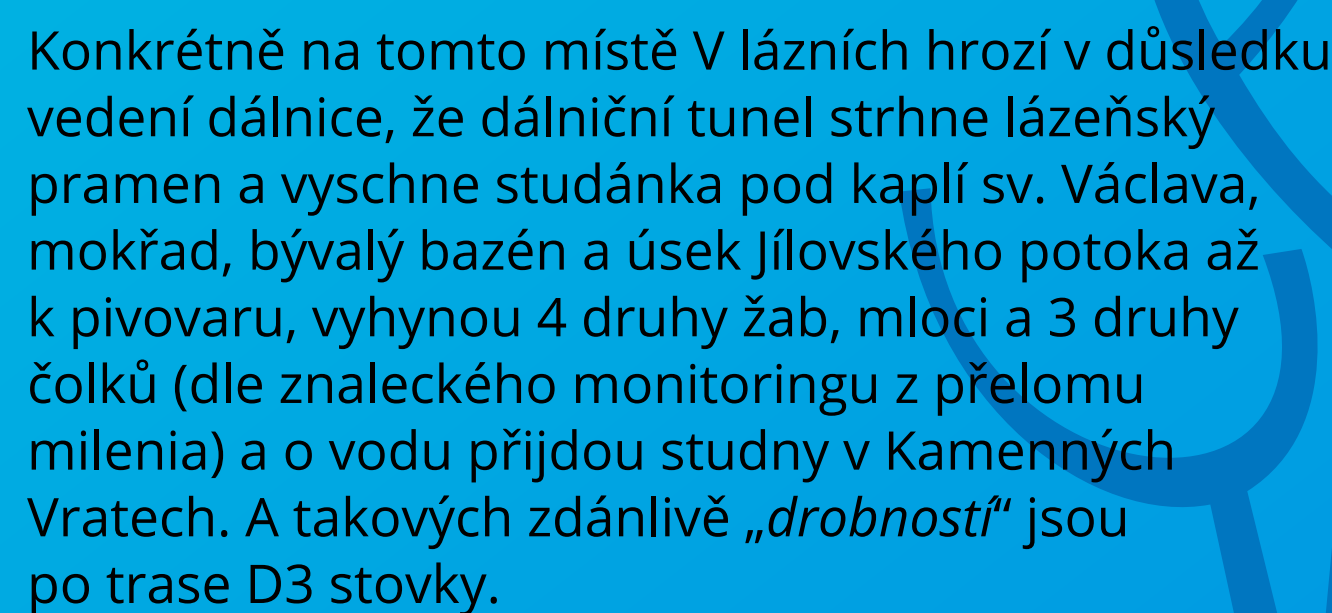
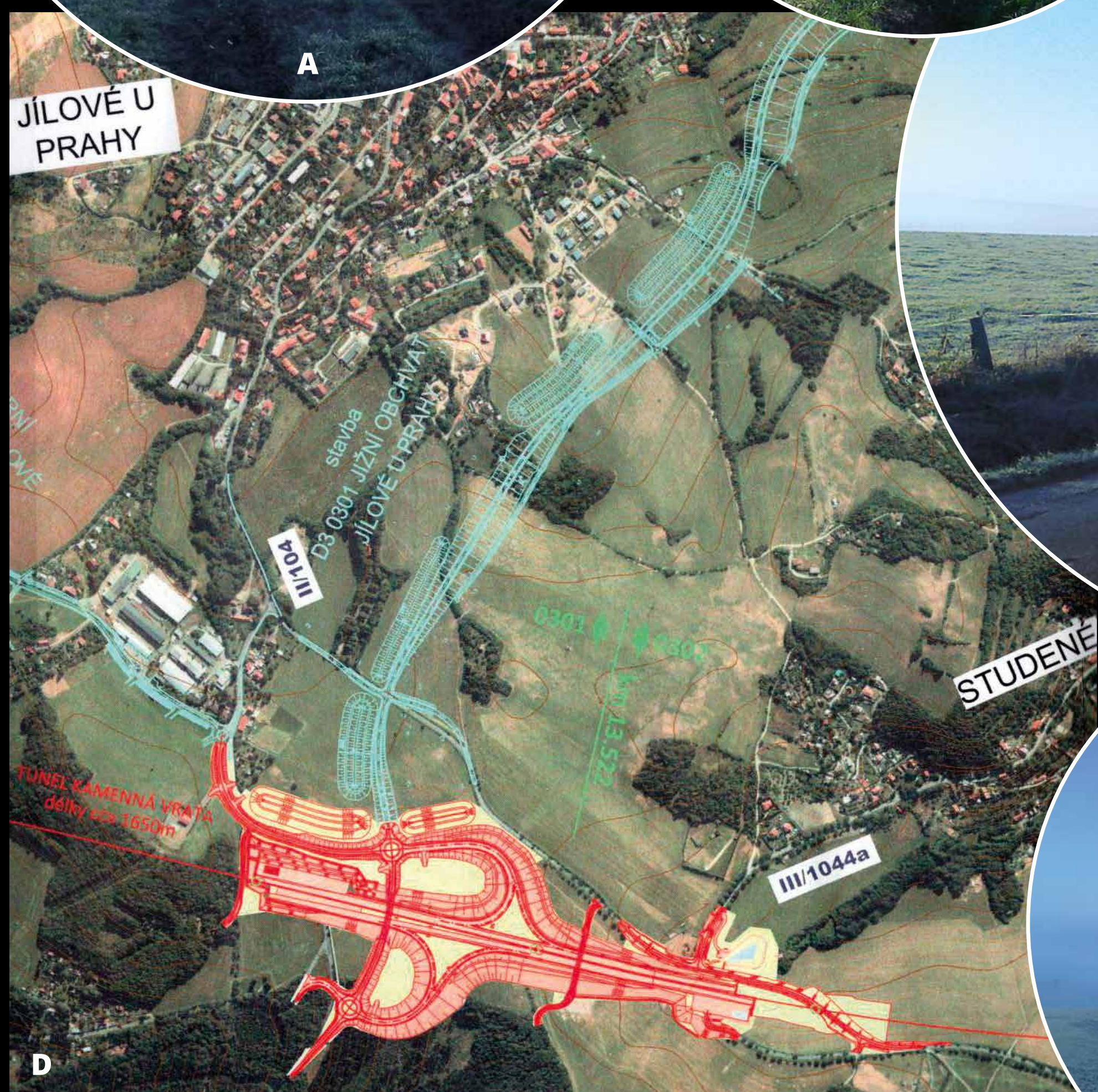
