

DÁLNIČE D3

STŘEDOČESKÁ ČÁST

ANALÝZA – ALTERNATIVY – POSOUZENÍ - VÝCHODISKA

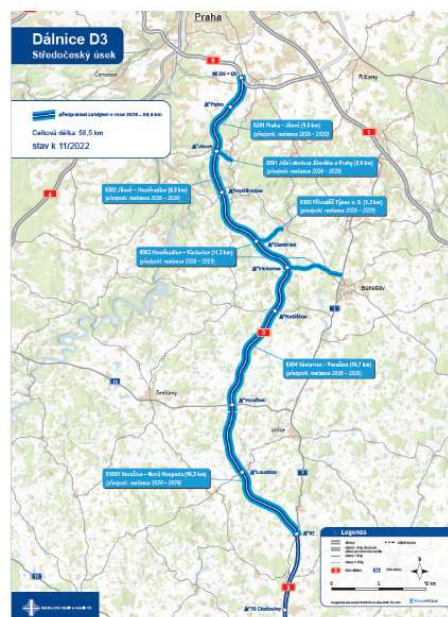
Použité podklady

- PD DÚR „D3 0301-0303 Praha – Václavice“, 12/2016
 - „Sdružení PRAGOPROJEKT/AMBERG/MOTT MACDONALD – D3 0301-0303“
 - Vedoucí Sdružení: PRAGOPROJEKT, a.s.,
 - Člen Sdružení: AMBERG Engineering Brno, a.s.,
 - Člen Sdružení: Mott MacDonald CZ, spol. s r.o.
- PD DÚR D3 0304 VÁCLAVICE – VORAČICE, 12/2016
 - Sdružení Sudop Group
 - Vedoucí Sdružení: SUDOP PRAHA a.s.
 - Člen Sdružení: VPÚ Deco Praha a.s.
 - Člen Sdružení: Dopravoprojekt Brno
 - Člen Sdružení: Dopravoprojekt
- Studie ekonomické efektivity stavby „Dálnice D3, stavby 0301 – 0305/I Praha – Nová Hospoda“, 07/2015
 - Zpracovatel: PRAGOPROJEKT, a.s., IČ: 452 72 387
- DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉ PODKLADY „D3 0301 Praha – Jílové, 0302 Jílové – Hostěradice, 0303 Hostěradice – Václavice“, stupeň TES, 04/2015

Aktuální stav

- ŘSD na původní PD DÚR, která má zastaralé podklady podalo novou žádost na St. Kraj
- Tvrdí, že trasa je definitivní
- DÚR neřešilo detailně mnoho aspektů, které mohou celou stavbu ekonomicky prodražit.

< Ředitelství silnic a dálnic podalo novou žádost o vydání územního rozhodnutí na stavbu středočeské dálnice D3



08-12-2022

O jeden pomyslný krok dále je v přípravě středočeská část dálnice D3. Ve středu 30. listopadu podalo ŘSD žádost o vydání územního rozhodnutí na všech 5 dálničních úsekcích a související přivaděče.

ŘSD využilo možnosti, které mu dává nová legislativa pro vedení územního řízení. Staré žádosti, které byly řešeny ještě na Městském úřadě v Benešově, byly staženy a nové byly podány již na Krajský úřad Středočeského kraje s cílem urychlení celého procesu územního řízení.

V trase dálnice již po celý letošní rok probíhá velmi podrobný geotechnický průzkum, jehož výsledky, které budou k dispozici na konci příštího roku, budou sloužit jako stěžejní podklad pro zpracování dokumentace pro stavební povolení.

V tuto chvíli jsou již také vydána všechna rozhodnutí o výjimkách ze zvláště chráněných druhů živočichů, která jsou nezbytná pro získání územního rozhodnutí. Nicméně již došlo k jejich napadení žalobou a budou tedy ještě podrobeny soudnímu přezkumu.

Pozitivní zprávou je naopak rozhodnutí Ústavního soudu, ve kterém zamítl stížnosti domáhající se zrušení aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje, které vymezují koridor pro výstavbu středočeského úseku D3. Stížnost již dříve zamítl Krajský soud v Praze a letos v lednu i Nejvyšší správní soud. Trasa dálnice v tzv. západní variantě je tedy s definitivní platností potvrzena.

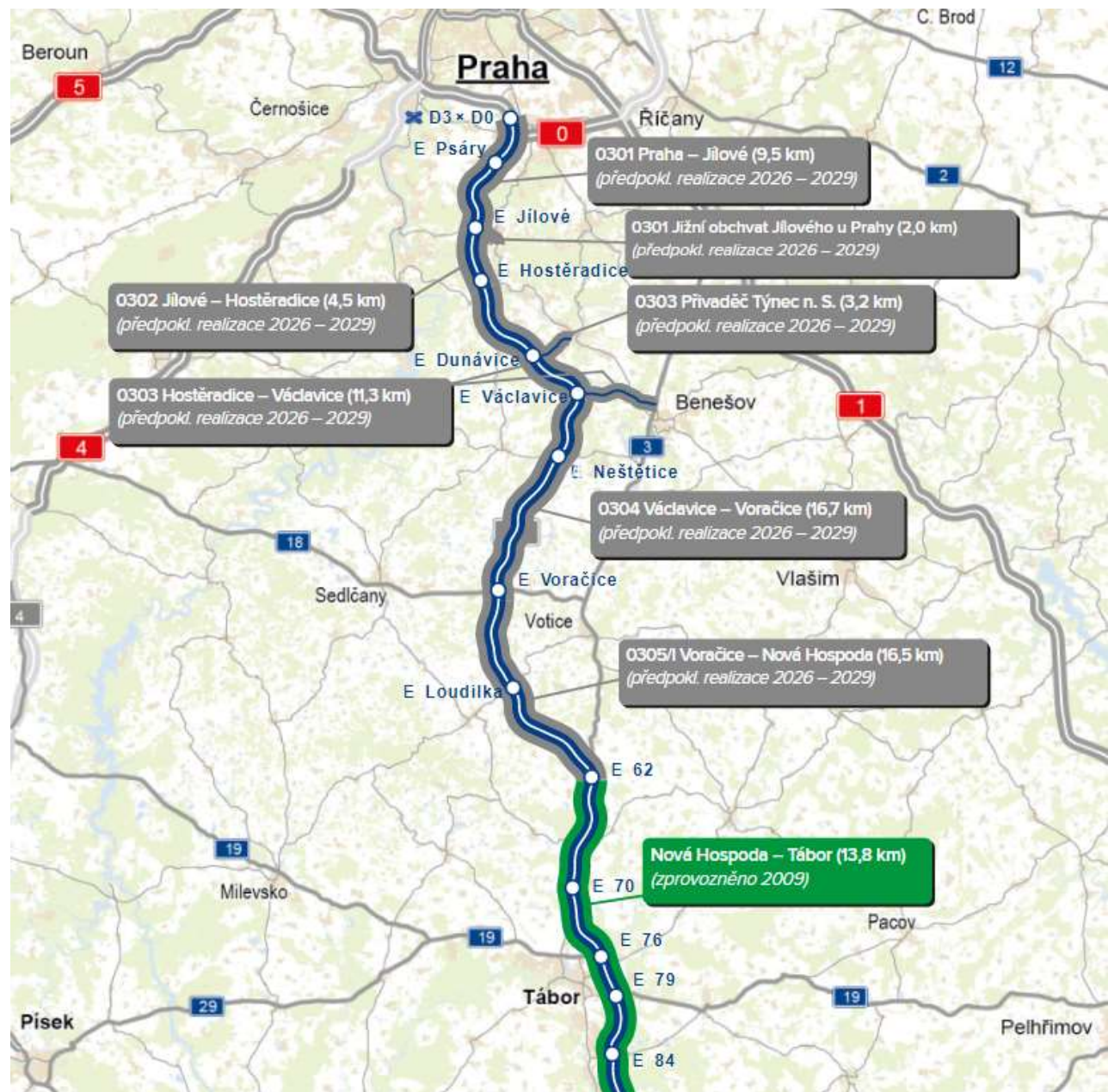
Středočeská část dálnice D3 bude po svém dokončení měřit 58,5 kilometru. Vedení trasy dálnice v samostatné trase západním koridorem umožní alternativní spojení Benešovska s Prahou a tím i odlehčení dálnice D1 a silnice I/3.

Aktuální informace k přípravě středočeské dálnice D3 naleznete na našem webu: [Středočeská D3 | Informační web ŘSD ČR \(stredoceska3.cz\)](https://stredoceska3.cz)

OBSAH

- Situace stavby
- Popis stavby
- Kapacity stavby
- Dopravní model
- Ekonomika
- Problémy
- Analýza
- Východiska
- Co dělat dále ?
- Závěr

SITUACE STAVBY



Popis stavby

- Stavba zahrnuje vlastní dálnici D3 na úseku 0301-0303 včetně oboustranné velké dálniční odpočívky Dunávice a včetně dálničního střediska správy a údržby SSÚD Netvořice.
 - Stavba dále zahrnuje silniční přivaděč Benešov (napojení Benešova na D3, tzv. Václavická spojka).
 - Dále se jedná o jižní obchvat Jílového u Prahy a přivaděč Týnec nad Sázavou
- Dále se jedná o stavby 0304-0305
 - Stavba dále obsahuje přeložku silnice I/18 a odpočívku Minartice

Kapacita stavby – délky

- **Celková délka dálnice D3**
 - **úsek 0301-0303: 25,2 km**
 - Kategorie: D 27,5/120 (v úseku dlouhých tunelů D 27,5/100)
 - **úsek 0304: 16,70 km**
 - Kategorie: D 27,5/120
 - **úsek 0305: 16,50 km**
 - Kategorie: D 27,5/120
- **Další významné stavby**
 - **Přivaděče Benešov (tzv. „Václavická spojka“): 5,8 km**
 - Kategorie: S 9,5/80
 - **Přeložka I/18: 2,033 km**
 - Kategorie: S 9,5/70 (90)
 - **Jižní obchvat Jílového u Prahy**
 - **Přivaděč Týnec nad Sázavou**

Pozn.: Uvedené délky dálnice D3 a přivaděče jsou včetně tunelů a mostů

Kapacita stavby – mosty

- Počet mostů celkem: 88 ks , z toho velkých (nad 100m délky): cca 15 ks
- Nejvýznamnějším mostním objektem je most Sázava:
 - Přemostuje údolí Sázavy mostním objektem v celkové délce cca 780 m. Hlavní mostní pole, kterým je přemostěna řeka Sázava je o rozpětí 250m a ve výšce cca 110m nad řekou. Během výstavby hlavního mostního pole nebude území pod tímto mostním polem stavebně dotčeno.
- Další významné mosty přes údolí:
 - Most Záhořany – dálniční most délky 571 m
 - Most Krňany – dálniční most délky 245 m
 - Most Maskovice – dálniční most délky 470 m
 - Most Netvořice – dálniční most délky 720 m
 - Most přes údolí Janovického potoka – silniční most délky 245 m
 - Most přes údolí Konopištského potoka – silniční most délky 328 m
 - Mosty 0304 – 2 351 m
 - Mosty 0305 – 3 543 m
- CELKEM MOSTY – cca 9 253 m

Kapacita stavby - tunely

- Na trase je navrženo 6 tunelů:
 - tunel Libeř, délky cca 1 520 m
 - tunel Kamenná vrata, délky cca 1 650 m
 - tunel Luka, délky cca 1 845 m
 - tunel Hostěradice, délky cca 370 m
 - tunel Vršky, délky cca 120 m
 - tunel Krňany, délky cca 430 m
 - tunel Prostřední Vrch – 960 m
- CELKEM TUNELY – 6890 m

Kapacita stavby – MÚK, PHS, VALY, ODVODNĚNÍ

- 0301
 - 3 x MÚK
 - 23 x zemní val
 - 5 x PHS (dl. 2 753 m)
- 0302
 - 1 x MÚK
 - 3 x zemní val
 - 4 x PHS (dl. 2 310 m)
- 0303
 - 3 x MÚK
 - 16 x zemní val
 - 13 x PHS (dl. 5 584 m)
- 0304
 - 2 x MÚK
 - 6 x zemní val
 - 6 x PHS (dl. 2 864 m)
- 0305
 - 0 x MÚK
 - 8 x zemní val
 - 9 x PHS (dl. 3 044 m)

Kapacita stavby – zemní práce 0301 - 0303

- Celkem výkopy: 6 249 000 m³
 - Uložení do násypů: 3 709 000 m³
 - Uložení do zemních valů: 2 540 000 m³
 - Uložení - celkem : 6 249 000 m³
- z toho na úseku D3 Praha-Sázava (km 4,0-16,3):
 - Výkopy: 3 989 000 m³
 - Uložení do násypů: 1 751 000 m³
 - Uložení do zemních valů: 2 238 000 m³
 - Uložení - celkem : 3 989 000 m³
- z toho na úseku D3 Sázava-Václavice (km 16,0-29,2) vč. přivaděče Benešov:
 - Výkopy: 2 260 000 m³
 - Uložení do násypů: 1 958 000 m³
 - Uložení do zemních valů: 302 000 m³
 - Uložení - celkem : 2 260 000 m³
- Předběžná bilance skrývky
 - Sejmutí kulturních vrstev (z trvalých záborů): 822 000 m³
 - Uložení kulturních vrstev pro ohumusování stavby: 456 000 m³
 - Přebytek kulturních vrstev: 366 000 m³

Kapacita stavby – zemní práce 0304 - 0304

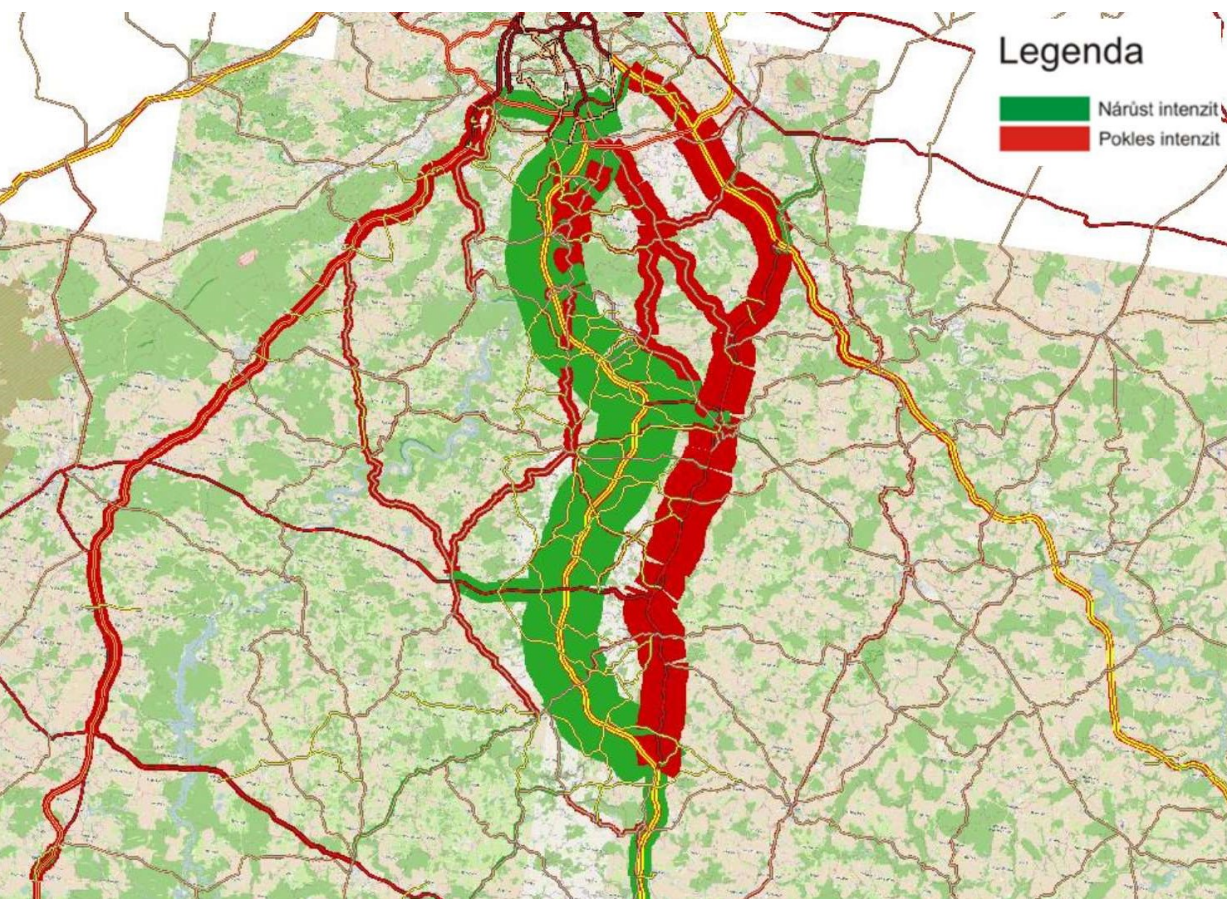
- Stavba 0304
 - výkopy - 4 400 000 m³
 - násypy – 2 600 000 m³
- Stavba 0305 – nelze v původní DÚR dohledat

Dopravní model - vstupy

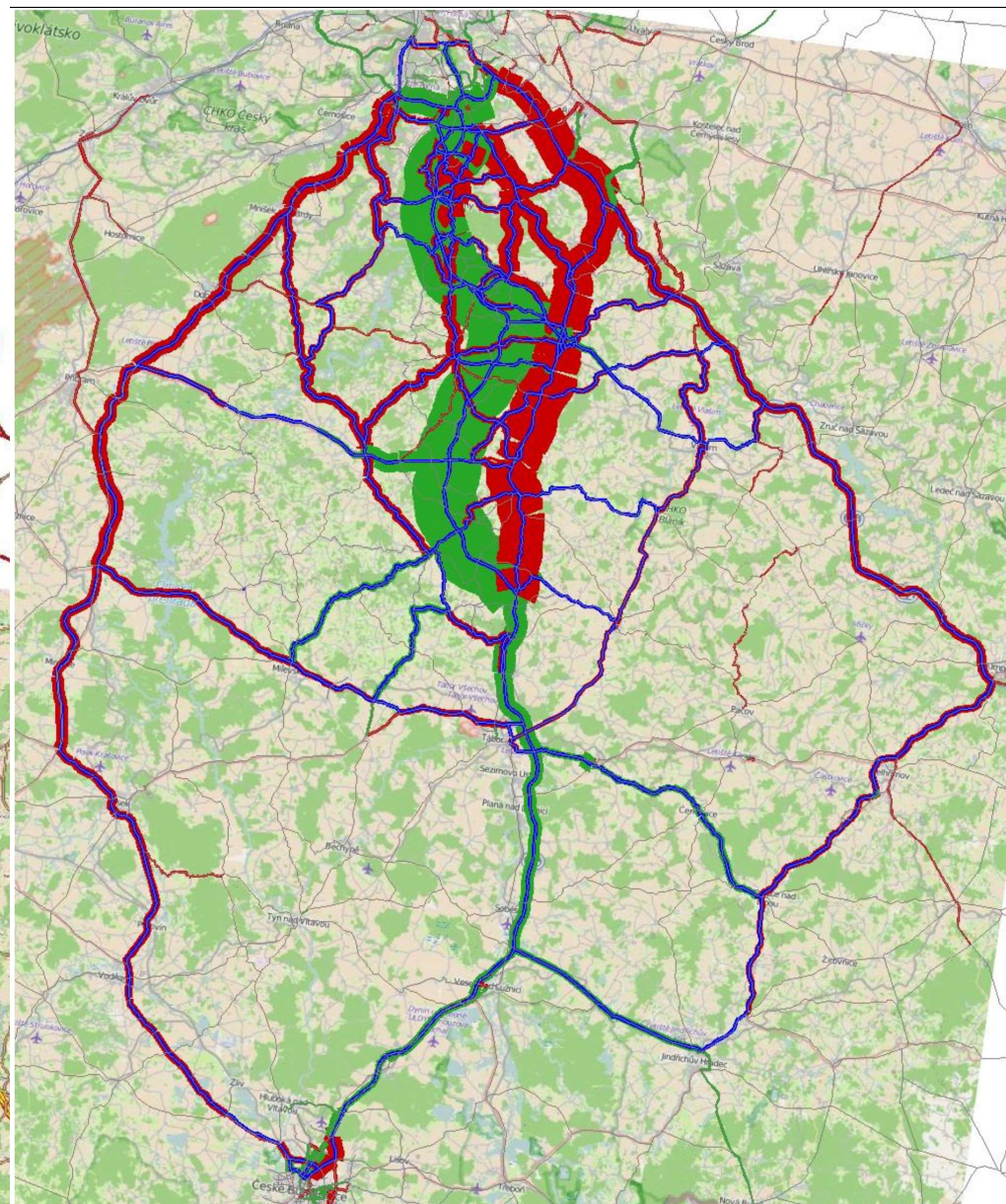
- Počítalo se se 3 horizonty
- 2026, 2031 a 2050
- Dále s většinou uvedených staveb

