

IČ: 71217231
Adr. sídla: Libeň 35
252 41 Libeň
Adr. koresp.: Jana Morávka 504
254 01 Jílové u Prahy



JUDr. Vít Bárta
ministr dopravy
Ministerstvo dopravy
nábr. L. Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

V Jílovém u Prahy dne 3. srpna 2010

Vážený pane ministře,

předně mi dovoluji jménem Zájmového sdružení obcí Klid Vám poblahopřát k jmenování ministrem dopravy v nové vládě. Naše zájmové sdružení obcí sdružuje jednotlivé obce z Dolního Posázaví a Neveklovska dotčené plánovanou výstavbou dálnice D3 ve Středočeském kraji. Zájmové sdružení obcí Klid pracuje již od roku 1995, kdy jej uzavřely základající obce Březová - Oleško, Lešany, Ohrobec a Okrouhlo. Postupně se ke sdružení přidalo i mnoho další obcí z regionu Dolního Posázaví a Neveklovska. Předmětem činnosti sdružení je zajištění jednotného postupu členů v oblastech společných zájmů, především se zaměřením na otázky životního prostředí. V současné době se naší prioritou stal boj proti nevhodnému trasování dálnice D3 Posázavím.

Rádi bychom Vás ve světle současného problému s nedostatkem finančních prostředků na dopravní stavby informovali o problematice stavby dálnice D3 ve Středočeském kraji. Výběr konkrétního koridoru dálnice D3 ve Středočeském kraji probíhá již několik desetiletí. V současné chvíli jsou zvažovány již jen dvě varianty průchodu dálnice D3 Středočeským krajem, s množstvím dílčích subvariant. Obě tyto varianty jsou posuzovány v rámci procesu EIA dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

Plánovaný středočeský úsek dálnice D3 bude finančně velmi náročnou stavbou. Odhady nákladů Západní varianty dálnice D3 v úseku napojení na Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) – Mezno se pohybují kolem 60 mld. Kč, u varianty Východní je to o něco méně. Důvodem finanční náročnosti Západní varianty je velká členitost terénu a stavebně technická složitost (množství tunelů a mostů včetně plánovaného megalomanského přemostění Sázavy) a další související obtíže (zásah do ložiska cihlářských hlín v Dolních Jirčanech, nutnost stabilizace poddolovaného území v okolí Jílového u Prahy). Přestože se jedná o finančně náročnou investici, která je sporná z hlediska svých přínosů (zejména s ohledem na nízké dopravní zatížení a významný zásah do rekreační oblasti Posázaví její západní varianty, viz. níže), **daná stavba či její sledované varianty nikdy neprošly seriózním posouzením ekonomické výhodnosti z hlediska přínosů, nákladů a dopadů.**

Varianta dálnice **D3 Západní** vychází z Prahy přímo jižním směrem. Co je podstatné, její trasa u Prahy zhruba půlí prostor mezi trasováním nynějších kapacitních komunikací směřujícími z metropole na jih, silnic R4 a I/3. Vytváří tak na území Středočeského kraje zcela nový dopravní koridor v členitém terénu Dolního Posázaví a České Sibiře. Neveklovska a Sedlecko, kudy trasa po přechodu Sázavy pokračuje, je jedním nejřidčeji osídlených území ve vnitrozemí ČR s hustotou 15-40 obyvatel/km². Mezi Sázavou a Mezmem (připojení na I/3 a na hranici s Jihočeským krajem) jsou poblíž této trasy pouze dvě sídla nad 1500 obyvatel: Neveklov 2449 a Sedlec-Prčice 2811. Obě sídla jsou administrativními konglomeráty 22, resp. dokonce 36 (!) malých osad a rozprostírají se proto na obrovských rozlohách. I na jejich teritoriích je hustota osídlení extrémně nízká (45, resp. 44 obyvatel/km²) a nevybočuje z rozptýleného charakteru osídlení celého regionu. Z dopravního hlediska tak neexistuje v celém regionu vůbec žádný významněji koncentrovaný lokální zdroj dopravy.

