

## Dálnice D3 – obchvat Českých Budějovic – argumenty

### Stávající trasa dálnice

- Dle platného územního rozhodnutí (ÚR)

### Navrhovaná varianta: Místní komunikace + Odkloněná trasa dálnice

- Místní komunikace v trase obchvatu dálnice s MÚK Úsilné, ÚK Hlinsko, ÚK Pohůrka a dále směr MÚK Roudné (jiné křižovatky než výše zmíněné nejsou uvažovány)
- Odkloněná trasa dálnice vedená po katastrech Jivno, Hlincová Hora, České Budějovice (Kaliště a Třebotovice), Srubec, Nová Ves u Českých Budějovic, Vidov a Roudné; úsek mezi MÚK Úsilné a začátkem odkloněné trasy na katastru Jivna počítá s využitím trasy stávající silnice I/34

## 1. Proces přípravy

### Stávající trasa dálnice

- Dálnice D3 je součástí Comprehensive network TEN-T – závazek kontinuálního dopravního spojení v dané kvalitě, je obsažena v Politice územního rozvoje (celostátní dokument) a v zásadách územního rozvoje kraje
- ÚR + EIA vydány po dohodě mezi Ministerstvem dopravy, městem České Budějovice a zapojenými obcemi
- Existence ÚR sama o sobě říká, že to je akceptovatelná stavba pro všechny orgány, které se ke stavbě vyjadřují, z hlediska procesu přípravy je nejdůležitější krok již učiněn
- Dlouhý proces k získání ÚR – původní DÚR zpracována v roce 2005, nová DÚR v roce 2009 a nabyla platnosti v roce 2011
- Majetkoprávní vypořádání je v běhu (D3 je veřejně prospěšná stavba, lze přistoupit i k vyvlastnění pozemků, stejně jako se již provádělo na stavbě 309/III Borek - Úsilné)
- Zbývá příprava DSP 24 měsíců + ZDS 6 měsíců (tj. 2-3 roky do zadání výstavby)
- SP pravděpodobně bude vydáno, protože jinak by to negovalo stanovisko mnoha stran k vydanému ÚR
- Poté nastává výběr zhotovitele v kompetenci ŘSD cca 12 měsíců (?)
- V současné době je vydáno stavební povolení na úsek 0309/III Borek – Úsilné a probíhá výběrové řízení na dodavatele
- je vydáno územní rozhodnutí na navazující úsek na úsek 0310/I Úsilné – Hodějovice směrem k Třebotovicím
- V současné době nemá řešený úsek D3 kolem Českých Budějovic žádného odpůrce z řad veřejnosti nebo občanských sdružení a není kladen žádný odpor proti realizaci této stavby.

### Navrhovaná varianta: Místní komunikace + Odkloněná trasa dálnice

- Na základě analýzy délky přípravy obdobných staveb lze předpokládat, že příprava Odkloněné trasy dálnice by trvala cca 14 let – údaj přejímáme ze sektorových strategií Ministerstva dopravy (platí pro velké stavby) – jedná se o dobu podmíněnou ideálním průběhem projednávání všech potřebných dokumentů bez protestů a odvolání
- Dálnice D3 je součástí Comprehensive network TEN-T – závazek kontinuálního dopravního spojení v dané kvalitě – pokud by dálnice nevedla v tomto koridoru, bylo by

nutné před zahájením změny územního plánu na ponížení kategorie komunikace nejdřív závazně definovat novou trasu dálnice

