťského parku.

Preferovaná kombinace subvariant A3 – AB2 – B4 – C3 tak na rozdíl od D3 stabilizované již po 3. etapě (tj. po výstavbě cca 30 resp. 35 km dálnice bez ražených tunelů) nabízí kvalitní trasu E55 vedenou zcela mimo obce a homogenní čtyřpruhový profil v celém úseku Praha – Benešov. Zároveň se významně zlepší životní prostředí v obcích, jimiž dosud procházejí průtahy silnice I/3 (Mirošovice, Čerčany – Vysoká Lhota, Mrač, Miličín). Naproti tomu stabilizovaná D3 ani po svém dokončení stávající I/3 příliš neodlehčí.

Kromě efektivního postupného řešení dopravní situace poskytuje alternativa D3 proti trase stabilizované kratší dopravní spojení, a to jak pro obsluhované území (díky poloze v nejvíce urbanizovaném pásu), tak pro dálkovou dopravu z Jihočeského kraje: o cca 9 km v trase E55 a o necelé 4 km v celkovém součtu vzdáleností na obě větve SOKP a na hlavní vstup do vnitřní Prahy chodovskou radiálou na Městský okruh.

Předběžné vyjádření k prognóze intenzit dopravy

Souběžně se studií *promika2008* byla zpracována firmou CityPlan, s. r. o., studie prognóz intenzit dopravy a obsluhy území podél dálnice D3 jako další subdodávka pro PUDIS. Tato studie, předložená na jednání dne 23. června 2008, nemá přímý vliv na trasování D3, naopak trasování D3 má vliv na výsledky této studie (např. absence MÚK D1 x D3). Nemohla proto ani přinést potřebné dopravně-inženýrské výsledky pro napojení D3 na SOKP a dokumentovat dopravní výhody alternativní trasy D3. Jejím přínosem je však nové potvrzení skutečnosti, že pro dopravní obsluhu oblasti dolního Posázaví není třeba žádná trasa dálnice (viz např. pouze 3.640 vozidel/24 h v profilu Jílové – Kamenný Přívoz na silnici II/105). Již při předběžném prostudování je také zřejmé, že bude zapotřebí do studie doplnit některé profilové intenzity dopravy, které jsou nezbytné k posouzení vlivu jednotlivých variant na zatížení sběrných komunikací v hlavním městě Praze, a upravit shrnutí získaných dat v závěru studie. Přednostně a v souladu s dohodou na jednání dne 23. června 2008 proto MŽP připomínkuje trasování dálnice D3. Studie CityPlan, s. r. o., bude Ministerstvem životního prostředí připomínkována v průběhu měsíce srpna 2008 tak, aby tyto připomínky včas obdrželi členové skupiny odborníků ustavené podle usnesení vlády č. 1064 ze dne 19. září 2007.

Předběžné vyjádření z hlediska ochrany přírody a krajiny

Ministerstvo životního prostředí v současnosti vede posouzení EIA dvou úseků dálnice D3, a to „Dálnice D3 „Středočeská“ – stavby 0301–0303-I (I. etapa)“ a „Dálnice D3 „Středočeská“ – stavby 0304–0305-I (II. etapa)“, v obou případech byl zatím vydán závěr zjišťovacího řízení, ve kterém je požadováno mj. zpracování územních variant. Na základě prostudování předložených mapových materiálů a odborných podkladů zpracovaných AOPK ČR sdělujeme k materiálu následující informace, které se vztahují k subvariantám, tak jak byly předloženy, tj. před zpracováním připomínek a požadavků k jejich vedení.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny je nejvýhodnější řešení trasy, která se co nejvíce přimyká ke stávající komunikaci číslo I/3. V oblasti jižně od Votic je to nejmarkantnější):

Krajinný ráz, který si v rámci středočeského regionu zachoval charakter drobnějších sídelních jednotek rozmístěných v člověkem využívané pahorkatině, lze nalézt právě na Voticku. O stavu zachovalosti vypovídá i současný stav některých zemědělských ploch využívaných jako pastviny a trvalé travní porosty (šetrné hospodaření, zachovalá rostlinná společenstva, hojnější výskyt a podpora významných druhů živočichů). Umístěním další liniové stavby takového rozsahu, významu a návrhových parametrů do volné krajiny této oblasti považujeme za významné narušení stávajícího krajinného rázu v této oblasti. Výstavbu této dálnice v již „adaptovaném“ koridoru současné silnice I/3 považujeme z tohoto pohledu za vhodnější. Dodáváme, že obchvaty

zvláště některých sídelních jednotek (z map vyplývající např. Olbramovice, Miličín) považujeme za možné a z důvodu veřejného zájmu (ochrana zdraví obyvatel) za vhodné.

