

Řešení bez JVK existuje

- Proč Jan Bürgmeister neříká lidem pravdu?
- Obchvat Prahy co nejdál od města
- Jak je to s JVD?
- Napsali jste...



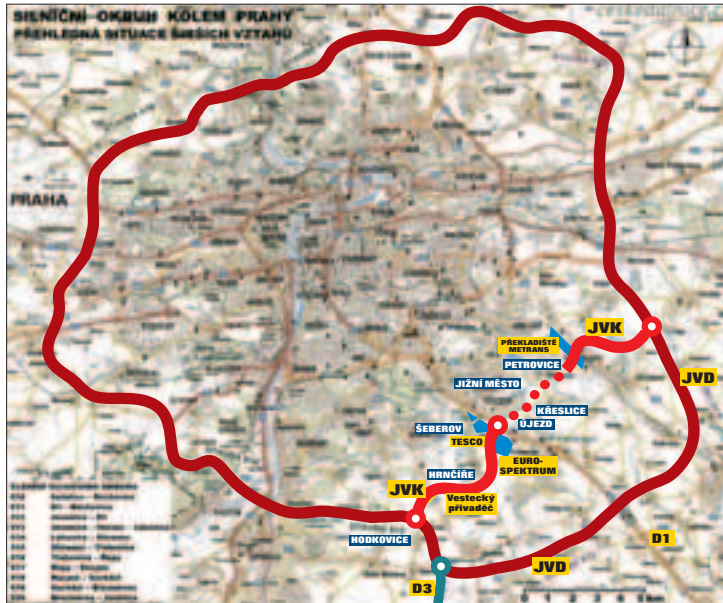
Vážený občane,

Někteří z Vás se pozastavují nad tím, že vydáváme noviny, které se věnují poměrně úzkému tématu. Tím je zamezení vzniku kapacitní komunikace kolem Křeslic. Nejde však jen o Křeslice. Komunikace, dříve nazývaná JVK, nyní Vestecký přivaděč, by byla tranzitní a měla by vážný dopad na charakter života v celém kraji. Její vliv by postihl tisíce obyvatel, především na sídlišťích. Jako se dříve kolem řek a vodních toků zakládala lidská sídla, tak dnes kolem takovýchto silnic vznikají hypermarkety a technická zařízení. Ta přitahují další dopravu jako magnet a přetěžují všechny silnice v okolí. Krajina se mění v betonovou pouštinu zamořenou kouřem, prachem a všudypřítomným hlukem. Milíčovský les a údolí Botiče by se proměnily v zaprášené usychající trosky. Nejedná se tedy jen o jednu silnici, ale o celkový ráz krajiny a budoucí kvalitu života nás i našich dětí. Kdyby tato silnice vyřešila problémy s odvedením dopravy z jiné oblasti, kde žije ještě více lidí, podřídili bychom se a strpěli tyto škody. Jenže odborné dopravní rozborů ukazují, že tomu tak není. Komunikace, o které je řeč, má sloužit jen pro plánované hypermarkety firem TESCO a Eurospektrum, které již v jejím okolí zakoupily pozemky. Těmto firmám se jedná o miliardové zisky, které stojí a padají s Vesteckým přivaděčem v trase JVK. O komunikaci v Praze, rozhodují zvolení členové zastupitelstva Prahy. Tuto moc rozhodovat o osudu nás, obyvatel, dostali politici ve volbách. Jak s ní však nakládají? Rozhodují v zájmu uvedených hypermarketů a ohrožují životní prostředí svých voličů. Těmto zájmům oběhují budoucí charakter celého regionu. Pokud na jejich jednání upozorňují, stávají se opakovaně terčem velmi nevybíravých útoků, které se snaží zdiskreditovat mou práci i mně osobně. Jsem napadán za vlastnictví polí, které jsem získal dědictvím. Nijak s nimi nespekuji. Mě vlastnictví, které odpovídá necelým dvěma hektarům, je všelijak nafukováno a zveličováno. Zastánci nebezpečné komunikace totiž nemají argumenty pro otevřenou a věcnou diskusi a tak se snaží své protivníky zkompromitovat.

