

NECHCEME TRANZITNÍ DÁLNICI V PRAZE! JSME PRO RYCHLÉ VYBUDOVÁNÍ MÍSTNÍHO SPOJENÍ PRAHY 8 A PRAHY 6!

o.s.Nad Drahaňským údolím - informace o silničním okruhu na severozápadě Prahy

Cílem o.s. Nad Drahaňským údolím, stejně jako dotčených obcí a dalších občanských iniciativ je ochránit životní prostředí, četné přírodní památky, zajistit kvalitu života obyvatel na severním okraji hlavního města, ochránit slibně se rozvíjející aglomeraci před stále narůstající tranzitní dopravou a v souladu s právním rámem korigovat politicko – ekonomická rozhodnutí státních úředníků. Sdružení odmítá realizaci tzv. varianty J při budování silničního okruhu kolem Prahy a naopak se snaží o prosazení zhruba o 3 km severnější varianty nazvané Ss s místním spojení Prahy 6 a Prahy 8 mostem mezi Bohnicemi a Sedlcem, které počítá i s MHD.

JEŠTĚ NENÍ ROZHODNUTO – I VÁŠ HLAS MŮŽE POMOCI!

OBRACEJTE SE NA SVÉ KOMUNÁLNÍ ZASTUPITELE, POSLANCE A SENÁTORY!

10 důvodů proti variantě J

1. Tranzitní doprava do města nepatří - dramatický nárůst tranzitujících kamiónů a s tím související zvýšený počet nehod kamionů včetně těch s nebezpečnými náklady je nepřehlédnutelný. Navíc varianta J povede k nevhodnému kombinování dopravy tranzitní s dopravou místní.

2. Ohrožení životního prostředí - trasa je příliš blízko hustě zabydleným oblastem, obyvatelé budou obtěžováni nepřetržitým hlukem a smogem. S rozvojem letecké dopravy se čekává mnohem větší průlet koridorem Ruzyně - Suchdol - Dolní Chabry - spolu s dálnicí by byly tyto městské části dvojnásobně postiženy.

3. Podstatně nižší bezpečnost provozu varianty J oproti

Ss - varianta J obsahuje hned několik mostů a tunelů, které se v případě nehody či teroristického útoku mohou stát smrtící pastí. Dle odborných posudků stávající projekt není v souladu s bezpečnostními normami Evropské unie.

4. Ničení přírodních památek - trasa J prochází několika chráněnými územími či v jejich těsné blízkosti (přírodní památky Housle, Sedlecké skály, Zámky, Bohnické a Čimické údolí, dále přírodní parky Draháň-Troja a Šárka-Lysolaje).

5. Znehodnocení rekreace - trasa vede tou nejhezčí přírodou v severní části Prahy, která je využívána na rekreaci.

6. Rozvoj komerční výstavby - zbytek přírody, kterou nezničí dálnice, nikdo neuchrání před velkosklady, hypermarkety a ostatní komerční zónou.

7. Urbanistické řešení - dálnice nepřirozeně město rozetne a okrajové oblasti oddělí.

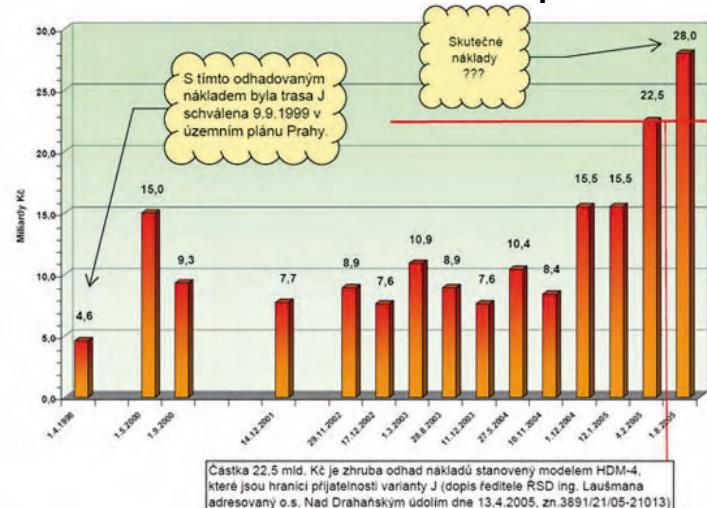
8. Zásah do vlastnických práv - vyvlastnění řady majetků, včetně rodinných domků, zničení stovek zahrádek a chat. A navíc výrazné snížení tržní hodnoty nemovitostí se dotkne každého, kdo zde bydlí.