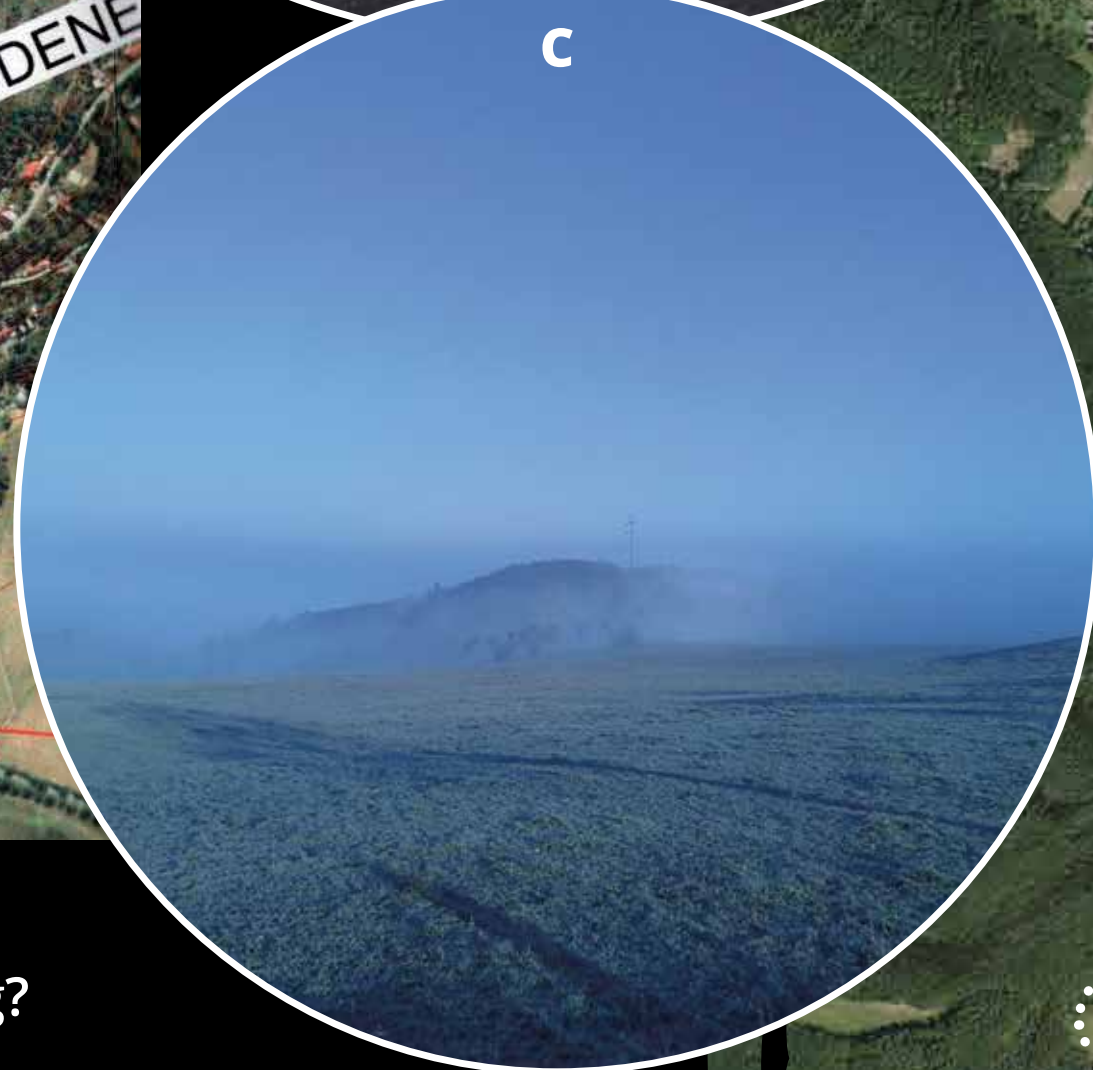