Naproti tomu varianta D3 **Východní** většinu své trasy na území Středočeského kraje volně sleduje současnou silnici I/3. Od jihu za Mezmem obchází obchvaty následující sídla: Miličín, Votice, Olbramovice, Bystřice, Benešov a Poříčí n. Sáz. V posledním úseku mezi řekou Sázavou a SOKP trasa nejprve dále kopíruje současnou I/3. Vyhýbá se však

průjezdu Mirošovicemi, kde nynější silnice I/3 ústí na dálnici D1. Před obcí Senohraby se tato trasa D3 ze současné trasy odchyluje a v krátkém úseku vytváří nový samostatný dopravní koridor kolem sídel Horní Lomnice a Vidovice. K dálnici D1 se přiblíží až u sjezdu Všechnomy v místě rozvíjejícího se logistického centra. Následuje krátký souběh dálnic D3 a D1s kolektory umožňující výměnu vozidel mezi oběma dálnicemi. Pro vlastní křížení s D1 a napojení na SOKP u Lipan existují dvě subvarianty D3, jedna z nich kříží D1 až u dalšího logistického komplexu v Jažlovicích a u osady Kuří prochází krátkým tunelem. Tím nedochází k uzavření jakéhokoliv sídla do trojúhelníku vytvořeného dálnicemi D1, D3 a SOKP, „v sevření“ zůstává pouze logistické centrum u Jažlovic. Druhá subvarianta využívá tunelového souběhu s plánovaným rychlostním železničním koridorem poblíž Říčan.

Západní varianta dálnice D3 vytváří zcela nový dopravní koridor v přírodně cenných oblastech Česká Sibiř a Dolní Posázaví a tuto krajinu významně fragmentuje. Tato fragmentace je samoučelná, neopodstatňuje ji žádné aspekty dopravní. Vzhledem k extrémně nízké hustotě osídlení kolem nového koridoru jižně od Sázavy nelze trasování odůvodnit dopravní obslužností regionu, kapacita současných komunikací II. a III. třídy dostačuje. Pro dálkový tranzit je tato varianta nevýhodná časově a prochází členitějším terénem. Dosud vysoký rekreační potenciál oblasti Dolního Posázaví by byl realizací této varianty podstatně snížen. Naproti tomu Východní varianta tranzitní dopravu do přírodně cenných území nezavleče, uchrání je od vzniku skladových hal a jiných staveb logistické a technické infrastruktury. Zůstane tak zachován jejich význam pro rekreaci a přírodní funkce.

Vyšší intenzity dopravy jsou pouze v suburbanizovaném okolí metropole (úsek Praha-Benešov) a v okolí velkých sídel (Tábor-Veselí). Naproti tomu dle posledního sčítání dopravy (ŘSD 2005) přejíždělo hranici Středočeského a Jihočeského kraje po silnicích I/3 a I/4 „jen“ 25 tisíc vozidel/den. **To dokazuje nepotřebnost souvislého třetího dopravního koridoru ve Středočeském kraji na sever od Mezna.** Pro odůvodnění budování čtyřpruhové komunikace bývá uváděna právě intenzita kolem 25 tisíc vozidel/den. Rozestavěný čtyřpruh R4-I/20 spolu s modernizovanou komunikací ve stopě I/3 (buď ve formě vystřídání třípruhu nebo v kategorii R) dávají dostatečnou rezervu i do vzdálené budoucnosti. **Dopravní a finanční prioritou by proto mělo být dokončení rychlostní silnice R4, modernizace stávajícího koridoru I/3 a řešení lokálně přetížených úseků.**

Jak již bylo zmíněno v úvodu, velká členitost terénu a stavebně technická složitost (množství tunelů a mostů včetně plánovaného megalomanského přemostění Sázavy) a další související obtíže (zásah do ložiska cihlářských hlín v Dolních Jirčanech, nutnost stabilizace poddolovaného území v okolí Jílového u Prahy) vyvolávají vysoké náklady na výstavbu dálnice D3 v její Západní variantě. Oproti tomu varianta Východní, která prochází již urbanizovanou krajinou, s menší členitostí a již vybudovanou dopravní a technickou infrastrukturou, která je zvažována k částečnému využití, si vyžádá náklady nižší. Náklady na výstavbu by se též významně snížily v případě budování kapacitní komunikace v kategorii Rychlostní komunikace („R“) nebo silnice I. třídy s vystřídáním třípruhem. Jak uvedeno výše, realizace stavby v kategorii „D“ je sporná.