č. stavby	Silnice	úsek	S projektem			Bez projektu		
			2026	2031	2050	2026	2031	2050
1	D3	Praha - Jílové u Prahy	✗	✓	✓	✗	✗	✗
2	D3	Jílové u Prahy - Hostěradice	✗	✓	✓	✗	✗	✗
3	D3	Hostěradice - Václavice	✗	✓	✓	✗	✗	✗
4	D3	Václavice - Voračice	✗	✓	✓	✗	✗	✗
5	D3	Voračice - Mezno	✗	✓	✓	✗	✗	✗
6	D3	Veselí nad Lužnicí - Bošilec	✓	✓	✓	✓	✓	✓
7	D3	Bošilec - Ševětín	✓	✓	✓	✓	✓	✓
8	D3	Ševětín - Borek	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9	D3	Borek - Úsilné	✓	✓	✓	✓	✓	✓
10	D3	Úsilné - Hodějovice	✓	✓	✓	✓	✓	✓
11	D3	Hodějovice - Třebonín	✓	✓	✓	✓	✓	✓
12	R3	Třebonín - Kaplice nádraží	✓	✓	✓	✓	✓	✓
13	R3	Kaplice nádraží - Nažidla	✓	✓	✓	✓	✓	✓
14	R3	Nažidla - Dolní Dvořiště st. hranice	✓	✓	✓	✓	✓	✓
15	S10 (A)	Dolní Dvořiště st. hranice - Freistadt	✓	✓	✓	✓	✓	✓
16	R4	Skalka - křižovatka II/118	✓	✓	✓	✓	✓	✓
17	R4	křižovatka II/118 - Milín	✓	✓	✓	✓	✓	✓
18	R4	Milín - Lety	✓	✓	✓	✓	✓	✓
19	R4	Lety - Čimelice	✓	✓	✓	✓	✓	✓
18	R4	Čimelice - Mirovice	✓	✓	✓	✓	✓	✓
19	R4	Mirovice rozšíření	✓	✓	✓	✓	✓	✓
20	I/19	Chýnov	✓	✓	✓	✓	✓	✓
21	I/19	Kámen	✓	✓	✓	✓	✓	✓
22	I/20	Pištín - České Vrbné	✓	✓	✓	✓	✓	✓
23	I/20	ČB, severní spojka	✓	✓	✓	✓	✓	✓
24	I/34	Lišov - Vranín	✓	✓	✓	✓	✓	✓
25	I/34	Božejov - Ondřejov	✓	✓	✓	✓	✓	✓
26	I/34	Pelhřimov, západní obchvat	✗	✓	✓	✗	✓	✓
27	R1	511: D1 - Běchovice	✓	✓	✓	✓	✓	✓
28	R1	518-519: Ruzyně - Březiněves	✗	✓	✓	✗	✓	✓
29	R1	520: Březiněves - Satalice	✗	✓	✓	✗	✓	✓
30	Vestecská spojka	Vídeňská - D1	✗	✓	✓	✗	✓	✓
31	I/12	R1 - Úvaly	✓	✓	✓	✓	✓	✓
32	I/3	Mirošovice – Benešov, uspořádání 2+1	✓	✓	✓	✓	✓	✓
33	I/3	Turbo OK "Červené Vršky" + Turbo OK "U Topolu" včetně zkapacitnění meziúseku na 2+1	✓	✓	✓	✓	✓	✓
34	I/3	Olbramovice, přeložka	✓	✓	✓	✓	✓	✓
35	R35	Opatovice - Janov	✓	✓	✓	✓	✓	✓
36	R35	Janov - Mohelnice	✗	✓	✓	✗	✓	✓
37	MO	Pelc-Tyrolka - Rybníčky	✗	✓	✓	✗	✓	✓
38		MÚK Písnice (vč. obchvatu Písnice)	✓	✓	✓	✓	✓	✓
39	Radlická radiála	Bucharova - Radlice - Smíchov	✓	✓	✓	✓	✓	✓
40	Průmyslová	Zkapacitnění Průmyslové (křiž. Kolbenova a Poděbradská)	✗	✓	✓	✗	✓	✓

Dopravní model - celkově



Obrázek 7: Projektem ovlivněná silniční síť



Dopravní model – prognóza

- Prognóza dle TP 225 platných v době 04/2015 (verze pravděpodobně 2012 – II. Vydání)
- Pozor !!! – od 09/2018 jsou nová TP 225, které zcela mění stanovení koeficientů a výpočty:
 - Zavádí výpočet mezioblastních vztahů
 - Dělí koeficienty na kraje ČR
 - Rozděluje řešené lokality dle vzdálenosti od města
 - Zavádí kategorii Osobních vozidel namísto součtu všech vozidel (SV)
 - Ruší rychlostní komunikaci jako kategorii, protože tato kategorie byla zrušena
 - Upravuje způsoby výpočtu koeficientů
- Koeficienty v ekonomickém posouzení nejsou rozděleny dle kategorie komunikací, **ale počítá s průměrem pro všechny řešené komunikace !!! – TO NENÍ OBVYKLÉ...**
- Stávající PD podaná pro řízení DÚR počítá se starou úpravou a nereflexuje novou právní úpravu

⇒ **NEZBYTNÝ PŘEPOČET JIŽ PRO DÚR!!!**

⇒ **Není možné žádat se starými podklady**

rok	LV	TV	SV
2010	1,00	1,00	1,00
2015	1,10	1,03	1,09
2020	1,28	1,06	1,24
2025	1,43	1,10	1,37
2030	1,54	1,14	1,46
2035	1,64	1,18	1,55
2040	1,73	1,21	1,63
2045	1,82	1,24	1,71
2050	1,89	1,25	1,77

Dopravní model – prognóza, analýza

- Nové TP 225 z roku 2018 neuvažují s takovým růstem intenzit dopravy jako verze použita v roce 2012
- Byly použity průměrné hodnoty => možná zcela záměrně (popř. kvůli zjednodušení, což je v této DI praxi zcela nepřijatelné) a **tím byly nadhodnoceny komunikace nižších třídy** – tj. I., II. a III. třída, které mají cca o 5 % nižší hodnoty koeficientů, než dálnice
- Tím se zvýšila ekonomická efektivita celého projektu, protože D3 pak „převzala“ větší zátěž ze silnic I., II. A III. třídy

rok	LV	TV	SV
2010	1,00	1,00	1,00
2015	1,10	1,03	1,09
2020	1,28	1,06	1,24
2025	1,43	1,10	1,37
2030	1,54	1,14	1,46
2035	1,64	1,18	1,55
2040	1,73	1,21	1,63
2045	1,82	1,24	1,71
2050	1,89	1,25	1,77

PŘÍLOHA 1 – KOEFICIENTY VÝVOJE INTENZIT DOPRAVY PRO SKUPINU LEHKÝCH VOZIDEL – LV

Rok	Typ komunikace			
	D	R	I	II+III
2010	1,00	1,00	1,00	1,00
2011	1,03	1,03	1,02	1,02
2012	1,05	1,05	1,03	1,03
2013	1,07	1,07	1,05	1,04
2014	1,11	1,10	1,07	1,06
2015	1,15	1,14	1,10	1,09
2016	1,19	1,19	1,13	1,11
2017	1,24	1,24	1,16	1,14
2018	1,29	1,29	1,19	1,17
2019	1,34	1,34	1,23	1,20
2020	1,40	1,39	1,26	1,24
2021	1,45	1,44	1,30	1,27
2022	1,50	1,49	1,33	1,30
2023	1,54	1,53	1,36	1,32
2024	1,58	1,57	1,39	1,35
2025	1,61	1,61	1,41	1,37
2026	1,64	1,63	1,43	1,38
2027	1,67	1,66	1,45	1,40
2028	1,70	1,69	1,47	1,42
2029	1,73	1,72	1,49	1,44

PŘÍLOHA 2 – KOEFICIENTY VÝVOJE INTENZIT DOPRAVY PRO SKUPINU TĚŽKÝCH VOZIDEL – TV

Rok	Typ komunikace			
	D	R	I	II+III
2010	1,00	1,00	1,00	1,00
2011	1,01	1,01	1,01	1,00
2012	1,02	1,02	1,01	1,00
2013	1,03	1,03	1,01	1,00
2014	1,05	1,04	1,02	1,01
2015	1,06	1,04	1,02	1,01
2016	1,07	1,05	1,03	1,01
2017	1,08	1,06	1,04	1,01
2018	1,10	1,08	1,04	1,01
2019	1,11	1,09	1,05	1,02
2020	1,13	1,10	1,05	1,02
2021	1,14	1,11	1,06	1,02
2022	1,16	1,12	1,07	1,02
2023	1,17	1,13	1,07	1,02
2024	1,19	1,14	1,08	1,03
2025	1,20	1,15	1,08	1,03
2026	1,22	1,17	1,09	1,03
2027	1,23	1,18	1,10	1,03
2028	1,25	1,19	1,10	1,03
2029	1,26	1,20	1,11	1,04

PŘÍLOHA 3 – KOEFICIENTY VÝVOJE INTENZIT DOPRAVY PRO VŠECHNA VOZIDLA – SV

Rok	Typ komunikace			
	D	R	I	II+III
2010	1,00	1,00	1,00	1,00
2011	1,02	1,02	1,02	1,01
2012	1,04	1,04	1,03	1,03
2013	1,06	1,06	1,04	1,04
2014	1,09	1,09	1,06	1,06
2015	1,12	1,12	1,08	1,08
2016	1,16	1,16	1,11	1,10
2017	1,19	1,20	1,13	1,12
2018	1,24	1,24	1,16	1,15
2019	1,28	1,28	1,19	1,18
2020	1,32	1,33	1,22	1,21
2021	1,36	1,37	1,25	1,23
2022	1,40	1,41	1,28	1,26
2023	1,44	1,44	1,30	1,28
2024	1,47	1,48	1,32	1,30
2025	1,50	1,50	1,34	1,32
2026	1,52	1,53	1,36	1,34
2027	1,55	1,56	1,38	1,35
2028	1,57	1,58	1,39	1,37
2029	1,60	1,61	1,41	1,38

Dopravní model – prognóza, porovnání metodik - příklad

PŘÍLOHA 3 – KOEFICIENTY VÝVOJE INTENZIT DOPRAVY PRO VŠECHNA VOZIDLA – SV

Rok	Typ komunikace				Rok	Typ komunikace			
	D	R	I	II+III		D	R	I	II+III
2010	1,00	1,00	1,00	1,00	2030	1,63	1,63	1,43	1,40
2011	1,02	1,02	1,02	1,01	2031	1,65	1,66	1,44	1,41
2012	1,04	1,04	1,03	1,03	2032	1,67	1,68	1,46	1,43
2013	1,06	1,06	1,04	1,04	2033	1,70	1,70	1,48	1,44
2014	1,09	1,09	1,06	1,06	2034	1,72	1,73	1,49	1,46
2015	1,12	1,12	1,08	1,08	2035	1,75	1,75	1,51	1,47
2016	1,16	1,16	1,11	1,10	2036	1,77	1,78	1,53	1,49
2017	1,19	1,20	1,13	1,12	2037	1,79	1,80	1,54	1,50
2018	1,24	1,24	1,16	1,15	2038	1,82	1,82	1,56	1,52
2019	1,28	1,28	1,19	1,18	2039	1,84	1,84	1,57	1,53
2020	1,32	1,33	1,22	1,21	2040	1,86	1,87	1,59	1,54
2021	1,36	1,37	1,25	1,23	2041	1,88	1,89	1,60	1,56
2022	1,40	1,41	1,28	1,26	2042	1,90	1,91	1,61	1,57
2023	1,44	1,44	1,30	1,28	2043	1,92	1,93	1,63	1,58
2024	1,47	1,48	1,32	1,30	2044	1,94	1,95	1,64	1,59
2025	1,50	1,50	1,34	1,32	2045	1,96	1,97	1,65	1,61
2026	1,52	1,53	1,36	1,34	2046	1,98	1,98	1,67	1,62
2027	1,55	1,56	1,38	1,35	2047	2,00	2,00	1,68	1,63
2028	1,57	1,58	1,39	1,37	2048	2,01	2,02	1,69	1,64
2029	1,60	1,61	1,41	1,38	2049	2,03	2,04	1,70	1,65
					2050	2,05	2,05	1,71	1,66

Původní metodika 2012

- Rozdíly let 2016 a 2020 pro dálnice:
 - SV: +16 %
 - LV: +21 %
 - TV: +6 %

Nová metodika 2018

- Rozdíly let 2016 a 2020 pro dálnice:
 - SV: +7,3 % (průměr)
 - OA: +8 %
 - LV: +10 %
 - TV: +4 %

ROZDÍL 2012 – 2018

- SV: +8,7 %
- LV: +11 %
- TV: +2 %

Je zcela patrné, že koeficienty použité pro ekonomické hodnocení se dle nové metodiky v průměru zmenšily o cca 9 %, což je vzhledem k přínosům, které jsou 13 % téměř na hraně

A - Osobní vozidla

kategorie silnice		dálnice		I. třída		II. Třída		III. Třída	
vzdál. od kr. města		do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km
časový horizont	2016	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
	2020	1,08	1,07	1,08	1,07	1,10	1,07	1,10	1,07
	2025	1,16	1,14	1,17	1,13	1,18	1,12	1,19	1,13
	2030	1,23	1,19	1,24	1,18	1,26	1,17	1,27	1,17
	2035	1,29	1,23	1,31	1,21	1,32	1,19	1,33	1,19
	2040	1,33	1,26	1,36	1,22	1,37	1,20	1,38	1,20
	2045	1,37	1,27	1,41	1,23	1,42	1,20	1,42	1,20
	2050	1,40	1,28	1,45	1,23	1,46	1,20	1,45	1,19
	2055	1,43	1,29	1,49	1,22	1,49	1,19	1,48	1,18

B - Lehká nákladní vozidla

kategorie silnice		dálnice		I. třída		II. Třída		III. Třída	
vzdál. od kr. města		do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km
časový horizont	2016	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
	2020	1,10	1,22	1,10	1,10	1,12	1,09	1,13	1,10
	2025	1,23	1,34	1,22	1,21	1,25	1,20	1,27	1,21
	2030	1,36	1,43	1,32	1,32	1,38	1,31	1,40	1,32
	2035	1,46	1,49	1,42	1,42	1,48	1,40	1,51	1,40
	2040	1,54	1,55	1,49	1,47	1,57	1,46	1,61	1,46
	2045	1,61	1,60	1,56	1,52	1,66	1,50	1,70	1,51
	2050	1,68	1,60	1,62	1,56	1,73	1,54	1,79	1,54
	2055	1,74	1,64	1,68	1,59	1,81	1,56	1,87	1,57

C - Těžká vozidla

kategorie silnice		dálnice		I. třída		II. Třída		III. Třída	
vzdál. od kr. města		do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km	do 20 km	nad 20 km
časový horizont	2016	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
	2020	1,04	1,03	1,04	1,03	1,05	1,03	1,05	1,03
	2025	1,09	1,07	1,09	1,07	1,10	1,07	1,11	1,07
	2030	1,13	1,11	1,14	1,11	1,16	1,10	1,17	1,10
	2035	1,19	1,16	1,19	1,15	1,22	1,13	1,23	1,13
	2040	1,23	1,19	1,23	1,18	1,27	1,15	1,29	1,15
	2045	1,27	1,22	1,26	1,20	1,31	1,17	1,33	1,17
	2050	1,30	1,25	1,30	1,22	1,35	1,18	1,37	1,18
	2055	1,33	1,27	1,33	1,23	1,38	1,19	1,41	1,19

PŘÍLOHA 1 – KOEFICIENTY VÝVOJE INTENZIT DOPRAVY PRO SKUPINU LEHKÝCH VOZIDEL – LV

Rok	Typ komunikace				Rok	Typ komunikace			
	D	R	I	II+III		D	R	I	II+III
2010	1,00	1,00	1,00	1,00	2030	1,76	1,75	1,51	1,46
2011	1,03	1,03	1,02	1,02	2031	1,79	1,78	1,53	1,47
2012	1,05	1,05	1,03	1,03	2032	1,82	1,81	1,55	1,49
2013	1,07	1,07	1,05	1,04	2033	1,85	1,84	1,56	1,51
2014	1,11	1,10	1,07	1,06	2034	1,88	1,86	1,58	1,52
2015	1,15	1,14	1,10	1,09	2035	1,90	1,89	1,60	1,54
2016	1,19	1,19	1,13	1,11	2036	1,93	1,92	1,62	1,56
2017	1,24	1,24	1,16	1,14	2037	1,96	1,94	1,64	1,57
2018	1,29	1,29	1,19	1,17	2038	1,98	1,97	1,66	1,59
2019	1,34	1,34	1,23	1,20	2039	2,01	2,00	1,67	1,60
2020	1,39	1,39	1,26	1,24	2040	2,04	2,02	1,69	1,62
2021	1,45	1,44	1,30	1,27	2041	2,06	2,05	1,71	1,63
2022	1,50	1,49	1,33	1,30	2042	2,09	2,07	1,72	1,65
2023	1,54	1,53	1,36	1,32	2043	2,11	2,09	1,74	1,66
2024	1,58	1,57	1,39	1,35	2044	2,13	2,12	1,76	1,68
2025	1,61	1,61	1,41	1,37	2045	2,16	2,14	1,77	1,69
2026	1,64	1,63	1,43	1,38	2046	2,18	2,16	1,79	1,70
2027	1,67	1,66	1,45	1,40	2047	2,20	2,18	1,80	1,72
2028	1,70	1,69	1,47	1,42	2048	2,22	2,20	1,81	1,73
2029	1,73	1,72	1,49	1,44	2049	2,24	2,23	1,83	1,74
					2050	2,26	2,25	1,84	1,75

