

Ministerstvo životního prostředí
Odbor EIA a IPPC
Vršovická 65
100 10 Praha 10 - Vršovice

V Jílovém u Prahy dne 07.11.2007

Věc : Vyjádření k oznámení záměru „Dálnice D3 „Středočeská“ - stavby 0304 – 0305/I (2. etapa)“ v rámci posuzování vlivů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

I.

Investiční záměr „Dálnice D3 „Středočeská“ - stavby 0304 – 0305/I (2. etapa)“, který je situován ve Středočeském kraji, podléhá posuzování vlivů na životní prostředí, (tzv. procesu EIA). Oznámení o posouzení vlivů tohoto záměru na životní prostředí byla zveřejněna ve smyslu ustanovení § 16 odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon EIA“) dne 22.10. 2007. Ve smyslu ustanovení § 6 odst. 5 zákona EIA podávám k tomuto oznámení v zákonem stanovené lhůtě toto vyjádření.

II.

1. Nepřípustné rozdělení posouzení vlivů záměru stavby dálnice D3 ve Středočeském kraji na dvě části (tzv. „salámování“)

Oznamovatel záměru rozdělil posouzení vlivů záměru dálnice D3 ve Středočeském kraji na dvě etapy. První etapa zahrnuje úseky označené 0301 – 0303 oznámení zveřejněno v srpnu t.r. závěr zjišťovacího řízení vydán v říjnu t.r.), druhá etapa zahrnuje úseky označené 0304 – 0305/I.

Tento postup je v rozporu se zákonem EIA a se směrnicí č. 85/337/EHS o hodnocení vlivu některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí (dále jen „směrnice EIA“). Zákon EIA požaduje, aby investiční projekty (celkové záměry) byly posouzeny jako celek, nikoliv rozděleně na několik částí (srovnej zejm. ustanovení § 5 odst. 2 zákona EIA a článek 2 odst. 1 ve spojení s Přílohou IV. směrnice EIA. Jedině tak budou moci být objektivně posouzeny vlivy projektu dálnice D3 ve Středočeském kraji na životní prostředí a objektivně posouzena sledovaná varianta s variantami dalšími (viz bod 2).

Požadujeme, aby investor v dokumentaci EIA zpracoval jednotné posouzení celého středočeského úseku dálnice D3 (úseky 0301 až 0305/I Praha – Nová Hospoda).

2. Oznámení neobsahuje varianty záměru

Podle ust. § 6 odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb. musí oznamovatel záměru, který podléhá posuzování podle přílohy č. 1 k tomuto zákonu, v oznámení vždy uvést nástin studovaných hlavních variant a stěžejní důvody pro jeho volbu vzhledem k vlivu na životní prostředí. Podle ust. § 7 odst. 5 téhož zákona může příslušný úřad v závěru zjišťovacího řízení navrhnout zpracování variant řešení záměru, které se zpravidla liší umístěním, kapacitou, použitou technologií či okamžikem provedení, jestliže je jejich provedení prokazatelně účelné a z technických hledisek možné. Na tato ustanovení dále navazuje bod B.I.5 Přílohy č. 3., resp. část B bod I.5 Přílohy č. 4 tohoto zákona, podle nichž k náležitostem oznámení, resp. dokumentace, patří mj. zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění, včetně přehledu zvažovaných variant a hlavních důvodů (i z hlediska životního prostředí) pro jejich výběr, resp. odmítnutí.

Rovněž směrnice EIA vyžaduje, aby investor zajistil mimo jiné posouzení nejdůležitějších zkoumaných variant řešení s udáním hlavních důvodů výběru, zohledňujících životní prostředí (článek ve spojení s bodem 2 přílohy č. IV.)

Oznámení o záměru v rozporu s ust. § 6 odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb. neobsahuje nástin studovaných variant (tj. alespoň dvou rovnocenných a odlišných alternativ záměru), ale pouze odmítnutí alternativ sledovaných ve fázích územního plánování (viz kapitola B.I.5, str. 9 a násl.). Tento postup nelze akceptovat, jednotlivé varianty (ty dříve sledované, případně nové) musí být posouzeny právě v rámci procesu posouzení vlivu projektu na životní prostředí, dle aktuálního stavu v území.

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:
 - o v trase navržené studií Zenkl-Vyhnálek (pro MŽP, 2001), avšak s paralelním vedením D3 podél vybudovaného obchvatu Votic, který bude ponechán
 - o v trase Promika cca k žst. Votice a odtud jižně od Votic do souběhu s I/3 u Oldřichovce a východním obchvatem Miličína
 - o od Olbramovic k Heřmaničkám s napojením do stabilizované trasy ŘSD u osady Loudilka

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 – Velké Popovice.

V úseku není navržena žádná MÚK.

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

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:

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

... 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 Lomnicí a Mirošovicemi 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

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 Lštěň a Čerčany), pro relaci Benešov – Praha silnice II/603 přes Jesenici.

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.

... 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.).

... 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.

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 zahloben 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 obchvatem Benešova, ze kterého je teprve odbočení do města,
- Benešov-jih u jižního konce Benešova.

Pro účely doprovodné a objízdny 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.

... 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 objízdny trasy II/603 se použije stávající I/3.

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 objízdny trasy II/603 se použije stávající silnice I/3.

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 objízdny trasy II/603 se použije stávající I/3.

... 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.

... 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.

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.

... 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 Třetužel, 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.

... 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 objízdné trasy II/603 se použije stávající I/3.

... 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 objízdny trasy II/603 se použije stávající I/3.

Požadujeme, aby v rámci dokumentace EIA byly zpracovány varianty řešení záměru dálnice D3 ve Středočeském kraji.