- Stabilizace nové D3 by musela proběhnout (zpracování vyhledávací studie na vedení trasy a projednání v souladu se stavebním zákonem, tj. se všemi dotčenými orgány státní správy, dotčenými obcemi, občanskými sdruženími) v Politice územního rozvoje (celostátní dokument), v Zásadách územního rozvoje kraje a územních plánech všech dotčených obcí a současně i změnou územních plánů všech obcí momentálně dotčených D3
- Vydané ÚR pro dálnici není využitelné pro místní komunikaci ve stejné trase, všechna vyjádření by byla neplatná
- Ke stavbě s úrovnovým křížením nemůže stavební úřad vydat souhlas s vydáním stavebního povolení pro speciální stavební úřad, protože je zde zjevný rozpor s pravomocným územním rozhodnutím
- ÚR bylo vydáno pro dálnici, změna stavby před dokončením spočívající ve změně dálnice např. na silnici 1. třídy není možná
- Nové zpracování ÚR pro místní komunikaci je nutné, protože záměr má odlišný počet i typy křižovatek, jiné prostorové nároky, intenzity dopravy, hlukové poměry...
- Příprava místní komunikace (teoreticky) by měla být zahájena studií, zda vůbec stavět obě trasy (tj. místní komunikaci i odkloněnou trasu dálnice) – pravděpodobně by vyzněla negativně a to by znamenalo přerušování souvislého tahu D3/R3 při průchodu městem
- Pokud by místní komunikace nebyla veřejně prospěšnou stavbou, lze očekávat komplikace s výkupem pozemků.
- V případě jakéhokoliv posouvání trasy dálnice by úsek 0309/III Borek – Úsilné mohl být považován za zmařenou investici, protože napojení uvažované posunutě D3 přes Lišovský práh by muselo být provedeno před MÚK Úsilné

## 2. Technické řešení

### Stávající trasa dálnice

- Technické řešení je dané
- Potřeba výjimky z technických norem je spíše zástupný problém (blízkost křižovatek, uspořádání pruhů); lze nakonec předpokládat jejich akceptaci
- Délka stávající trasy ~ usilné – Roudné je 10,5 km

### Navrhovaná varianta: Místní komunikace + Odkloněná trasa dálnice

- Délka odkloněné trasy dálnice (Jivno – Roudné) je 14 km, předcházející úsek po silnici I/34 (Úsilné – Jivno) další 4,5 km. Celkem 18,5 km. Odkloněná trasa je tedy o 8,5 km delší (tj. o 80 % delší).
- Vedení dálnice z Budějovické pánve přes Lišovský práh zpět do údolí Malše překonává značný výškový rozdíl 175 m (Baba – 570 m n.m., Roudné 395 m n.m.) s negativním dopadem na uživatele i životní prostředí
- Odklon dálnice vyvolá pravděpodobně odpor dotčených obcí a obyvatel v bezprostředním okolí trasy (Jivno, Kaliště, Srubec, Nová Ves, Vidov)
- Převedení trasy dálnice z Úsilného do Jivna po silnici I/34 je administrativně i technicky neproveditelné bez přestavby předmětného úseku I/34 na dálniční parametry

- Přestavba I/34 ze silničního na dálniční těleso by byla velmi nákladná (trasa prochází náročným terénem – násypy a zářezy) – nutné de facto postavit ve stejné trase znovu v parametrech dálnice – veškerá projednání znovu od začátku
- Přestavba silnice I/34 na dálnici je v rozporu s DÚR obchvatu Lišova, které bylo vydáno v roce 2014
- Podélný sklon I/34 je na hraně normového požadavku pro dálnici, stejný problém lze předpokládat při vedení dálnice v klesání z Lišovského prahu v úseku Srubec – Vidov
- Zásah do životního prostředí – neexistuje relevantní dokumentace, která by potvrdila proveditelnost odkloněné trasy dálnice D3 ani přestavby silnice I/34 na dálnici
- Křižovatka Úsilné – Nutné zasáhnout do již připravené stavby D3 (309/III Borek - Úsilné), neboť tvar křižovatky neodpovídá zamýšlenému trasování dálnice (jet po dálnici na místní komunikaci rovně a zároveň sjíždět z dálnice na dálnici rampami je nesmysl)
- Zpoplatnění I/34 (povyšení na dálnici) by přeneslo dopravu zpět na stávající silnici II/634 (Rudolfovo, Vráto)
- Princip návrhu místní komunikace s tunelem, mimoúrovňovými kříženími a úrovňovými křižovatkami postrádá elementární logiku – vynaložit enormní náklady na tunel, na mimoúrovňová křížení a poté devalvovat celý tah úrovňovými křižovatkami
- Na místní komunikaci nemusejí kapacitně vyjít úrovňové neřízené křižovatky – pravděpodobně by byly řízené SSZ – zásadní dopad na plynulost dopravy
- Realizace takto navržené komunikace by kopírovala ve svém dopadu zcela současnou silnici I/3, tzv. levobřežku na východním okraji města, se všemi negativními dopady úrovňového křížení