PŘÍLOHA 2 – KOEFICIENTY VÝVOJE INTENZIT DOPRAVY PRO SKUPINU TĚŽKÝCH VOZIDEL – TV

Rok	Typ komunikace				Rok	Typ komunikace			
	D	R	I	II+III		D	R	I	II+III
2010	1,00	1,00	1,00	1,00	2030	1,28	1,21	1,12	1,04
2011	1,01	1,01	1,01	1,00	2031	1,29	1,23	1,12	1,04
2012	1,02	1,02	1,01	1,00	2032	1,31	1,24	1,13	1,04
2013	1,03	1,03	1,01	1,00	2033	1,32	1,25	1,13	1,05
2014	1,05	1,04	1,02	1,01	2034	1,34	1,26	1,14	1,05
2015	1,06	1,04	1,02	1,01	2035	1,35	1,27	1,15	1,05
2016	1,07	1,05	1,03	1,01	2036	1,37	1,28	1,15	1,05
2017	1,08	1,06	1,04	1,01	2037	1,38	1,29	1,16	1,05
2018	1,10	1,08	1,04	1,01	2038	1,39	1,30	1,16	1,05
2019	1,11	1,09	1,05	1,02	2039	1,40	1,31	1,17	1,06
2020	1,13	1,10	1,05	1,02	2040	1,42	1,32	1,17	1,06
2021	1,14	1,11	1,06	1,02	2041	1,43	1,33	1,18	1,06
2022	1,16	1,12	1,07	1,02	2042	1,44	1,34	1,18	1,06
2023	1,17	1,13	1,07	1,02	2043	1,45	1,34	1,19	1,06
2024	1,19	1,14	1,08	1,03	2044	1,46	1,35	1,19	1,06
2025	1,20	1,15	1,08	1,03	2045	1,47	1,36	1,19	1,07
2026	1,22	1,17	1,09	1,03	2046	1,47	1,36	1,20	1,07
2027	1,23	1,18	1,10	1,03	2047	1,48	1,37	1,20	1,07
2028	1,25	1,19	1,10	1,03	2048	1,49	1,38	1,20	1,07
2029	1,26	1,20	1,11	1,04	2049	1,50	1,38	1,21	1,07
					2050	1,50	1,38	1,21	1,07

Nebo lehká vozidla

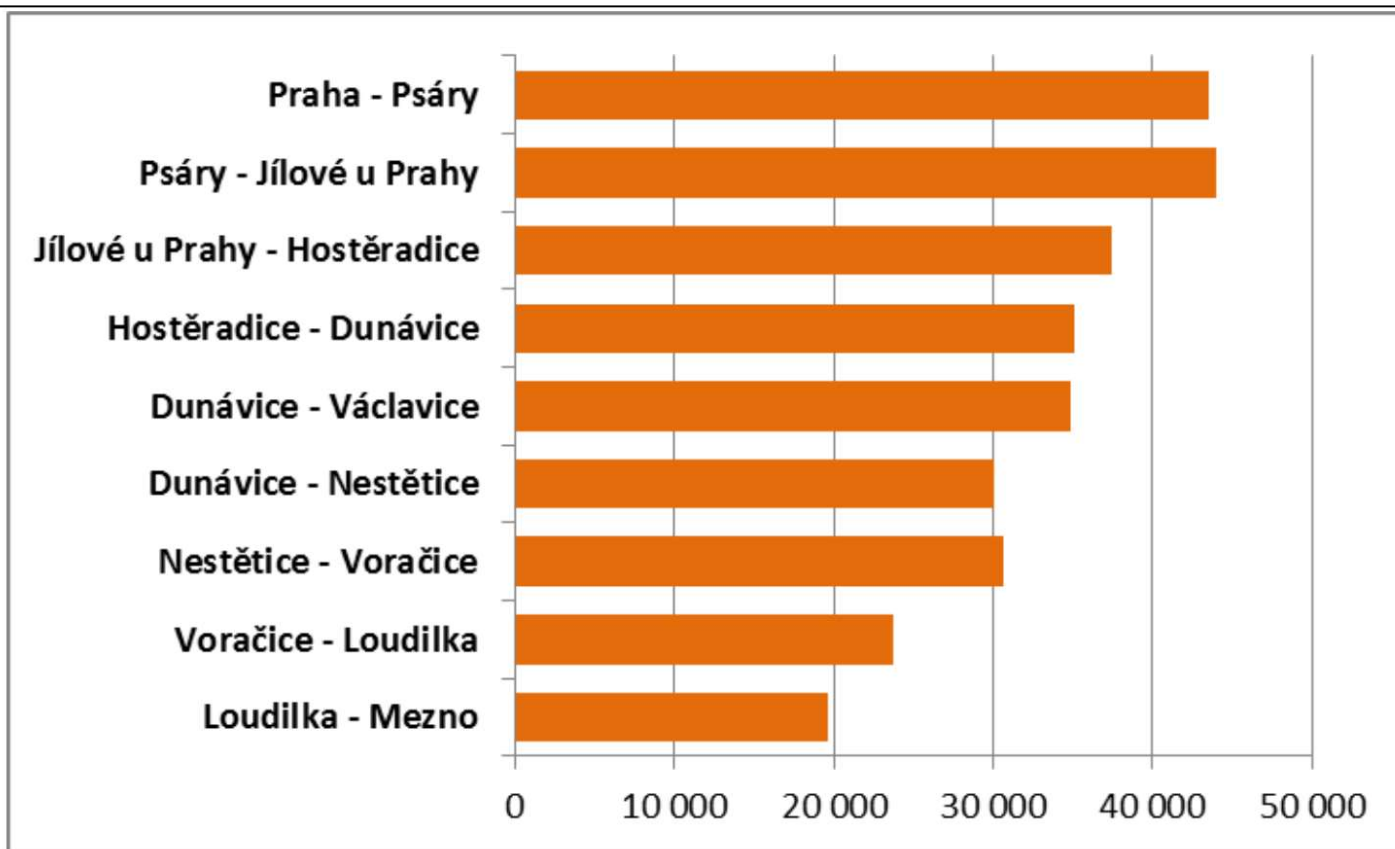
2020 – 2025

Metodika 2012: +86 %

Metodika 2018: +58 %

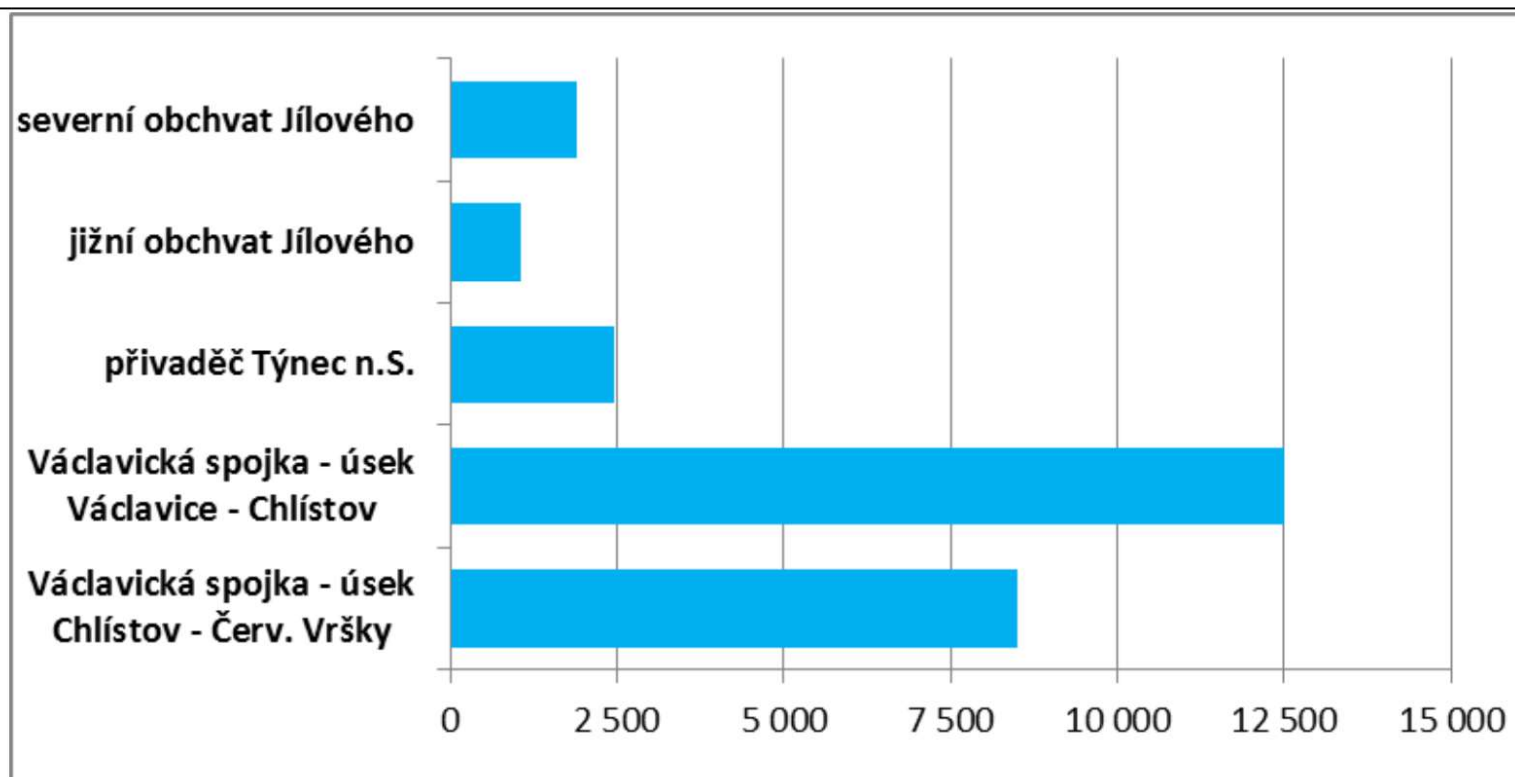
Dopravní model - intenzity

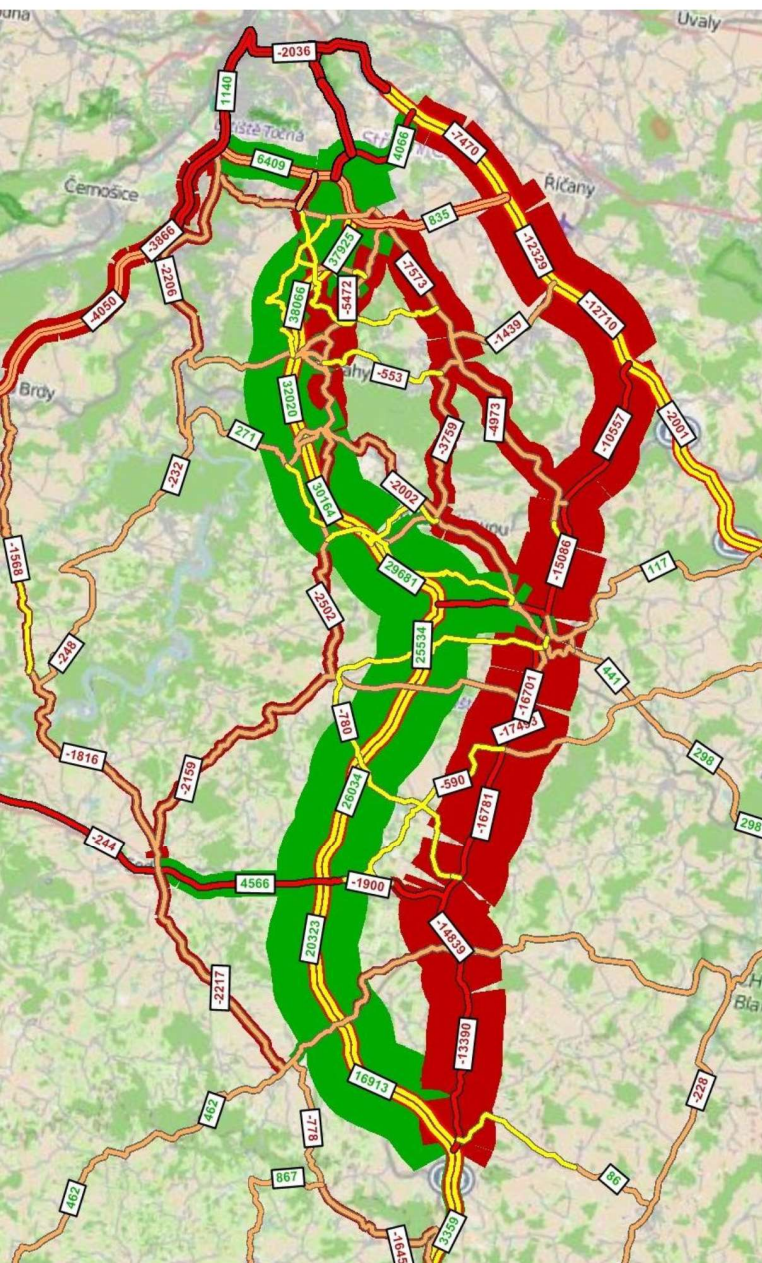
Obrázek 10: Intenzity na hodnoceném úseku D3 Praha - Mezno, rok 2050



Dopravní model - intenzity

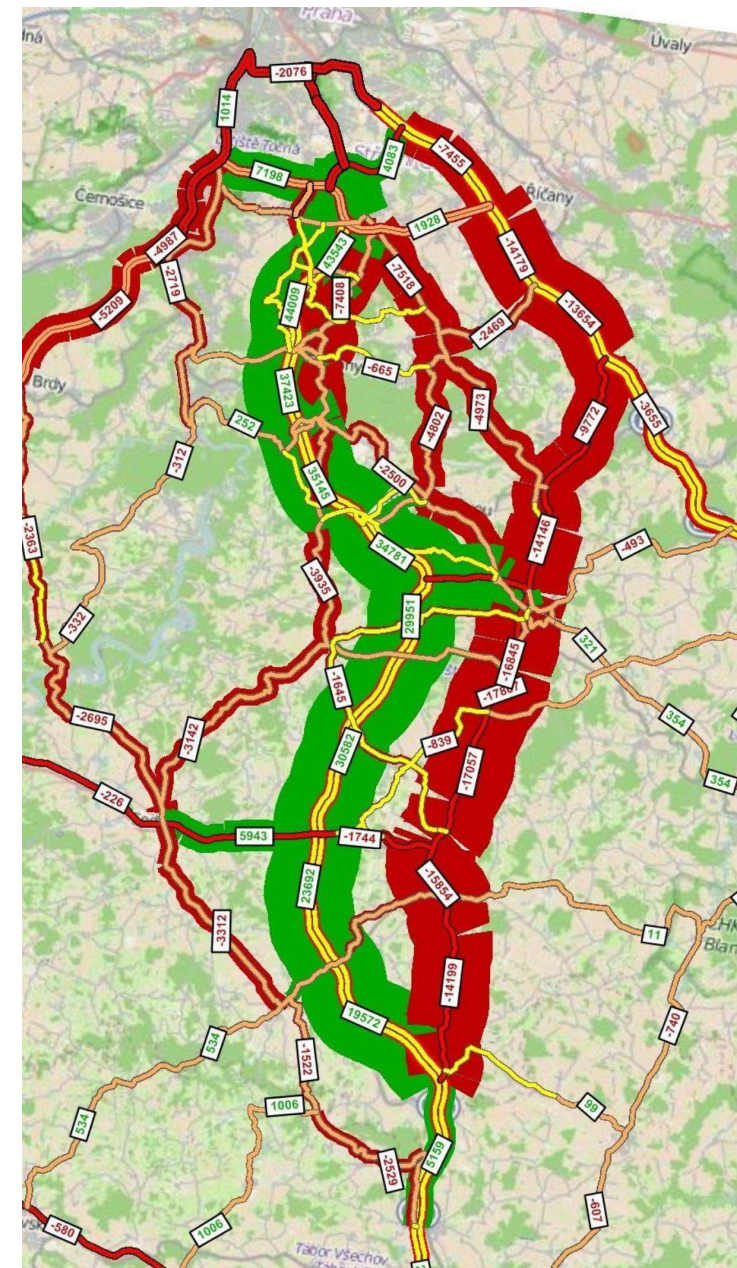
Obrázek 11: Intenzity na přivaděčích k D3, rok 2050