Požadavky na níže uvedená zhodnocení (body 3-14) musí být provedeny pro všechny varianty dálnice D3 ve Středočeském kraji, které byly v předchozích fázích zvažovány, případně nové reálné varianty; včetně varianty nulové (současné silnice I/3 a I/4 a I/20).

Požadujeme, aby v rámci dokumentace EIA byla podrobně zpracována varianta koridoru dálnice D3 dle návrhu ateliéru Promika 2003, s výše naznačenými podvariantami.

3. Oznámení je v rozporu s Usnesením Vlády ČR č. 1064, o Harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury v letech 2008 až 2013, bod III. 3 b) ze dne 19.9. 2007

Dne 19. září rozhodla vláda ČR ve svém Usnesení č. 1064, bod III. 3 b) o tom, že ministr dopravy ve spolupráci s ministrem životního prostředí má „jmenovat skupinu odborníků, která vyhodnotí variantní řešení výstavby dálnice D3 ve Středočeském kraji“. Oznámení investora, které obsahuje a **posuzuje pouze jednu variantu** (tzv. stabilizovanou; viz výše bod 2), je v rozporu s tímto usnesením.

Požaduji, aby v rámci dokumentace EIA byly zpracovány varianty řešení záměru dálnice D3 ve Středočeském kraji a aby ŘSD respektovalo usnesení vlády ČR č. 1064 z 19.9. 2007.

Požadujeme, aby v rámci dokumentace EIA byly zpracovány varianty řešení záměru dálnice D3 ve Středočeském kraji a aby ŘSD respektovalo usnesení vlády ČR č. 1064 z 19.9. 2007.

4. Oznámení je v rozporu s Nařízeními obcí Tisem č. 1/2006, Václavice č. 1/2006 a Ješetice č. 1/2006, o stavební uzávěře

Obec Tisem vydala dne 20.9. 2006 nařízení o stavební uzávěře (nařízení č. 1/2006). Toto nařízení je vydáno podle ust. § 11 odst. 1 a ust. § 102 odst. 2 písm. d) zákona č. 128/2000 Sb., o obcích a podle ust. § 33 odst. 3 zákona č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). Článek 3 tohoto nařízení zakotvuje podmínky umístění liniových staveb dopravní infrastruktury s výjimkou místních a účelových komunikací z důvodů uvedených v článku 1.

Podle uvedeného článku je možné uvedené stavby na katastru obce Tisem umísťovat pouze při splnění těchto podmínek:

a) *Liniové stavby dopravní infrastruktury budou vedeny v tunelech pod povrchem země, v povrchových tunelech nebo v uzavřených tubusech. Stavby nesmí narušit krajinný ráz.*

- b) Výška náspů a mostních konstrukcí uzavřených tubusů liniových staveb dopravní infrastruktury nad okolním terénem nebude vyšší než 0,5m oproti přirozené úrovni terénu. Stavby budou vedeny v zásecích a včetně všech konstrukcí nesmí přesáhnout výšku 5m nad úroveň přirozeného terénu.
- c) Výstavba a provoz liniových staveb dopravní infrastruktury neohrozí jakost a stav vodních zdrojů na vymezeném území používaných jako pitná voda pro obyvatele obce. Příslušná ustanovení zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů, a jeho prováděcích vyhlášek tím nejsou dotčena.

Dálnice D3 je stavbou, na kterou se vztahuje nařízení obce Tisem č. 1/2006. Umístění stavby dálnice D3 na území obce Tisem proto musí respektovat podmínky tohoto nařízení. Oznámení o záměru je s ním však v rozporu. **Oznámení nerespektuje podmínky pro umístování liniových staveb dopravní infrastruktury, stanovené v článku 3 nařízení.**

Nařízení obce Tisem č. 1/2006 o stavební uzávěře je platným obecně závazným právním aktem, vydaným zastupitelstvem obce Tisem dle pravomocí mu stanovených zákonem o obcích a stavebním zákonem. Nařízení bylo vydáno podle stavebního zákona č. 0/1976 Sb., účinného do 31.12. 2006. Nicméně, dle rozsudku Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 3/2007 ze dne 20.6. 2007, jsou stavební uzávěry přijaté dle předchozí právní úpravy platné a závazné i nadále. (cit.z rozsudku NSS: „Nová právní úprava se týká procesního postupu při vydávání stavebních uzávěr a jejich formy, nikoliv jejich obsahu a účelu. Obsahově se v případě stavební uzávěry jak podle starého stavebního zákona ve formě nařízení, tak podle nového stavebního zákona ve formě opatření obecné povahy, i nadále jedná o institut obdobný, který v procesu územního plánování plní shodné funkce.“) Nařízení je proto závazné pro všechny osoby a orgány veřejné správy.

- c) Obsahově totožná nařízení o stavebních uzávěrách přijala rovněž obec Ješetice a Václavice.

Požadujeme, aby v rámci dokumentace EIA byly zapracovány podmínky umístění stavby dálnice D3 dle článku 3 nařízení obce Tisem č. 1/2006, dle článku 3 nařízení obce Václavice č. 1/2006 a dle článku 3 nařízení obce Ješetice č. 1/2006.

5. Zhodnocení vlivu stavby a provozu záměru na znečišťování ovzduší, zhodnocení souladu s emisními stropy pro znečišťující látky

Výstavba a zejména následný provoz dálnice D3 bude významným zdrojem emisí znečišťujících látek, zejména pevných prachových částic (PM 10 a PM 2,5), oxidů dusíku (NO, NO₂) a oxidů uhlíku (CO, CO₂), polyaromatických uhlovodíků a benzenu. Směrnice Evropského společenství i prováděcí předpisy k zákonu o ochraně ovzduší zakotvují tzv. národní emisní stropy pro tyto a další znečišťující látky. (srovnej zejm. směrnici 1999/30/ES, 2001/81/ES a 2000/69/ES a nařízení vlády č. 597/2006 Sb.

