

Shrnutí

S jistou mírou zjednodušení lze konstatovat, že jakákoliv varianta vedení dálnice D3 by byla vhodnější, než je stávající a často velmi neúnosný stav existující. Jižní zázemí Prahy ve Středočeském kraji je typické velmi intenzivní bytovou výstavbou spojenou s procesem suburbanizace, vzrůstající automobilizací a dynamickým rozvojem lokalizace ekonomických subjektů. Z hlediska dopravní dostupnosti se však jedná o zcela nevyhovující oblast, kde kapacita silniční infrastruktury zcela nevyhovuje dopravním poměrům. Nevyřešená situace se následně odráží v mj. velkém tlaku na znečištění životního prostředí, častých kongescích, zvýšené neohodnosti.



Obloukový most přes řeku Sázu

Obecně lze konstatovat, že v případě dálnice D3 existují významné protichůdné názory na obě hlavní varianty. Jedná se o konflikt mezi environmentálním hlediskem a ekonomiko-dopravním pohledem. Je zřejmé, že hodnocení a posuzování variant nesmí být založeno na jednom či druhém pohledu, ale v konečném hodnocení se jedná o komplexní posouzení přínosů a potenciálních dopadů. Nelze měřit (oceňovat) a vážit environmentální zásahy a komparovat to s ekonomickými či dopravními důsledky.

I přes zmíněné rozdílné pohledy a výsledky v jednotlivých studiích a dalších materiálech lze konstatovat, že tzv. stabilizovaná varianta je ve více dokumentech zmiňována a odborně posuzována jako vhodnější. Důvodem je především systematictější a efektivnější přístup k řešení dopravní obsluhy území (zejména v nejbližším zázemí Prahy v oblasti středisek Jesenice a Jílové). Tato varianta je obecně přijímána také jako ekonomicky výhodnější, i když je možné nalézt i odlišné výsledky v rozdílných studiích. Podobně je pozitivně hodnocen přínos této varianty z pohledu potenciálního socioekonomického rozvoje (včetně dopadů na cestovní ruch) ve Středočeském kraji. Významně rozdílné názory jsou však patrné v případě environmentálních dopadů. Obě varianty dálnice D3 se jakožto liniové prvky nutně dostávají do konfliktu s biokoridory i biocentry, přičemž názory na potenciální hrozby a dopady se velmi liší v jednotlivých studiích.



Tunel u obce Libeň

Autoři: M. Marada, F. Lehovc, M. Höfler, V. Květoň, J. Chmelík, P. Vondráčková

Zdroj foto: ceskedalnice.cz



Obloukový most přes řeku Sázu



MÚK u Jílového

PŘÍPADOVÁ STUDIE PRO ENVIRONMENTÁLNĚ ŠETRNÉ OBLASTI VE STŘEDOČESKÉM KRAJI - DÁLNIČE D3



Středočeský kraj

Úvod

Informace v letáku vycházejí z oficiální závěrečné zprávy¹ expertní skupiny, která mimo jiné vyhodnocovala variantní řešení dálnice D3 ve Středočeském kraji. Současně zde jsou výsledky rešeršní analýzy podkladových studií porovnávajících jednotlivé varianty dálnice D3.

„Západní“ (tzv. stabilizovaná) varianta

Přínosy

- Kapacitní dopravní obsluha velkého území se značným potenciálem pro rozvoj jižně od Prahy
- Ekonomické posílení obsluhovaného regionu
- Výstavba bez zásadního zásahu do stávající páteřní silniční infrastruktury
- Dlouhodobá stabilizace v územně-plánovací dokumentaci (přizpůsobení rozvoje okolních ploch, existence stavebních uzávěr ve prospěch koridoru aj.)
- Ověřena technická proveditelnost
- Vyloučen významný vliv trasy do oblasti NATURA



Středisko správy a údržby a služební sjezd u Netvořic

Nepříznivé vlivy

- Fragmentace dopravou nezasažené krajiny
- Vyšší náročnost stavby z hlediska rozsahu a počtu stavebních objektů

- Lokální zvýšení intenzit provozu na stávajících komunikacích
- Nemožnost větší etapizace výstavby

Mezi rizika „západní“ (tzv. stabilizované) varianty patří: průtahy v legislativním procesu přípravy stavby, problémy při majetkoprávní přípravě, možný nárůst nevhodně lokalizovaných staveb bez vazby na území (skladové areály apod.)