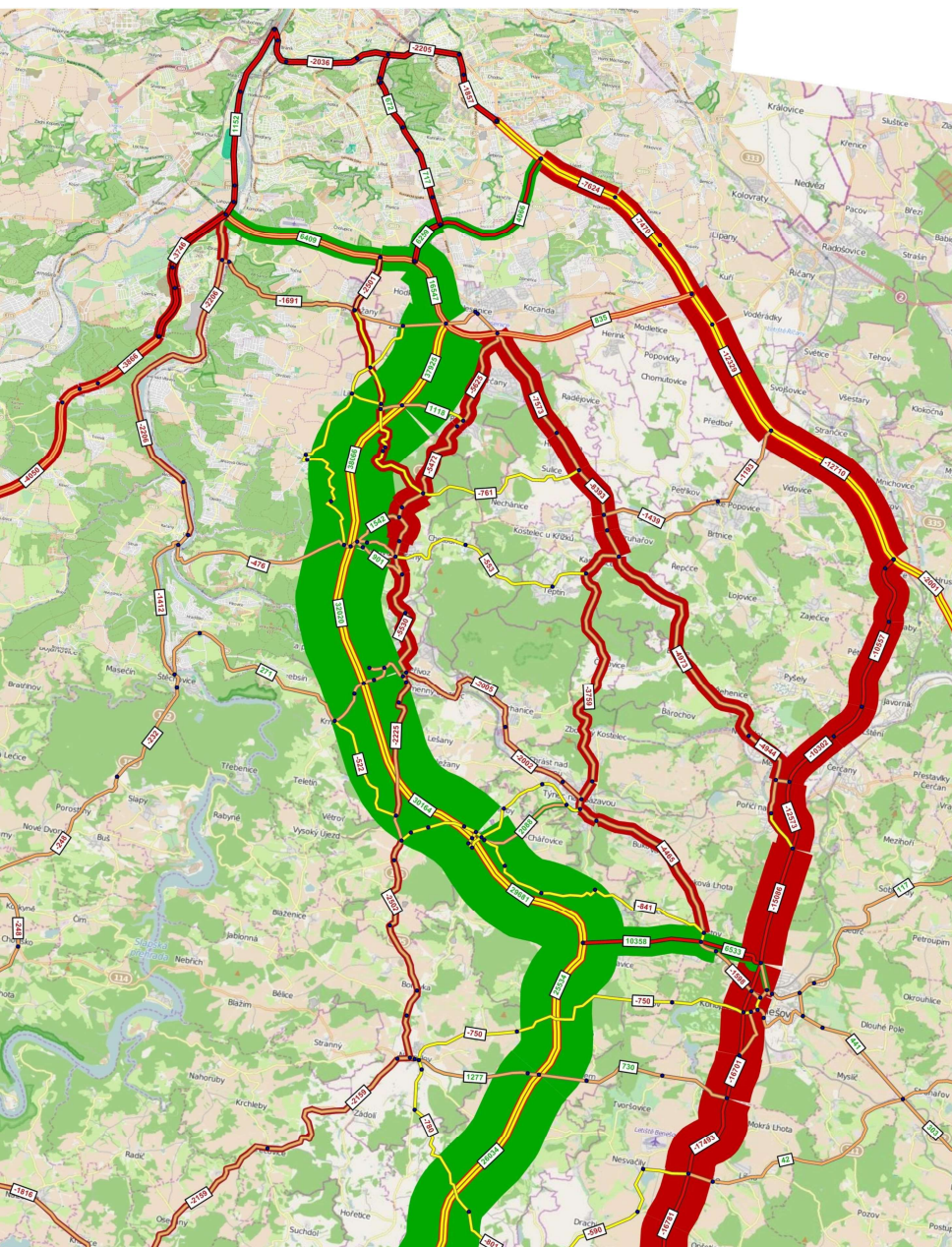




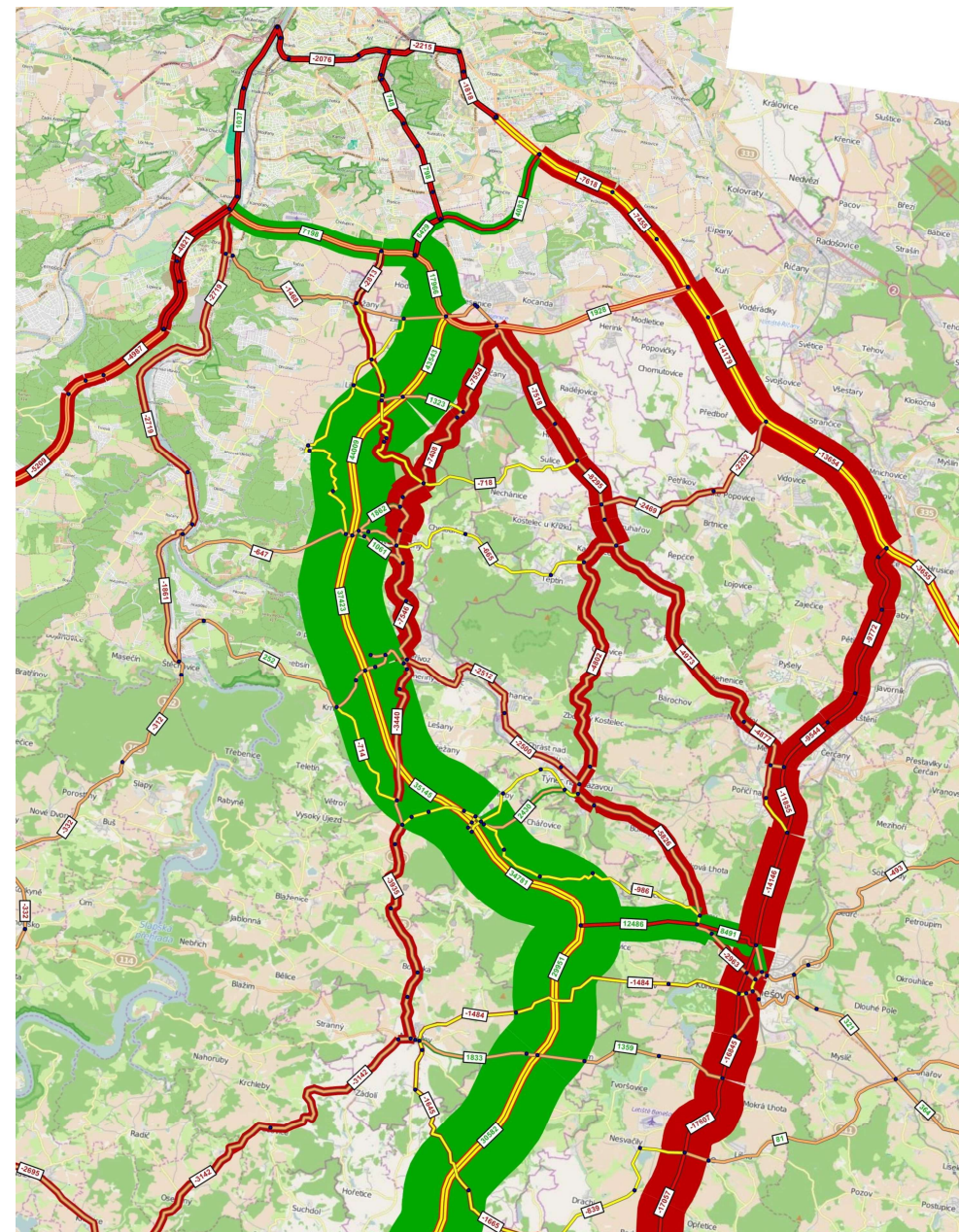
2031 x 2050

- Rozdílové kartogramy –
 - stav S projektem vs. stav Bez projektu
- Patrný nárůst (zeleně) na D3 až přes cca 40 000 voz/den, který směrem k jihu klesá až k 20 000 voz/den.
- Patrné poklesy na celé okolní širší síti – především D1 a I/3 + paralelní komunikace
- Pokles také D4
- Model nezmiňuje v žádné části jaký vliv bude mít propojení ČR v relaci sever jih D8+D0+D3 na změnu dopravních tras v Evropě.
- Buďto je nárůst tak velký, že se neuvádí a nemusely by vyjít díky nadlimitní dopravě hlukové a rozptylové modely
- ...nebo se neuvádí proto, protože nárůst bude tak marginální, že dálnice nevyhoví díky nízkým intenzitám dopravy a nevyšla by ekonomika celého projektu





2031 x 2050



Ekonomika

- V cenách 2015
- 44 mld. Kč bez DPH
- 53 mld Kč vč. DPH
- Inflace 2022 průměr – 15,1 %
- Potenciál nárůstu nákladů:
 - až k 61 mld Kč vč. DPH !!!
- Délka stavby 58,5 km
- Cena za km = 1,044 mld. Kč/km !!!

Stavba	délka (km)	Stavební náklady (v mil. Kč) s 10 % rezervou bez DPH	SN/1 km (v mil. Kč)
D3 0301 Praha - Jílové	9.40	9 580.784	1 019.232
Přivaděč Jílové sever	1.62	106.159	65.530
Přivaděč Jílové jih	2.13	196.960	92.469
D3 0302 Jílové - Hostěradice	4.56	6 895.476	1 512.166
D3 0303 Hostěradice - Václavice	11.24	7 346.567	653.609
Přivaděč Týnec	3.20	303.034	94.698
Přivaděč Benešov	6.23	911.778	146.353
D3 0304 Václavice - Voračice	16.70	9 560.614	572.492
D3 0305/I Voračice - Nová Hospoda	16.45	9 157.092	556.527
Stavební náklady celkem	71.53	44 058.463	615.909
z toho:			
Dálnice D3 301 - 305/I	58.35	42 540.533	729.008
Přivaděče	13.18	1 517.930	115.169

Ekonomika - vstupy

- Co vstupuje do ekonomického posouzení ?
 - Dopravní model z roku 2015
 - Dopravní nehodovost v roce 2015
 - Náklady na opatření životního prostředí (PHS, nová zeleň, valy, apod.)
- Jak se počítá ekonomická efektivnost ?
 - Hodnotící kritéria pro efektivnost stavby jsou stanovena Metodickým pokynem „Pracovní dokument 4“ Evropské komise pro Nové programové období 2007-2013 a Věstníkem dopravy č. 26 z 12. 12. 2012 a jeho novelou ve Věstníku č. 5 z 15. 5. 2014.
 - **Výsledné vnitřní výnosové procento (IRR) posuzovaného projektu stavby by mělo dosáhnout vyšší hodnoty, než je použitá diskontní sazba, tj. 5,5 %, aby byl projekt považován za ekonomicky efektivní.** Diskontní sazba ve výši 5,5 % je od roku 2013 stanovena výnosem MD (Věstník dopravy č. 26/2012) jednotně pro hodnocení efektivnosti silničních a dálničních staveb v ČR, a to nezávisle na zdroji financování.
 - **Čistá současná hodnota (NPV) pak hodnotí celkový celospolečenský ekonomický přínos projektu a měla by být kladná, tj. větší než nula pro diskontní sazbu 5,5 %.**
 - **Index rentability nákladů (BCR) stanoví poměr mezi celkovými přínosy projektu a celkovými náklady projektu; měl by být větší než 1.**

Ekonomika – dopravní model

- Ekonomické hodnocení tvrdí, že vstupy do ekonomického posouzení dělí kategorie dle celostátního sčítání dopravy v roce 2010 (CSD 2010) do 6 kategorií
- ...ale dopravní model, který využívá data, kde pro budoucí vývoj používá průměry všech hodnot růstových koeficientů – což je uvedeno v samotných dopravně inženýrských podkladech
- Taktéž dopravní model neuvádí koeficienty pro růst intenzit osobních vozidel, které ale uvádí jako počty v ekonomickém posouzení, které jsou převzaty z prognózy dopravy, kde jsou použity průměrné hodnoty
- Vstupní model je tak nevěrohodný a působí dojmem, že „má vyjít“

4. DOPRAVNÍ ZATÍŽENÍ A PROGNÓZA

4.1. DOPRAVNÍ MODEL

Podkladem pro zpracování ekonomického hodnocení dálnice D3 Praha – Nová Hospoda je dopravní model zpracovaný firmou SUDOP PRAHA a.s., v roce 2015 v rámci dopravní části TES, který je doložen v samostatné příloze.

4.2. POUŽITÍ DOPRAVNÍ PROGNÓZY PRO MODEL HDM-4

Výsledky vypracovaného dopravního modelu, a to ve variantách základní a návrhová, byly zpracovány jako vstup do modelu HDM-4, kdy podle rozdílových kartogramů ve sledovaných letech byl specifikován rozsah ovlivněné dopravní sítě a stanoveny homogenní úseky.

S ohledem na formu výstupů dopravní prognózy bylo pro model HDM-4 použito rozdělení vozidel do šesti kategorií. Počty osobních (OA) vozidel byly převzaty z dopravní prognózy. Skladba dopravy nákladních vozidel (LN, SN, TN, NSN a A) byla vždy pro příslušný úsek stanovena dle Celostátního sčítání dopravy v roce 2010.

Přehledná situace homogenních úseků je uvedena v Příloze B.

Příloha C obsahuje Tabulky vstupních údajů CSHS pro variantu bez a s investováním.

Ekonomika – výstupy

- Dle posouzení z roku 2015 ekonomické posouzení vychází kladně
- ...ale velice těsně s BCR a také IRR
- NPV je v pořádku, protože stavba je postavena a má nějakou hodnotu, resp. do ní byly investovány jisté finanční prostředky.
- Přínosy jsou patrné nejvíce pouze v úspoře času
- Provozní přínosy a nehody jsou pouze 1/3.
- Pokles provozní nákladů je minimální, náklady na cestovní čas také.
- Významné jsou pouze náklady na nehodovost, kterou lze řešit i jinými způsoby, než stavbou nové dálnice za desítky miliard Kč – např. prevence, úpravy křižovatek, posílení hlídkové a dohledové služby, vymáhání, apod.

Čistá současná hodnota (NPV)	6 034,04 mil. Kč
Vnitřní výnosové procento (IRR)	6,5 %
Rentabilita nákladů (BCR)	1,152

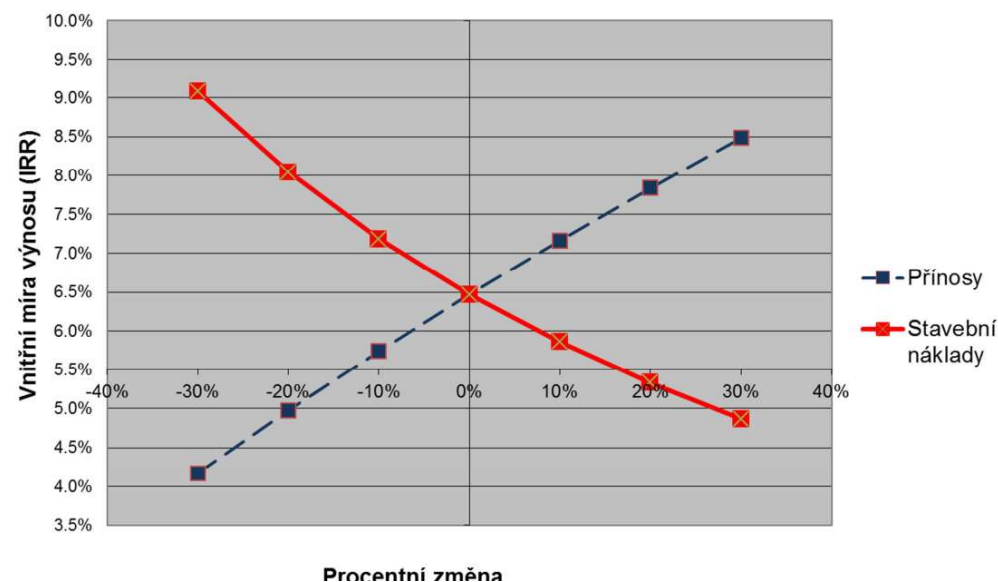
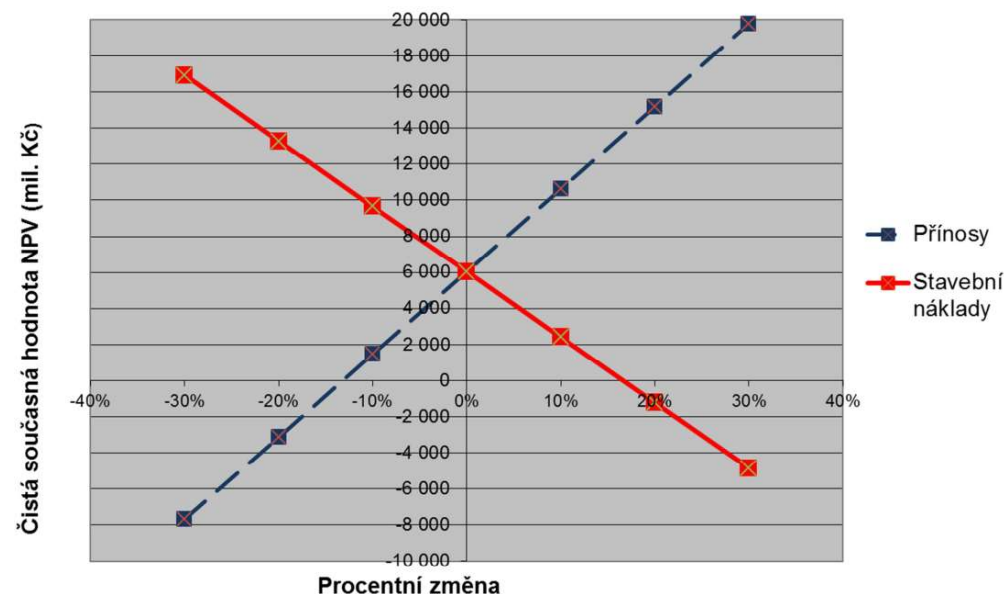
Celkové náklady projektu	Přínosy projektu			
39 726,49	45 760,53			
	100,0%			
	z toho:			
	Provozní	Cestovní čas	Nehody	Externí
	6 209,45	33 379,05	5 780.85	391.18
	13.57%	72.94%	12.63%	0.86%

Hodnoty ekonomických ukazatelů se pohybují nad hranicí ekonomické efektivity. Výstavbou nové komunikace došlo k dosažení úspor, resp. ke snížení nákladů uživatelů. Provozní náklady uživatelů klesnou o 0,9 %, náklady na cestovní čas poklesnou o cca 4,7 %. Zároveň došlo ke snížení nákladů spojených s nehodovostí o 7,7 %. Přínos stavby propočtený programem EXNAD je i v kategorii externích nákladů, které klesly o 0,6 %.

Ekonomika - citlivost

- **Mezní hranicí ekonomické efektivity projektu pro zvýšení stavebních nákladů**, kdy IRR=5,5% a NPV=0, je jejich zvýšení o více než 16 %.
- **Mezní hranicí ekonomické efektivity projektu pro změnu přínosů**, kdy IRR=5,5% a NPV=0, je jejich snížení o více než 13 %. Přínosy plynoucí z projektu jsou z velké části závislé na dopravním zatížení. Jejich zvýšení by se dalo očekávat za situace, kdy novou trasu bude využívat méně uživatelů, než je uvažováno v dopravní prognóze.

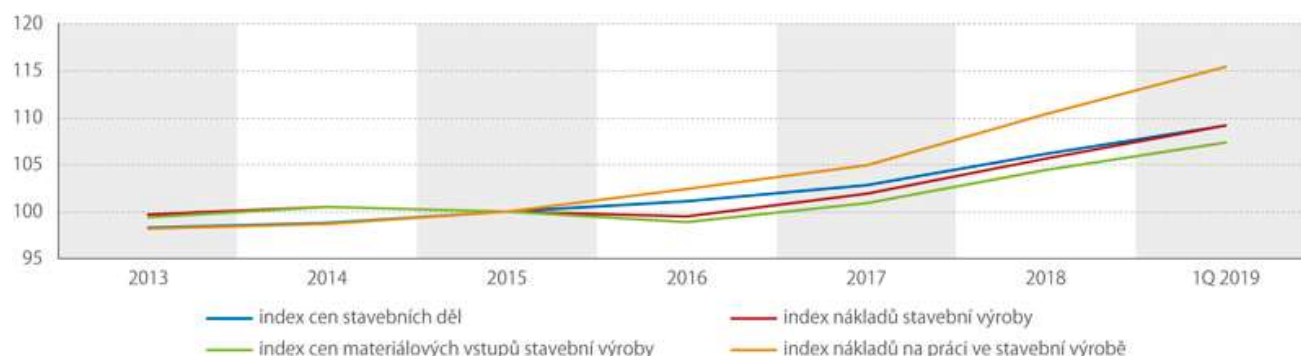
Ek. ukazatel -->			Snížení (zvýšení) stavebních nákladů (mil. Kč)							
			Procentní změna	-30%	-20%	-10%	0%	10%	20%	30%
			nákladů v mil. Kč	30 840.92	35 246.77	39 652.61	44 058.46	48 464.31	52 870.15	57 276.00
			Celkové čisté náklady projektu (diskont.)	28 838.95	32 468.13	36 097.31	39 726.49	43 355.67	46 984.85	50 614.03
Snížení (zvýšení) přínosů uživatelů (mil. Kč)	-30%	32 032.37	NPV				-7 694.12			
			IRR				4.2%			
			BCR				0.806			
	-20%	36 608.42	NPV				-3 118.06			
			IRR				5.0%			
			BCR				0.922			
	-10%	41 184.48	NPV				1 457.99			
			IRR				5.7%			
			BCR				1.037			
	0%	45 760.53	NPV	16 921.59	13 292.40	9 663.22	6 034.04	2 404.86	-1 224.32	-4 853.50
			IRR	9.1%	8.0%	7.2%	6.5%	5.9%	5.3%	4.9%
			BCR	1.587	1.409	1.268	1.152	1.055	0.974	0.904
	10%	50 336.58	NPV				10 610.10			
			IRR				7.2%			
			BCR				1.267			
	20%	54 912.64	NPV				15 186.15			
			IRR				7.8%			
			BCR				1.382			
	30%	59 488.69	NPV				19 762.20			
			IRR				8.5%			
			BCR				1.497			



Ekonomika shrnutí – stavební náklady

- Dle dostupných podkladů je zřejmé, že ceny ve stavebnictví rostly mezi 2015 – 2019 mezi cca 7,5 – 15 % (obr. dole)
- Míra ekonomické neefektivnosti D3 (0301 – 0305) je +16 % stavebních nákladů.
- Průměrná inflace kumulovaná od roku 2015 je dle ČSÚ (obr. vpravo) je 30,5 %
- Lze tedy důvodně očekávat, že projekt je již v současné době ekonomicky neefektivní a to již jen ve stavebních nákladech

=> je nezbytné **NOVÉ EKONOMICKÉ POSOUZENÍ !!!**



Věc: Výpis ze statistického zjišťování

Průměrná roční míra inflace vyjádřená přírůstkem průměrného indexu spotřebitelských cen (průměr posledních 12 měsíců proti průměru 12 předchozích měsíců) činila v České republice:

v roce 2000.....	3,9 %	v roce 2012.....	3,3 %
v roce 2001.....	4,7 %	v roce 2013.....	1,4 %
v roce 2002.....	1,8 %	v roce 2014.....	0,4 %
v roce 2003.....	0,1 %	v roce 2015.....	0,3 %
v roce 2004.....	2,8 %	v roce 2016.....	0,7 %
v roce 2005.....	1,9 %	v roce 2017.....	2,5 %
v roce 2006.....	2,5 %	v roce 2018.....	2,1 %
v roce 2007.....	2,8 %	v roce 2019.....	2,8 %
v roce 2008.....	6,3 %	v roce 2020.....	3,2 %
v roce 2009.....	1,0 %	v roce 2021.....	3,8 %
v roce 2010.....	1,5 %	v roce 2022.....	15,1 %
v roce 2011.....	1,9 %		

Tyto údaje byly oficiálně publikovány v publikacích ČSÚ „Indexy spotřebitelských cen (životních nákladů) – základní členění za prosinec příslušného roku. Blíže informace naleznete zde: <https://www.czso.cz/aktualni-produkt/41338>

Data za rok 2022 byla zveřejněna na internetových stránkách ČSÚ v Rychlé informaci „Indexy spotřebitelských cen – inflace – prosinec 2022“ dne 11. ledna 2023. Blíže informace naleznete zde: <https://www.czso.cz/aktualni-produkt/41420>