Jakékoliv varianty vedení dálnice východně od stávající silnice v oblasti od Tomic jižně, respektive i západně od Votic, by zasáhly významné celky – polygony UAT (Unfragmented Area with Traffic), které byly vymezeny na základě analýzy hustoty provozu. Jde o celky o rozloze větší než 100 km², které nejsou fragmentovány komunikacemi s migračně nepropustným provozem. Z tohoto pohledu jsou varianty C4, C2 a zvláště C1 i trasa D3 „stabilizovaná“ v konfliktu se zájmy ochrany přírody. Tyto územní celky jsou hodnoceny jako velmi dobré. Vedení dálnice těmito územími by znamenalo minimálně zmenšení těchto polygonů.

Oblast záměru se nachází v hlavní oblasti migrace, a to v oblasti zvýšeného významu. Proto umístování této liniové migrační bariéry ve volné krajině posuzujeme jako významný zásah. Dodáváme, že severojižní směr sice přibližně kopíruje migrační osu hlavní migrační trasy, která přichází ze severoseverovýchodu, tudíž se nejedná o příčné přehrazení migračního tahu. Posunutí tělesa zamýšlené dálnice východním směrem by však zúžilo migrační pás.

Případné střety subvariant se zájmy ochrany přírody a krajiny

Vedení subvarianty **A1** ve velmi zachovalé krajině mezi Pětihosty a Pyšely je značně problematické. V tomto úseku by bylo vhodné napojení na variantu A2 nebo řešit úsek tunelem.

Z hlediska zvláštní ochrany je trasa **A1** (východní subvarianta) vedena mezi dvěma chráněnými územími, a to PP Lom Chlum a PP Božkovské jezírko. Nejmenší vzdálenost, na kterou se plánované těleso přiblíží k oběma ZCHÚ, je cca 200 m. Vzhledem k charakteru obou lokalit nelze předpokládat významný vliv stavby a následného provozu na tato ZCHÚ.

Subvarianta **A2** probíhá po hranici přírodního parku Velkopopovicko. V terénu by touto variantou byl dotčen především lesní komplex jihovýchodně od Velkých Popovic v pramenné oblasti Mokřanského a Křivoveského potoka. Dotčený lesní komplex tvoří hospodářský les s ojedinělými fragmenty jasanoolšových luhů, hercynských dubohabřin a suchých acidofilních doubrav. Dálnice by oddělila přibližně jednu desetinu plochy lesa. U vrchu Zášavy v menší části je navržen ekodukt propojující obě části lesa. I přes toto navržené zmírňující opatření lze vedení dálnice v této variantě považovat jako nepříznivé z hlediska fragmentace.

Subvariantu **B1** považujeme za zcela nevhodnou. Tato trasa by rozdělila historicko-krajinářsky významný celek. Konkrétně by rozdělila areál zámku Konopiště (park, Konopištský rybník) a vrch Chvojen, s přilehlými třešňovkami podél nezpevněných cest, které byly historicky propojeny jakožto odpočinkové zázemí zámku Konopiště. V současnosti považujeme za významné tuto souvislost zachovat z krajinářského hlediska. Tato trasa by také výrazně narušila zachovalou krajinu východně od Bukovan také s návazností na Konopiště. (viz také naše předchozí stanovisko, kde je obdobné trasování součástí tzv. chvojenské varianty).

Evropsky významná lokalita Dolní Sázava je křížena přemostěním. V případě, že nebude stavbou zasaženo koryto řeky, nelze předpokládat významnější vliv realizace záměru na předmět ochrany – velevruba tupého (*Unio crassus*) a hořavku duhovou (*Rhodeus amarus*).