- 1: **V Iáznič** (N=49.89738941, E=14.479526917)
- 2: **U obrázku** (N=49.89266509, E=14.473247133)
- 3: **Nad Studeným** (N=49.884502612, E=14.47083744)
- 4: **Cesta do Luk** (N=49.879512897, E=14.477474737)
- 5: **Altán** (N=49.872397079, E= 14.472356116)
- 6: **Luka pod Medníkem** (N=49.871653249, E=14.46794913)





Situace okolo plánovaného exitu při inverzi za zhoršených povětrnostních podmínek (obr. A–C). Zatím jen mlha, v budoucnu smog? (Foceno z místa exitu 14. 11. 2019 dopoledne.)



OBLAST
VYÚSTĚNÍ TUNELŮ
A EXITU D3

NAUČNÁ STEZKA VLIV DOPRAVNÍCH STAVEB NA KRAJINU ZASTAVENÍ Č. 2

Tento informační panel za podpory města Jílového u Prahy vytvořil v roce 2019
spolek **KRAJINA 2000**, spolek na ochranu přírody dolního Posázaví.
Více se o nás dozvíte na našem FB Krajina 2000 a www.krajina-2000.cz. Podpořit nás můžete také na účtu 2200328034/2010.

DÁLNIČNÍ EXITY NAD JÍLOVÝM

Na místě, kde stojíme, povede dálnice. V těchto místech se bude dálnice D3 vynořovat z tunelu od Záhroňan a bude pokračovat dalším tunelem na Luka pod Medníkem, který vyústí na dálniční most nad Sázavou. Je zde projektován exit do Jílového a na obchvat Jílového a na druhou stranu směrem na Petrov a Davli. Změna krajiny a životní podmínky pro stávající osídlení se výrazně zhorší. Místo klidné a tiché venkovské krajiny s loukami a pastvinami zde bude dálniční dopravní uzel.

Exit je umístěn ve vrcholném bodě obou tunelů nad městem, takže exhalace z tunelů budou proudit v tomto místě komínovým efektem nebo umělou ventilací nízkou nad zemí a vlivem převážně proudění vzduchu od západu půjdou směrem na Jílové, kde může docházet za zhoršených rozptylových podmínek k jejich koncentraci v dolině města a vzniku smogových situací.

Při průjezdu například 5 tisíc kamionů denně, kdy toto číslo může být i podstatně vyšší, se v těchto tunelech vytvoří denně exhalace spálením cca 5 000 litrů projeté nafty nepočítaje exhalace z osobních vozidel. Tyto exhalace budou natrvalo zamožovat zdejší okolí. Můžeme to přirovnat ke stavu, jako by zde vznikla menší městská teplárna, která by ovšem na rozdíl od dálničního exitu, rozptylovala zplodiny hoření do ovzduší komínem vysoko nad terénem a byla by pod neustálou kontrolou ohledně znečišťujících zplodin.

Bohužel je prokázáno, že deklarované emise z provozu motorových vozidel, i když jsou normy stále přísnější kvůli ochraně lidského zdraví, jsou v reálném provozu (kolony, popojíždění, jízda na volnoběh apod.) až řádově překračovány. Motory neprodukují jen chemické škodliviny, nýbrž také ultrajemné, pro zdraví nebezpečné, prachové částice (nanočástice), v jejichž produkci jsou benzinové motory ještě horší než diesellové.

Nanočástice tělo nedokáže v dýchacích cestách odfiltrovat, a ty pak pronikají plicemi přímo do krve. Jejich nebezpečnost spočívá v tom, že se na jejich povrchu zachycují a koncentrují chemické toxiny, které takto účinněji pronikají do lidského těla, kde mohou působit vážné problémy. Poslední oficiální statistiky o zdraví v ČR uvádějí, že jediná skupina příčin úmrtí, která od roku 1989 roste, jsou nemoci dýchacího ústrojí. Nesouvisí to tak nějak s nárůstem automobilové dopravy u nás a exhalacemi, které produkuje?

V pražských tunelových komplexech jsou běžně překračovány limity prachových částic 4x až 15x, překročení norem je i na povrchu v přilehlých oblastech a na křižovatkách. Jak tomu chce Praha čelit?

„Magistrát proto chystá návrh opatření, kterými chce omezit v Praze dopravu v době zhoršené kvality ovzduší. Při nejvážnějších smogových situacích by do města nesměly vjíždět nákladní automobily nad šest tun a také polovina osobních aut, jejichž poznávací značka končí buď sudým nebo lichým číslem.“

Aby uchránilo vedení města Jílového u Prahy své občany před tímto nebezpečím, zamýšlí snad omezovat provoz desítek tisíc automobilů a kamionů na D3, až zde tato situace nastane?

Legenda:
A – Okolí plánovaného exitu (směr na Jílové u Prahy); B – Okolí plánovaného exitu (směr na Studené a Luka p. Medníkem);
C – Okolí plánovaného exitu (směr na Kamenná vrata); D – Plán exitu z D3 nad Jílovým u Prahy (zdroj: ŘSD ČR);
E – Pohled na krajinu, do které mají být vyústění tunelů a exit umístěny.

- 1: V lázních (N=49.89738941, E=14.479526917)
- 2: U obřezky (N=49.89266509, E=14.473247133)
- 3: Nad Studeným (N=49.884502612, E=14.47083744)
- 4: Cesta do Luk (N=49.879512897, E=14.477474737)
- 5: Altán (N=49.872397079, E=14.472356116)
- 6: Luka pod Medníkem (N=49.871653249, E=14.46794913)

VLIV DOPRAVNÍCH STAVEB NA EKOSYSTÉMY



VÝSTAVBA DÁLNICE V NEPORUŠENÉ KRAJINĚ PŘEDSTAVUJE ŘADU NEVRATNÝCH NEGATIVNÍCH ZMĚN NA PŘÍRODU

Zábor přírodních stanovišť a narušení ekosystémů

Při záboru území dochází ke zničení a odstranění rostlinných a živočišných společenstev, skrytí humusové vrstvy, porušení hydrologického režimu, narušení půdních vrstev a povrchových vrstev litosféry. Tento zásah vede k trvalému zániku ekosystémů a všech jejich součástí. Důsledkem je trvalý úbytek přírodních lokalit, mizení vzácných stanovišť, zvyšování uniformity území a degradace biodiverzity.