Ekonomika shrnutí – přínosy, nehody

- Z oficiální policejní statistiky (ročenky 2021) je celkový počet nehody přibližně na stejné úrovni, resp. mírně vyšší než v roce 2015 (tj. roku ekonomického posouzení)
- ...ale
 - - 29 % méně smrtelných nehod
 - - 36 % méně nehod s těžkým zraněním
 - - 15 % méně nehod s lehkým zraněním
- To ukazuje na trend, který je nutné zahrnout do ekonomického posouzení

ZÁKLADNÍ ÚDAJE O NEHODÁCH

NEHODY A JEJICH NÁSLEDKY: 1961 - 2021				
1961	35 842	1 192	7 400	15 404
1962	38 672	1 000	7 074	14 990
1963	47 930	1 165	8 146	18 655
1964	56 260	1 146	9 225	23 858
1965	62 084	1 125	8 200	23 680
1966	66 045	1 159	7 923	25 864
1967	42 412	1 276	8 067	25 551
1968	50 365	1 598	9 053	28 210
1969	56 877	1 758	9 258	29 727
1970	55 738	1 525	8 102	25 132
1971	57 717	1 529	7 993	25 374
1972	59 377	1 407	7 657	24 828
1973	64 373	1 348	7 298	24 442
1974	59 253	1 267	6 845	22 699
1975	60 779	1 255	6 534	23 243
1976	60 348	1 335	6 366	24 651
1977	60 923	1 200	6 154	24 487
1978	59 396	1 238	5 664	23 357
1979	82 040	1 059	4 634	20 532
1980	76 530	1 013	4 316	18 786
1981	75 020	943	4 135	18 969
1982	64 358	898	4 022	17 958
1983	71 799	871	4 036	19 046
1984	73 509	786	3 716	19 220
1985	76 583	835	3 827	19 138
1986	75 307	768	3 506	18 822
1987	77 075	766	3 456	19 025
1988	79 961	810	3 670	19 937
1989	79 717	914	3 998	20 437
1990	94 664	1 173	4 519	23 371
1991	101 387	1 194	4 833	22 806
1992	125 599	1 395	5 429	26 708
1993	152 157	1 355	5 629	26 821
1994	156 242	1 473	6 232	29 590
1995	175 520	1 384	6 298	30 866
1996	201 697	1 386	6 621	31 296
1997	198 431	1 411	6 632	30 155
1998	210 138	1 204	6 152	29 225
1999	225 690	1 322	6 093	28 747
2000	211 516	1 336	5 525	27 063
2001	185 664	1 219	5 493	28 297
2002	190 718	1 314	5 492	29 013
2003	195 851	1 319	5 253	30 312
2004	196 470	1 214	4 879	29 536
2005	199 262	1 127	4 396	27 974
2006	187 965	956	3 990	24 231
2007	182 736	1 123	3 960	25 382
2008	160 376	992	3 809	24 776
2009	74 815	832	3 536	23 777
2010	75 522	753	2 823	21 610
2011	75 137	707	3 092	22 519
2012	81 404	681	2 986	22 590
2013	84 398	583	2 782	22 577
2014	85 859	629	2 762	23 655
2015	93 067	660	2 540	24 427
2016	98 864	545	2 580	24 501
2017	103 821	502	2 339	24 740
2018	104 764	565	2 465	25 215
2019	107 572	547	2 110	23 935
2020	94 794	460	1 807	20 880
2021	99 332	470	1 624	20 581

Ekonomika shrnutí – přínosy, intenzity

- Data z celostátního sčítání dopravy z let 2016 a 2020
- Reálné porovnání dat 2020 x 2016 ukazuje, že koeficienty použité v ekonomickém hodnocení jsou v průměru nadhodnocené o 5 %
- Největší rozdíl je v případě D1, I/3, II/102 a II/603, kde jsou koeficienty dle ekonomického posouzení nadhodnocené nejvíce
- => že reálná data odpovídají spíše metodice z roku 2018
- => že ekonomické hodnocení neodpovídá aktuální realitě provozu
- Ceny PHM v roce 2015 a výhled do budoucna předpokládali nižší ceny – viz dále

SILNICE	ÚSEK	2010	2016	2020	2010	2016	2020	2010	2016	2020	ROZDÍLY ABSOLUTNÍ			NÁRŮST RELATIVNÍ			KOEFICIENTY 2020/2016			KOEFICIENTY - PRŮMĚR DLE KOM. 2020/2016			RŮZDÍL OD UVAŽOVANÝCH DLE EKONOMICKÉHO POSOUZENÍ 2020/2016		
		OA	OA	OA	TNV	TNV	TNV	SUMA	SUMA	SUMA	OA 2020-2016	TNV 2020-2016	SUMA 2020-2016	OA 2020-2016	TNV 2020-2016	SUMA 2020-2016	OA	TNV	SUMA	OA	TNV	SUMA			
D1	1-8023	54 163	70 470	81 216	20 096	27 548	24 603	70 541	92 921	103 961	10 746	2 945	10 440	15,2%	-10,7%	11,2%	1,15	0,89	1,11	0,89	1,31	0,98	0,29	-0,28	0,17
D1	1-8024	69 414	80 698	71 154	17 023	22 720	22 697	88 460	99 285	89 853	-9 644	-23	-9 667	-11,8%	-0,1%	-9,5%	0,88	1,00	0,91						
D1	1-8025	61 859	65 972	63 504	16 533	16 899	21 789	79 360	80 231	81 103	2 168	4 890	3 972	-3,7%	28,9%	1,1%	0,96	1,29	1,01						
D1	1-8026	51 210	60 738	62 975	22 460	18 141	21 508	68 590	75 829	79 800	2 387	9 367	3 071	3,7%	18,6%	5,2%	1,04	1,19	1,05						
D1	1-8027	58 020	64 915	58 976	17 738	23 348	26 625	73 397	83 275	80 114	-1 539	5 277	8 161	-9,1%	22,6%	-3,8%	0,91	1,23	0,96						
D1	1-8028	50 027	55 034	49 769	15 586	23 126	27 863	63 772	72 777	69 967	-1 935	4 737	2 810	-9,6%	20,5%	-3,9%	0,90	1,20	0,96						
D1	1-8030	30 784	32 659	28 479	13 052	15 324	22 804	41 706	44 561	43 871	-1 179	6 780	1 990	-12,8%	42,8%	-1,5%	0,87	1,43	0,98						
D1	1-8040	30 183	32 570	28 287	13 185	16 036	22 562	40 426	44 595	43 772	-1 483	6 526	1 233	-13,2%	40,2%	-1,8%	0,87	1,41	0,98						
D1	1-8050	29 072	31 486	26 571	13 068	15 750	22 468	39 231	43 274	41 876	-1 435	6 718	1 998	-15,6%	42,7%	-3,2%	0,84	1,43	0,97						
D1	1-8060	27 259	32 109	25 743	12 884	16 309	23 045	37 054	44 269	41 332	-1 666	6 736	3 937	-19,8%	41,3%	-6,6%	0,80	1,41	0,93						
D1	1-8070	27 437	26 950	23 697	12 158	13 925	22 437	36 256	37 342	38 777	3 993	8 512	1 835	-12,2%	61,1%	3,8%	0,88	1,61	1,04						
D1	1-8080	25 957	28 156	21 908	12 626	14 750	21 918	35 538	39 092	36 550	-1 638	7 168	2 542	-22,2%	48,6%	-6,5%	0,78	1,49	0,93						
D1	1-8090	24 563	29 089	21 119	12 483	15 474	22 306	33 940	40 529	35 933	-2 569	8 832	1 496	-27,4%	44,2%	-11,3%	0,73	1,44	0,89						
3	1-0006	15 396	17 822	20 813	3 337	3 878	4 171	18 388	21 638	25 214	2 891	293	3 976	16,8%	7,6%	16,5%	1,17	1,08	1,17	1,12	1,05	1,11	0,06	-0,02	0,04
3	1-0070	18 564	19 183	20 588	3 200	3 948	4 353	21 609	23 470	25 349	1 405	405	1 879	7,3%	10,3%	8,0%	1,07	1,10	1,08						
3	1-0080	16 680	14 872	17 778	3 804	3 749	3 724	20 255	18 609	21 615	2 906	25	3 006	19,5%	-0,7%	16,2%	1,20	0,99	1,16						
3	1-0086	12 918	14 766	16 949	3 269	3 468	3 871	15 922	18 251	20 795	2 883	405	2 804	14,8%	11,7%	13,7%	1,15	1,12	1,14						
3	1-0087	10 031	14 152	16 005	2 838	4 676	3 990	13 065	18 336	22 166	3 853	686	3 380	27,2%	-14,7%	17,7%	1,27	0,85	1,18						
3	1-0090	12 418	14 432	16 242	3 274	3 967	4 259	15 614	18 263	20 760	2 122	332	2 497	15,0%	8,4%	13,7%	1,15	1,08	1,14						
3	1-0100	10 407	14 964	15 500	3 435	3 901	3 796	15 695	18 767	19 044	336	105	277	3,6%	-2,7%	1,5%	1,04	0,97	1,01						
3	1-0110	8 128	12 195	13 503	2 899	3 199	3 739	10 639	14 977	16 817	1 808	540	1 840	10,7%	16,9%	12,3%	1,11	1,17	1,12						
3	1-0117	6 273	12 057	12 548	2 531	3 361	3 705	8 481	14 969	15 743	401	344	774	4,1%	10,2%	5,2%	1,04	1,10	1,05						
3	1-3600	9 724	13 789	14 366	3 034	3 698	3 741	12 422	17 148	17 848	977	43	700	4,2%	1,2%	4,1%	1,04	1,01	1,04						
3	1-3607	9 587	12 946	15 569	2 733	3 302	3 614	12 033	15 988	16 388	403	312	320	4,7%	9,4%	2,6%	1,05	1,09	1,03	1,16	1,16	1,16	0,02	-0,13	-0,01
603	1-0016	14 175	11 905	11 905	1 789	1 245	1 144	16 892	13 949	13 870	1 101	79	1 982	4,2%	-8,1%	-0,6%	0,99	0,92	0,99						
603	1-0017	14 048	20 316	21 319	2 036	1 701	1 421	16 993	23 329	24 125	1 103	280	296	4,9%	-15,5%	3,4%	1,05	0,84	1,03						
603	1-0020	13 552	12 190	11 828	1 845	1 136	1 282	15 871	14 138	14 391	362	126	253	-3,0%	10,9%	1,8%	0,97	1,11	1,02						
603	1-0035	6 645	8 089	13 397	691	459	688	7 688	9 104	15 031	5 081	229	5 027	65,6%	49,9%	65,1%	1,66	1,50	1,65						
603	1-0036	11 667	14 919	13 947	1 941	1 476	1 060	14 201	17 710	17 102	1 72	416	1 678	-6,5%	-28,2%	-9,5%	0,93	0,72	0,91						
603	1-0037	10 957	12 896	13 291	1 583	1 254	1 375	13 202	15 057	15 660	395	121	603	3,1%	9,6%	4,0%	1,03	1,10	1,04						
603	1-0038	9 483	12 885	12 281	961	1 254	1 375	10 719	13 057	13 680	395	121	603	3,1%	9,6%	4,0%	1,03	1,10	1,04						
603	1-0039	6 645	8 089	13 397	691	459	688	7 688	9 104	15 031	5 081	229	5 027	65,6%	49,9%	65,1%	1,66	1,50	1,65						
603	1-0040	6 450	8 552	9 791	661	573	516	7 748	9 585	11 016	1 289	57	1 831	14,5%	-9,9%	14,9%	1,14	0,90	1,15						
603	1-0057	6 450	8 552	9 791	661	573	516	7 748	9 585	11 016	1 289	57	1 831	14,5%	-9,9%	14,9%	1,14	0,90	1,15	1,27	0,96	1,29	0,09	0,07	-0,14
603	1-0058	4 617	4 017	4 616	538	322	458	5 281	4 627	5 353	999	136	726	14,9%	42,2%	15,7%	1,15	1,42	1,16						
603	1-0059	4 617	4 017	4 616	538	322	458	5 281	4 627	5 353	999	136	726	14,9%	42,2%	15,7%	1,15	1,42	1,16						
603	1-0060	2 284	2 686	2 285	235	245	261	2 718	3 181	3 754	970	16	273	21,2%	6,5%	18,0%	1,21	1,07	1,18						
603	1-0065	2 798	3 116	3 431	289	282	440	3 320	3 558	4 105	115	188	447	10,1%	14,6%	15,4%	1,10	1,25	1,15						
105	1-1140	3 121	3 610	4 686	246	157	155	3 615	4 059	5 216	1 076	2	1 577	29,8%	-1,3%	28,5%	1,30	0,99	1,29						
105	1-1150	3 121	3 610	4 686	246	157	155	3 615	4 059	5 216	1 076	2	1 577	29,8%	-1,3%	28,5%	1,30	0,99	1,29						
105	1-1169	984	957	1 916	81	51	44	1 147	1 091	2 177	969	7	1 886	100,2%	-13,7%	99,5%	2,00	0,86	2,00						
105	1-1170	1 205	1 344	1 651	94	75	115	1 413	1 541	1 940	907	40	899	22,8%	53,3%	25,9%	1,23	1,53	1,26						
105	1-1178	984	957	1 916	81	51	44	1 147	1 091	2 177	969	7	1 886	100,2%	-13,7%	99,5%	2,00	0,86	2,00						
105	1-1180	985	970	1 203	69	70	79	1 177	1 089	1 426	233	9	337	24,0%	12,9%	30,9%	1,24	1,13	1,31	0,92	1,01	0,93	0,26	0,02	0,22
105	1-1200	985	970	1 203	69	70	79	1 177	1 089	1 426	233	9	337	24,0%	12,9%	30,9%	1,24	1,13	1,31						
105	1-1202	7 170	5 301	4 684	377	330	235	8 088	5 911	5 346	617	95	635	-11,6%	-28,8%	-9,6%	0,88	0,71	0,90						
105	1-1203	3 490	3 851	4 292	270	304	248	3 959	4 382	4 930	431	56	448	11,2%	-18,4%	12,5%	1,11	0,82	1,13						
105	1-1210	3 490	3 851	4 292	270	304	248	3 959	4 382	4 930	431	56	448	11,2%	-18,4%	12,5%	1,11	0,82	1,13						
105	1-3730	1 004	1 239	1 214	91	124	120	1 190	1 465	1 505	25	4	40	-2,0%	-3,2%	2,7%	0,98	0,97	0,99						
107	1-2240	5 670	6 705	8 700	307	264	371	6 438	7 405	9 683	1 995	107	2 278	29,8%	40,5%	30,8%	1,30	1,41	1,31						
107	1-2241	6 254	6 705	8 700	340	264	371	6 873	7 405	9 683	1 995	107	2 278	29,8%	40,5%	30,8%	1,30	1,41	1,31						
107	1-2246	6 499	9 571	11 874	580	636	629	7 663	10 890	13 314	2 303	7	2 404	24,1%	-1,1%	22,3%	1,24	0,99	1,22						
107	1-3588																								

Ekonomické hodnocení – ceny PHM

- Je patrné, že vývoj cen PHM v roce 2015 se předpokládal na hladině v průměru okolo 30 Kč/l (benzín i nafta)
- Jsou patrné výkyvy až na 25 Kč/l



Analýza intenzit prognóz dopravy

- Převzato z kartogramů dopravních modelů – rok 2050
- Řešená část St. D3 jsou označeny jako D3 – A (DO) až D3 – G (Václavice)
- Je patrné, že nejvyšší intenzity jsou u Prahy, kde klesají až k 20 tis. Voz/den u Václavic
- Nelze předpokládat, že toto množství vozidel „zmizí“ z komunikací jako II/101, II/105, II/107, II/603 a II/101, které mají díky vysoké urbanizaci velký podíl zdrojové a cílové dopravy
- Intenzity dopravy dle dopravního modelu tak vzbuzují řadu otázek a protože se jedná o NEJZÁSADNĚJŠÍ PODKLAD celého projektu !!!
- Je tak zcela nezbytné, aby prošel jednak důkladnou kontrolou a nezávislou oponenturou
- K tomu je nezbytné zpracováním min. 2 nezávislých nových dopravních modelů od jiných zpracovatelů – tj. od takových, které se nepodíleli na původním dopravním modelu nebo od takových, jež jsou zapojených do stávajících/minulých i budoucích projekčních činností, popř. patřících do skupin projekčních firem okolo projekce D3 (tj. Pragoprojekt, SUDOP, popř. Cityplan, který zpracovával původní dopravní model v roce 2007)