Z hlediska ochrany přírody a krajiny **doporučujeme** variantu **B2**, která vede nejvíce v koridoru stávající komunikace. Jedná se **z hlediska ochrany přírody a krajiny jednoznačně o nej přijatelnější variantu v této lokalitě.**

Subvarianta **B3** zasahuje území bývalého vojenského cvičového prostoru, ve kterém nám nejsou známy žádné významné přírodovědné hodnoty.

Subvarianty **C1**, **C2** a **C4** a také **D3 stabilizovanou** považujeme z pohledu **ochrany přírody za nevhodné** nejen z výše uvedené fragmentace významných celků, ale zároveň jako zásah do krajinářsky a z regionálního pohledu i přírodovědně zachovalého, a tím hodnotného území, oblasti tzv. „České Sibiře“. Zachovalost tohoto regionu v širším kontextu podporuje vyhlášení dvou přírodních parků (Jistebnická vrchovina a Džbány-Žebrák).

Trasa **C1** (subvarianta Heřmaničky) míjí východně ve vzdálenosti cca 1 km Evropsky významnou lokalitu Slavkov. Vzhledem k charakteru terénu (nizký hřbet mezi dálnicí a EVL) nelze předpokládat na základě půdorysných náčrtů vliv na předmět ochrany – kuňku ohnivou (*Bombina bombina*).

Trasa **C4** se přibližuje ze západu k PR Podhrázský rybník. Vzhledem k tomu, že přibližně v této trajektorii probíhá stávající silnice, nelze předpokládat zásadní vliv na ekosystém PR. Dílčí rušivé vlivy zvýšeného provozu, které lze teoreticky předpokládat, lze je však považovat za málo významné a jejich minimalizaci lze provést např. výsadbou souvislejšího zeleného pásu mezi plánovanou dálnicí a PR.

Subvariantní vedení trasy **C4** je v těsné blízkosti PP V Olších. Vzdálenost dálnice a PP je cca maximálně desítky metrů. Předmětem ochrany je silná populace bledule jarní (*Leucoium vernum*), která se v současnosti vyskytuje ve vzrostlé olšině. V případě, že by bylo realizováno navrhované přemostění (most o délce 130 m) bez jakýchkoliv zásahů do koryta vodoteče a hydrických poměrů nivy, nelze předpokládat výraznější vliv na předmět ochrany PP. Jakékoliv vysušování, regulace či změna odtokových poměrů by mohly znamenat ovlivnění populace bledule v zájmovém území. Případné přemostění však patrně ovlivní světelný požitek na zamokřené louce, která ze západní strany navazuje na PP. Z mapových podkladů vyplývá, že by tato louka měla z části být pod mostním tělesem. Tato louka je biotopem vachty trojlísté (*Menyanthes trifoliata*) ohroženého druhu podle vyhlášky 395/1992 Sb. Vzhledem k tomu, že se jedná o světlomilnou rostlinu, bude mít navrhované přemostění negativní vliv na tento druh.

Pozn.: Subvarianta **C4** vychází z varianty Zenkl-Vyhnálek, tedy ze studie vypracované na objednávku MŽP, kterou MŽP zejména z důvodu bližšího souběhu se stávající 1/3 než je souběh „D3 stabilizované“ doporučovalo při projednávání ÚPN VÚC. V té době však nebyla navržena a tedy ani známa varianta **C3**, která je vzhledem k těsnějšímu souběhu se stávající silnicí 1/3 z hledisek ochrany přírody a krajiny nejvhodnější.

Migrační prostupnost území

Silnice, po případné realizaci dálnice, migračně odděluje zmíněné funkční celky – polygony UAT číslo 71 a 76, vymezené na základě fragmentace krajiny liniovými stavbami – komunikacemi. Migračním zprostupněním nového tělesa při zrušení, alespoň funkčním, nebo při dostatečném snížení dopravy na ponechané nynější silnici 1/3, která odděluje oba polygony, by došlo k podpoře místních populací především pozemních obratlovců. Funkční propojení obou území tedy považujeme za významné. Migrační propojení místních populací, které jsou v současnosti izolovány i mimo jmenované polygony považujeme rovněž za významné. Z pohledu velkých živočichů je migrační zprostupnění území, které se za současného poznání jeví jako nadměrně fragmentované liniemi (jednotlivé plochy mezi liniemi již neposkytují dostatečné zázemí pro populaci), relativně významnějším.