Mezi těmi, kdo prosazují uvedenou komunikaci, vyniká Jan Bürgmeister. Na magistrátu má značný vliv. Jedná ve prospěch investorů hypermarketů a pana Červenky a otevírá jim možnosti miliardových zisků. Nevadí mu zmenšování budoucích ploch zeleně ani možná devastace našeho kraje. Jedná proti usnesením místních volebních zastupitelstev a peticím desítek tisíců občanů. Nyní chce získat ještě větší moc. Každý v jihovýchodě Prahy by si měl uvědomit, že na tom, koho volí, závisí budoucí kvalita jeho života i jeho rodiny.

Řešení bez JVK existuje

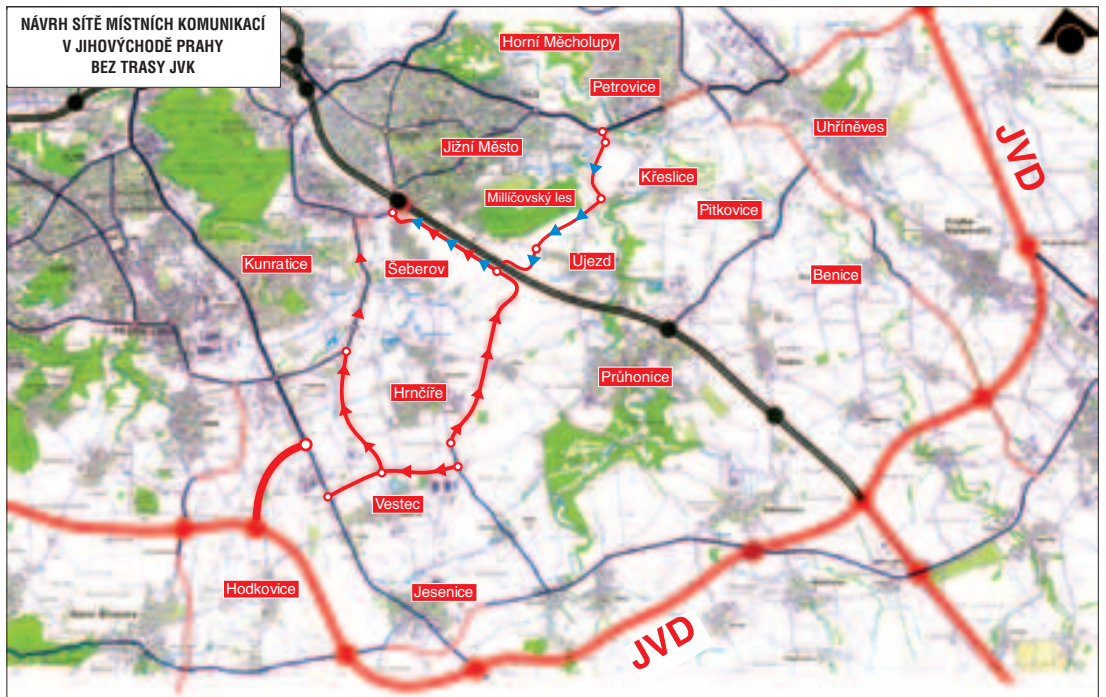
Zodpovědní politici nechtějí studii dopravy bez JVK vzít na vědomí!



Varianta, kterou nám vnucuje magistrát

Mapka ukazuje schválené úseky komunikace v trase JVK (tzv. Vestecký přivaděč) a volný koridor kolem Milíčovského lesa. Komunikace by byla obchodně výhodná pro navrhované hypermarkety v Šeberově a Průhonících. Propojila by dálnice a vytvořila dálniční zkratku pro evropskou tranzitní dopravu ve směru západ – východ včetně kamionové dopravy. Tato komunikace by zavedla dálnici D3 do Jižního Města kolem Šeberova a Hrnčív. Vážné by poškodila životní prostředí 120 000 lidí a přírodní zázemí sídlišť sloužící k rekreaci obyvatel. Snížila by hodnotu majetku občanů, jejich bytů a domů.

