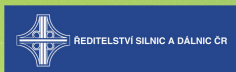


Dostavba středočeské dálnice D3 v zajetí dezinformací.

Jak je to ve skutečnosti?



Přinášíme přehledný výčet faktů k připravované dostavbě středočeské části dálnice D3. Reagujeme tím na šíření dezinformací, které zpochybňují aktuální postup přípravy, pracují se zavádějícími tvrzeními a straší obyvatele dotčeného území s cílem zastavit práce na realizaci dálnice.

Souhrn základních faktů

- Trasa plnohodnotné dálnice mimo Posázaví (kolem I/3) nikdy nevycházela levněji. Není ani šetrnější z hlediska dopadů na život obyvatel.
- Ministerstvo dopravy již několikrát vyvrátilo, že by zkapacitnění silnice I/3 mohlo plnohodnotně nahradit plánovanou dálnici D3.
- Rozhodnutím Nejvyššího správního soudu z konce roku 2021 je skutečně definitivně fixováno umístění dálnice D3 v rámci Zásad územního rozvoje (ZUR) Středočeského kraje v tzv. západním koridoru. Stížnost ve věci zrušení 1. aktualizace Zásad územního rozvoje odmítl v listopadu 2022 rovněž Ústavní soud. Zásady územního rozvoje již není možná napadnout. Příprava bude dále pokračovat v západním koridoru územním řízením.
- Středočeská dálnice D3 v podobě, ve které ji stát připravuje, je standardní součástí evropské dopravní sítě TEN-T a základní dálniční sítě v ČR ve směru Praha - Tábor - České Budějovice - Rakousko.
- Technický návrh dálničního tělesa včetně založení objektů je možné navrhnout tak, aby nebylo technické řešení průchodu územím nijak znehodnoceno.
- S řadou aspektů uvedených odpůrci stavby již ŘSD pracovalo v dílčích proběhlých řízeních či v rámci zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí, která slouží jako podklad pro zahájení územního řízení.

Zavádějící argumenty odpůrců a jak je to ve skutečnosti

1. „ŘSD začalo oslovovat vlastníky pozemků dotčených záměrem středočeské dálnice D3 a přesvědčuje je k prodeji pozemků.“

- Na konci roku 2022 ŘSD zahájilo jednání s vlastníky pozemků v katastrálním území Jílové u Prahy a Luka pod Medníkem dotčených realizací podrobného geotechnického průzkumu pro most Sázava a pro tunely Luka, Kamenná Vrata, které budou realizovány prostřednictvím ražby průzkumných štol.
- Nejedná se tedy v žádném případě o zahájení jednání s majiteli pozemků dotčených záměrem středočeské dálnice D3 v celé trase, ale pouze o pozemky potřebné k realizaci podrobného geotechnického průzkumu. Naopak preferuje se dohoda s vlastníky před postupem dle Liniového zákona č. 416/2009 Sb. Jedná se současně o pozemky, které se nachází v prostoru budoucího záboru stavby a budou tedy potřeba i pro vlastní realizaci stavby

2. „Dokud nebude mít záměr pravomocné územní rozhodnutí, jsou debaty o výkupu pozemků předčasné. (...) Zároveň se bude projednávat nový zákon o vyvlastnění, podle kterého stát bude moci vyplatit až osminásobek hodnoty pozemku. Stát tak obelhává vlastníky, aktuální prodej považují za zcela nevýhodný.“

- Územní rozhodnutí v právní moci není nutnou zákonnou podmínkou pro zahájení výkupů pozemků.
- Příslušná ustanovení liniového zákona č. 416/2009 Sb., týkající se stanovení kupních cen (obvyklá cena dle skutečného stavu pozemku vynásobená koeficientem 1,5 u stavebního pozemku a 8 u nestavebního pozemku ve smyslu liniového zákona) se uplatní bez ohledu na to, zda je výkup prováděn před nabytím právní moci územního rozhodnutí nebo po něm. Stát tak v žádné případě vlastníky neobelhává!

