

Naše připomínky ke studii EIA a severojižnímu průtahu:

- V úvodu je řečeno, že tranzitní doprava se na vnitroměstské (tj. na území Plzně) podílí 10%, z níž ještě menší část tvoří nákladní doprava. Přitom jako jeden z hlavních smyslů vybudování průtahu je v EIA uváděno převedení tranzitní (dálkové) nákladní autodopravy (viz strana 175).
- Myslím na str. 23 je zajímavá věta v popisu polohy průtahu, že v úseku Husova – Přemyslova po levé straně průtah respektuje CAN a čerpací stanici TOTAL, na straně pravé však musí dojít k demolicím obytných budov. Navíc i toto není pravdivé tvrzení, neboť přiváděcí komunikace od Přemyslovy ulice se sice vyhne čerpací stanici, ale omezí odstavnou plochu CAN.
- Na stranách 34-35 je zajímavý kalkul nákladů, kde původní odhad 2,2 mld. Kč je po „přepočítání“ ÚKRem snižena na 1,85 mld. Kč. Vzhledem k náročnosti (2 paralelní estakády, tunel, mimoúrovňové křižovatky, délka 3,48 km) se i odhad 2,2 mld. Kč zdá být silně podhodnocen, doporučujeme proto zrevidovat tento odhad a dbát pozornost na zadání a podklady pro výpočty.
- Stavba bude trvat min. 5 let a je počítáno s 42 tisíci plně naloženými NA, což nikde není dostatečně započítáno a zohledněno ve vlivech na ŽP a kvality bydlení a života v přilehlých komunikacích.
- Na stranách 79-80 i přes udávané odborné posudky konstatován vliv velkého městského okruhu na odlehčení dopravy v centru slovy „asi“, která vše znevažují. Doporučujeme studii o možnostech převedení dopravy na městský okruh.
- Na stranách 147-149 je zmínka o tom, že následné úpravy poničeného lochotínského parku v konečném důsledku zvýší ekologickou stabilitu oblasti, což je nesmysl.
- Rozptylová studie ing. Šáry je zřejmě chybně zpracována, hodnoty úrovně průměrného znečištění jsou v grafickém vrstevnicovém zpracování posunuty západním směrem (a tedy od obytných budov a centra!), tuto chybu nezávisle potvrdil i ing. Roubal z ČHMÚ, který dokumentaci viděl. Tato chyba znevažuje celou rozptylovou studii, při správných údajích bude vliv na obytnou zónu středu Plzně daleko větší.
- V dopadech na ekosystém žlutouchy (zasahuje k průtahu) v nivě Mže je uvedeno doporučení, aby stavební práce na estakádě probíhaly jen při jejím pravém okraji, což je zcela nesmyslný a nesplnitelný požadavek.
- V hodnocení dopadů na estetiku oblasti je vyzdvížena pouze niva Mže, ostatní lokality jsou prý bez hodnoty. Stavba bude mít velmi negativní dopad i na
 - mimoúrovňová křižovatka Lidická x Karlovarská znehodnotí památkově chráněný a hodnotný areál LF UK (dva pavilony + parkové úpravy)
 - Lochotínský park – dojde k pokácení vzrostlých exemplářů a jeho dalšímu odříznutí od okolní zástavby
 - niva Mže – studie připouští. Bude zničen i jedinečný pohled na centrum Plzně od zoologické zahrady a Kilometrovky
 - budou rozsáhle demolovány obytné bloky od Kalíkovského mlýna až po Husovo náměstí. Zmiňovaná současná nízká estetická hodnota území je irelevantní, je právě mj. dána nejistotou majitelů budov související plánovanou výstavbou.
 - ohrožena je i estetická hodnota řady secesních činžovních domů na severní straně nádraží Jižní Předměstí
 - ohrožen je i samotný památkově chráněný areál nádraží JP

- Zklidnění Klatovské nikdy nebude možné: aby město fungovalo, musí trvale zůstat frekventovanou městskou třídou a bude sloužit pro IAD mající za cíl centrum města (bohužel, buďme realisté, uzavřeme-li Klatovskou, narvou se nám auta do jiných rozhodně méně vhodných ulic, třeba Doudlevecké a na náměstí)
- Nová trasa jen přivede průjezdnou dopravu do míst, kde nemá co pohledávat, nutno řešit obchvatem a to jednak západním před Radičce, tak zejména průtahem Lobežským údolím a kolem Boleváku.
- Posunutí stávající komunikace o 500 m západním směrem nevyřeší dopravu.
- Parametry komunikace jsou velmi předimenzované (např. osmipruhy u křížení s Přemyslovkou)
- Průtah centrem města (ano, Korandova JE centrem města!) je omylem a dodnes na takto mylnou koncepci doplácí Praha ve formě severojižní magistrály. Jenže ta byla budována v jiné době...
- Měli bychom se poučit i z problematického využití monstra u nádraží, kde se pro podzemní patra dodnes hledá využití.
- Držení územní rezervy pro stavbu však znamená odsouzení ploch v okolí uvažované stavby k devastaci a zániku neb se nenajde jediný investor, který by do těchto ploch a objektů na nich investoval byť jednu jedinou korunu.
- Z ulic zasažených hustým automobilovým provozem, tedy se sníženou obyvatelností je snižena daňová výnosnost (nízký daňový koeficient z důvodů špatného živ. prostředí), tudíž jsou z nich i nižší příjmy do městské pokladny, tím jsou pro město a jeho obyvatele příliš drahé a znehodnocují jinak velmi hodnotné lukrativní pozemky, někdy až na nulovou hodnotu.
- Ulice s hustou průjezdnou dopravou jsou i neatraktivní pro obchodníky. Nikdo se pro nich neprochází, nikdo nenahlíží do případných krámků, nelze na nich bydlet, musí zde být stavěny pouze průmyslové a administrativní objekty, kterých zase na území města Plzně není přílišná potřeba.
- Případné hypotetické sehnání finančních natolik vyčerpá rozpočet města, že na jakékoli jiné stavby...a také MHD nezbudou peníze.
- Neumí-li se nějaká komunikace přizpůsobit potřebám a měřítku města nemůže tam být. Městská třída nemůže být obestavena protihlukovými zdmi, tak jak je nyní možno vidět na Sukově třídě. To by nám mělo být varovným argumentem, že není možno budovat město pro auta a jim přizpůsobovat potřeby města a zejména lidí, ale mělo by tomu být naopak. Tedy prostor, který obyvatelé města nepotřebují k svému životu můžeme věnovat autům. Aut můžeme do města pustit jen takové množství, jaké dané město a v něm konkrétní místo unese. Nikdy ne větší, byť by trendy životního stylu byly jakékoli.

Společnost pro veřejnou dopravu,

15. 4. 2002