Místo abychom se snažili o zachování zdejších přírodních skvostů, budeme pokračovat takřka bezdůvodně v jejich ničení?

Z již vzácných druhů místního ekosystému lze jmenovat mnoho ohrožených druhů, např. ledňáčka říčního, skorce vodního, konipasa lučního, lejska bělokrkého a řadu dalších, včetně dravců, sov nebo vodních ptáků. V dolním Posázaví hnízdí velmi rozmanitá druhová skladba ptáků, která je dokladem vysokého stupně ekosystému a biodiverzity. Region dolního Posázaví zahrnuje několik významných chráněných území, což dokladuje vyhlášení vodního toku řeky Sázavy za Evropsky významnou lokalitu v rámci soustavy NATURA 2000.

Zatěžováním regionu zastavěností obytnými a průmyslovými zónami a dopravními stavbami se velmi dramaticky snižuje kvalita ekosystému a její biologické části. Hodnoty území jsou proto v současné době velmi ohroženy a jeho jakékoliv další zátěže, zejména ty, které mají nevratný charakter, jsou pro něj s jistotou likvidační.

Fragmentace krajiny dopravními stavbami a ohrožení fauny i flory

Fragmentace krajiny je proces, při kterém dochází k rozdělení souvislých biotopů do menších a izolovanějších celků, a tím ke ztrátě schopnosti plnit svou funkci jako prostoru pro život živočichů. Například při výstavbě dálnice dochází k omezení potravní nabídky pro zvěř a k extrémnímu úbytku těch druhů dřevin, které jsou pro zvěř atraktivní jako zdroj potravy a naopak. V okolí dálnic se nepřírozně snižuje biodiverzita vegetace i živočichů. Fragmentace krajiny vede k narušení harmonické rovnováhy všech živočichů a rostlin a k omezení jejich vývoje. V konečném výsledku dochází k vymizení mnoha druhů organismů.

V oblasti dolního Posázaví se zachovaly vyhraněné typy dubohabřin, bučin a jasešin, lužních společenstev s vrbinami, olšovými vrbinami a ostřicovými vegetačními formacemi, které hostí dnes již velmi vzácné živočichy, např. kriticky ohrožené druhy užovku podplamatou a ještěrku zelenou, které se v ČR vyskytují v současné době už jen na 5 místech. Dále zde žije kriticky ohrožená zmije obecná a užovka hladká, jejíž vzácná forma byla nalezena mezi Kamenným Přívozem a Medníkem (Kerouš, 2002),

což je doslova unikátní nález. Druhem, který signalizuje kvalitu povrchové vody, je mlok skvrnitý. Populace tohoto silně ohroženého druhu obojživelníka jsou podmíněny kvalitní vodou přítoků Sázavy.

Vlivy na vodní zdroje a odtokové poměry území

I podle přiznání mnoha odborníků a projektantů a podle oponentních posudků znalců plánovaná výstavba dálnice D3 zcela jistě znehodnotí nebo zničí v mnoha obcích na trase této dálnice zdroje pitné i povrchové vody. Některé prameny zcela zmizí a ostatní budou znehodnoceny stažením dešťové vody z tělesa dálnice do retenčních nádrží a z těchto do prostor, kde jsou rozlehlé mokřady se zásobami vody či do pramenišť. Tato voda již s obsahem soli, úniků ropných produktů a dalších nečistot bude dále sváděna do potoků a dále do řek.

Příkladem narušení vodních zdrojů na tomto místě je prameniště potoka ve Studeném, do kterého zasahuje z velké části umístění projektovaného exitu. Potok protéká celým údolím Horního a Dolního Studeného a zásobuje tuto oblast vodou a vlévá se do Sázavy. Soli a ostatní nečistoty z provozu na exitu a úniky z tunelu, který je zde projektován, budou pronikat do odtokové oblasti tohoto potoka a zcela jistě postupně znečistí všechny zdroje vody, které jsou potokem zásobovány.

Negativní vlivy jsou násobeny globální změnou klimatu na Zemi

Dnes již nelze přehlížet fakt, že stavby, které mají vážné dopady na ekosystémy, ještě urychlují negativní dopady spojené s globálními změnami klimatu. Stačí citovat z knihy Mizející tvář Gaia, jejíž autor je světově proslulý vědec James Lovelock.

Kdyby zemi sledovali od jejího zrodu mimozemšťané, zahlédli by, že téměř po celou tu nezměrnou dobu docházelo k neustálým změnám, zpravidla však postupným. Kontinenty se posouvaly, globální teplota stoupala a klesala, nové druhy se objevovaly, a jiné vymíraly. Ale jen v její poslední miliontině historie jen několika tisících let, se složení vegetace měnilo mnohem rychleji než dříve. To signalizovalo počátek zemědělství a růst lidské populace. Tempo změn se zvyšovalo, spotřeba fosilních paliv způsobila neobvykle rychlý nárůst obsahu oxidu uhličitého v atmosféře a svět se začal zahřívát. Co by mimozemští svědci mohli vypovídat v následujících sto letech? Bude křeč následována stabilitou nebo naše zásahy nezvratně postrčily planetu do nového, daleko teplejšího klimatu? Pokud ano, kolik z dnešních rostlinných a živočišných druhů přežije?