komunikace	2050 - D3		2050 - bez D3		ROZDÍL D3 - bez D3		ROZDÍL D3 - bez D3		INDEX D3/bez D3		NÁSOBEK	
	OA	T	OA	T	ABSOLUTNÍ ROZDÍL		RELATIVNÍ ROZDÍL (ZĚ ZÁKLADU) kladná - nárůst po D3, záporná - pokles po D3		V PROCENTECH nad 100 % nárůst po D3 pod 100 % pokles po D3		kladná - nárůst po D3 záporná - pokles po D3	
					OA	T	OA	T	OA	T	OA	T
Strakonická	53 824	1 694	52 857	1 623	967	71	1,8%	4,4%	101,8%	104,4%	0,98	0,96
SOKP ZÁPAD	57 052	12 897	50 347	12 404	6 705	493	13,3%	4,0%	113,3%	104,0%	0,88	0,96
SOKP VÝCHOD	39 816	8 459	37 125	9 222	2 691	- 763	7,2%	-8,3%	107,2%	91,7%	0,93	-1,09
VIDEŇSKÁ	18 555	1 258	17 771	1 245	784	13	4,4%	1,0%	104,4%	101,0%	0,96	0,99
D1 PRAHA	77 170	7 306	83 662	8 432	- 6 492	- 1 126	-7,8%	-13,4%	92,2%	86,6%	-1,08	-1,15
D1 - A	67 230	14 607	78 912	16 579	- 11 682	- 1 972	-14,8%	-11,9%	85,2%	88,1%	-1,17	-1,14
D1 - B	42 399	12 206	45 986	12 273	- 3 587	- 67	-7,8%	-0,5%	92,2%	99,5%	-1,08	-1,01
D1 - C	42 165	11 716	44 864	11 776	- 2 699	- 60	-6,0%	-0,5%	94,0%	99,5%	-1,06	-1,01
D4 - A	60 957	4 485	65 370	4 894	- 4 413	- 409	-6,8%	-8,4%	93,2%	91,6%	-1,07	-1,09
D4 - B	28 131	3 655	32 907	4 087	- 4 776	- 432	-14,5%	-10,6%	85,5%	89,4%	-1,17	-1,12
D4 - C	23 669	3 185	26 245	3 474	- 2 576	- 289	-9,8%	-8,3%	90,2%	91,7%	-1,11	-1,09
D4 - D	17 922	2 114	20 498	2 402	- 2 576	- 288	-12,6%	-12,0%	87,4%	88,0%	-1,14	-1,14
D4 - E	19 701	2 685	22 277	2 974	- 2 576	- 289	-11,6%	-9,7%	88,4%	90,3%	-1,13	-1,11
D4 - F	10 891	2 046	12 904	2 331	- 2 013	- 285	-15,6%	-12,2%	84,4%	87,8%	-1,18	-1,14
D4 - G	10 343	2 031	12 357	2 316	- 2 014	- 285	-16,3%	-12,3%	83,7%	87,7%	-1,19	-1,14
D4 - H	10 234	2 160	11 151	2 440	- 917	- 280	-8,2%	-11,5%	91,8%	88,5%	-1,09	-1,13
D4 - I	10 939	2 073	11 857	2 353	- 918	- 280	-7,7%	-11,9%	92,3%	88,1%	-1,08	-1,14
D3 - A	40 050	3 493	-	-	40 050	3 493	-	-	-	-	-	-
D3 - B	34 232	3 191	-	-	34 232	3 191	-	-	-	-	-	-
D3 - C	31 792	3 353	-	-	31 792	3 353	-	-	-	-	-	-
D3 - D	31 454	3 327	-	-	31 454	3 327	-	-	-	-	-	-
D3 - E	27 548	3 035	-	-	27 548	3 035	-	-	-	-	-	-
D3 - F	21 191	2 500	-	-	21 191	2 500	-	-	-	-	-	-
D3 - G	17 209	2 363	-	-	17 209	2 363	-	-	-	-	-	-
D3 - H	19 360	4 044	14 718	3 528	4 642	516	31,5%	14,6%	131,5%	114,6%	0,76	0,87
D3 - I	17 996	4 321	15 562	4 060	2 434	261	15,6%	6,4%	115,6%	106,4%	0,86	0,94
D3 - J	21 477	4 004	20 081	3 723	1 396	281	7,0%	7,5%	107,0%	107,5%	0,94	0,93
D3 - K	26 674	4 321	23 278	4 040	3 396	281	14,6%	7,0%	114,6%	107,0%	0,87	0,93
D3 - L	25 497	4 416	24 101	4 136	1 396	280	5,8%	6,8%	105,8%	106,8%	0,95	0,94
D3 - M	22 969	4 652	22 052	4 372	917	280	4,2%	6,4%	104,2%	106,4%	0,96	0,94
D3 - N	22 633	4 913	21 715	4 633	918	280	4,2%	6,0%	104,2%	106,0%	0,96	0,94
D3 - O	24 422	4 984	23 504	4 703	918	281	3,9%	6,0%	103,9%	106,0%	0,96	0,94
D3 - P	24 980	5 133	24 064	4 853	916	280	3,8%	5,8%	103,8%	105,8%	0,96	0,95
Václavická spojka - A	11 705	781	-	-	11 705	781	-	-	-	-	-	-
Václavická spojka - B	8 371	120	-	-	8 371	120	-	-	-	-	-	-
Václavická spojka - C	8 799	1 152	-	-	8 799	1 152	-	-	-	-	-	-
I/3 - A	17 321	2 300	25 190	4 203	- 7 869	- 1 903	-31,2%	-45,3%	68,8%	54,7%	-1,45	-1,83
I/3 - B	19 260	2 116	31 280	4 243	- 12 020	- 2 127	-38,4%	-50,1%	61,6%	49,9%	-1,62	-2,01
I/3 - C	10 708	2 137	25 196	4 494	- 14 488	- 2 357	-57,5%	-52,4%	42,5%	47,6%	-2,35	-2,10
I/3 - D	7 284	2 125	21 964	4 502	- 14 680	- 2 377	-66,8%	-52,8%	33,2%	47,2%	-3,02	-2,12
I/3 - E	6 241	2 283	20 131	4 248	- 13 890	- 1 965	-69,0%	-46,3%	31,0%	53,7%	-3,23	-1,86
I/3 - F	3 284	1 745	15 652	3 575	- 12 368	- 1 830	-79,0%	-51,2%	21,0%	48,8%	-4,77	-2,05
II/102 - A	6 815	623	8 658	641	- 1 843	- 18	-21,3%	-2,8%	78,7%	97,2%	-1,27	-1,03
II/102 - B	2 469	163	2 790	173	- 321	- 10	-11,5%	-5,8%	88,5%	94,2%	-1,13	-1,06
I/18 - A	6 356	852	6 768	854	- 412	- 2	-6,1%	-0,2%	93,9%	99,8%	-1,06	-1,00
I/18 - B	5 887	826	6 288	827	- 401	- 1	-6,4%	-0,1%	93,6%	99,9%	-1,07	-1,00
I/18 - C	6 020	838	6 250	834	- 230	- 4	-3,7%	0,5%	96,3%	100,5%	-1,04	1,00
I/18 - D	10 709	1 421	5 224	963	5 485	458	105,0%	47,6%	205,0%	147,6%	0,49	0,68
I/19 - A	4 699	555	5 796	560	- 1 097	- 5	-18,9%	-0,9%	81,1%	99,1%	-1,23	-1,01
I/19 - B	4 013	434	5 107	439	- 1 094	- 5	-21,4%	-1,1%	78,6%	98,9%	-1,27	-1,01
I/19 - C	7 014	965	7 588	970	- 574	- 5	-7,6%	-0,5%	92,4%	99,5%	-1,08	-1,01
I/19 - D	10 593	2 054	11 102	2 072	- 509	- 18	-4,6%	-0,9%	95,4%	99,1%	-1,05	-1,01
I/20 - A	12 020	3 397	12 938	3 677	- 918	- 280	-7,1%	-7,6%	92,9%	92,4%	-1,08	-1,08
I/20 - B	11 235	2 639	12 153	2 920	- 918	- 281	-7,6%	-9,6%	92,4%	90,4%	-1,08	-1,11
I/20 - C	9 591	2 542	10 509	2 822	- 918	- 280	-8,7%	-9,9%	91,3%	90,1%	-1,10	-1,11
I/20 - D	11 880	3 276	12 798	3 556	- 918	- 280	-7,2%	-7,9%	92,8%	92,1%	-1,08	-1,09
I/20 - E	10 703	3 196	11 616	3 477	- 913	- 281	-7,9%	-8,1%	92,1%	91,9%	-1,09	-1,09
I/20 - F	17 044	3 960	17 907	4 240	- 863	- 280	-4,8%	-6,6%	95,2%	93,4%	-1,05	-1,07

Analýza intenzit - rozdíly

- Nová D3 má dle dopravní prognózy pojmout na svém 1. úseku 43 543 voz/den oběma směry
- Součet poklesů paralelních komunikací – tj. těch kvůli, kterým se mj. D3 připravuje je však „jen“ 35 147 voz/den
- Rozdíl o nárůstu je 8 400 voz/den
- Ten může být „schován“ v neřešených komunikacích nebo může nadhodnocovat provoz na D3
- V každém případě může vzbuzovat pochybnosti o dopravním modelu

nárůst D3 + součty poklesů stávajících komunikací paralelní s D3			
nová D3	43 543	voz/den	nárůst
I/3	- 9 722	voz/den	pokles
II/603	- 7 518	voz/den	pokles
II/105	- 7 554	voz/den	pokles
II/102	- 2 719	voz/den	pokles
D4 (I/4)	- 4 821	voz/den	pokles
Pražská (Dolní Břežany)	- 2 813	voz/den	pokles
součet poklesů	35 147	voz/den	
rozdíl od nárůstu na D3	8 396	voz/den	

Analýza intenzit kategorizace

- Tabulka obsahuje rozmezí intenzit dopravy, které je ekonomicky i provozně možné realizovat pro dané počty vozidel – intenzit dopravy.
- Nejvyšší kategorií je D 33,5, což odpovídá dělenému šestipruhu – tj. dálnici, kterou je možné vidět např. mezi Prahou a I/3
- Čárkovaně – rozpětí intenzit dopravy pro nejvyšší úroveň kvality dopravy
- Plně – pro min. požadované rozmezí úrovně kvality dopravy
- Úroveň kvality dopravy (ÚKD) = rozmezí A až F
- Pro dálnice je tu stupeň C (plná čára)
- Pro stupeň A – málo vozidel a málo vytížená komunikace (čárkovaná vlevo)
- Pro stupeň F – hodně vozidel a hranice kapacity komunikace (plná vpravo)

Pozemní komunikace	Kategorijní typ	Rozmezí intenzit dopravního proudu v obou směrech [1 000 voz/den]										
		0	10	20	30	40	50	60	70	80		
Dálnice	D 33,5											
	D 27,5											
	D 26,0											
	D 25,5											
	D 21,5											
Silnice I. třídy	S 26,0											
	S 25,5											
	S 24,5											
	S 21,5											
	S 20,75											
	S 15,25											
	S 13,5											
	S 11,5 ^a											
	S 9,5											
Silnice II. třídy	S 9,5											
	S 7,5											
Silnice III. třídy	S 7,5											
	S 6,5											
	S 4											
		0	10	20	30	40	50	60	70	80		

^a Rozpětí úrovně intenzit S 11,5 v uspořádání 2+1 je obdobné jako S 13,5

— Rozpětí úrovně intenzit pro požadované stupně úrovně kvality dopravy

— Rozpětí úrovně intenzit pro vyšší než požadované stupně úrovně kvality dopravy

Analýza intenzit kategorizace

- Dálnice D3 je projektována v kategorii D 27,5 – tj. dělený čtyřpruh
- Pokud budeme hledat řešení pro ekonomickou stavbu tj. pro min. ÚKD ve stupni C pro dálnice v rozpětí 44000 – 59000 voz/den (oba směry), tak část D3 – A (tj. mezi D0 a Jílové u Prahy) vyhoví pouze pro lepší UKD – tj. A + B, což jsou nejvyšší stupně a odpovídají prázdnému provozu => stavba není dle tohoto hodnocení ekonomicky efektivní
- V případě dalších částí D3 – B až D3 – E odpovídá intenzity spíše dělenému 4 pruhovému uspořádání – tj. není nezbytná klasická dálnice s maximálními parametry a návrhovou rychlostí 120 km/hod
- Poslední úseky D3 – F a D3 – G odpovídají spíše uspořádání 2+1
- V takových parametrech, které nejsou plnohodnotnou dálnicí by sice náklady klesly, ale trasa by musela být vedena jinou relací, kde není tolik stavebních objektů jako mosty a tunely, protože danou zátěž lze přenést do stopy stávajících komunikací resp. jejich zkapacitnění a dílčí úpravy

ROZPĚTÍ INTENZIT PRO STANOVENÍ NÁVRHOVÉ KATEGORIE DÁLNIC A SILNIC PRO MAXIMÁLNÍ POŽADOVANÉ ÚKD			
kategorie	min.	max.	komentář
D33,5	65000	80000	klasická dálnice
D27,5	44000	59000	klasická dálnice
D26,0	42500	55500	klasická dálnice
D25,5	42500	55500	klasická dálnice
D21,5	17500	40500	klasická dálnice, ale s úspornými návrhovými prvky =
S26,0	41500	55500	dělený 4 pruh
S25,5	41500	55500	dělený 4 pruh
S24,5	36000	44500	dělený 4 pruh
S21,5	17500	40500	dělený 4 pruh
S20,75	17500	40500	dělený 4 pruh
S15,25	12500	25000	2+1
S13,5	12500	22000	2+1
S11,5	11000	17000	1. třídy mezi národního významu s možnými pruhy
S9,5	7500	13500	2. třídy místního významu s možnými pruhy

NOVÝ ÚSEK DÁLNIČE D3 V ROCE 2050						
ČÁST	ÚSEK	VOZIDLA	VYHOVUJE D27,5 PRO MINIMUM ?	VYHOVUJE D27,5 PRO MAXIMUM ?	PRO JAKOU KATEGORII MIN. VYHOVUJE ?	KOMENTÁŘ
D3 - A	Praha - Jílové	43 543	NEVYHOVUJE	NEVYHOVUJE	D27,5	těsně nevyhovuje pro D27,5
D3 - B	Jílové - Kamenný Přívoz	37 423	NEVYHOVUJE	NEVYHOVUJE	D21,5 / S24,5 / S21,5 / S 20,75	vyhovuje jak pro dálnici tak dělený 4 pruh - např. na I/3 mezi D1 a Benešovem
D3 - C	Kamenný Přívoz - přivadeč Týnec	35 145	NEVYHOVUJE	NEVYHOVUJE	D21,5 / S21,5 / S20,75	vyhovuje jak pro dálnici tak dělený 4 pruh - např. na I/3 mezi D1 a Benešovem
D3 - D	přivadeč Týnec - Václavická spojka	34 781	NEVYHOVUJE	NEVYHOVUJE	D21,5 / S21,5 / S20,75	vyhovuje jak pro dálnici tak dělený 4 pruh - např. na I/3 mezi D1 a Benešovem
D3 - E	Václavická spojka - I/18	30 583	NEVYHOVUJE	NEVYHOVUJE	D21,5 / S21,5 / S20,75	vyhovuje jak pro dálnici tak dělený 4 pruh - např. na I/3 mezi D1 a Benešovem
D3 - F	I/18 - II/121	23 691	NEVYHOVUJE	NEVYHOVUJE	D21,5 / S21,5 / S20,75 / S15,25	vyhovuje špiše pro 2+1, ale také pro dělený 4 pruh a také dálnici D21,5 (krajně)
D3 - G	II/121 - Mezno	19 572	NEVYHOVUJE	NEVYHOVUJE	D21,5 / S21,5 / S20,75 / S15,25 / S13,5	vyhovuje špiše pro 2+1 ve 2 variantách (S15,25+S13,5), ale také pro dělený 4 pruh a také dálnici D21,5 (krajně)

Analýza intenzit existuje alternativa ?

- Pokud nabídneme alternativu, která je realizovatelná v kratším období, tak lze dosáhnout i bez D3 velmi dobrých výsledků
- Stávající kategorie uspořádání komunikace I/3 však nevyhovuje, ale je možné za relativně nízké náklady bez zdoluhavých územních a stavebních řízení a celé samotné stavby (údajně dle ŘSD 2026 – 2029, což je nereálné), navíc by měla pravděpodobně vyšší podporu veřejnosti, resp. menší odpor veřejnosti
- V úseku mezi D1 a Benešovem je vše připraveno na rozšíření (majetkoprávní poměry, mosty a objekty na trase) na 2+2 jízdní pruhy s oddělením protisměrů pomocí jednoduchých opatření zamezující fyzicky střet protijedoucích vozidel (např. betonové bloky). Lze také zřídit odstavné zálivy v dostatečných vzdálenostech => jedná se o nejzásadnější úsek, který řeší problematika D3. **ŘSD má toto řešení údajně již léta připraveno.**
- Za Benešovem intenzity klesají natolik, že dálnice není zcela jistě potřebná
- Na dálniční intenzity nevyhovuje také úsek Jihočeské D3, který navazuje – cca 15 000 voz/den => např. II/603 mezi Jesenicí a Jirčany je 15 000 voz/den a kapacitně zde nejsou přílišné problémy => kapacitu ovlivňují křižovatky a ne průběžné úseky.
- Směr na Jihočeský kraj má velkou výhodu v tzv. „principu duality“, o kterém mluvilo i MDČR v letech 2015 – 2017 – tj. využití D4 jako plnohodnotné dálnice a zkapacitněné I/3 při cestě do Jihočeského kraje.

STÁVAJÍCÍ ÚSEK I/3 V ROCE 2050						
ČÁST	ÚSEK	D3 CELKEM VOZIDLA	STÁVAJÍCÍ KATEGORIE	VYHOVUJE NA STÁVAJÍCÍ KATEGORII ?	PRO JAKOU KATEGORIÍ MIN. VYHOVUJE ?	KOMENTÁŘ
I/3 - A	D1 - ČERČANY	29 393	2+1 (S15,25)	NEVYHOVUJE	dělený 4 pruh - S21,5 / S20,75	realizovatelné, obsahuje všechny důležité MÚK, rozšíření v rámci stávajícího silničního pozemku, mosty na 2+2 připraveny,
I/3 - B	ČERČANY - BENEŠOV	35 523	2+1 (S15,25)	NEVYHOVUJE	dělený 4 pruh - S21,5 / S20,75	realizovatelné, obsahuje všechny důležité MÚK, rozšíření v rámci stávajícího silničního pozemku, mosty na 2+2 připraveny,
I/3 - C	BENEŠOV - BYSTRICE	29 690	1+1 (S9,5/S11,5)	NEVYHOVUJE	dělený 4 pruh - S21,5 / S20,75 popř je možné 2+1 (S15,25) + vyřešit alespoň 1xMÚK napojení na stávající komunikace	kolem Benešova v přípravě 2+1 (zahlobení), nelze realizovat 2+2 u Benešova, jinak 2+2 realizovatelné, nutnost kapacitního řešení křižovatky "Červené Vršky", nově realizovaná OK "U Topolu" (turbo) - možná úprava, nutná nová MÚK s II/114, obchvat Bystřice realizován vč. MÚK
I/3 - D	BYSTRICE - I/18	26 466	1+1 (S9,5/S11,5)	NEVYHOVUJE	dělený 4 pruh - S21,5 / S20,75 popř je možné 2+1 (S15,25) + vyřešit alespoň 1xMÚK napojení na stávající komunikace	připravovaný obchvat Olbramovic, MÚK I/18 realizována, 2+2 i 2+1 realizovatelná i vč. zachování stávajícího obchvatu Olbramovic v kategorii S11,5
I/3 - E	I/18 - II/121	24 379	1+1 (S9,5/S11,5)	NEVYHOVUJE	2+1 (S15,25)	rozšíření stávajícího úseku na 2+1 na obchvatu Votic, je realizovatelné v rámci stávajících silničních pozemků, možné minimální zásahy do dalších pozemků
I/3 - F	II/121 - MEZNO	19 227	1+1 (S9,5/S11,5)	NEVYHOVUJE	2+1 (S15,25)	nutný obchvat Miličína a úprava na 2+1 v České Sibiři, nutné úpravy směrového a výškového vedení, je realizovatelné v rámci stávajících silničních pozemků, možné minimální zásahy do dalších pozemků

Odhad nákladů na rekonstrukci I/3

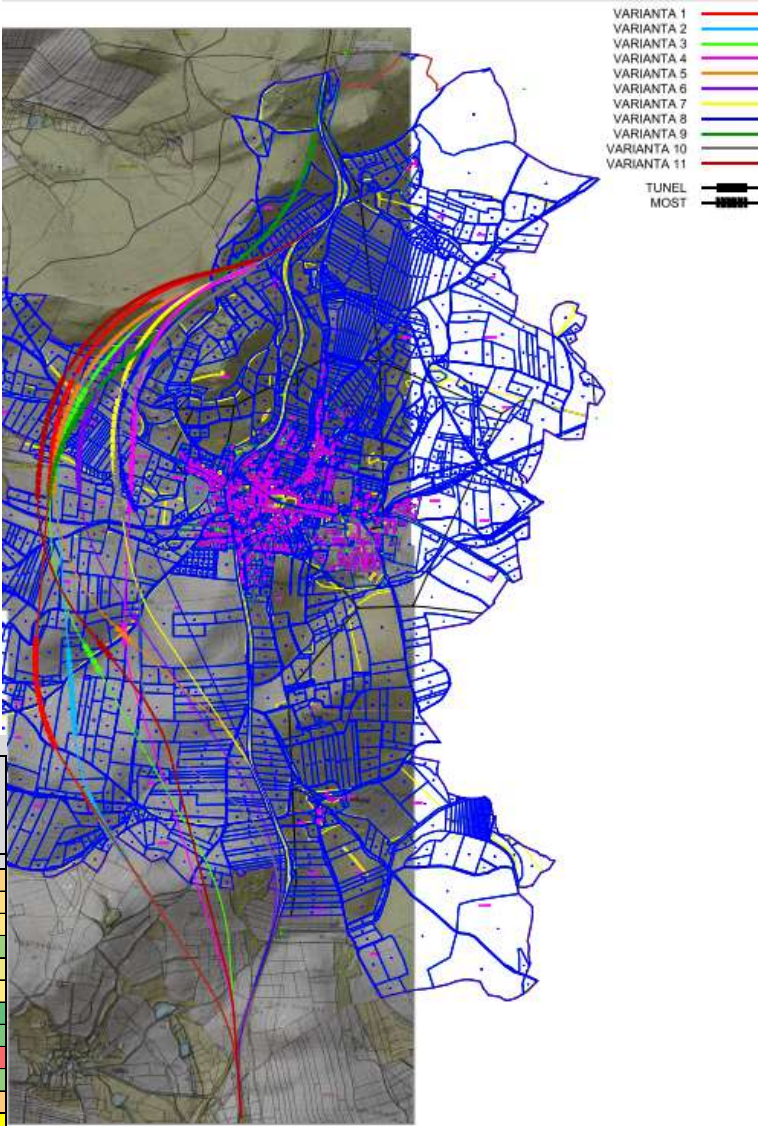
- Náklady jsou v cenách dle cenových normativů (dle SFDI) odhadnuty na 10,2 mld. Kč
- V současné době je již zprovozněn obchvat Olbramovic
- Následně bude řešen úsek u Benešova v relaci Červené Vršky – U Topolu, kde by měla začít realizace v roce 2025
- V případě, že by poslední 2 úseky č. 5 a 6 byly také v uspořádání 2+2, tak náklady vzrostou na cca 12 mld. Kč