3. „Vyjednaváči z ŘSD údajně hrozí vyvlastňováním a tvrdí, že o dálnici je rozhodnuto, což není pravda. Prodej pozemků je v této fázi pro vlastníky nevýhodný a není jisté, že se dálnice vůbec postaví.“

- Vyvlastnění je možné a přípustné až po vydání a právní moci územního rozhodnutí.
- Prodej pozemků bez právní moci územního rozhodnutí je dobrovolný a v souladu s Liniovým zákonem č. 416/2009 Sb. (obvyklá cena dle skutečného stavu pozemku vynásobená koeficientem 1,5 u stavebního pozemku a 8 u nestavebního pozemku). Prodej pozemků nyní vzhledem k vývoji cen a inflace může být ve výsledku pro vlastníky výhodný.
- Podstatné pro vedení trasy středočeské části dálnice D3 je skutečnost, že trasa dálnice v tzv. západní variantě byla s definitivní platností potvrzena v listopadu 2021, kdy Nejvyšší správní soud zamítl kasační stížnost ve věci první aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje, čímž definitivně potvrdil platnost aktualizovaných ZÚR a ukončil tak dlouholetý spor o vedení dálnice.
- V návaznosti na rozhodnutí Nejvyššího správního soudu pak následně v listopadu 2022 Ústavní soud v Brně odmítl stížnost spolku Krajina 2000 a obce Okrouhlo u Prahy na zrušení aktualizace Zásad územního rozvoje. Další opravné prostředky již nelze proti vedení koridoru uplatňovat a proto je v rámci krajské územně plánovací dokumentace koridor středočeské části dálnice D3 plně stabilizovaný.

4. Odpůrci středočeské D3 vytýkají záměru časovou zastaralost a ekonomickou a dopravní nevýhodnost. Ministerstvo dopravy podle nich nepředložilo důkazy o jasné ekonomické a dopravní výhodnosti této mimořádně vysoké investice a stát selhává při potřebnějších řešení dopravy na páteřní silnici I/3.

- Problematika vhodnosti trasování se již v minulosti několikrát řešila, a to s opakovaným výsledkem: potvrzením západního koridoru. Umístění stavby v tomto vymezeném koridoru má svoji jednoznačnou dopravně-inženýrskou logiku. Studie ekonomické efektivity potvrdila přínosnost sledované západní varianty. Jedná se o celospolečenské přínosy a zisky.
- Trasa plnohodnotné dálnice mimo Posázaví (kolem I/3) nikdy nevyšázela levněji. Není ani šetrnější z hlediska dopadů na život obyvatel. Ministerstvo dopravy několikrát vyvrátilo, že

by rozšíření I/3 mohlo nahradit plánovanou dálnici D3 v západním koridoru. Je mylné se domnívat, že pro obsluhu celého východního prostoru od Vltavy (Benešovsko, Tábořsko, Třeboňsko) může sehrát nějakou roli dálnice D4. Taktéž bylo opakovaně vyvráceno tvrzení, že I/3 může nahradit navrhovanou dálnici.

- ŘSD se dlouhodobě snaží současný stav na komunikaci I/3 zlepšit realizací rozsáhlých dopravně bezpečnostních opatření, jako je například uspořádání 2+1 v úseku Mirošovice – Benešov, přestavba úrovněvých křižovatek na mimoúrovňové (MUK Čtyřkoly, MÚK Čerčany), přestavbou průsečných křižovatek Červené Vršky a U Topolu na okružní, přípravou modernizace na uspořádání 2+1 v rámci stavby „I/3 Červené Vršky – U Topolu, uspořádání 2+1“ nebo v loňském roce zprovozněném obchvatu Olbramovic.
- Tato opatření však nebudou zcela dostačovat pro dopravní obsluhu a jednoznačně nejbezpečnější provoz přinese až výstavba nové dálnice.
- Naopak některé zásadní dopravní závady (např. průtah Miličínem) jsou v krátkodobém horizontu neřešitelné.
- Kapacitní limity silnice I/3 jsou prokazovány prakticky denně dlouhými kolonami.