V minulosti jsem byl skeptický ke katastrofickým vizím, tentokrát ale musíme brát vážně možnost, že globální oteplování může téměř vyhladit lidstvo ze zemského povrchu. (Redakčně zkráceno.)

Legenda:
A – Pohled na obec Studený, která leží v bezprostřední blízkosti exitu z tunelů D3; B – Čolek obecný (Lissotriton vulgaris);
C – Rosnička zelená (Hyla arborea); D – Skokan zelený (Pelophylax esculentus); E – Mlok skvrnitý (Salamandra salamandra);
F – Ještěrka zelená (Lacerta viridis); G – Čolek velký (Triturus cristatus); H – Ropucha zelená (Bufotes viridis);
I – Užovka obojková (Natrix natrix)



NAUČNÁ STEZKA VLIV DOPRAVNÍCH STAVEB NA KRAJINU

ZASTAVENÍ Č. 3

- 1: V lázních (N=49.89738941, E=14.479526917)
- 2: U obrázku (N=49.89266509, E=14.473247133)
- 3: Nad Studeným (N=49.884502612, E=14.47083744)
- 4: Cesta do Luk (N=49.879512897, E=14.477474737)
- 5: Altán (N=49.87237079, E=14.472356116)
- 6: Luka pod Medníkem (N=49.871653249, E=14.46794913)

Tento informační panel za podpory města Jílového u Prahy vytvořil v roce 2019 spolek KRAJINA 2000, spolek na ochranu přírody dolního Posázaví. Více se o nás dozvíte na našem FB Krajinu 2000 a www.krajina-2000.cz. Podpořit nás můžete také na účtu 2200328034/2010.

MÍSTNÍ GEOLOGICKÁ RIZIKA PRO STAVBU DÁLNICE

Zde se nacházíte v místech, kde ve středověku probíhala intenzivní těžba zlata. Dobývky zde, na jižní části Šlojiřské žíly, dosahovaly do hloubek 150 m vyjimečně i 200 m pod úroveň terénu. V blízkosti tohoto místa došlo ke křížení Šlojiřské a Tobolské žíly, která průměrně obsahovala 10 g/t zlata, ale na křížení žil byly obsahy daleko větší. V čočkovitém vývoji žil byly obsahy až 10 kg/t zlata. Pro každého horníka, zvláště toho ve středověku, to byla velmi lákavá vidina. Rozsah těchto prací si částečně můžete udělat sami dle vydobyté hlušiny, která se nachází v okolí na povrchu okolo pinek (povrchový důl). Na povrch se dostala jen sotva 1/4 vydobytého materiálu, jelikož zbytek kamení se používal do základů vydobytých prostor. Větší část zdejších vydobytých prostor nenajdete v žádné hornické mapě, jelikož nejstarší mapa je až z roku 1705. Všechny starší mapy byly zničeny požárem města Jílového. O rozsahu zdejšího podzemí nám občas dá vědět příroda sama, například při povodních v roce 2013 se zde na několika místech propadla zem (viz. fotografie). Některé z těchto propadů byly přímo v trase plánované dálnice, která má od tohoto místa probíhat zhruba 400 m západně. Zachytit všechna riziková místa je téměř nemožné, jelikož důlní středověké prostory jsou od sebe vzdáleny jen

několik málo metrů a geologický průzkum, který zde proběhl jen v řádu stovek metrů od sebe vzdálených vrtů rozhodně všechny doly nepodchytí. Plánovaná část zdejší trasy se zřejmě velmi prodrazí.

O velkém riziku pro stavbu dálnice těmito místy není pochyb, viz. zkušenost s D8 u Dobkoviček, kde došlo při povodni v červnu 2013 k sesuvu 500 tisíc metrů krychlových zeminy na dálnici D8 a to právě v oblasti, před kterou sdružení Děti Země v letech 1995 až 2004 varovalo s odkazem na podklady Českého geologického úřadu. Odtěžení této zeminy a uvedení dálnice do provozu trvalo další 3 roky za cenu několika set milionů Kč a nutnost monitorování stability svahu v této oblasti je trvalého rázu.

Kromě sesuvu půdy, máme v ČR i zvlněnou dálnici D 47 (dnešní D1) na severu Moravy, jejíž příběh není zatím ani po mnoha letech u konce.

Propadlá dálnice tu ještě nebyla. Zdejší poddolované území je pro to vhodnou příležitostí...



Legenda:
A – Fotografie propadů v poddolovaném území, kudy je plánovaná trasa D3.
K propadům dochází po silných deštích, které nastávají v posledních letech stále častěji;
B – Satelitní počítačové zobrazení reliéfu krajiny u Panského vrchu.
„Krátory“ jsou pozůstatky po důlní činnosti v minulých staletích.