Komunikaci v trase JVK dříve prosazoval primátor Jan Koukal (ODS) a nyní náměstek primátora Jan Bürgermeister (ODS). Ten tvrdí, že bude komunikace jen dvoupruhová, přestože se první úsek začíná stavět čtyřpruhový. Říká, že se jedná jen o obchvat Šeberova, ale komunikace má být spojnicí dálnic. Ujišťuje, že pokračování komunikace kolem Milíčovského lesa nehrozí, přestože zde magistrát udržuje volný koridor.



Studie místních komunikací bez trasy JVK je k dispozici již od roku 2004

Na plánu je síť místních komunikací podle studie ing. Petra Preingera. Toto řešení neumožní vznik nebezpečné komunikace v trase JVK, ani průnik tranzitní dopravy a kamionů do oblastí v okolí sídlišť. Síť komunikací zajistí dopravní obsluhu rozvojových území. Červenými šipkami jsou vyznačeny objezdy Šeberova a Hrnčív (2 směry), které by snížily dopravu uvnitř těchto sídel. Modrými šipkami je vyznačen objezd Jižního Města. Na dálnici D1 v Ujezdě není křižovatka, jen podjezd dálnice. Tato síť komunikací neumožní stavbu mamutích nákup-

ních center v Šeberově a Průhonících, která by dopravně přetížila region. Starosta Šeberova Marek Fajfr (ODS) studii odmítá. Starostka Prahy 11 Marta Šorfová (ODS) se místo zhodnocení studie vyjádřila, že podporuje JVD (??). Starosta Prahy 15 a nynější senátor za ODS Jan Nádvozník zaslal studii zpět bez jediného slova průvodního dopisu. Náměstek primátora Jan Bürgermeister (ODS) na žádost o zhodnocení studie nijak nereagoval. Tím dávají tito činitelé Prahy jasně najevo, že nemají zájem řešit dlouhodobý problém obyvatel jihovýchodu Prahy.

V Újezdě na setkání s občany se opět nic nevyřešilo

Na setkání občanů, na které jsme upozornili v Kurýru č. 9 a které se konalo 6. 4. 2006 v sále restaurace u Srbů v Újezdě, bylo nabito. Schůzi svolala městská část Újezd a pozvala na ni zastupitelskou reprezentaci zdejšího regionu.

Občané od přítomných zastupitelů očekávali, že jim sdělí, co dělají pro záchranu území. Co udělali proti zrušení podmíněnosti stavby dálniční křižovatky v Újezdě v trase JVK a Vesteckého přívadče? Proč magistrát nepovolí výstavbu skupiny domků v trase JVK v Újezdě a Křeslicích a proč to Jižní Město také odmítá? Proč snahu Křeslic o zástavbu v trase JVK napadají i zástupci Petrovic? Proč se v Újezdě pětice zastupitelů včetně starosty brání studii nové sítě komunikací, kterou si sami objednali a zaplatili a která by nebezpečí JVK jednou pro vždy odstranila?

Místo toho slyšeli od většiny starostů jen další obecné proklamace, že s křižovatkou nesouhlasí a že o tom jedná. Starosta Křeslic (Ing. Zápotocký) připomněl, že od určité doby zástupci Újezda a Petrovic přestali spolupracovat s Křeslicemi, sliby, které dali občanům, neplní a spojují se s pražským magistrátem. Zato dostávají velké dotace. Takto doslova prodávají životní prostředí a zdraví obyvatel.

Na jednání vystoupil architekt Petr Preininger, autor zmíněné studie a vysvětlil, jak tato síť místních komunikací „ruší“ Vestecký přívadčec v trase JVK a znemožňuje průtah tranzitní a kamionové dopravy. Zároveň studie řeší dopravní obsluhu území a objezd Jižního Města, Šeberova a Hrnčív.



Šeberovský starosta Fajfr občany uklidňuje, že Vestecká spojka bude mít pouze úrovně křižovatky. Barrandovská spojka (na snímku) má také pouze úrovně křižovatky. Bude se takový provoz občanům Šeberova líbit?

