

Informace o stanovisku MŽP k problematice výstavby dálnice D3

Ministerstvo životního prostředí vyšlo vstříc Středočeskému kraji, který neměl v době vytváření svého sídla okamžitě k dispozici prostředky na zadání dopracování konceptů, a nabídlo mu, že zadá doplňující studie z vlastních prostředků.

Výsledky studie

Technická studie, ověřující možnosti stavebních úprav stávající silnice I/3 na kapacitní čtyřpruhovou komunikaci schopnou provést na tomto směru až 40 000 vozidel za 24 hodin, prokázala, že je to možné, ačkoliv na úseku od Mirošovic po Bystřici u Benešova nemůže mít parametry splňující požadavky kategorie „D“ ani „R“. Při spolupůsobení silnice R4-I/4 v dálkových vztazích Praha – České Budějovice lze tedy reálně **očekávat oddálení nutnosti budovat nový koridor Posázavím o cca 15 – 20 let.**

Studie navíc našla **dopravně, environmentálně i energeticky výhodnější a ekonomicky srovnatelný jiný koridor pro vedení D3 nebo R3 jižně od Bystřice u Benešova**, čímž potvrdila přesvědčení MŽP, že **jižní část okresu Benešov lze uchránit od dálnice D3 trvale**. Nalezený koridor řeší stávající problémy obcí Olbramovice, Votice, Miličín s tranzitem přes tyto obce a navazuje bez problémů na trasu D3 v Mezni na hranici okresu Tábor. Přitom na rozdíl od „stabilizované trasy“ je funkční i po dílčích etapách a dovoluje investiční náklady rozložit pružněji do etap a do let podle potřeby, jak poroste zátěž dílčích úseků, což je i pro investora příznivější.

Řešení by přineslo následující výhody:

- Zlepšení parametrů silnice I/3 na dělený čtyřpruh s úplnými (oboustrannými) mimoúrovňovými křižovatkami, s odstraněním některých závad a s realizací protihlukových opatření na trase, na které by se patrně v souběhu s budováním D3 nedostalo prostředků (přitom vzhledem k situování D3 relativně daleko od Benešova zůstane zátěž na I/3 vysoká i při její realizaci). Tím se zvýší i její bezpečnost, když značná část nehod zde připadala na nebezpečné předjíždění a odbočování vlevo.
- Pokud by se investice směřovaly pouze do D3, nebyl by stávající problém I/3 řešen dlouhou řadu let.
- Zachování provozu na I/3 bez dálničních poplatků, které nelze vyžadovat na silnici nesplňující parametry „R“ či „D“.
- Možnost (nikoliv nutnost) vyřešit úsek mezi Benešovem a zámeckým parkem Konopiště zahloubením tak, aby příčné překračování bylo mimoúrovňové a bezkolizní nejen u silnice III/10614 na Václavice a pěší přechod by byl možný „po stropu“ tunelu, přičemž technicky by tím byl minimalizován zásah do parku, resp. zámecké zahrady, a krajinářské úpravy okolí. Tím by bylo podstatně lépe ochráněno město v přilehlé zástavbě proti hluku.
- Možnost plynule navázat na výstavbu D3 na okrese Tábor dílčí etapou obcházející Miličín a řešící obchvat Olbramovic, aniž se musí realizovat celý úsek Mezno – silniční okruh kolem Prahy najednou, neboť u Votic lze navázat provizorně na zlepšenou stávající silnici I/3.
- Trvalé ochránění přírody, krajiny, obcí a obyvatel ze „stabilizované trasy D3“ jižně od Netvořic od hrozby výstavby dálnice tímto územím a naopak zlepšení spojení tam, kde je potřeba, totiž v urbanizovaném pásu kolem historické stopy I/3.

Budoucnost dálnice D3

Na druhou stranu MŽP si je vědomo možnosti, že v delším výhledu po roce 2015 – 2020 se může ukázat, že úpravami dosažitelné kapacity silnic I/3 a I/4 budou zátěžemi překročeny. Co se týká územní ochrany pro případnou realizaci dálnice D3 v dalším územním koridoru, měl by být vybrán jako optimální, v územně plánovací dokumentaci obou velkých územních celků. MŽP však není přesvědčeno, že tímto optimálním koridorem je trasa vedená západně Jílového, s přemostěním Sázavy u Luk pod Medníkem a Hostěradic. Také tento problém je však třeba vyřešit při projednání konceptů obou plánů tak, aby návrhy byly jednoznačné a invariantní.

Pro možnost realizace navrženého řešení je třeba vytvořit některé další podmínky na silniční síti ČR. Především je nutno **urychlit stavbu silničního okruhu kolem Prahy** v úsecích rozvádějících zátěž z dálnice D1 ještě před vjezdem do Prahy, tzn. předsunout výstavbu jihovýchodního segmentu okruhu před rok 2010. Tím odstranit závalu spočívající v enormní zátěži „severojižní magistrály“ na vjezdu do Prahy na Jižním městě a na Pankráci a vnitřních komunikací města.

Cílem Ministerstva životního prostředí není bránit kvalitnímu silničnímu spojení na evropsky významné trase E 55 a součásti multimodálního dopravního koridoru, jak se mu snaží některé subjekty podsouvat, ale **skloubit optimálně dopravní zájmy se šetrným vynakládáním veřejných prostředků i s ohledem na ochraně životního prostředí, v zájmu obyvatel, přírody i krajiny.**

Počet obcí, občanských iniciativ a obyvatel, které vyjadřují stejný nebo podobný zájem, je dokladem, že MŽP v tomto snažení není osamoceno a vyjadřuje i jejich zájmy. Ty by se teď měly projevit při **veřejných projednáních obou konceptů územních plánů** a formulování souborných stanovisek k nim s pokyny pro dokončení návrhů. Teprve tím budou splněny předpoklady ke stanovení definitivního řešení silničního spojení mezi silničním okruhem kolem Prahy a Českými Budějovicemi podle usnesení vlády ČR č. 741/1999.

Vize dálničního systému ČR

Dále je třeba se přednostně zaměřit na **urychlené dobudování dálnice D11 na Hradec Králové a R35 mezi Hradcem Králové a Olomoucí** tak, aby v západovýchodním směru měla Česká republika další kapacitní komunikaci a dálnice D1 byla zbavena části zátěže směřující od Prahy na severní Moravu. Touto zátěží je zbytečně obtěžována jižní, málo urbanizovaná část území Čech, okolí Brna a část střední Moravy přesto, že už dnes, při neuspokojivém stavu silnic mezi Poděbrady a Mohelnicí, je tudy cesta z Prahy do Olomouce kratší o 22 km. Pokud by byla zmodernizována na parametry „D“ a „R“, uživatelé by se zčásti na tuto trasu vrátili a odlehčilo by se tak i úseku D1 Praha – Mirošovice.

A konečně je třeba i **řádné údržby, oprav a dílčí modernizace stávající silniční sítě II. a III. třídy na Jílovsku, Neveklovsku a Sedlčansku** a odstranění jejich nejhrubších bodových závad tak, aby plnily svou funkci zpřístupnit toto rekreační území a aby jejich stav nepřispíval k falešné představě, že tyto jejich nedostatky odstraní výstavba dálnice.