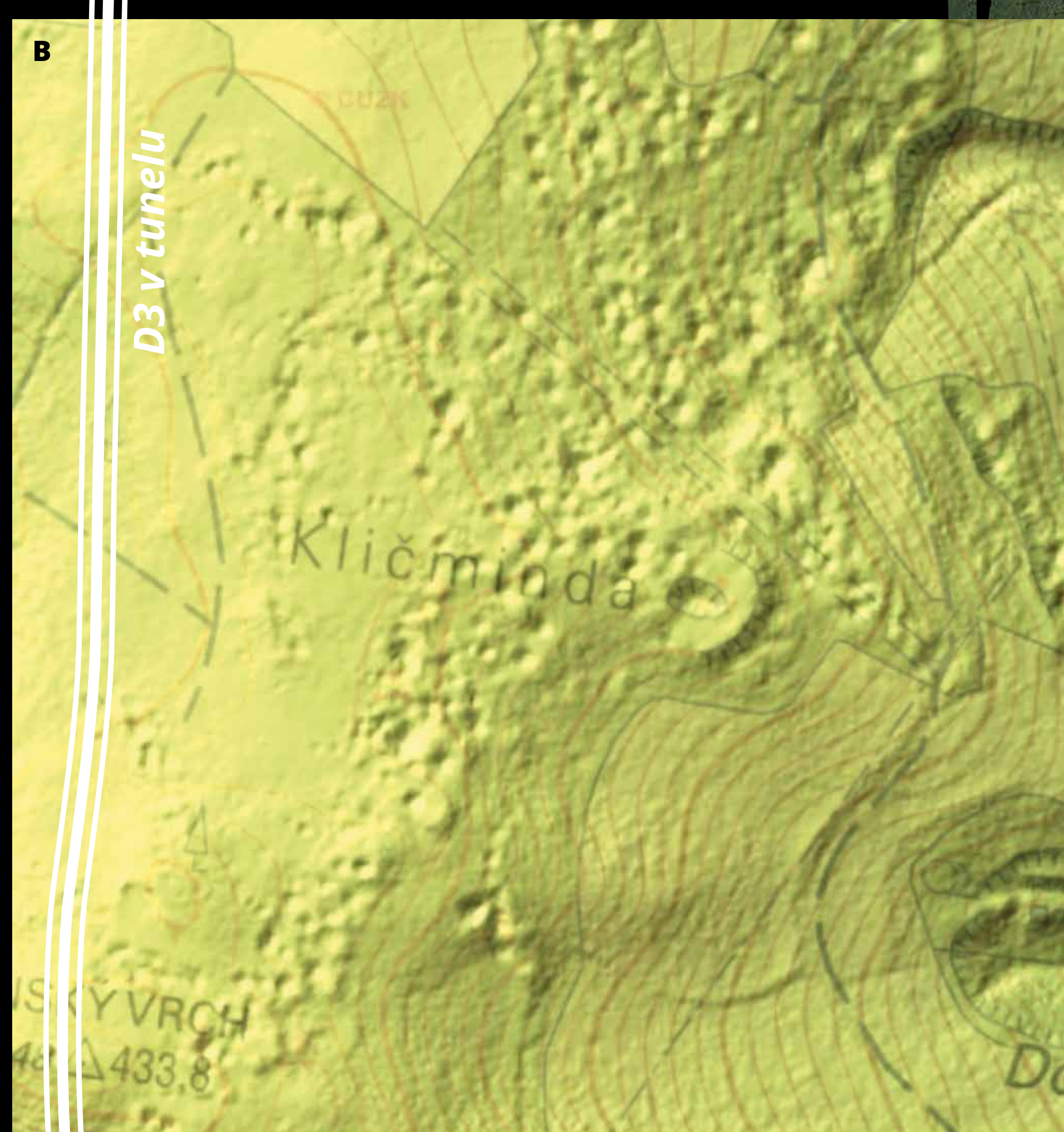
1: V lázních (N=49.89738941, E=14.479526917)
2: U obrázku (N=49.89266509, E=14.473247133)
3: Nad Studeným (N=49.884502612, E=14.47083744)
4: Nad Lukou (N=49.879512897, E=14.477474737)
5: Altán (N=49.872397079, E=14.472356116)
6: Luka pod Medníkem (N=49.871653249, E=14.46794913)