Vzhledem k tomu, že emisní stropy jsou u většiny znečišťujících látek nastaveny k roku 2010, nesmí výstavba a zejména následný provoz na dálnici D3 způsobit jejich překročení.

Podle rozptylové studie – přílohy k Oznámení EIA (str. 8) dojde k celkovému zvýšení emisí o 40 % pro PM₁₀, o 140 % pro NO_x a o plných 156 % u benzenu k výhledovému roku 2030. Přitom lze očekávat, že emisní a imisní limity pro tyto látky, platné po roce 2010, se budou dále zpřísnovat.

Od roku 2012 budou rovněž v celé Evropské unii, tedy i v ČR, nastaveny limity pro suspendované částice PM 2,5. Vzhledem k tomu, že stavba dálnice D3 je plánována až po tomto datu, požadujeme, aby v rámci dokumentace EIA byly posouzeny i emise a imise pro tyto částice.

Požadujeme, aby v rámci dokumentace EIA bylo provedeno podrobné zhodnocení vlivu záměru na kvalitu ovzduší (detailní rozptylová studie).

Požadujeme, aby v rámci dokumentace EIA byly zhodnoceny dopady výstavby a zejména následného provozu záměru na dodržování zákonných emisních stropů znečišťujících látek a zákonných limitů platných od roku 2010.

Požadujeme, aby v rámci dokumentace EIA bylo do rozptylové studie zahrnuto posouzení koncentrací suspendovaných částic PM 2,5.

6. Zhodnocení vlivu stavby a provozu záměru na emise hluku, zhodnocení souladu s hygienickými limity hluku

Výstavba a zejména následný provoz dálnice D3 bude významným zdrojem emisí hluku. Nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, stanoví hygienické limity hluku. Hluková studie jako návrh ke snížení hlukového zatížení počítá s výstavbou protihlukových stěn (PHS). Zároveň přiznává, že cit.: „U části objektů však nebude dodržen hygienický limit ani za těmito stěnami“ (str. 12 Hlukové studie k oznámení EIA). Proto zmiňuje (ovšem velmi lakonicky) zvážení dalších technických opatření ke snížení hlukové zátěže.

V dokumentaci EIA by proto měly být podrobněji zpracovány a posouzeny další technická a organizační opatření ke snížení hlukové zátěže, neboť je zcela prokazatelné, že pouhá navrhovaná instalace PHS nepostačí ke splnění zákonných hygienických limitů hluku. Těmito dalšími opatření, které by měly být v rámci dokumentace EIA posouzeny, jsou tunely (přesypané a hloubené), tubusy, široké pásy zeleně, „protihlukový“ dvouvrstvý porézní povrch vozovky místo klasického živičného a snížení rychlosti.

Požadujeme, aby v rámci dokumentace EIA bylo provedeno podrobné zhodnocení vlivu záměru na emise hluku a dodržování hygienických limitů hluku.

Požadujeme, aby v rámci dokumentace EIA byly zpracovány podrobné návrhy jednotlivých protihlukových opatření.

Požadujeme, aby kromě výstavby protihlukových stěn byly v dokumentaci EIA zhodnoceny další technická opatření ke snížení hladiny hluku (úprava povrchu vozovky, překrytí dílčích úseků speciální konstrukcí – tzv. tubusování, sypané a hloubené tunely, široké pásy zeleně atd.).

7. Zhodnocení vlivu záměru na podzemní a povrchové vody

Stavba a následný provoz záměru dálnice D3 bude mít významný vliv na množství a kvalitu podzemních a povrchových vod v jeho blízkém i širším okolí. Lze očekávat narušení zdrojů pitných a užitkových vod (prameny, studny) v průběhu výstavby záměru a zhoršení kvality podzemních a povrchových vod v důsledku provozu a údržby na této komunikaci.

Požadujeme, aby v rámci dokumentace EIA bylo provedeno podrobné zhodnocení vlivu výstavby záměru na množství a kvalitu podzemních a povrchových vodních zdrojů, včetně návrhu opatření ke zmírnění těchto vlivů, případně jejich kompenzaci (náhradní zdroje pitné a užitkové vody).

Požadujeme, aby v rámci dokumentace EIA bylo provedeno podrobné zhodnocení vlivu provozu a údržby na kvalitu podzemních a povrchových vodních zdrojů, včetně návrhu opatření ke zmírnění těchto vlivů, případně jejich kompenzaci (náhradní zdroje pitné a užitkové vody).

8. Zhodnocení zásahu záměru do krajinného rázu

Záměr dálnice D3 prochází krajinářsky hodnotným územím Neštěticka. Dálnice necitlivě prochází mezi dvěma dominantami krajiny - kopci Chlum a Neštětická hora. Záměr bude představovat velmi negativní zásah do krajiny a krajinného rázu této oblasti. Zejména průchod koridoru mezi Chlumem a Neštětickou horou budou mít zcela devastující vliv na krajinný ráz.

Požadujeme, aby v rámci dokumentace EIA bylo provedeno podrobné zhodnocení vlivu záměru na krajinný ráz.

Zpracovatel dokumentace by měl v dokumentaci provést hodnocení fragmentace krajiny dopravou dle metodické příručky AOPAK ČR z roku 2005.

Požadujeme, aby v rámci dokumentace EIA byla navržena technicko stavební a jiná opatření, která zásah do krajinného rázu zmírní (např. snížení výšek mostů, maximalizace použití tunelů, minimalizace naspů atd.).

9. Biologické hodnocení

Stavba záměru bude mít velký vliv na ochranu druhů rostlin a živočichů. Kromě samotné výstavby bude zejména problematické narušení migračních cest velkých živočichů a obojživelníků. Samotná dálnice a všechny vlivy jejího provozu tak zásadně ovlivní genetickou výměnu, a tím i zachování biologické rozmanitosti a funkčnosti života v dotčené krajině.