5. Uvažuje se, že by se přehodnotilo rozhodnutí nevést D3 po trase stávající I/3?

- Není k tomu důvod. Trasa D3 v Zásadách územního rozvoje prošla úspěšně celou soudní soustavou a o změně opravdu není odpovědné uvažovat. Tedy: neuvažuje se o přehodnocení vedení trasy D3.

6. Dálnice D3 stejně neuleví přetíženým silnicím od dopravy, takže proč jí stavět?

- Dálnice D3 uleví přetížené silnici I/3, což dokládají dopravní modely. Nárůst dopravy na přilehlé silniční síti byl také vyhodnocen dopravním modelem. Na výhledové dopravní zatížení byla zpracována hluková studie, která prokázala, že na přilehlé silniční síti budou dodrženy příslušné hygienické limity.
- Dálnice D3 zároveň uleví většině silnic nižších tříd na jih od Prahy.

- Při uzávěrci D3 bude doprava pomocí telematických systémů navedena na dálnici D1 a silnici I/3.

7. Údajně hrozí kvůli chybné dokumentaci nebezpečí sesuvu mostu v Posázaví vlivem poddolování území.

- Právě díky historické těžbě zlata je toto území z hlediska geologického jednou z nejprozkoumanějších lokalit v ČR. Existuje velmi rozsáhlá a podrobná geologická dokumentace, včetně mapových podkladů. Předmětná oblast proto představuje díky vrtnému a těžebnímu průzkumu jeden z nejlépe zdokumentovaných úseků stavby D3.
- Jsme si plně vědomi citlivosti průchodu trasy D3 prostorem Jílovska, nicméně jsme přesvědčeni o tom, že technický návrh dálničního tělesa včetně založení objektů je možné navrhnout tak, aby nebylo technické řešení průchodu územím nijak znehodnoceno.
- Na základě výsledků aktuálně probíhajících podrobných průzkumů dojde k dalšímu zpřesnění návrhu technického řešení stavby.
- O veškerých rizicích souvisejících s poddolovaným územím a možném výskytu historicky nezdokumentovaných štol víme již z předchozích průzkumů, posudků a veškerých dostupných podkladů a v rámci řízení geotechnických rizik s tím pracujeme a pracovat budeme po celou dobu přípravy i realizace tunelu Luka.
- Také proto se bude v rámci podrobného geotechnického průzkumu provádět ražba průzkumné štoly. Prostřednictvím průzkumné štoly se nejlépe získají a ověří údaje o geologických poměrech podél budoucí osy tunelu.
- U mostu přes Sázavu se pak jedna z opěr nachází v blízkosti železničního tunelu. S tímto faktem pracujeme a pracovat budeme po celou dobu přípravy v rámci řízení rizik.

8. Hrozí nám sucho, dálnice zničí zdroje vody!

- Stavba dálnice je navržena s ohledem na minimální dopad na zdroje vody a v nezbytných případech řeší jejich nahrazení. ŘSD již nyní provádí hydrogeologický monitoring, který bude průběžně vyhodnocovat chování hladiny podzemní vody a neustále zpřesňovat hydrogeologické údaje o vlivu stavby na podzemní vodu, a to i po jejím dokončení.
- Středočeský kraj v návaznosti na nutnost řešení vyplývající z Usnesení Vlády ČR ze dne 29. 7. 2015 č. 620 (Opatření proti negativním dopadům sucha) projektuje ve stupni DUR rozšíření vodárenské soustavy v koridoru dálnice D3 v rámci opatření proti negativním dopadům sucha. Toto opatření by mělo zajistit trvalou stabilizaci počtu obyvatel zásobených vodou a dostatečně kapacitních vodních zdrojů pro případ dlouhodobého sucha.
- Záměr výstavby přiváděcího řádu podél dálnice umožní obcím zkvalitnění zásobování vodou v lokalitách s trvalými problémy s kvalitní vodou v dostatečné jakosti a v dostatečném množství. Přivedením kvalitní pitné vody z nadregionální vodárenské soustavy (Vodní nádrž Želivka, Švihov) bude umožněno zásobení vodou až 20 000 tis. obyvatel Středočeského kraje. Navrhovaný nový vodárenský systém propojí Posázavský skupinový vodovod se skupinovým vodovodem Benešov a přivede vodu podél dálnice jižním směrem až k obci Lažany.