S přihlédnutím k faktu významu širšího okolí pro migraci velkých savců v rámci ČR doporučujeme zpracování migrační studie, která by toto zhodnotila konkrétněji ve smyslu návrhu jednotlivých zprůchodňujících zařízení včetně jejich technických parametrů (velikostní kategorie).

Ochrana vodních složek krajiny

V souladu s naším předešlým stanoviskem doporučujeme, aby při realizaci byla realizována přírodě blízká koryta, popř. kynety s odsazeným opevněním. Toto by mělo být realizováno jak v místech křížení, tak v místech dotyku dálničního tělesa a vodních toků všech velikostí. Za podstatné považujeme, aby nevznikaly migrační překážky a zásahy do niv těchto toků byly minimalizovány. Za vhodné považujeme, aby betonové i zemní konstrukce byly zhotoveny tak, aby odolávaly vybřeženým vodám. To znamená, aby opevnění bylo přisazeno k patám stavebních objektů, nikoli k břehové linii koryta toků. Křížení s vodními toky řešit přednostně mostními a podobnými konstrukcemi, které poskytnou dostatek prostoru pro vytvoření přírodě blízké kynety s přirozenou břehovou linií. V případě nezbytnosti užití trubního propustu je třeba použít

dostatečnou světlost a trubku zapustit do terénu, aby mohla být vytvořena vrstva přírodního materiálu na dně a při okrajích omočeného profilu běžných průtoků. Tím vznikne i pochozí plocha pro drobné pozemní živočichy. Vytváření opevněných lichoběžníkových příčných profilů koryt vodotečí je nepřipustné.

Uvádíme příklady toků, které jsou v oblasti křížení nebo těsného souběhu se zamýšleným dálničním tělesem a zároveň jsou nevhodně regulovány. V rámci kompenzačních opatření by mohly být úseky dotčených toků zpřirodněny, to znamená, provést zlepšující opatření pokud se jedná o toky degradované staršími technickými opatřeními. Uvádíme křížení všech variant, bez přihlédnutí k jejich případné konfliktnosti se zájmy ochrany přírody. V přehledu zároveň uvádíme přehled toků, na něž je třeba brát zvýšený zřetel. Zřetelem míníme toky, které mohou být výstavbou dotčeny a je třeba chránit jejich současný stav:

A1 – Pitkovický potok pod Svojšicemi

A2 – Kašovický potok (křížení A2 a D1) – *revitalizace*

A1 – Kunický potok u Mnichovic (souběžný tok s dálnicí) – *revitalizace*

A1 – Lomnický potok – *zřetel*

Spojení A1 a A2 – km 16,40 – Zaječický potok (navržen ekopropust) – *zřetel*

B1 – Sázava – *revitalizace+zřetel*

B2 - Sázava – *revitalizace+zřetel*

B1 – vodoteč vytékající ze sídla Zbožnice v k.ú. Václavice u Benešova – *revitalizace*

B1 – Václavický potok – *revitalizace*

B1 – Ferdinandův potok (prameniště) – *zřetel*

B2 – Mokrolhotský potok u Jírovic – *revitalizace*

B3 – vodoteč severně od vrchu Beranice – *revitalizace*

B3 – Myslický potok u Radíkovic – *revitalizace*

B3 – Benešovský potok u Radíkovic – *revitalizace*

B2 – Konopišťský potok, km 43,0 souběh s dálnicí – *revitalizace*

C1 – Mastník – *zřetel*

C2 – Mastník – *zřetel*

C2 – Zdebořský potok u Arnoštovic – *zřetel*

C4 – vodoteč u exitu u Neustupova – *zřetel*

C2 – pravostranný přítok Smilkovského potoka u Smilkovic Km 12,0 – *revitalizace*