Požadujeme, aby v rámci dokumentace EIA bylo provedeno podrobné biologické hodnocení vlivu záměru. Tento přírodovědný průzkum by měl probíhat minimálně 2

roky, a to v období jaro, léto a podzim, a měl by zahrnovat i vyhledání migračních tras velkých živočichů a obojživelníků.

Zpracovatel dokumentace by měl v dokumentaci provést posouzení souladu záměru s „Metodickou příručkou k zajišťování průchodnosti dálničních komunikací pro volně žijící živočichy“ (AOPAK ČR, 2001).

Zpracovatel dokumentace by měl v dokumentaci provést posouzení souladu záměru s „Metodikou křížení komunikací a vodních toků s funkcí biokoridorů“ (AOPAK ČR, 1995).

Požadujeme, aby zpracovatel dodržel zásady ke zpracování dokumentace E.I.A. dle zákona č. 100/2001 Sb. pro všechny alternativy trasy dálnice D3 v oblasti přírody a krajiny.

Požadujeme, aby na základě podrobného biologického hodnocení byla v rámci dokumentace EIA navržena efektivní opatření ke snížení zásahu do přirozeného vývoje druhů živočichů a rostlin.

Požadujeme, aby na základě podrobného biologického hodnocení byla v rámci dokumentace EIA navržena efektivní opatření k zajištění průchodu pro migrující živočichy.

Požadovaný rozsah a obsah zpracování je:

1. podat odbornou informaci o vegetačních formacích a jejich hodnotách.

a) dotčení dendrologických struktur

- počet a druhy kácených dřevin, individuální popis zdravotního stav, funkční biologické hodnoty (tzn. obsazení avertebratologickými prvky ve všech vývojových fázích, využívání ptáky ke hnízdění a abiotické funkce) a jejich finanční ocenění
- počet a druhy dřevin dotčených stavbou (dotčením jsou myšleny změny prostředí dřevin vlivem stavby a provozu komunikace, tzn. do 130 metrů od obou krajnic)
- možnosti ochrany dřevin při stavbě i v následném provozu komunikace

b) fytologický průzkum bylinných společenstev v navrhovaných trasách (seznamy rostlin)

c) fytologický snímek v pásmu 70 metrů od obou okrajů navrhovaných tras (seznamy rostlin) v přírodě blízkých úsecích mimo monokulturní agroceózy a zastavěná území.

V hodnocení zohlednit na základě zjištěných vegetačních formací a druhového zastoupení, důsledky změn vodohospodářských poměrů vlivem stavby na hodnocené vegetační formace (na základě jejich typů) a stanovit změny na stávajících vegetačních společenstvech, ke kterým dojde v důsledku jiných světelných a teplotních poměrů, vlhkostních parametrů a indexů zatížení exhalacemi z provozu komunikace.

Pro informaci je vzdáleností s primárním vlivem komunikace dálničního typu pás 130 metrů od krajní části vozovky na obě strany.

2. Zoologické hodnocení.

a) provedení uceleného zoologického průzkumu všech navrhovaných tras v celé délce a v rozsahu

- vedení tras a okolního pásu ve vzdálenosti 200 metrů od obou krajnic komunikace (celková šíře minimálně 250 metrů).
- rozsah se týká celé zoocenózní struktury, tzn. zvláště chráněných druhů i nechráněných taxonů
- provedení zoologického průzkumu předpokládá minimálně 2 vegetační období, včetně 1 zimního období
- zvláštní kvalitativní hledisko představují vodní plochy tekoucích a stojatých vod, mokřadní stanoviště, přírodní parky a zvláště chráněná území a jejich ochranná pásma

b) Obsah průzkumu avertebratologické skupiny

Seznamy druhů a charakteristika jejich výskytu (početnost populací, mezidruhové vazby)

- akvatické prostředí – Coleoptera (Hydrophilidae), larvální formy řádů Odonata, Plecoptera, Megaloptera, Trichoptera, Ephemeroptera a bioindikační skupiny saprobiálních indexů, Crustacea – Astacidae, Mollusca
- terestrické prostředí – Coleoptera, Hymenoptera (vč. Formicidae), Orthoptera, Odonata, Grylloblattodea, Diptera (zejména Syrphidae a Tipulidae), Lepidoptera.
- Arachnida, se zaměřením na Araneae, Opiliones a Solifugae
- Mollusca – mokřadní a suchozemské taxony

c) Obsah průzkumu vertebratologických taxonů

- Amphibia – seznam druhů, místa nálezů a početnost populací, migrační trasy, reprodukční charakteristika, postreprodukční rozptyl a trofická základna
- Reptilia – seznam druhů, místa nálezů, početnost populací, trofická základna a hibernační aspekt (lokalizace)
- Aves – seznam druhů, lokalizace nálezů, včetně časových údajů, hnízdní aspekty, charakter výskytu jednotlivých druhů
- Mammalia – seznam druhů a popis jednotlivých populací (početnost)

d) Hodnocení mezidruhových vazeb

e) Hodnocení vnitrodruhových vazeb

f) Hodnocení závislosti populací na abiotických poměrech

g) Vliv komunikace na populace jednotlivých druhů v době stavby a v době provozu

3. Kompenzační opatření

a) v době výstavby

b) v době provozu komunikace

4. Opatření k ochraně druhové diverzity – opatření k zamezení snížení indexu biodiverzity.

10. Zhodnocení vlivů na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů, vlivů na rekreaci

Výstavba a následný provoz záměru dálnice D3 bude mít významný vliv na obyvatelstvo z hlediska vlivů zdravotních, sociálních i ekonomických. Dálnice D3 má být vedena esteticky a přírodně cenným územím, které se vyznačuje minimálními zásahy do krajiny a jejích ekostabilizačních funkcí. Oblast Nešetická je vyhledávaným turistickým cílem, celá oblast je charakteristická typickou venkovskou krajinou, s minimálními lidskými zásahy a aktivitami poškozujícími krajinu a životní prostředí. Lze očekávat, že rekreační a estetická funkce území bude výstavbou a provozem záměru značně poškozena.