ZASTAVENÍ Č. 4



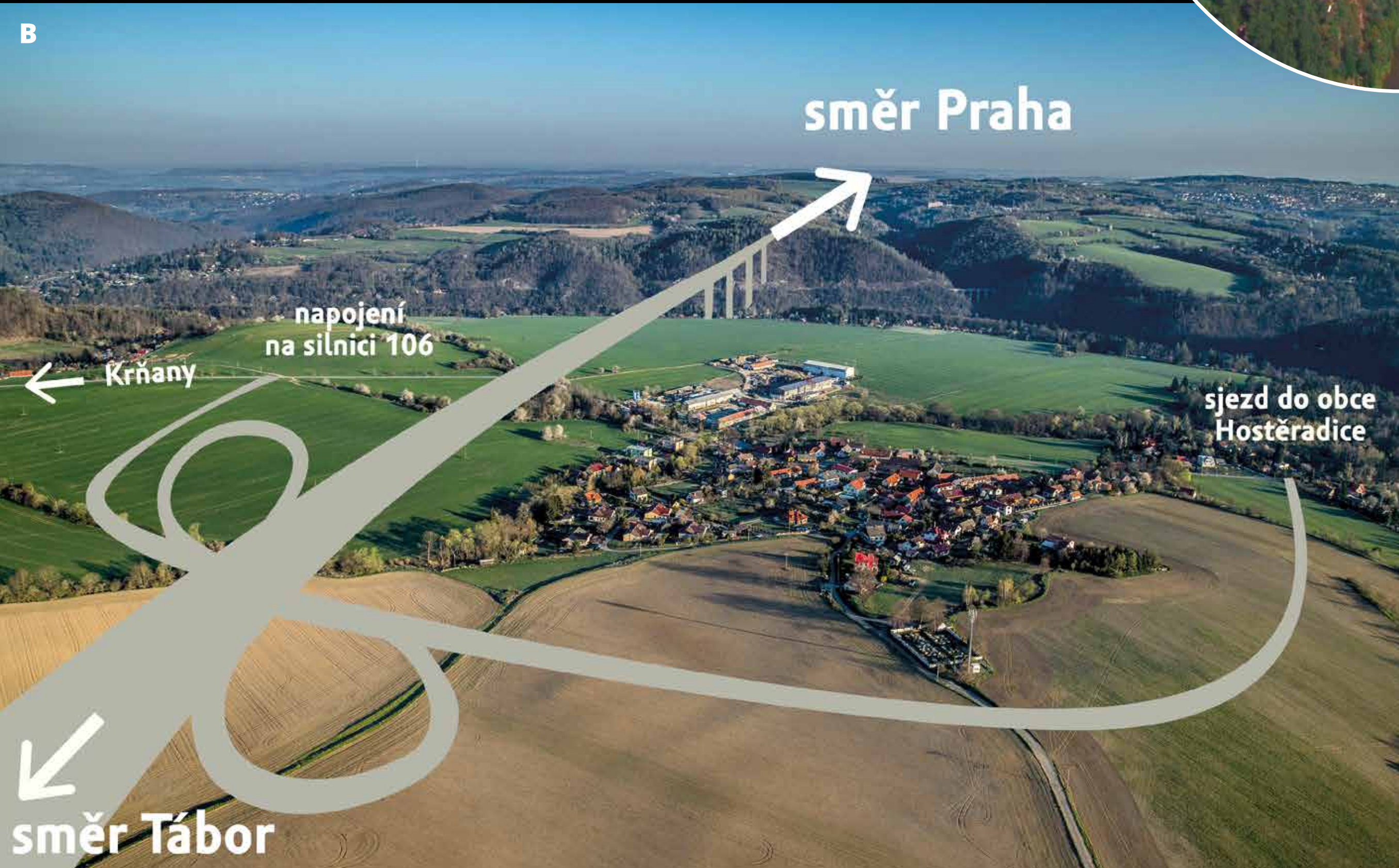
▲ Propady starých štol po těžbě zlata ve středověku v okolí Panského vrchu, po intenzivních deštích a povodních v červnu 2013. Tudy je plánovaná trasa dálnice D3.

Reálné počítačové zobrazení reliéfu povrchu krajiny u Panského vrchu. Každý „kráter“ představuje pozůstatek po středověké důlní činnosti, často do hloubek desítek metrů hluboko. Zde je riziko propadů velké. Plánovaná trasa D3 tímto územím je vyznačena.



NAUČNÁ STEZKA VLIV DOPRAVNÍCH STAVEB NA KRAJINU

Tento informační panel za podpory města Jílového u Prahy vytvořil v roce 2019 spolek KRAJINA 2000, spolek na ochranu přírody dolního Posázaví. Více se o nás dozvíte na našem FB Krajinu 2000 a www.krajina-2000.cz. Podpořit nás můžete také na účtu 2200328034/2010.



Po vyústění z tunelu od Jílového a přemostění Sázavy se dálnice D3 zakousne do krajiny a bude pokračovat k Meznu (směr Tábor), odkud byla odchýlena jako tzv. Stabilizovaná trasa právě sem.



Komu se podaří zamezit hluku z kamionů a aut, řádově tisíce denně, projíždějících po tomto mostě vysoko nad Sázavou a krajinou?



Vliv dálnice na život místních obyvatel

Luka pod Medníkem jsou obce, která je oázou klidu, která není průjezdná, protože silnice tam končí u Sázavy. Už samotný název obce vypovídá o charakteru jejím i okolí. S rozvojem Prahy začátkem minulého století sem začali jezdit hlavní obyvatelé Prahy za rekreací a odpočinkem. Trampské osady z té doby a jejich názvy jako Toronto, Údolí Ticha, Ajax, Údolí Slunce, Dakota, Kadjak jsou dodnes živou kronikou. Z Prahy je to sem do čisté přírody jen neuvěřitelných 25 km a můžete si odpustit ucpané výpadovky a přijet z Hlavního nádraží, Vršovic, Krče či Bráníku vlakem, třeba i jen na odpolední výlet s rodinkou.

Tato krajina vybízí k relaxační procházce nebo pobytu v každém ročním období. Když se zastavíte v lukách nad obcí nebo na Posázavské stezce v kaionu řeky, tak se zaposloucháte do šumění okolních lesních porostů, pozorujete dobytek pasoucí se na loukách či skupinku srnců pobíhající v dostatečné vzdálenosti od vás nebo se kocháte krásou tiše plynoucí Sázavy a nadechnete se čistého a svěžího vzduchu. V příjemné meditaci se zaposloucháte do opravdového ticha, které vás obklopuje i v této obydlené krajině a občas vás vyruší jen zaskřípění brzd Posázavského pacifiku na nádraží v Lukách a jeho zahoukání před obdivuhodným železničním viaduktem postaveným v r. 1900 u Žampachu. Obec si žije svým klidným, nerušeným životem, žádná hlučná doprava, žádné výrobní podniky. A proto ji návštěvníci a zdejší obyvatelé po dlouhá desetiletí vyhledávali a volili pro svůj pobyt a život zde.