9. Nerespektování výsledků procesu EIA - stanovisko k dokumentaci EIA jednoznačně říká, že jižní trasa je přípustná pouze v případě, že severní varianta by byla prokazatelně nerealizovatelná.

10. Výrazně vyšší náročnost stavby a stavební i provozní náklady varianty J oproti Ss. - stavba varianty J se uskuteční ve složitých geologických a terénních podmínkách a vzhledem k počtu tunelů a komplikovaných mostů, rozdíl v nákladech může být 10 – 15 miliard Kč a výrazný rozdíl odhadujeme i v provozu.

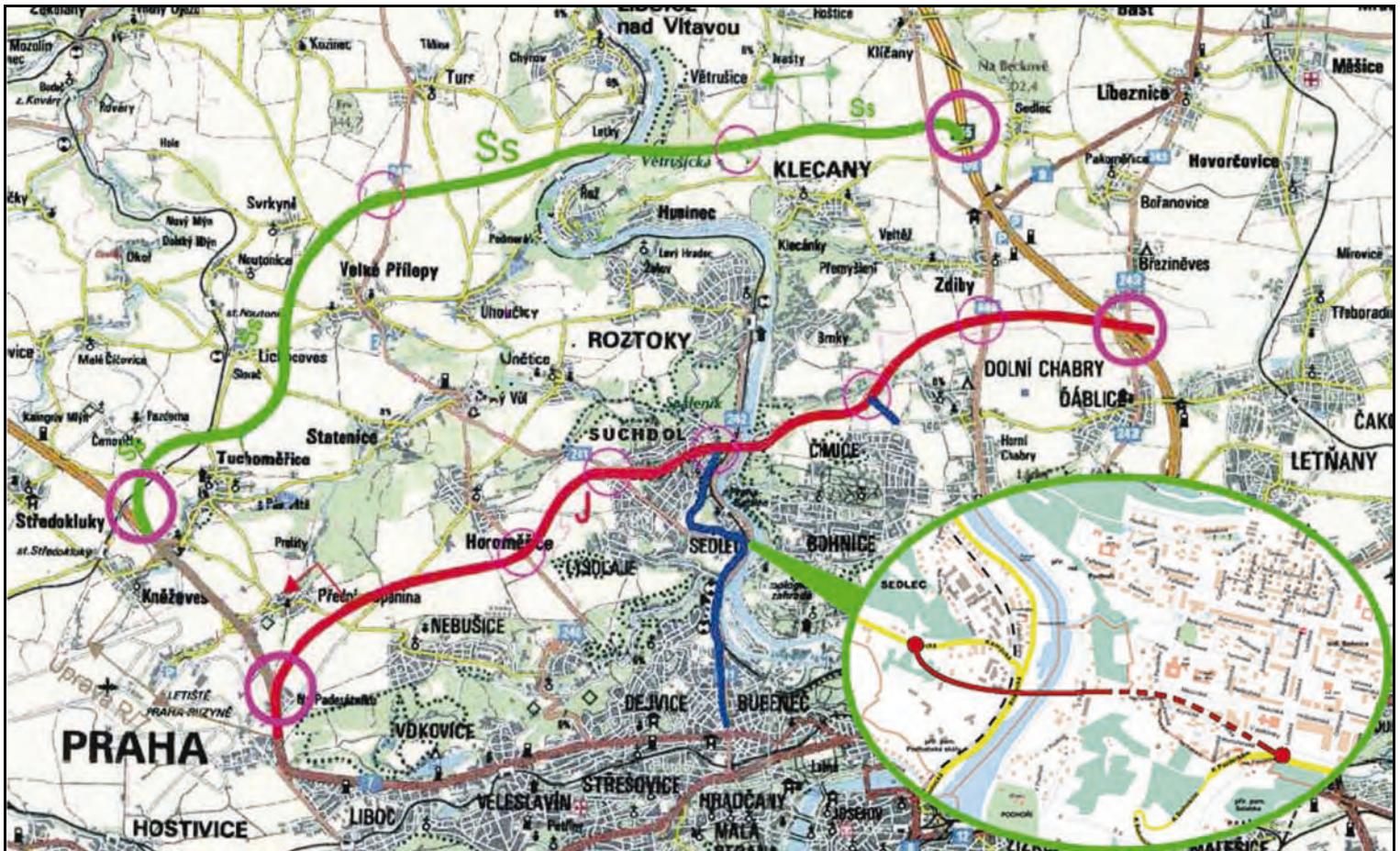
Nesouhlasíme s tím, aby šestiproudá dálnice, určená pro tranzitní mezinárodní i vnitrostátní dopravu, po které pojedou i kamiony s nebezpečnými náklady procházela městskými částmi jako jsou Lysolaje, Suchdol, Dolní Chabry a těžce postihla oblast Bohnic a Čimic

