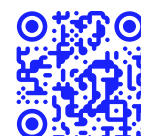




Jsme spolek založený občany Mašova a Pelešan, který vznikl s cílem stát se hodnověrným a konstruktivním partnerem v diskusi o podobě klíčové dopravní stavby – rychlostní silnice I/35 v úseku Ohrazenice – Valdštejsko, která zásadně ovlivní život v celém turnovském regionu.

KONTAKT
Zuzana Fejfarová
zuzana@protunelrajem.cz
www.protunelrajem.cz



TUNEL není vidět ani slyšet

URYCHLENÍ VÝSTAVBY A PRŮJEZDU



TUNEL URYCHLÍ VÝSTAVBU A PRŮJEZD

OBČANÉ TURNOVA VIDÍ TUNEL JAKO VHODNOU KOMPENZACI ZA TRVALÉ POŠKOZENÍ SRDCE ČESKÉHO RÁJE.

Spolek PRO TUNEL RÁJEM, město Turnov a většina turnovských občanů jsou pro silnici I/35. Přijali jsme kontroverzní koridor vymezený v ZÚR. Za tento náš přístup žádáme o co nejrychlejší a nejšetrnější řešení.

Žádáme o zodpovědný přístup. Pokud neexistuje levnější, méně komplikované řešení, je žádoucí zvážit tunelové řešení, které je šetrnější, bezpečnější a zaručí dodržení časového harmonogramu.

Z naší analýzy vyplynuly důvodné obavy, že stávající varianta je velmi škodlivá, bude se technicky komplikovat, finančně prodražovat a bude docházet k opakovanému prodlužování v čase.

PŘIPRAVME DALŠÍ PODVARIANTY

Reálně hrozí ztráta průkazu ekonomické efektivnosti a zastavení celého projektu, ne vlivem iniciativy turnovských občanů, ale vlivem špatné přípravy ze strany státu. V extrémně složitém území platí, že příprava dalších podvariant urychlí termín dokončení díla. Než budou hotové průzkumy, je čas podvarianty zpracovat, vyhodnotit a předložit CDK k posouzení.

TUNELOVÁ PODVARIANTA JE JISTOTA

Tunel skutečně řeší všechny podmínky EIA a eliminuje většinu uvedených rizik. Dílčí změna EIA neznamenaá zdržení projektu, stejný postup bude aplikován i pro stávající variantu.

Dozorující hydrogeolog potvrdil proveditelnost hluboko raženého tunelu pod Jizerou

Negativní působení tlakové vody lze eliminovat novými čerpacími vrty a tím vytvořit příznivější prostředí. Benefitem by bylo rozšíření vodárenského zařízení v Nudvojovicích a posílení vodního zdroje pro Turnov.

Využití rubaniny z tunelu

Pískovcová drť injektovaná cementem se využije k budování liniových staveb, protipovodňových opatření a dalších terénních úprav v regionu.

Využití tunelu pro civilní obranu

Benefit pro LK, který je na tom nejhůře z celé ČR. Vyšší provozní náklady tunelu mohou být kompenzovány příspěvkem MV na správu krytů CO.

Rychlost výstavby a možnost etapizace

Technologií NRTM při souběžném ražení tubusů z obou stran lze docílit rychlosti 4 m/den. Pro tunel délky 4,0 km vychází doba výstavby na 3 roky. Pro tunel délky 6,0 km vychází doba výstavby na 4,5 roku. Uvedení do provozu jednoho tubusu, dočasně s obousměrným provozem, následně dobudování druhého tubusu. Výhodné rozložení financování v čase.

Lze dodržet plánovaný časový harmonogram

Výstavbu tunelu a uvedení silnice do provozu předpokládáme v rozmezí let 2033 – 2034.

Náklady na výstavbu tunelu

Předpokládaná cena výstavby tunelu je 3 mld Kč za kilometr. Cena zbytku úseku činí 1,5 mld Kč za kilometr.

NÁKLADY NA TUNELOVÉ PODVARIANTY

Nyní vychází cena za tunelovou podvariantu I/35 16,5 mld. Kč – úsek dlouhý 7,0 km vč. 4,0 km tunelu. **Avšak ve VŘ v letech 2028 – 2029, bude reálně ve výši 18 mld. Kč.**

CO KDYŽ STÁVAJÍCÍ VARIANTA SELŽE?