C2 – Smilkovský potok, km 13,0 – *revitalizace*

C2 – Jalový potok u sídla Třetužel – *zřetel*

C1 – jižní větev pravostranného přítoku Mastníku (souběžný průběh) – *zřetel*

C2 – severní větev pravostranného přítoku Mastníku – *zřetel*

C1 a C2, km 18,0 – pramen Kladinského potoka – *revitalizace*

C3 – Podnebolický potok u Miličina – *revitalizace proti proudu*

C4 – Uhádaný potok, km 53,0 – *revitalizace*

C3 – Podnebolický potok u Miličina, pod rybníkem Hataš, km 54,0 – *revitalizace*

Kompenzační opatření

Umístění této stavby do krajiny i při respektování všech výše uvedených připomínek a bez realizace konfliktních úseků je negativním zásahem do krajiny, která je dosud poměrně málo dotčená většími inženýrskými stavbami. Proto je zapotřebí, aby tento zásah byl vyvážen kompenzacemi, posilujícími či obnovujícími funkce přírody a krajiny stavbou negativně ovlivněné. Nemělo by jít o náhradu znehodnocených nebo zastavěných přírodovědně a krajinářsky hodnotnějších ploch, ale o vyvážení celkových negativních vlivů na krajinu. Jde tedy o přiměřenou kompenzaci přirozených funkcí či prvků krajiny, které budou stavbou potlačeny. Významná část těchto kompenzací bude vodohospodářského charakteru.

Doporučujeme před vlastní projektovou přípravou stavby provést soustavný a podrobný krajinářský a vodohospodářský průzkum území včetně migrační studie a na jejich základě vypracovat konkrétní kompenzační opatření.

V dotčeném území podporujeme zejména následující typy opatření:

- Migrační zprůchodňovací objekty v celé trase záměru. Umožnění migrací lze považovat za kompenzační opatření pouze v těch místech, kde je v současnosti migrace silně omezena nebo znemožněna a výstavbou dálnice D3, která by byla spojena s odstraněním stávající migrační bariéry (v tomto případě především silnice I/3). V ostatních případech, zejména při výstavbě variant ve volné krajině toto považujeme za nedílnou součást stavby, nikoli za kompenzaci ve smyslu níže uvedených příkladů.
- Podélné revitalizace nevhodně technicky upravených úseků vodních toků – výstavba přírodně blízkých koryt toků o přirozeně malé hloubce, malé průtočné kapacitě a velké členitosti. Obnovení dostatečně širokých doprovodných pásů podél vodních toků s přirozeným režimem vyběžování (výkupy nivních pozemků).

Z předešlého stanoviska k „D3 stabilizované“ uvádíme příklady úseků vodních toků v širším uvažovaném širším území dálnice D3, které vyžadují přednostní revitalizaci (tyto lokality jsou roztroušeny v širším zájmovém území). Za vhodné kompenzační opatření považujeme zpřirodňování těchto úseků:

Janovický potok v úseku Václavice – rybník Hamry

Zahořanský potok po Zahořany

Zderadický potok od Zderadic po ústí do Maršovického potoka

Maršovický potok pod Maršovicemi

Smilkovský potok a jeho drobné přítoky (upravené úseky v celém dílčím povodí)

Šanovický potok a jeho přítoky po Sedlec-Prčice

Drobný pravostranný přítok Prčického potoka pod Jezerským rybníkem

Kladinský potok (PS přítok Mastníku od Žibkova)

Pro přehlednost také citujeme z našeho předešlého stanoviska další možné typy kompenzačních opatření, které považujeme za přínosné pro dotčenou oblast:

- Revitalizace degradovaných úseků niv – obnova zamokření a mokřadního režimu, tvorba samostatných mokřadních biotopů hloubením, nízkým hrázováním a jejich kombinací, hloubení tůňových biotopů, převod nevhodně zorněných ploch v nivách na louky nebo na lesní porosty.
- Revitalizační rekonstrukce existujících malých vodních nádrží (odbahnění, rekonstrukce hrází a objektů, při zachování a posílení přírodně blízkého a členitého tvarování břehů, významného rozsahu mělkovodních pásem a vegetačních doprovodů). Technicky destruované malé vodní nádrže, v nichž se již rozvinuly cenné mokřadní biotopy, mohou být pouze nut-

nými technickými opatřeními stabilizovány jako mokřady, bez toho by bylo docilováno původního plného nadržení vody.