ČÍSLO HOMOGENÍHO ÚSEKU	úsek od - do	ZDROJ NÁKLADŮ	OZNAČENÍ DLE CN 2019				DÉLKA/POČET				CENY				NÁKLADY												KOMENTÁŘ		
			volná trasa	tunel	most	MŮK	délka trasy	volná trasa	tunel	most	MŮK	m.j. volná trasa	m.j. tunel	m.j. most	m.j. MŮK	volná trasa	tunel	most	MŮK	celkem	10% rezerva	CELKEM bez DPH	STAVEBNÍ NÁKLADY CELKEM vč. DPH	OSTATNÍ OBJEKTY DLE CN 2019 PROCENTO ZE STAVEBNÍCH NÁKLADŮ BEZ DPH	NÁKLADY OSTATNÍ OBJEKTY BEZ DPH	NÁKLADY OSTATNÍ OBJEKTY vč. DPH		CELKEM NÁKLADY VČ. OSTATNÍCH OBJEKTŮ VČ. REZERVY 10 % VČ DPH	
			[-]	[-]	[-]	[-]	[km]	[km]	[km]	[km]	[počet]	[Kč/km]	[Kč/km]	[Kč/km]		[Kč]	[Kč]	[Kč]		[Kč]	[Kč]	[Kč]	[Kč]	[Kč]	[Kč]	[Kč]		[Kč]	[Kč]
1	dálnice D1 (Mírošovice) - Benešov (Červené Vršky)	CN 2021	A.1.S1.20.75. NER	nebude	nebude	A.4.N	14,44	14,44	0	0	0	99 500 000	nebude	nebude	57 400 000	1 436 780 000	nebude	nebude	-	1 436 780 000	143 678 000	1 580 458 000	1 912 354 180	30,60%	483 620 148	585 180 379	2 497 534 559	počítáno jako novostavba děleného 4 pruhu, tj. náklady jsou spíše na straně vyšších nákladů, protože by se jednalo o rekonstrukci, resp. rozšíření	
2	Benešov (Červené Vršky) - U Topolu	leták ŘSD	náklady jsou stanoveny dle ŘSD				2,879	2,713	0,166	0	2	CELKOVÉ NÁKLADY DLE LETÁKU ŘSD				CELKOVÉ NÁKLADY DLE LETÁKU ŘSD												1 133 640 976	dle letáku ŘSD z 01/2017 se očekává uvedení do provozu v roce 2021
3	U Topolu - začátek obchvat Olbramovice	CN 2021	A.1.S1.20.75. NER	nebude	nebude	A.4.N	8,7	8,7	0	0	2	99 500 000	nebude	nebude	57 400 000	865 650 000	nebude	nebude	114 800 000	980 450 000	98 045 000	1 078 495 000	1 304 978 950	30,60%	330 019 470	399 323 559	1 704 302 509	počítáno jako novostavba děleného 4 pruhu, tj. náklady jsou spíše na straně vyšších nákladů, protože by se jednalo o rekonstrukci, resp. rozšíření	
4	Obchvat Olbramovice	leták ŘSD	náklady jsou stanoveny dle ŘSD				3,42	3,276	0	0,144	1	CELKOVÉ NÁKLADY DLE LETÁKU ŘSD				CELKOVÉ NÁKLADY DLE LETÁKU ŘSD												501 368 999	ZPROVOZNĚNO
5	konec obchvat Olbramovice - začátek obchvatu Miličín	CN 2021	A.1.S1.15.25. NER	nebude	nebude	A.4.N	9,2	9,2	0	0	1	67 500 000	nebude	nebude	57 400 000	621 000 000	nebude	nebude	57 400 000	678 400 000	67 840 000	746 240 000	902 950 400	30,60%	228 349 440	276 302 822	1 179 253 222	uvažováno jako 2+1 s tím, že budou částečně upraveny směrové a výškové prvky stávajícího vedení, a to tak, aby bylo v maximální možné míře zachováno vedení ve stávajících silničních pozemcích	
6	obchvat Miličín (vč. napojení na D3 u Mezna)	CN 2021	A.1.S1.15.25. NER	A.3.R.3.NE.D	A.2.S.15.25.N	A.4.N	5,7	3,55	1,60	0,55	0	67 500 000	800 100 000	573 300 000	57 400 000	239 625 000	1 280 160 000	315 315 000	-	1 835 100 000	183 510 000	2 018 610 000	2 442 518 100	30,60%	617 694 660	747 410 539	3 189 928 639	jedná se o nejdelší trasu z prověřovaných 11 rámcových variant a dle prvotního posouzení, nevede ani nekopíruje variantu V3b	
CELKEM																											10 206 028 905	celkové náklady bez severního obchvatu Benešova + obchvatu Olbramovic	

Obchvat Miličín

- Studijně prověřováno 11 variant
- Celkové náklady cca 2 – 2,6 mld. Kč
- Jedná se vždy o 1 tunel a 2 mostní objekty
- Tunel pod vrchem Kalvárie
- Mosty přes
 - III/12142 – překonání komunikace a údolí, řešení možné i naspem, ale velký zábor a blokace migračních a lidských tras
 - Přes komunikaci na Žibkov

varianta	ODHAD DÉLKY				CENY DLE CN 2019			NÁKLADY										
	délka trasy	volná trasa	tunel	most	m.j. volná trasa	m.j. tunel	m.j. most	volná trasa	tunel	most	celkem	10% rezerva	CELKEM bez DPH	STAVEBNÍ NÁKLADY CELKEM vč. DPH	OSTATNÍ OBJEKTY DLE CN 2019 PROCENTO ZE STAVEBNÍCH NÁKLADŮ BEZ DPH	NÁKLADY OSTATNÍ OBJEKTY BEZ DPH	NÁKLADY OSTATNÍ OBJEKTY vč. DPH	CELKEM NÁKLADY VČ. OSTATNÍCH OBJEKTŮ VČ. REZERVY 10 % VČ DPH
	[km]	[km]	[km]	[km]	[Kč/km]	[Kč/km]	[Kč/km]	[Kč]	[Kč]	[Kč]	[Kč]	[Kč]	[Kč]	[Kč]	[%]	[Kč]	[Kč]	[Kč]
1	5,2	2,6	1,1	1,5	67 500 000	800 100 000	57 300 000	175 500 000	880 110 000	85 950 000	1 141 560 000	114 156 000	1 255 716 000	1 519 416 360	30,60%	384 249 096	464 941 406	1 984 357 766
2	5,1	2,7	1,05	1,35	67 500 000	800 100 000	57 300 000	182 250 000	840 105 000	77 355 000	1 099 710 000	109 971 000	1 209 681 000	1 463 714 010	30,60%	370 162 386	447 896 487	1 911 610 497
3	5,05	3,35	1	0,7	67 500 000	800 100 000	57 300 000	226 125 000	800 100 000	40 110 000	1 066 335 000	106 633 500	1 172 968 500	1 419 291 885	30,60%	358 928 361	434 303 317	1 853 595 202
4	4,9	3,45	0,85	0,6	67 500 000	800 100 000	57 300 000	232 875 000	680 085 000	34 380 000	947 340 000	94 734 000	1 042 074 000	1 260 909 540	30,60%	318 874 644	385 838 319	1 646 747 859
5	3,9	2,2	1,05	0,65	67 500 000	800 100 000	57 300 000	148 500 000	840 105 000	37 245 000	1 025 850 000	102 585 000	1 128 435 000	1 365 406 350	30,60%	345 301 110	417 814 343	1 783 220 693
6	5,2	3,65	0,95	0,6	67 500 000	800 100 000	57 300 000	246 375 000	760 095 000	34 380 000	1 040 850 000	104 085 000	1 144 935 000	1 385 371 350	30,60%	350 350 110	423 923 633	1 809 294 983
7	3,5	2,05	0,9	0,55	67 500 000	800 100 000	57 300 000	138 375 000	720 090 000	31 515 000	889 980 000	88 998 000	978 978 000	1 184 563 380	30,60%	299 567 268	362 476 394	1 547 039 774
8	4,4	2,95	0,85	0,6	67 500 000	800 100 000	57 300 000	199 125 000	680 085 000	34 380 000	913 590 000	91 359 000	1 004 949 000	1 215 988 290	30,60%	307 514 394	372 092 417	1 588 080 707
9	5,7	3,55	1,6	0,55	67 500 000	800 100 000	57 300 000	239 625 000	1 280 160 000	31 515 000	1 551 300 000	155 130 000	1 706 430 000	2 064 780 300	30,60%	522 167 580	631 822 772	2 696 603 072
10	4,2	2,75	0,9	0,55	67 500 000	800 100 000	57 300 000	185 625 000	720 090 000	31 515 000	937 230 000	93 723 000	1 030 953 000	1 247 453 130	30,60%	315 471 618	381 720 658	1 629 173 788
11	5,5	3,8	1,1	0,6	67 500 000	800 100 000	57 300 000	256 500 000	880 110 000	34 380 000	1 170 990 000	117 099 000	1 288 089 000	1 558 587 690	30,60%	394 155 234	476 927 833	2 035 515 523
PRŮMĚR								202 806 818	825 557 727	42 975 000	1 071 339 545	107 133 955	1 178 473 500	1 425 952 935	-	360 612 891	436 341 598	1 862 294 533



Zemní práce a staveništní doprava

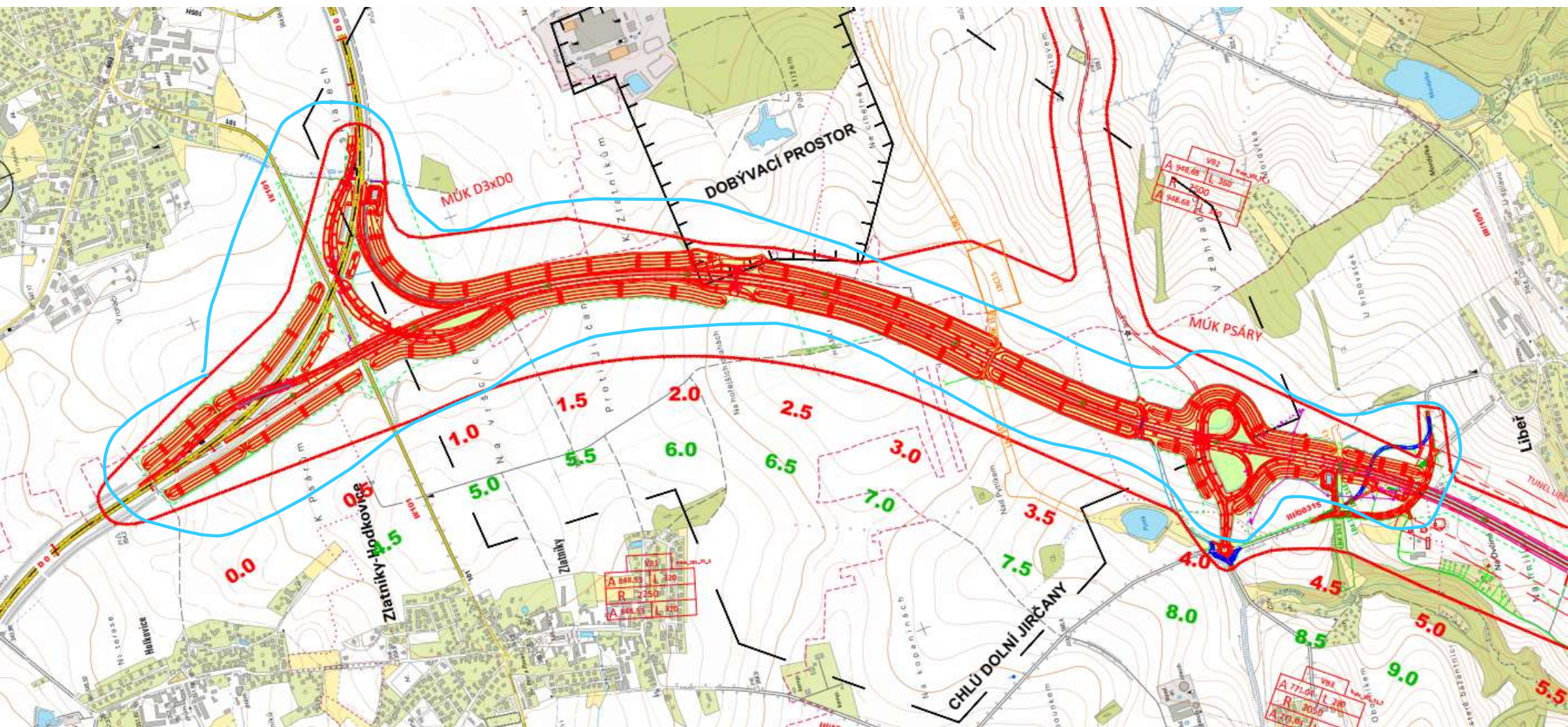
- Staveništní doprava je zcela zásadní pro celou stavbu, tj. pro:
 - Hluk od staveništní dopravy
 - Emise a prach ze staveništní dopravy
 - Stav komunikací na trasách staveništní dopravy
- Stavba, resp. projekt předpokládá výrazný přebytek výkopů nad náspy (mj. z důvodu terénní konfigurace, kde náspy nejsou vhodné, proto je voleno drahé řešení tunely a mosty)
- Celkové výkopy 0301 – 0303 jsou 6 249 000 m³
- Celkové výkopy 0304 jsou cca 4 400 000 m³
- Předpoklad uložení po trase 0301 – 0303 v rámci D3 je 3 709 000 m³
- Zbytek se uvažuje do zemních valů, které byly zřejmě navrženy jen proto, že jsou přebytky – tj. 2 540 000 m³
- Vytěžená zemina je především z tunelových objektů a méně pak ze zářezů trasy
- Sejmutí kulturních vrstev (kvalitní zemědělské půdy) – 822 000 m³
 - Z toho 456 000 m³ pro ohumusování v rámci stavby
 - Přebytek 366 000 m³ – není stanoveno pro jaký účel, jak, pro koho, apod.
- Staveništní dopravu, resp. zemní práce PD dělí do 2 úseků
 - 1. Praha – Sázava (km 4,0 – 16,3)
 - 2. Sázava – Václavice (km 16,0 – 29,2)
 - 3. Stavba 0304
 - 4. Stavba 0305

Zemní valy

- Souvisí s množstvím výkopů
- Významný zásah do krajiny
- Pokud by nebyly navrženy, tak není kam přebytečnou zeminu odvést a pokud ano, tak žádná velká deponie či místo ke složení takového materiálu v současné době v ČR není
- Zemní valy mají sloužit jako protihlukové a protiemisní opatření
- Jsou navrženy v obrovském měřítku a to v místech, kde trasa vede téměř na terénu a také pouze tam, kde to lze, protože trasa je tvořena převážně mosty a tunely, kde valy nelze využít
- Valy jsou tak projektovány jen, tam, kde to lze, což nemusí být efektivní z dalších hledisek – např. zvýšený zábor zemědělské půdy, krajinotvorba, apod.
- Alternativou jsou statické konstrukce s využitím zdí a kombinací valů, kde zábor není tak velký
- Šířka nejširšího valu cca 50 m na obou stranách – tj. k šířce k záboru dálnice dalších 100 m po obou stranách na délku cca 5 km – tj. celková zabraná plocha cca 750 000 m² kvalitní orné půdy

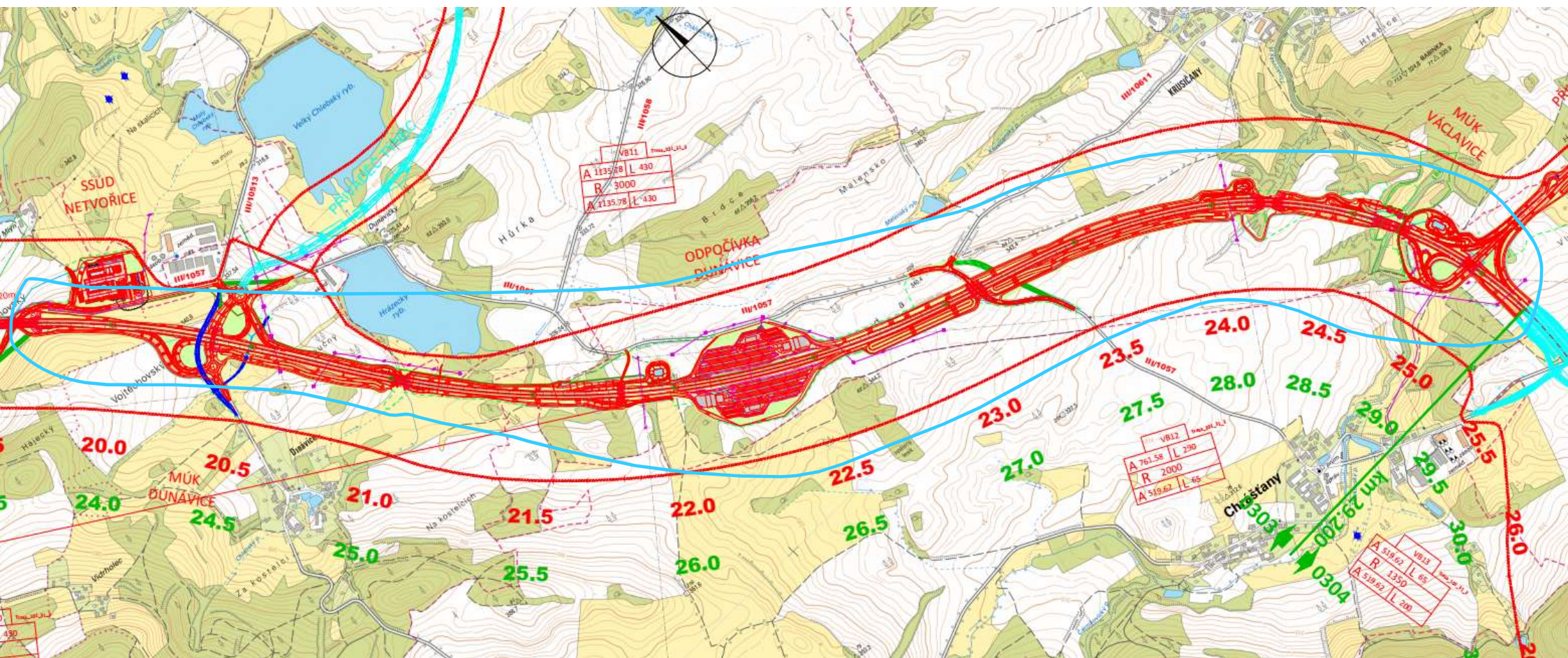
Zemní valy

PŘEBYTEK ZEMIN ZAČÍNÁ ZA MÚK PSÁRY SMĚR SÁZAVA –
veškeré zeminy se tak budou muset dovážet po okolních
komunikacích k tomuto úseku, kde jsou valy na cca 4,5 km