9. D3 naruší a zničí rekreační prostředí Posázaví i hodnotnou oblast Neveklovska a Sedlčanska.

- Projekt D3 jistě rekreační zázemí Prahy nezničí. V nejexponovanějších rekreačních lokalitách je dálnice vedena v tunelech nebo na mostech vysoko nad úrovní terénu (např. rekreační objekty podél Sázavy - Na Ovčíně, Kamenná Vrata, Bohuliby, Luka pod Medníkem). Především z těchto důvodů bylo upraveno trasování dálnice.
- Trasa dálnice je navržena velmi ohleduplně ke svému okolí a její odclonění pomocí zemních valů a rozsáhlé zeleně zabezpečí, že prostředí v okolí dálnice bude zasaženo minimálně.

10. Obáváme se přílivu levné pracovní síly, odlivu aktivních lidí z obcí, výstavby sídel a skladů.

- Výstavba a provozování D3 zajistí pracovní příležitosti pro české firmy a také pro české zaměstnance (zvláště na odbornějších pozicích). To, že při výstavbě budou firmy využívat i zahraniční zaměstnance nelze vyloučit, protože na českém pracovním trhu nemusí být v době výstavby dálnice dostatek zaměstnanců pro méně odborné pozice.
- Vlivem D3 budou snáze dostupné pracovní příležitosti v Praze a okolí, takže aktivní lidé z okolních obcí nebudou mít „potřebu“ se stěhovat do Prahy a budou mít zájem žít a trávit svůj volný čas v okolních obcích. To bude představovat výrazný ekonomický i společenský stimul pro celou oblast.
- Co se týká výstavby skladů podél D3, záleží na územních plánech jednotlivých obcí a tedy na zastupitelích obcí, zda výstavbu skladů podél D3 na svých katastrech umožní.

11. Náklady cca 60 mld. Kč, tedy 1 km dálnice za 1 mld. Kč! To potvrdilo v roce 2017 MD. PR výstupy v médiích však uvádí jiná čísla než interní zdroje. K projektu SD3 chybí nezávislá analýza, která by posoudila její ekonomickou výhodnost a poměr nákladů a přínosů.

- Schválené záměry projektů (schváleno na Centrální komisi MD 2.2.2016) počítají s investičními náklady vč. DPH ve výši 56,4 mld. Kč. Částka však nezahrnuje pouze stavební náklady, ale veškeré náklady, včetně přípravy a výkupů pozemků. Čisté stavební náklady na 1 km hlavní trasy dálnice, po odečtení těchto nákladů, vychází na 0,65 mld. Kč.
- V roce 2015 byla zpracována Studie ekonomické efektivity. Tato studie prokázala ekonomickou výhodnost a návratnost vložených investičních prostředků.

12. Náklady a ztráty významně převažují eventuální zisky a přínosy dálnice. Absurdně vysoká pořizovací cena při tom tvoří jen asi jednu pětinu skutečných nákladů, které by byly vynaloženy na provoz/údržbu/opravy v horizontu uvažovaných 100 let užívání dálnice.

- Studie ekonomické efektivity prokázala, že vybudování D3 přinese celospolečenské zisky a přínosy. Ve studii jsou zohledněny rovněž náklady na provoz/údržbu/opravy po dobu životnosti jednotlivých objektů stavby.