- Výstavba nízkých víceúčelových protipovodňových poldrů. Tyto objekty by měly být budovány v plochách degradovaných zejm. zorněním a nevhodnými technickými vodohospodářskými úpravami. Zátopová území poldrů je třeba řešit jako přírodě blízká území – částečné stálé nadržení, podélné revitalizace koryt vodních toků, mokřadní a tůňové biotopy, luční plochy, vlhké háje, kompaktnější obvodové lemy dřevinné vegetace. Za běžných průtoků by měly být objekty poldrů prostupné pro ryby a jiné vodní živočichy, kteří v daném vodním toku připadají v úvahu (například hrazení odtoku trémovými hradidly s horizontálními mezerami). (Výhradně technicky pojaté jednoúčelové poldry nejsou z hlediska přírody a krajiny přínosem.)
- Výstavba nových malých vodních nádrží s retenční a krajinotvornou funkcí. Podmínkou je umístění v plochách, kde vytvoření hlubokého vodního sloupce bude znamenat z hlediska přírody a krajiny posílení hodnoty, nikoliv naopak. Vhodným prostorem pro výstavbu nádrže je tedy například orná půda nebo ruderalizovaná plocha, zcela nevhodné je jejich umístění v mokřadech, kvalitních lukách apod. Požaduje se přírodě blízké tvarování břehů, značný rozsah mělkovodí do hloubky 60 cm vodního sloupce za normálního nadržení (minimálně 20 % z celkové plochy vodní hladiny za norm. nadržení) a bohaté obvodové lemy dřevinné vegetace. Tyto nádrže by neměly být určeny pro intenzivní chov ryb.

Vzhledem k omezeným podkladům a danému termínu není vyjádření více podrobné. Je obtížné spolehlivě stanovit míru veřejného zájmu na realizaci silničního spojení Prahy a Českých Budějovic. Z hlediska ochrany přírody a krajiny je třeba trvat na nutnosti posuzování všech relevantních variant spojení Prahy s Českými Budějovicemi, včetně využití a dokončení západní trasy Praha – České Budějovice přes Písek.

Předběžné vyjádření z hlediska ochrany horninového a půdního prostředí

Předložené trasy dálnice D3 (před úpravami požadovanými MŽP) procházejí nebo se vykazují dotek s několika výhradními ložisky, chráněnými ložiskovými územími (CHLU), dobývacími prostory (DP), nebilancovanými ložisky a poddolovanými územími (viz tabulka na následující straně).

Na níže uvedené organizace je třeba se obrátit se žádostí o vyjádření (ad § 19 horního zákona – zák. č. 44/1988 Sb. v platném znění).

K těmto níže uvedeným skutečnostem je nutno přihlédnout při zpracovávání přípravné dokumentace a zohlednit je v návrhu technického řešení stavby (ad § 15-19 zákona č. 44/1988 Sb. v platném znění a § 13 zákona č. 62/1988 Sb. ve znění pozdějších předpisů).

Signální informace o ložiskách nerostných surovin, o předpokládaných ložiskách a zvláštních podmínkách geologické stavby (sesuvy, poddolovaná území a jiné nebezpečné svahové deformace) je možné získat na internetových stránkách: www.geofond.cz.

Stanoviska, žádosti o vyjádření a podrobnější údaje o jednotlivých ložiskových objektech, poddolovaných územích a sesuvech lze získat u organizace ČGS – Geofond, Kostelní 26, 170 06 Praha 7.

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu (ZPF) nelze žádnou z variant vyloučit jako zjevně nepřijatelnou.

subvarianta	ložisko č.		název	CHLÚ	surovina	organizace
A1	3 184300	výhradní	Kolovraty	Kolovraty	cihlářská	ČGS-Geofond
A2	5 158200	nebilancované	Senohraby		techn. zeminy	neuvedena
B2	3 026600	výhradní	Mrač	Mrač	stavební kámen	PIKASO, s. r. o.
	5 156200	nebilancované	Muřetín		cihlářská	neuvedena
C1	2209	poddolované území	Heřmaničky		radioaktivní (2006)	
	2204	poddolované území	Velké Heřmanice 1		radioaktivní (1992)	
C2	3 151801	výhradní	Martinice-Beztahov	Beztahov	stavební kámen	Českomoravský štěrk, a. s.
	5352	halda	lom Votice-Beztahov		stavební kámen	
	3 193200	výhradní	Horní Borek-Miličín 2	Horní Borek	stavební kámen	ČGS-Geofond
C3	3 084900	výhradní	Votice-Beztahov	70152 Martinice	stavební kámen	ZAPA beton, a. s.