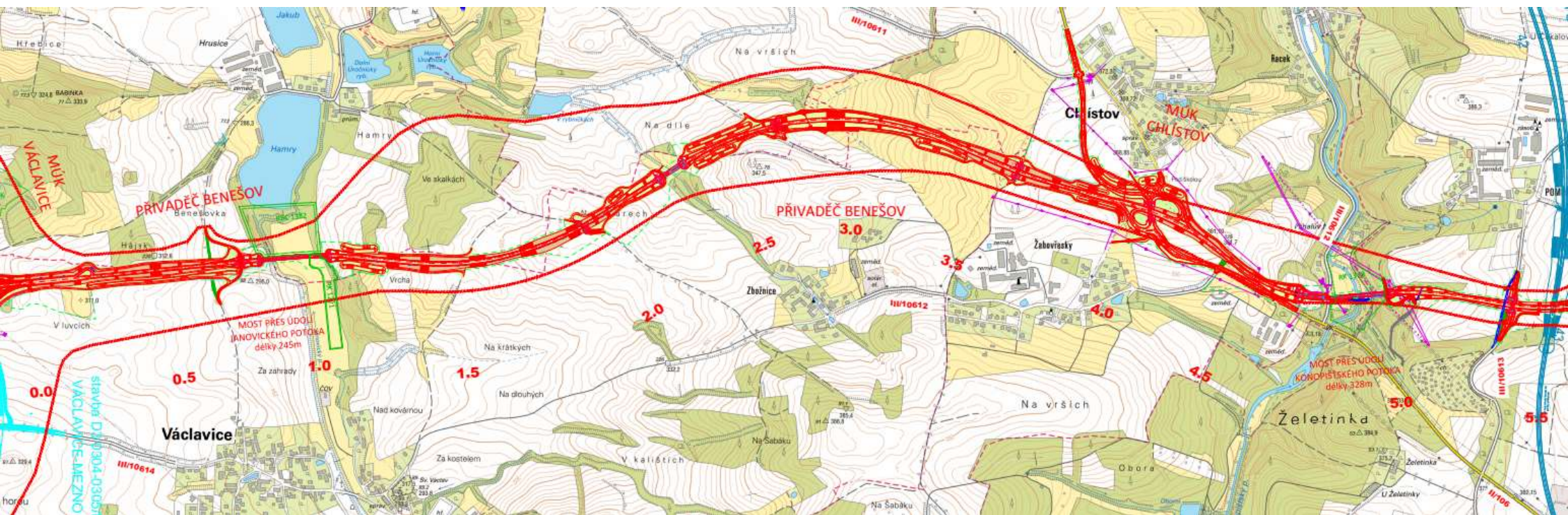
Zemní valy

PŘEBYTEK ZEMIN ZAČÍNÁ PŘED SSÚD NETVOŘICE SMĚR JÍLOVÉ –
veškeré zeminy se tak budou muset dovážet po okolních
komunikacích k tomuto úseku, kde jsou valy na cca 5,0 km



Zemní valy

Zeminy pro tento úsek se budou převážet s přebytků
mezi se tak budou muset dovážet po okolních
komunikacích k tomuto úseku mezi Sázavou a SSÚD
Netvořice

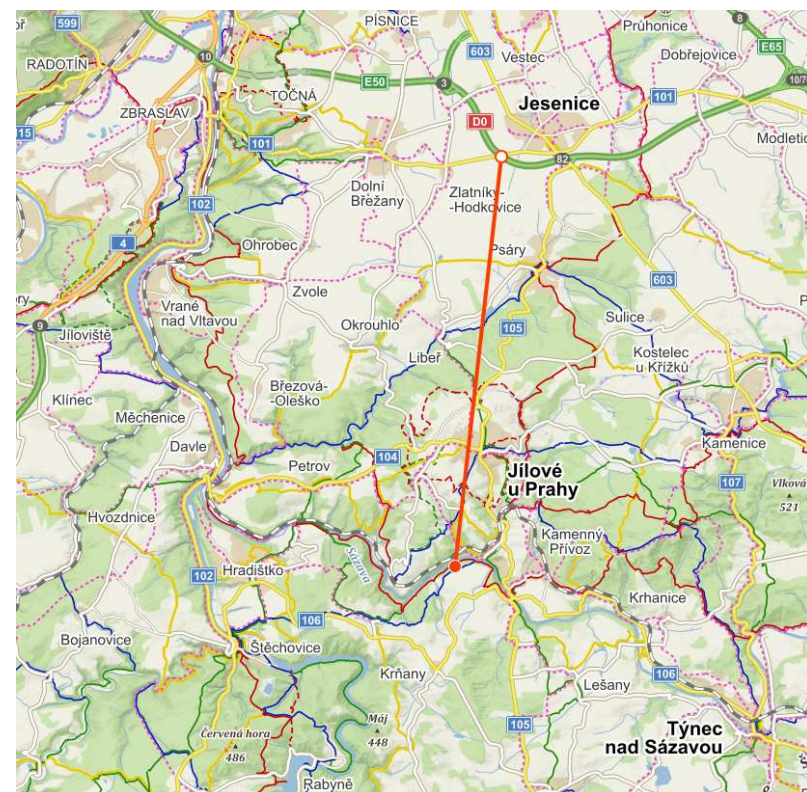


Staveništní doprava - analýza

- Dle části PD DÚR „D.12 Staveniště a organizace výstavby“ se uvažuje se 4 stavebními sezónami celkem 49 měsíců (akt. údaje RSD hovoří o 3 letech)
- Pro staveništní dopravu se uvažuje kompletní silniční stávající síť
- Celá stavba vč. přivaděčů má být uvedena do provozu najednou, tj. v jeden okamžik
- Staveništní doprava se předpokládá v těchto úsecích:
 - II/101 Zlatníky – Jesenice v délce cca 700 m
 - III/1042 Jílové u Prahy – Zahořany v délce cca 800 m
 - III/1044 Luka p.M.- Studené v délce cca 1 800 m
 - II/105 Netvořice – Kamenný Přívoz v délce cca 900 m
 - lesní cesta v lesním úseku u Pomněnic v délce cca 250 m
 - II/106 u Benešova v délce cca 1 000 m
- ...kde budou dopravovány vytěžené zeminy
- Pohyb nákladních vozidel po stávajících komunikacích bude spíše většího rozsahu, protože není možné dopravovat zeminy skrz nehotové tunely nebo mosty

Staveništní doprava - analýza

- 1.úsek: Praha – Sázava
- výkopy 3 989 000 m³
 - Z toho do náspů – 3 709 000 m³
 - Z toho valy – 2 540 000 m³
- Bez ohledu na vzdálenost přesunu bude přesun 3 989 000 m³ během 3 stavebních sezón komplikovaný
- => průměrný sklápěč 15 m³ => $3\,989\,000 / 15 =$ cca 266 000 naplněných sklápěček zeminou za 3 roky stavby
- Na jeden stavební rok => 88 600 voz/rok výstavby
- Počet pracovních dní v roce cca 250 dní
- => $88\,600 / 250 =$ až 350 voz/den o maximální hmotnosti se zeminou cca 25 t.
- Z toho část na staveništi a další část po komunikacích



MAN 50.464
Pohon: 8 x 8
Objem korby: 19 m³
Max. nosnost: 16,8 t / 32,1 t*



Scania P124
Pohon: 6 x 6
Objem korby: 15,5 m³
Max. nosnost: 12,2 t / 25,2 t*



MAN 40.464
Pohon: 6 x 6
Objem korby: 15 m³
Max. nosnost: 12,1 t / 26,1 t*



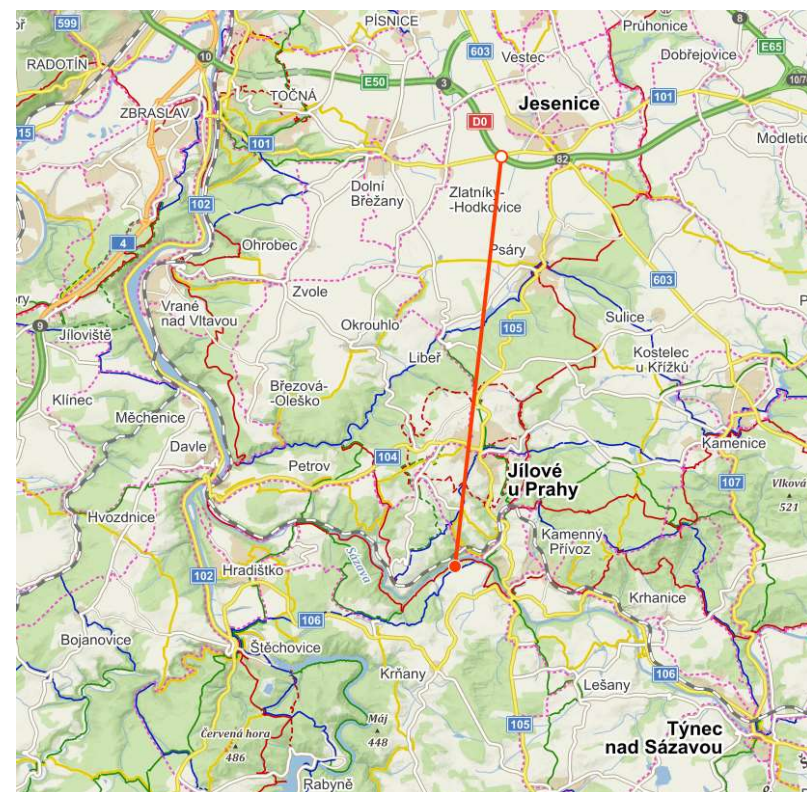
MAN TGA 33.440
Pohon: 6 x 6
Objem korby: 15 m³
Max. nosnost: 13 t / 20 t*



Mercedes Actros 3344
Pohon: 6 x 6
Objem korby: 15 m³
Max. nosnost: 12,1 t / 19,1 t*

Staveništní doprava - analýza

- 2.úsek: Sázava – Václavice
- výkopy 2 260 000 m³
 - Z toho do náspů – 1 751 000 m³
 - Z toho valy – 2 238 000 m³
- Bez ohledu na vzdálenost přesunu bude přesun 2 260 000 m³ během 3 stavebních sezón komplikovaný
- => průměrný sklápěč 15 m³ => $2\,260\,000 / 15 =$ cca 150 000 naplněných sklápěček zeminou za 3 roky stavby
- Na jeden stavební rok => 50 000 voz/rok výstavby
- Počet pracovních dní v roce cca 250 dní
- => $50\,000 / 250 =$ až 200 voz/den o maximální hmotnosti se zeminou cca 25 t.
- Z toho část na staveništi a další část po komunikacích



MAN 50.464
Pohon: 8 x 8
Objem korby: 19 m³
Max. nosnost: 16,8 t / 32,1 t*



Scania P124
Pohon: 6 x 6
Objem korby: 15,5 m³
Max. nosnost: 12,2 t / 25,2 t*



MAN 40.464
Pohon: 6 x 6
Objem korby: 15 m³
Max. nosnost: 12,1 t / 26,1 t*



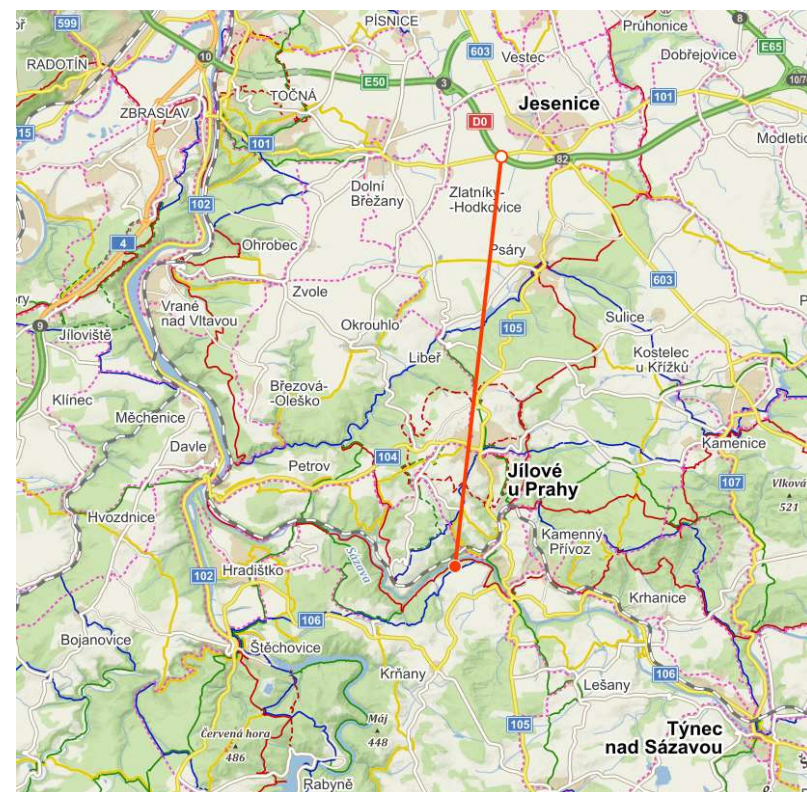
MAN TGA 33.440
Pohon: 6 x 6
Objem korby: 15 m³
Max. nosnost: 13 t / 20 t*



Mercedes Actros 3344
Pohon: 6 x 6
Objem korby: 15 m³
Max. nosnost: 12,1 t / 19,1 t*

Staveništní doprava - analýza

- 3.úsek: stavba 0304
- výkopy 4 400 m³
 - Z toho do náspů – 2 600 000 m³
 - Z toho valy – neuvedeno, ale je zde pouze 6 valů, tak je předpoklad odvozu na deponie či skládky
- Bez ohledu na vzdálenost přesunu bude přesun 2 600 000 m³ během 3 stavebních sezón komplikovaný
- => průměrný sklápěč 15 m³ => $2\,600\,000 / 15 =$ cca 170 000 naplněných sklápěček zeminou za 3 roky stavby
- Na jeden stavební rok => 56 000 voz/rok výstavby
- Počet pracovních dní v roce cca 250 dní
- => $50\,000 / 250 =$ až 225 voz/den o maximální hmotnosti se zeminou cca 25 t.
- Z toho část na staveništi a další část po komunikacích



MAN 50.464

Pohon: 8 x 8

Objem korby: 19 m³

Max. nosnost: 16,8 t / 32,1 t*



Scania P124

Pohon: 6 x 6

Objem korby: 15,5 m³

Max. nosnost: 12,2 t / 25,2 t*



MAN 40.464

Pohon: 6 x 6

Objem korby: 15 m³

Max. nosnost: 12,1 t / 26,1 t*



MAN TGA 33.440

Pohon: 6 x 6

Objem korby: 15 m³

Max. nosnost: 13 t / 20 t*



Mercedes Actros 3344

Pohon: 6 x 6

Objem korby: 15 m³

Max. nosnost: 12,1 t / 19,1 t*

Staveništní doprava - vyhodnocení

- Celkově může po dobu stavby (dle ŘSD 3 roky 2026 – 2029) projíždět v okolí trasy D3 v úseku Praha – Václavice až 550 voz/den rozprostřené do lokální sítě komunikací
- V úseku stavby 0304 pak ca 225 voz/den
- Část vozidel se bude pohybovat v trase, ale to až budou hotové veškeré stavební práce a povrch zhutněn pro pravidelný provoz nákladních vozidel, což může být i 2 rok stavby.
- Vysoký počet nákladních vozidel s jejich negativními efekty za dobu stavby může vyvolat následně externality velkého rozsahu, které krátkodobě a střednědobě mohou vyvolat snížení celé efektivity stavby D3

Vodní poměry

- Trasa je převážně v hlubokých zářezích a nebo tunelech, kde jsou náročné geologické podmínky
- Jedná se převážně o ražené tunely skála a hornina je nadprůměrně tvrdá a odolná tak se předpokládají také trhací práce.
- To vše dohromady vyvolá zcela jistě strhnutí podzemních vod až několik km okolo trasy
- Nedošlo k podrobnému průzkumu hydrogeologických poměrů v celé lokalitě
- Celý problém se ze strany investora min. bagatelizuje
- Argumentem je, že se jedná o pár domů, chat, chalup, apod.
- Vznikal vedlejší projekt vodovodu podél D3 za několik miliard, kde se měl podílet i Středočeský kraj.
- U toho je problematické vedení – zejména výškové, směrové a hlavně majetkoprávní poměry
- Taktéž by se musely udělat přípojné řady a to většinou za peníze obcí, osad, apod.
- Není zahrnuto do ekonomického posouzení stavby.
- Studie je k tomu zpracována – objednatel byl ŘSD, závod Praha

Shrnutí

- Ekonomické posouzení z roku 2015 není v současné době relevantním podkladem ze které vychází celá PD DÚR, stejně tak dopravní model, ze kterého se odvozuje potřebnost stavby a její parametry
- V případě nového ekonomického posouzení s novým dopravním modelem by byla stavba pravděpodobně nerentabilní a tím nefinancovatelná, resp. ekonomicky neefektivní
- Řízení DÚR by mělo být přerušeno či zastaveno na základě těchto starých a nerelevantních podkladů vycházejících z jiné výchozí situace
- Dopravní model nadhodnocoval výhledové intenzity na silnicích I., II. a III. Třídy
- Intenzity dopravy v roce 2050 na danou úroveň kvality dopravy (C) neodpovídají požadavkům na zřízení dálnice v kategorii D27,5
- V dopravním modelu nejsou jednoduchým způsobem vysvětlitelné nelogičnosti v součtech
- Dopravní model nezahrnuje ani nezmiňuje potenciální změnu celoevropského tranzitu (D8-D0-D3), který by sice mohl zvýšit intenzitu dopravy a tím zlepšit ekonomickou výhodnost, ale mohl by zcela zásadně změnit hodnocení vlivu na ŽP – tj. hlukové a emisní výpočty a na ně navázaná nákladná kompenzační opatření.
- DÚR nemá komplexní průzkumy z hlediska geologického a hydrogeologického, tj. není znám rozsah ovlivnění.
- V PD DSP, když je již stavba umístěna již není možnost změny trasy ani její opuštění
- Z celkové délky 58,4 km je 9,25 km mostů a 6,9 km tunelů, což tvoří cca 1/3 délky trasy
- Stavba bude velmi komplikovaná a termín 3 roky je velmi optimistický
- Alternativa – rekonstrukce I/3 náklady cca 10 mld. Kč x náklady D3 v současných cenách 60 mld. Kč.

Závěr

- Nejzásadnější podklad – dopravní model musí být aktualizován na aktuální intenzity dopravy a návaznou legislativu, technické podmínky a příslušné normy,
- Z něj vychází ekonomické hodnocení stavby, které musí zahrnout aktuální a výhledovou inflaci, ceny PHM a ceny stavebních materiálů a prací a také přínosy – tj. dopravní nehody a aktuální intenzity dopravy
- Na současné podklady (pokud budou objektivní) pravděpodobně ekonomické hodnocení nevyjde a MDČR tak nemůže financovat celý projekt nebo ho upravit či opustit nebo sledovat jinou stopu
- Alternativa D3 existuje a je jednodušší ke stavbě a šetrnější k životnímu prostředí – vyžaduje méně stavebně složitých objektů (tunely a mosty)
- Detailně řešit způsob staveništní dopravy – riziko poškození desítek místních i okresních komunikací, statik domů a po dobu stavby nadměrné hlukové a emisní zátěže.
- Podrobně analyzovat vodní poměry v krajině + chtít podrobné řešení náhradního zásobování vodou a podmínit ho tak, aby bylo spuštěno spolu se stavbou a to vč. vodovodních řadů
- Riziko parciálního řešení staveb 0301 – 0303 + „Václavická spojka“ bez dalšího řešení následující stavby 0304 – 0305.
- Nenávratné zásahy do krajiny – zejména most Sázava, četné tunely, mosty a velké množství zemních valů
- Zásah do podzemních prostor (tunel Kamenná vrata), které mají potenciál rubaniny s částmi zlata (odtud pochází zlato ze Svatováclavské koruny)
- Rozsáhlé trhací práce s rizikem narušení spodních vod, statiky domů a sesuvů půdy a hornin
- Velké riziko strhnutí podzemních vod v širokém okolí
- Zemní valy mohou spolu s dálnicí zabrat až 150 m šířky krajiny
- Stavba je za současných podmínek a podrobnosti zpracování za vypočtené náklady dle ekonomického hodnocení NEREALIZOVATELNÁ bez dalších nákladů, které mohou dané dílo zcela prodražit