Západní varianta dálnice D3 si z důvodu trasování daleko od větších sídel a koridorů historických komunikací vyžádá významné zvýšení investičních nákladů z důvodu nutnosti urychleného budování a zkapacitnění desítek kilometrů návazných komunikací. Mezi nejvýznamnější přípojně a spojovací dopravní stavby, vynucené realizací Západní varianty D3, patří zejména tzv. Václavická spojka, Týnecký přivaděč a tzv. Krčská radiála. Václavická spojka by byla nová 6 km dlouhá komunikace, nutná pro připojení Benešova, s významným negativním dopadem zejména pro obec Václavice. Týnecký přivaděč by byl 4 km dlouhá nová komunikace, nutná pro připojení Týnce n. Sázavou. Vestecská spojka by propojila zakončení D3 na SOKP u Vestce s dálnicí D1, nejbližší kapacitní radiálou do Prahy. Krčská radiála je pak historicky plánovaná spojka silnice II/603 a městského okruhu. Ač není oficiálně plánována, realizace západní varianty D3 si ji vynutí. Zároveň bude muset dojít v případě realizace Západní varianty D3 k rozšíření silnice I/3 v úseku Mirošovice – Benešov (střídání třípruh) a Benešov – Votice (obchvaty sídel).

Specifickou otázkou je pak tzv. **doprovodná komunikace**, nahrazující dálnici v případě její neprůjezdnosti. Zatímco Východní varianta má tuto doprovodnou trasu po celé své délce v podobě stávající komunikace I/3, jižní část středočeského úseku varianty Západní doprovodnou komunikaci postrádá, v severní je za ni prohlašována silnice II/105, aniž by obousměrný průjezd kamionů v mnohých úsecích umožňovala (most a serpentiny v Kamenném Přívoze). To si vyžádá další významné finanční náklady na zkapacitnění nevyhovující doprovodné komunikace.

Při obdobné ceně samotných komunikací D3 ve variantách Východní nebo Západní znamená vynucené budování či zkapacitnění desítek kilometrů návazných a doprovodných komunikací několikamiliardové navýšení celkových

nákladů při realizaci D3 západní. Dalších několik miliard úspor by bylo možné docílit realizací východní varianty v kategorii R (prudší stoupání a klesání, menší poloměry zatáček). **Celkově tak mohou být ušetřeny až desítky miliard při zachování srovnatelné dopravní hodnoty komunikace R3 východní oproti zatím preferované variantě D3 západní.**

Dalším ekonomicky významným parametrem je **etapizovatelnost výstavby varianty D3 (R3) východní** vzhledem k jejímu souběhu se stávající komunikací. Lze nejprve stavět pouze kritické úseky, ostatní odložit o mnoho let. Celý středočeský úsek D3 západní je naopak nutno budovat souvisle.

Vážený pane ministře, výše uvedené vyjádření obcí dotčených plánovanou výstavbou dálnice D3 je pouhým nástinem problémů souvisejících s realizací a financováním stavby dálnice D3 ve Středočeském kraji. Žádáme Vás o zajištění náležitého posouzení potřeby a ekonomické výhodnosti této stavby a případné přehodnocení stávajících plánů, které zabezpečí výběr nejvýhodnějšího řešení s minimálním negativním zásahem pro obyvatele, krajinu a státní rozpočet. Pro konkrétnější informace o této stavbě přikládáme publikaci Dálnice D3 z pohledu práva, historie, krajiny, životního prostředí a dopravní a ekonomické výhodnosti, kterou Zájmové sdružení obcí KLID vydalo na počátku roku 2009. Děkujeme Vám, vážený pane ministře za Vaši vstřícnost v této záležitosti.

S pozdravem,

JUDr. Michal Bernard
Zájmové sdružení obcí KLID, předseda

Příloha:

Publikace Dálnice D3 z pohledu práva, historie, krajiny, životního prostředí a dopravní a ekonomické výhodnosti.