Požadujeme, aby v rámci dokumentace EIA byla provedena podrobná socio ekonomická analýza vlivu výstavby a následného provozu záměru dálnice D3, se zapracováním vlivu na rekreační funkci oblasti.

11. Analýza ekonomické výhodnosti záměru

Oznamovatelem sledovaná varianta je finančně mimořádně náročná. Důvodem je velká členitost terénu a stavebně technická náročnost (množství mostů a tunelů) a další související obtíže (nutnost zajištění poddolovaného území v okolí Heřmaníček).

Současné údaje hovoří o cca 60 mld Kč pouze za středočeský úsek dálnice D3. Odhady finanční náročnosti varianty Promika se pohybují ve výši 30 mld Kč, tedy poloviny.

Požadujeme, aby v rámci dokumentace EIA byly zpracovány výpočty ekonomické efektivnosti záměru dálnice D3 pro rok 2030 s aktualizovanými údaji pomocí programu HDM-4 (Highway and Development Management Tool).

III. Vyjádření k regionálním vlivům

A. Dopravní regionální konsekvence napojení dálnice D3 na SOKP u Jesenice.

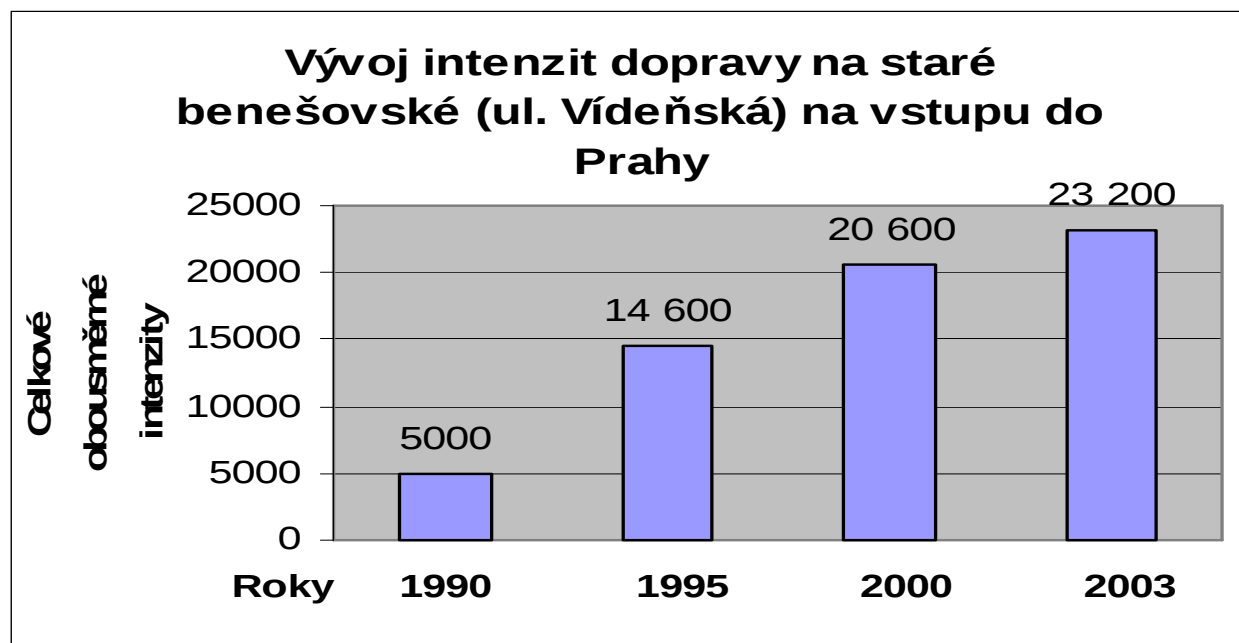
Vysvětlení podstaty problému:

Před vznesením požadavků je nutno přiblížit čtyři okruhy problémů dotčené oblasti.

1. Vídeňská Ulice: Úzké místo napojení D3 na SOKP

Záměr prezentuje úmysl napojit dálnici **D3 na SOKP**, přičemž se předpokládá, že **intenzita dopravy na posledním úseku Psáry-Jesenice bude v roce 2030 48 800 vozidel denně** (Oznámení, Tab 1., str. 7). Z dostupných zdrojů o SOKP, konkrétně z internetové prezentace okruhu

(www.prazskyokruh.com) lze zjistit, že přilehlé úseky SOKP 512 (Vestec-Jesenice-D1) a 513 (Vestec-Lahovice) jsou plánovány jako čtyřpruhové komunikace šířky R 27,5. Pouze zhruba kilometrový úsek části 513 u Jesenice mezi připojením dálnice D3 a odpojením Vesteckého přivaděče je řešen čtyřpruhem s možností výhledové úpravy na profil osmipruhé komunikace. Čtyřpruhový **přivaděč Vestec**, po němž budou z D3 sjíždět vozidla směřující do Prahy, **se napojuje na jedinou radiální komunikaci mezi Vltavou a dálnici D1, na Vídeňskou ulici. Zde je však (bez realizace dalších návazných dopravních staveb, jež ovšem předkládaný záměr nepředpokládá) nejkritičtější místo celého záměru, nutně způsobující neřešitelné dlouhodobé kongesce v oblasti s vysokou hustotou osídlení a tedy vysoce negativní vliv na obyvatelstvo jižního okraje Prahy. Jejich přenášení by vedlo k úplnému rozvratu silniční dopravy v okolí.** Silnice Vídeňská je nemodernizovaná dvoupruhová komunikace, na které byla intenzita dopravy v době přípravy stabilizované varianty dálnice D3 koncem osmdesátých let pod hranicí 5 000 vozidel denně, avšak od té doby dramaticky rostla – každým rokem, na hranici Prahy bylo naměřeno v roce 2003 dle ÚDI 23 200 vozidel denně (viz obrázek; zpracováno z dat ÚDI Praha).