Vývoj nákladů staveb 518, 519 - SO kolem Prahy varianta "J" v období 1998 až srpen 2005



Nesouhlasíme s tím, aby státní instituce a námi volení zástupci nehospodárně nakládali s našimi finančními prostředky, bez ohledu na názory občanů, kterých se jejich rozhodnutí týkají.

Proti variantě J bojují již mnoho let také MČ Lysolaje, Suchdol, Dolní Chabry a obč. sdružení Ekofórum, Přiso, Větrolam, Společnost přátele Šáreckého údolí a další.



Hlavní funkce silničního okruhu na sz: obvádění tranzitní mezinárodní i vnitrostátní dopravy .

Jižní varianta „J“: je dlouhá cca 16,4 km, vyžaduje 3 tunely v celkové délce přes 3 km a 3 velké mostní objekty s celkovou délkou cca 1350 m a výškou od 30 do 90 m. Trasa je umístěna v kopcovitém terénu se složitými geologickými podmínkami, prochází chráněným územím PP Sedlecké skály, chráněným územím PP Zámka a přírodním parkem Drahá – Troja. Další 128 m dlouhé přemostění je vedeno Čimickým údolím, na nějž navazuje 495 m dlouhý most přes Drahánské údolí – pouhých 250 m od obytné zástavby Čimic a Chaber na návětrné straně. Z hlediska vnitřního města je také velmi důležité, že ze severozápadního směru přichází do centra čerstvý vzduch. Blízká trasa „J“ namísto něj bude trvale produkovat znečištění. Tato trasa je velmi tvrdě prosazována především politickým vedením Prahy, do územního plánu Prahy přijata v rozporu s nadřazeným územním plánem tzv. pražského regionu a vychází z plánů projektovaných v r. 1927!

Náklady na výstavbu: min. 28 mld Kč, některé odborné odhady překračují 35 miliard

Varianta severní „Ss“: je vedena územím Středočeského kraje, převážně ve volné krajině a v dostatečné vzdálenosti od obcí a její trasa byla definována v rámci procesu EIA. Jediná vážnější komplikace celé trasy „Ss“ je průchod pravobřežního přemostění Vltavy. Na severu se nachází přírodní rezervace a na jihu areál Ústavu jaderného výzkumu Řež, ve kterém jsou v činnosti dva malé jaderné reaktory a je třeba řešit problém jejich ochranných pásem a ochranného pásma komunikace. Trasa Ss ovšem nebyla optimalizována, existuje doposud jen v hrubém měřítku pro účely EIA a ÚP VÚC Pražského regionu a nebyla státní investorskou organizací ŘSD v rozporu s požadavky MŽP ve Stanovisku k dokumentaci EIA z dubna 2002 technicky dopracována. Stavební délka trasy „Ss“ je 16, 976 km a neobsahuje žádný tunel. Pro vnitroměstský provoz je díky vzdálenější poloze tato trasa delší o cca 8 km (peáže cca 4 km s komunikacemi R7 a D8) než trasa „J“, ale pro tranzit (a to je hlavní účel obchvatu) je kratší.

Náklady na výstavbu: 18 miliard Kč

Místní spojení Prahy 8 a Prahy 6 - doplněk trasy Ss, trasa vede ulicí K Pazderkám, za křižovatkou s ulicí Lodžskou se zanořuje do klesajícího tunelu, vedeného převážně mimo stávající zástavbu ke hraně skalního masívu na pravém břehu Vltavy, trasa pokračuje středně vysokým mostem přes Vltavu, vedeným mírně šikmo a sestupně na skalní terasu na levém břehu do místa poblíž areálu DP a dále s napojením na stávající komunikaci Kamýckou. Toto místní spojení počítá i s využitím MHD včetně tramvajové dopravy. **Náklady na výstavbu: 2,6 mld. Kč**

Více informací na internetu: www.drahan.aktualne.cz