### 3. Dopravní řešení

#### Stávající trasa dálnice

- Dálnice D3 je součástí Comprehensive network TEN-T – závazek kontinuálního dopravního spojení v dané kvalitě
- Obchvat Českých Budějovic je součástí tahu D3/R3 s napojením na rakouskou rychlostní silnici S10; úsek Freistadt Nord – Unterweikersdorf bude zprovozněn v roce 2015, napojení ke státní hranici s ČR se odsunulo za rok 2017 (přesto je však v předstihu před harmonogramem pro R3 v úseku České Budějovice – Dolní Dvořiště)
- Trasa dálnice je v souladu s komunikačním skeletem města dle platného Územního plánu, především pak se záměrem Zánadražní komunikace ve vysokém stupni dokončení
- Jediný slabší bod trasování dálnice je špatné napojení některých radiálních komunikací (II/634 Rudolfovska, III/14611 Dobrovodská); toto negativum bylo základem argumentace Stanislava Rataje v roce 2010, který na místní komunikaci v trase dálnice navrhl více křižovatek (současný návrh však křižovatky naopak redukuje)
- Podle výpočtů v modelu IPOD lze na dálnici očekávat intenzitu 23.000 voz/24h v roce 2020, zatímco na odkloněné trase by byla intenzita jen kolem 5.000 voz/24h

#### Navrhovaná varianta: Místní komunikace + Odkloněná trasa dálnice

- Tranzitní doprava bude podle dopravního modelu IPOD jezdit po místní komunikaci a nebude využívat odkloněnou dálnici, a to i přesto, že po místní komunikaci nebude poskytována vysoká úroveň kvality dopravy (SSZ, úrovňová křížení)

- Očekávané přerozdělení zátěží podle dopravního modelu je následující: 12.500 voz/24h na místní komunikaci v současné trase D3 a 5.000 voz/24h po odkloněné dálnici
- Odkloněná trasa dálnice tedy vychází více na klasickou silnici I. třídy kategorie S 9,5
- Varianta více zatěžuje stávající komunikace uvnitř Českých Budějovic (trasy neodvedou takové množství dopravy na obchvat)
- Návrh místní komunikace ještě zhoršuje proti D3 dopravní obslužnost východu města – to je největší paradox – pokles kvality trasy zde není kompenzován zlepšením dopravního napojení
- Na místní komunikaci lze očekávat obrovský nárůst počtu žádostí o dopravní připojení okolních pozemků – na rozdíl od dálnice (kde to normově nelze) může být tento proces jen částečně ovlivnitelný (pro komunikaci nižší kategorie se hůře hledají argumenty proti napojení – viz zkušenosti s napojením Sconto na Strakonickou ulici, kde byla na průtahu I/3 dopravní intenzita přes 40.000 voz/24h)

#### 4. Ekonomika

##### Stávající trasa dálnice

- Stávající trasa dálničního obchvatu má schválené hodnocení ekonomické efektivity.
- Náklady se odhadují na 7,1 mld. Kč. (Úsilné – Hodějovice v délce 7,2 km), k tomu cca 3 km navazujícího úseku po Roudné.
- Investorem je stát (ŘSD)