Jestli dochází ke zpomalení vzestupného trendu, pak jen proto, že zatížení komunikace je za hranicí kapacity, každodenně se několik hodin vytvářejí dlouhé pomalu se pohybující kolony vozidel. Dle měření ŘSD byla intenzita dopravy v úseku Jesenice-Vestec v roce 2000 12 009 vozidel denně a v roce 2005 již 19 397. Bohužel v roce 2005 nebyl odděleně měřen úsek Jesenice-Vestec a Vestec-hranice Prahy. Přitom tyto úseky odděluje sběrná komunikace z dvoutisícového Vestce a částí obce Jesenice s intenzitou dopravy 6 000 vozidel denně, většina z nich směřuje po radiále do Prahy, např. při měření v roce 2000 došlo k nárůstu zátěže za touto křižovatkou o 3640 vozidel.

***Poznámka ke spolehlivosti měření intenzit ŘSD:** Obecně vzato je průběžné měření intenzit prováděné ÚDI důvěryhodnější než celostátní jednorázové akce ŘSD opakované jednou za pět let. Zde uvedený příklad naznačuje, že měření ŘSD vynechává četné úseky komunikací, to ztěžuje detailní rozbor; některá navazující data spolu zjevně nekorespondují, příkladem mohou být údaje z měření intenzit v roce 2005 ze silnic křížících se v kritickém jesenickém dopravním uzlu (II/603, II/101 a II/105).*

Jejich pozornější rozbor odhaluje, že nemohou odrážet skutečné toky, zejména prakticky nulové navýšení v peáži komunikací II/603 a II/101 nelze objasnit při platnosti zákona o zachování hmoty, tedy vozidel. Do třetice argument zpochybňující správnost měření je 15% snížení (!) intenzity dopravy na komunikaci II/105 v úseku Jesenice-Psáry v porovnání let 2000 a 2005 (4974 vs. 4279), ačkoliv za stejnou dobu se počet obyvatel Psár, jako hlavní zdroj dopravy na této komunikaci, zvýšil o 44 % (1781 vs. 2556; zdroj ČSÚ data k 1.1. 2001 a 2006).

2. Nedostatečná kapacita úseků SOKP přilehlých k napojení D3 u Jesenice

Častým protiargumentem k námitce, že kapacita Vídeňské ulice jako návazné radiály nepostačuje, je tvrzení, že Okruh dopravu přivedenou z D3 rozvede. Není to dobrý argument, již dnes je patrné, že lidé z obcí na jih od Prahy potřebují nejvíce ze všech směrů ten radiální, pracují na jižním okraji Prahy, jejich děti tam chodí do škol, jsou tam úřady a další příslušné instituce. Analýza dostupných dat zpochybňuje však i možnost nuceného rozvedení dopravy po okruhu, naopak **zpochybňuje budoucím investorem předpokládanou plynulost dopravy na jižní části SOKP**: Prognóza CityPlan předpokládá v roce 2015, tj. před dokončením D3 tyto intenzity: Úsek 512: 62 000 vozidel denně; stavba 513: 72 000 vozidel denně, v úseku Jesenice-Písnice; 62 000 v úseku Písnice-Lahovice. Jak bylo uvedeno v předchozím bodu, oba úseky jsou stavěny jako čtyřpruh, už předpokládané intenzity roku 2015 jsou na samé hranici únosnosti, nezbývá žádná rezerva pro účinný rozvod dopravy z D3 při správnosti prezentovaných výhledových intenzit. **Nutným výsledkem jsou rozsáhlé kongesce**, obdobné těm stávajícím na pražské Jižní spojnici.

3. Historicky i současně zvažované komunikace navazující na D3

Vestecská spojka, jejím kratičkým rudimentem je výše zmíněný přivaděč Vestec vycházející z SOKP a končící na komunikaci II/603 Vídeňské ulici. V okružní křižovatce přivaděče Vestec se silnicí II/603 je technicky řešeno umožnění výhledového pokračování přivaděče k dálnici D1. Tato zvažovaná komunikace je historickým pozůstatkem tzv. krátké varianty SOKP, nazývané JVK. Dnes se s ní, pokud vůbec, počítá jako s dvoupruhovou komunikací, tak je zanesena na územních plánech Prahy i Pražského regionu. Jak dvoupruhová obsluhová komunikace by měla pozitivní úlohu převedením dopravy procházející dnes hlavně Šeberovem a Hrnčíři mimo obec. Avšak u obyvatel, nově i u obcí a pražských MČ je proti ní značný odpor, hlavně kvůli obavám z fungování jako spojky mezi dálnicemi D1 a D3 i pro možnost rozšíření na čtyřpruh. Prochází totiž v blízkosti husté obytné zástavby.

Krčská radiála byla v sedmdesátých letech součástí ZÁKOSu a byla plánována jako navazující komunikace k již tehdy zvažované D3. Avšak po dokončení dálnice D1 a uvolnění staré benešovské silnice byla ze systému vyloučena. Není v územním plánu Prahy. Ač byly územní rezervy pro tuto komunikaci na Vídeňské a kolem Thomayerovy nemocnice časem definitivně ztraceny, v poslední době kritická dopravní situace v dotčené oblasti dává znovu ožít této myšlence. Je jen otázkou, zda by, v případě oživení záměru, měla sloužit enormnímu nárůstu automobilové dopravy z jižních příměstských satelitů, či zda by současně unesla roli návazné komunikace na D3. A pokud ano, v jakých parametrech by musela být projektována a zejména není jasné, kudy ji vést (tunel pod Krčským lesem z Kunratic k MO??). Lze oprávněně očekávat obrovský odpor veřejnosti v případě nastolení této varianty.