„Východní varianta“ (tzv. „promika“)

Přínosy

- Zvýšení kapacity stávajícího stavu dopravního koridoru Praha – Tábor – České Budějovice a snížení cestovní doby oproti stávajícímu stavu
- Nebyla by vytvořena nová liniová bariéra v území (z důvodu stávajících staveb D1, železnice aj.)
- Lokálně se dosáhne snížení intenzity provozu na stávajícím úseku D1 (v blízkosti Prahy)
- Lepší možnost etapizace výstavby

Nepříznivé vlivy

- Není řešena potřebná dopravní obsluha rozvíjejícího se území jižně od Prahy (Jílovsko, Posázaví, Neveklovsko aj.)
- Trasování D3 ve „východní“ variantě nezajišťuje rov-

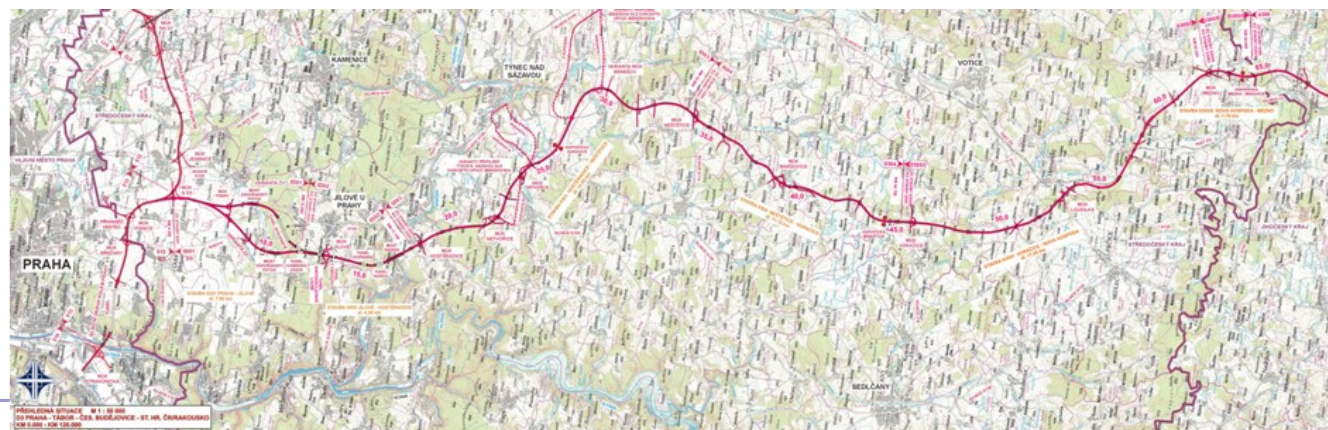
noměrnou kvalitu dopravní obsluhy a časovou dostupnost



Most Maršovice

- Neexistence podpory v územně-plánovací dokumentaci
- Negativní přijetí záměru u všech dotčených měst a obcí
- Omezení nebo eliminace kvalitních stávajících dopravních kapacit
- Negativní ovlivnění většího množství obyvatelstva podél trasy
- Náročnost stavby z hlediska rozsahu a počtu stavebních objektů
- Zásadní omezení stávající kapacitní infrastruktury při výstavbě

Mezi rizika východní varianty („promika“) patří: nové neočekávané komplikace vyplývající z dosud neprovedených podrobných projektových prací aj.



Mapa „západní“ varianty dálnice D3 ve Středočeském kraji

¹ Závěrečná zpráva o plnění usnesení vlády České republiky ze dne 19. Zář 2007 č. 1064 o Harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury v letech 2008 až 2013