##### Navrhovaná varianta: Místní komunikace + Odkloněná trasa dálnice

- Bude nutné vynaložit náklady na přestavbu I/34 v délce 4,5 km, výstavbu odkloněné dálnice D3 přes Lišovský práh v délce dalších 14 km navíc a stavbu místní komunikace v trase současné D3 + delší přivaděče dálnice do krajského města
- Úspory proti současné trase D3 budou jen na skladbě vozovky, šířce čtyřpruhové komunikace, záměně MÚK Hodějovice za křížení a na dvou křižovatkách postavených v levnějším úrovněm provedení
- Ekonomické hodnocení investičního záměru odkloněné dálnice D3 ze 100% nevyjde pro samostatnou stavbu D3 a velmi pravděpodobně ani v kombinaci s místní komunikací
- Bez pozitivního hodnocení ekonomické efektivity stavby nelze počítat s možností spolufinancování z fondů EU, rovněž financování z národních zdrojů bude velmi problematické
- Investorem dálnice by byl čistě teoreticky stát (ŘSD), který bude muset zaplatit přestavbu I/34 a novostavbu D3 v celkové délce 18,5 km
- Investorem místní komunikace by muselo být město – těžko si představit ŘSD, že zaplatí obě paralelní komunikace, stejně tak v případě Jihočeského kraje
- Provozní náklady města na údržbu místní komunikace včetně kilometrového tunelu budou velmi vysoké

#### 5. Životní prostředí

a) Z hlediska obecné ochrany:

**Stávající varianta** se přimyká k sídelnímu útvaru a prochází urbanizovaným územím s minimem důležitých biotopů a výskytu zvláště chráněných živočichů a větších populací volně žijících živočichů.

**Navrhovaná varianta:**

Odsun trasy na Lišovský práh naruší lesní komplexy mezi Mazelovem a Kolným, v prostoru v okolí Hlincovy hory, Jivna, Srubce a Nové Vsi. Vzniknou problémy s dělením populací, naruší se možnosti denních pohybů zvěře za potravou. Nachází se zde cenné biotopy extenzivní zemědělské a lesní krajiny.

- b) Z hlediska zásahů do významných krajinných prvků (les, vodní toky, rybníky, rašeliniště a registrované významné krajinné prvky):

**Stávající varianta:**

V trase se nachází celkem tři významnější vodní toky, jejichž přechod je v současném projektu uspokojivě vyřešen. V rámci překročení Malše respektuje projekt inundaci řeky. Na Dobrovodském potoce řešení a trasa dálnice pomůže vyřešit povodňové stavy a zároveň zajistí funkci toku. Cenné území v okolí Kyselé vody bude zachováno a zajistí jeho další bezproblémové fungování. Z hlediska zásahů do lesních porostů je tato trasa velmi šetrná. Zasahuje pouze v krátké části do Mojského lesa a lesa mezi Kamenným Újezdem a Plavem.

**Navrhovaná varianta:**

Při oddálení trasy se budou muset většina toků překročit také a zasáhne se významně do lesních porostů a významně se tak sníží jejich funkce významného krajinného prvku.

- c) Z hlediska zachování funkčnosti Územního systému ekologické stability (USES):

**Stávající varianta** skladebné části respektuje a při jejich křížení zajišťuje jejich funkci.

**Navrhovaná varianta** Lišovského prahu je v kolizi s vymezených regionálním biokoridorem a na něm ležícími biocentry. Znamená to významný zásah do funkčnosti a řešení křížení si pravděpodobně vyžádá velké investice do ekoduktů, případně podchodů pro zvěř. Tento záměr by mnohem více narušil možnost migrace zvířat, protože původní varianta počítá s umístěním u velké aglomerace, kam zvěř chodí výrazně méně. V celém úseku by byla nutná ochrana dopravy proti vbíhání volně žijících zvířat do komunikace.

- d) Z hlediska ochrany krajinného rázu:

**Stávající varianta** se nachází v urbanizovaném území a jeho řešení zajišťuje bezproblémovou ochranu krajinného rázu.

**Navrhovaná varianta** východně od města České Budějovice zasahuje volnou krajinu a umístěním tělesa dálnice dojde k narušení harmonických vztahů lesů a zemědělské půdy v kombinaci se členitějším reliéfem krajiny. Jedná se o území s významně zachovanou a člověkem zatím málo dotčenou tradiční zemědělskou krajinou s roztroušenou zástavbou, typickou a vyhledávanou turisty. Z hlediska krajinného rázu není tento záměr vůbec vhodný.