Lehké metro s navazující tramvají z Písnice do nové aglomerace Vestec-Jesenice-Psáry s P+R parkovištěm. Nejde o silniční komunikaci, je ve stavu zrodu myšlenky, avšak je to jeden z účinných způsobů, jak snížit obrovské zatížení radiálně směřujících komunikací na jižním kraji Prahy. Ani toto řešení není všelékem, náprava stavu musí být kombinací více způsobů. Toto řešení by na rozdíl od předchozích dvou naopak jistě mělo podporu veřejnosti dotčené oblasti.

4. Extrémní rozvoj bytové výstavby v regionu, suburbanizace

Již zmíněná sídelní **aglomerace Vestec-Jesenice-Psáry** se slévá fakticky v jediné sídlo, jde o absolutně **nejrychleji rostoucí sídelní aglomeraci v ČR**. Výhledy počtu obyvatel na rok 2015 z konceptu ÚP VÚC Pražského regionu z roku 2002 byly v realitě překročeny ještě před jeho schválením v roce 2006... Při sčítání obyvatel v roce **1991** v době přípravy projektu stabilizované varianty dálnice D3 v aglomeraci žilo **3436 obyvatel**, na počátku roku 2001 to bylo stále ještě jen 4955 obyvatel, avšak na počátku roku 2007 už 9248 hlášených obyvatel, předběžný odhad z čísel ze srpna dává tušit překročení hranice **10 300 hlášených obyvatel na konci roku 2007**. Vzhledem k vysokému počtu nepřihlášených osob je odhad obcí, že skutečný počet je asi 12 500 obyvatel. Rozvoj obcí stále pokračuje, platné územní plány, vydaná SP a ÚR vedou ke střízlivému **odhadu 20-22 000 obyvatel v roce 2020**. Pro srovnání v demograficky stagnujícím Benešově žilo 1.1. 2007 16 247 obyvatel. Je jedním z nejčastěji zmiňovaných důvodů pro přenesení dopravního koridoru Praha-České Budějovice na Jílovsko a k Jesenici neúnosná situace na průjezdu silnice I/3 kolem Benešova. Ovšem **od doby vzniku projektu stabilizované verze dálnice D3 se situace dramaticky změnila: Plávané napojení D3 na SOKP se nachází uvnitř aglomerace. Zatímco kolem Benešova komunikace s 20 000 vozidly za den „jen“ prochází, zde má komunikace přivádějící 50 000 vozidel denně přímo končit v dopravním uzlu, který bohužel v toku času ztratil návaznou komunikaci v nejzatíženějším radiálním směru.** A vzhledem k obrovskému rozvoji nejen aglomerace, ale celého regionu (jiná podobně rostoucí aglomerace je sousední Dolní Břežany-Ohrobec-Zvole; ovšem stejně rostou i přilehlé pražské MČ Kunratice, Libuš, Písnice či Šeberov), zdá se, že situaci nenapraví žádné jediné zázračné řešení.

Požadujeme vypracování podrobné dopravní studie celého pražského jižního regionu vymezeného západně řekou Vltavou, východně dálnicí D1, jižně řekou Sázavou a severně jižním okrajem MO (rozhodně nikoliv SOKP, neboť hlavní problémy lze očekávat v prostoru mezi oběma okruhy vzhledem k absenci kapacitních radiál). Požadujeme vypracovat prognózu vývoje dopravního zatížení alespoň do roku 2020, lépe 2030, jak je postavena i Tab.1 (Oznámení, str. 7).

Požadujeme aby -pro výše uvedenou dopravní studii- byly použity recentní údaje dopravního zatížení silniční sítě roku 2007 nebo 2008 (viz patrné nedostatky měření intenzit ŘSD z roku 2005 i rychlý meziroční nárůst dopravních intenzit).

Požadujeme, aby demografické podklady pro dopravní studii byly z posuzovaného regionu shromážděny v rámci samostatné demografické studie z podkladů jednotlivých obcí, zejména z jejich územních plánů a z vlastních prognóz rozvoje bytové i komerční výstavby jednotlivých obcí a městských částí. Prognózy z ÚP VÚC Pražského regionu (ač drasticky zvyšované v jednotlivých etapách projednávání) jsou viditelně podhodnocené, což se opakovaně

prokazuje. Je to dáno bouřlivým rozvojem bytové i nebytové výstavby (roční růst počtu obyvatel v obcích o 5-10 %).

Požadujeme důvěryhodné posouzení proveditelnosti zapojení dálnice D3 na SOKP u Jesenice pomocí dopravního modelu s využitím výsledků výše uvedené studie bez dalších navazujících komunikací mezi D3 a MO tak, jak předpokládá předkládaný záměr. Požadujeme, aby v případě neprůchodnosti byly předloženy návrhy navazujících komunikací či jiných dopravních opatření. Požadujeme, aby záměr dálnice D3 byl poté posuzován spolu s těmi stavbami, se kterými se průchozí stává, aby mohly být posouzeny i důsledky staveb vynucených realizací D3.