Z hlediska dnešních budovatelů dálnic jsou tyto hodnoty nulové. Projekt dálnice D3 je vyprojektován tak, že nedaleko odsud má Sázavu překlenout dálniční most vysoko nad hlavami obyvatel, chatařů, rekreantů, výletníků a vodáků plavícími se po řece a obdivujícími neuvěřitelně romantické výhledy. Ticho přestane existovat a zahoukání vlaku už nikoho neprobudí z odpolední siesty, protože zanikne v neustálém hukotu aut a kamionů, jejichž trasu bylo nutné z jakýchkoli důvodů vést právě tudy, aby jen projeli tento kus země se svým zbožím, či přepravili polotovary z jedné fabriky s levnou pracovní silou do druhé, nebo centrálního skladu v srdci Evropy a pak zase jinam. Těmito záměry se ostatní původci projektu vůbec netají: „Po dokončení úseku Praha-Mezno bude v celém Středočeském kraji dálnice D3 dobudována a převedena na ni dálková doprava ve vztahu sever-jih“ jak uvádí informační brožura Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD). Jak k tomu přijdou místní občané, kterým bude znehodnocen jejich životní prostor a úsilí generací, se tam neuvádí. Jejich výhodou bude, že po uvedené dálnici pojedou o 5 min. rychleji na pražský okruh, pokud ovšem neskončí v koloně mezi kamiony z celé Evropy už za humny nebo na pražském okruhu, který nevyzpytatelně kolabuje už dnes. A to tam ještě nedorazily ty další tisíce kamionů denně, až bude propojen ten sever a jih Evropy touto trasou.

Legenda:
A – Kaňon Sázavy u místa plánovaného dálničního mostu. V chybě řeky jsou Luka pod Medníkem a vpravo trať „Posázavského pacifiku“. Vlevo obec Rakousy.;
B – Ze svahu nad Sázavou, má vyústit dálniční tunel na most v délce 780 m, který bude jeden z nejdelších a nejvyšších v Evropě (pro srovnání Nuselský most má délku 485 m);
C – Vizualizace dálničního mostu přes Sázavu u Luk pod Medníkem. (Zdroj ŘSD ČR);
D – Návrh vyústění tunelu a přemostění Sázavy u Luk pod Medníkem (zdroj ŘSD ČR).

Zdejší obyvatelé se samozřejmě těmto plánům brání. Je to oblast, kde obce na trase D3 se právem bojí naprosté změny prostředí, ve kterém dosud žijí. Bojí se tranzitní dopravy, která zde nyní žádná není, emisí, světelného smogu a hluku, ztráty vodních a půdních zdrojů či zhoršení vodního a tepelného režimu krajiny. Obávají se rovněž živelného rozvoje průmyslových (logistických) staveb v blízkosti eventuální dálnice, které by negativně zasáhlo široké okolí. Obce se rovněž ohrazují proti postupu ŘSD a jsou znepokojeny i přístupem Krajského úřadu Středočeského kraje, který nedostatečně řeší místní dopravní problémy (obchvaty obcí, odstranění kritických míst zejména na silnici I/3), avšak mohutně propaguje stavbu D3 přes dolní Posázaví. Dálnice však v reálu současně místní dopravní problémy těžko vyřeší a naopak bude indukovat další a rozsáhlejší dopravní zátěž okolí.

Avšak ne všude v Evropě se dopravní strategie řeší tímto způsobem. Vzorová země je Švýcarsko, podobně jako ČR tranzitní stát. Švýcarsko, aby ochránilo jak zdraví svých občanů, tak alpskou přírodu, převedlo převážnou část nákladní dopravy na železnici, stále pokračují a tento cíl zakotvili dokonce do své ústavy. Je to ukázka hodnot, které tato společnost uznává a respektuje.

Ve srovnání s ČR však mají Švýcaři mnohem obtížnější situaci, protože velká část železnic prochází alpskými tunely. Stavbu posledního železničního tunelu tzv. Gotthardského úpatního tunelu, který je určen hlavně pro nákladní přepravu a přepravu kamionů, otevřeli 1.6.2016 po 25 letech budování. Tunel je dvoutubusový, má délku 57 km (slovy padesát sedm km) a vlaky projíždějí rychlostí 200 km/hod. Toto obdivuhodné dílo svědčí o jasné dlouhodobé strategii a přístupu k úspěšnému, ale ohleduplnému řešení problémů doby.

Pokud my, místo tvrdošíjného uplatňování 30 let zastaralých koncepcí, bychom si jen trochu vzali příklad z této země, která neleží ani na jiném kontinentu, ani na jiné planetě, jak by se někomu mohlo zdát, ale v té samé Evropě, jako my, tak bychom zcela jistě nemuseli mít žádné obavy o uchování našeho životního prostředí a projekt D3 přes Posázaví by určitě ani nespátřil světlo světa, protože by k tomu nebyl důvod. Snažme se a doufejme pevně, že i my taď jednu spatříme konečné světlo na konci tunelu.

STAVEB NA KRAJINU ZASTAVENÍ Č. 6

- 1: V lázních (N=49.89738941, E=14.479526917)
- 2: U obrázku (N=49.89266509, E=14.473247133)
- 3: Nad Studeným (N=49.884502612, E=14.47083744)
- 4: Cesta do Luk (N=49.879512897, E=14.477474737)
- 5: Altán (N=49.872397079, E=14.472356116)
- 6: Luka pod Medníkem (N=49.871653249, E=14.46794913)

NAUČNÁ STEZKA Vliv dopravních staveb na krajinu
Tento informační panel za podpory města Jílového u Prahy vytvořil v roce 2019 spolek **KRAJINA 2000, spolek na ochranu přírody dolního Posázaví**.
Více se o nás dozvíte na našem FB Krajinu 2000 a www.krajina-2000.cz. Podpořit nás můžete také na účtu 2200328034/2010.