NEREFLEKTOVÁNÍ PODMÍNEK STANOVISKA EIA NEPŘINESE FINANČNÍ A ČASOVOU ÚSPORU.

SEZNAM PODMÍNEK EIA A JEJICH VLIV

Průzkumy

Tyto průzkumy nyní prodražují výstavbu o desítky milionů korun a přinesou roční zpoždění.

Podmínka na prodloužení tunelu popř. relevantního technického zdůvodnění vylučující prodloužení

Vzniká námitka ve zjišťovacím řízení, riziko dílčí změny EIA a zpoždění povolení záměru.

Záměr překonání záplavového území Q100 mostním objektem

Povede k redukci násypů, změně PD a zpoždění povolení záměru. Studie odtokových poměrů toto nevyřeší.

Křížení s CHKO

Bude žádoucí projednat výjimky, dojde k významným časovým průtahům. Alternativní přesun Benziny stavbu prodraží a prodlouží.

Humanizační opatření pro zachování krajinného rázu

Tato podmínka přinese významný nárůst předpokládaných nákladů.

Aktualizace modelu dopravy

Nese rizika snížení návrhové kapacity, předimenzování projektu, snížení výnosového procenta, zastavení projektu. Bude vhodná úvaha o návratu ke střídavému třípruhu, či dokonce dvoupruhu silnice.

Ochrany proti hluku

Přesun nivelety do násypů u sídliště Přepeřská je rizikové a bude žádoucí postavit drahá protihluková opatření. Zde bude docházet ke zpomalení provozu a hrozí riziko nezkolaudování stavby.

Průchodnost a přístupnost pro místní obyvatele během výstavby

Bude zapotřebí vybudovat nutná další provizorní dopravní opatření – nárůst předpokládaných nákladů.



Povrchová varianta silnice prochází územím s archeologickou ochranou a proto lze předpokládat významná naleziště, což může zpozdít realizaci vlivem průzkumů. Tato varianta také vytváří neobyvatelnou zónu. Město Turnov, jako hodnocené nejlepší místo k životu bude nevratně poškozeno, což bude mít negativní vliv na přírůstek obyvatel. Otázkou zůstává, čím to stát bude kompenzovat.

Podmínka geologie

Zajištění nestabilního svahu v Pelešanech bude dražší než samotný tunel, povede k významnému nárůstu předpokládaných nákladů, zvýšeným nárokům na vyvlastňování, riziku dočasného vystěhování stovek RD a případnému zastavení stavby při zajištění pohybu svahu během monitoringu.

Hydrogeologie

Mostní estakády nelze zakládat klasicky na hlubinných pilotech, je nutné je opřít o skalní masiv v hl. 6–9 m pomocí velkopřůměrových pilot s plášťovou ochranou proti tlakové vodě a využít Larseny pro základové bloky, což povede k nárůstu předpokládaných nákladů.

Ochrana vodních zdrojů

Přinese riziko kompenzací za poškození vodního zdroje v Nudvojovicích a studen v okolí. Bude to znamenat další nárůst předpokládaných nákladů na stavbu silnice.

Výstavba migračních objektů na Valdštejsku / nadregionální biokoridor K31B

Tento záměr vyžaduje několik přechodů pro velké savce a zvyšuje předpokládané náklady.

Informování o průběhu přípravy projektu a jeho dopadech na okolí

Nyní tuto podmínku supluje město a místní spolky. Zvýší se riziko odporu v rámci povolování stavby. Bude využito zákonných možností k vyjednání co nejlepšího řešení a dojde k významným časovým průtahům.

Celkové časové zdržení cca o 5 let.

Uvedení do provozu z roku 2033 na rok 2038. Celkové prodražení stavby silnice o 7 mld. Kč = 4 mld. Kč za technické komplikace + 3 mld. Kč za časové zdržení. **Nyní předpoklad 11 mld. Kč (úsek 7,0 km), ve VŘ 2032 – 2033 celkové prodražení na 18 mld. Kč.**