Navrhujeme prověřit tyto konkrétní alternativy, které mohou přicházet do úvahy:

- a) SOKP dokončen, D3 není připojena (pravděpodobná situace před připojením D3)
 - b) SOKP dokončen, D3 je připojena u Jesenice (návrh záměru v Oznámení)
 - c) SOKP dokončen, D3 připojena u Lipan (modifikovaná Promika)
 - d) SOKP dokončen jen v jižní části, D3 připojena (reálná situace zhoršující možnost připojitelnosti D3, neboť jižní část SOKP přenáší i neplánované vazby D5-D11, D5-D8 atd.; cílem je posoudit, zda je D3 na SOKP možno připojit před úplným dokončením SOKP; tuto variantu rozhodně požadujeme prověřit)
 - e) SOKP dokončen, D3 připojena, **jižní úseky SOKP (512,513) jsou rozšířeny na šestipruh**
 - f) SOKP dokončen, D3 připojena, **je dokončena Vestecká spojka k D1 jako dvoupruh**
 - g) SOKP dokončen, D3 připojena, **je dokončena Vestecká spojka k D1 jako čtyřpruh**
 - h) SOKP dokončen, D3 připojena, **je dokončena „Krčská radiála“, nový čtyřpruh na MO**
 - i) SOKP dokončen, D3 připojena, **je dokončena tramvaj Písnice (metroD)-Jesenice a P+R u Jesenice**
- Požadujeme stanovit, které z pozitivních faktorů (e-i) nebo která jejich kombinace je dostatečná pro připojitelnost D3 na SOKP u Jesenice a požadujeme posoudit jejich pozitivní i negativní vlivy na životní prostředí a obyvatele.

B. Analýza společenské potřeby záměru a jeho ekonomické přiměřenosti

Požadujeme prověřit správnost základních předpokladů záměru, tj. výhledového dopravního zatížení úseků staveb 301-3 (Oznámení Tab. 2, str 7.), a to zejména:

- a) Překvapivě nízké zatížení dálkovou kamionovou dopravou (=těžká nákladní doprava projíždějící všemi posuzovanými úseky), konkrétně <1980 vozidel denně, to je zhruba úroveň zatížení silnice I/3 na st. hranici v Dolním Dvořišti (1455 nákladních vozidel v roce 2005; ŘSD). Pro srovnání, počty (a hlavně nárůsty) v mezidobí 2000-2005 na jediném dálničně průjezdném mezinárodním koridoru D1 jsou skoro o řád vyšší. Žádáme o vysvětlení tak nízkého předpokladu, případně o přehodnocení odhadu.
- b) Zatížení celkovou dopravou na úsecích jižně od Sázavy (Hostěradice-Netvořice 39 890 a Netvořice-Chrástany 38 120) je 20-30násobkem stávajících intenzit na II/105 a i při vysoce nepravděpodobném úplném převedení dopravy z koridoru I/3 na D3 je i laikovi patrný nesoulad předpokládaných intenzit s realitou, tato čísla nejsou v souladu demografickou tendencí Benešovska, Voticka a Sedlčanska, odkud se vozidla vezmou?

V návaznosti na vyřčené pochybnosti, pro posouzení společenské potřeby záměru jednoznačně požadujeme společné posouzení s úseky 304-305 procházejícími demograficky nanejvýš stagnujícími liduprázdnými obcemi Voticka a Sedlčanska (hustota osídlení 18-40 osob/km²). Požadujeme zdůvodnit skutečnou potřebu záměru postavit komunikaci kategorie D ve čtyřpruhu. Požadujeme dále v záměru II. etapy publikovat a prověřit současně i předpokládané intenzity na paralelních úsecích souběžných komunikacích R4(I/4) a I/3, zejména na hranici Středočeského a Jihočeského kraje.

Požadujeme doložit na příkladu bilanční linie pomyslně vedené na hranici Středočeského a Jihočeského kraje, kde je souhrn intenzit celkové dopravy na všech sledovaných cestách (ŘSD 2005) mezi I/3 a I/4 roven 28 991 vozidel denně (přičemž na dálkových tazích I/4 a I/3 je to 12069+ 13053=25122 vozidel denně a na pěti dalších komunikacích II. a III. třídy je to 3869 vozidel, prakticky nepřevaditelných do jiných koridorů), proč je pro vzájemné dálkové spojení obou krajů výhledově požadován celkem desetipruh kapacitních komunikací (D3+R4+I/3=4+4+2 se stoupacími pruhy). Téměř stejné množství vozidel (20-25 000) jezdí po jediné dvoupruhové nemodernizované komunikaci (!) na jižním okraji Prahy (ulice Vídeňská), kterou nikdo modernizovat neplánuje, která se má navíc stát sběrnou návaznou radiálou právě pro projednávanou čtyřpruhovou komunikaci D3. Požadujeme, aby ŘSD konkrétně doložilo, proč není společensky účelnější, dopravně naléhavější a ekologicky více zdůvodnitelným například rozšíření úseků 512 a 513 SOKP na šestipruh, aby na nich nedocházelo k ekologicky nežádoucím dopravním zácpám.

Pokud jsou prognózované intenzity zmíněných úseků dostatečné pro zdůvodnění stavby D3, požadujeme rozklad, z kterých dopravních zdrojů tento enormní nárůst oproti současnému stavu má pocházet. Zejména požadujeme provést analýzu indukce dálkové kamiónové dopravy po úplném kapacitním zprůchodnění koridoru D3-D8, posoudit jakou část dálkové dopravy z německých dálnic je schopen přitáhnout? Dále nás zajímá analýza, nakolik otevře D3 suburbanizační tendence v úseku Jílové-Netvořice-(Neveklov).

Požadujeme celkové zhodnocení, nakolik je společensky přínosná indukce dálkové tranzitní dopravy a dopravy v důsledku suburbanizačních tendencí.

IV. Závěr

Na základě výše uvedeného žádáme, aby dokumentace vlivů záměru zohlednila výše uvedené připomínky a návrhy.

S pozdravem

Zájmové sdružení obcí KLID