Starostka Prahy 11 Marta Šorfová na dotazy, co dělá proti nebezpečí vzniku Vesteckého přívadče v trase JVK neustále opakuje, že podporuje JVD, tedy oddálenou trasu dálničního okruhu. Jakoby tím snad hrozba stavby Vesteckého přívadče v trase JVK zmizela... Starosta Šeberova M. Fajfr se snažil obhájit projekt Vesteckého přívadče v trase JVK nesmyslným argumentem, že to pomůže dopravně Šeberovu. Jak ale může lidem pomoci komunikace, která k obci přivede masivní dálniční a kamionovou dopravu? Také sdělil, že žádá, aby se Vestecký přívadčec stavěl jen jako dvoupruhová komunikace. Občanům však neřekl, že na území Šeberova leží jen nepatrná část Vesteckého přívadče a že Šeberov nemá žádné pravomoci rozhodnout o síťce této komunikace ani na svém katastru, natož v mimopražském území. Magistrátní asistent náměstka J. Bürgermeistera Adam Vážanský se snažil lidi uklidnit tvrzením, že auta i kamiony budou jezdit oddálenou trasou JVD i když se postaví komunikace v trase JVK, tedy dálniční zkratka. Tomu se lidé jen zasmáli. Když se ho občané ptali, proč Praha udržuje v trase JVK v Křeslicích a Újezdě volný koridor a neumožňuje tam postavit rodinnou zástavbu, řekl, že na tuto otázku nezná odpověď. Korunu všemu nasadil starosta Hrubý, který nespokojené občany z Kateřinek, kteří se brání proti stavbě mamutí dálniční křižovatky, označil za nové přistěhvalce, kteří neznají historii Újezda a nic pro obec neudělali.

Setkání v Újezdě potvrdilo zoufalý stav v obraně proti komunikaci v trase JVK. Vše záleží na zvolených zástupcích v městských částech, zda budou hájit zájmy občanů, nebo budou boj jen předstírat a tiše spolupracovat s magistrátem. Lidé už prohlédli zastírací taktiku některých z nich. Napravit je asi

V posledním vydání Klíče vyšlo prohlášení ODS Praha 11, pod titulkem: **NE křižovatce na dálnici v Újezdě, NE Vestecké spojce!**

Titulek slibuje zamítnutí Vestecké spojky v trase JVK a křižovatky na dálnici D1 v Újezdě, avšak obsah článku je už trochu jiný. Je v něm uvedeno, že není možné zprovoznit Vesteckou spojku s křižovatkou na dálnici D1 v Újezdě před dostavěním okruhu JVD. Všichni však víme, že i v případě, že vznikne a bude zprovozněna trasa JVD, ohrožuje Vestecká spojka toto území. Vytvořila by totiž dálniční zkratku s provozem transitní kamionové dopravy.

Toto prohlášení je však naprosto nevěrohodné z dalšího důvodu. Vesteckou spojku a křižovatkou totiž prosazují představitelé ODS na magistrátu. Dělají to již třináct let, nyní pod vedením Jana Bürgermeistera.

Členem ODS v Praze 11 je i starosta Šeberova Marek Fajfr, jeden z nejurputnějších zastánců stavby Vestecké spojky. Pokud by tedy své prohlášení mysleli v ODS Prahy 11 vážně, pak by měli přinutit své stranické kolegy na magistrátu ke zrušení Vestecké spojky a křižovatky v územním plánu Prahy. Bylo by to velmi jednoduché a nemuseli by nám psát, jak jsou proti tomu, co jejich kolegové občanům mnoho let vnucují.

Takže se zdá, že jde zase jen o předvolební tah. Všichni vědí, co je třeba před volbami lidem v jihovýchodu Prahy říkat. Je na místě se obávat, že na volbách bude zase pěkně všechno při starém a ODS Prahy 11 bude nadále mlčet k postupům svých stranických kolegů na magistrátu.

Proč Jan Bürgermeister neříká lidem pravdu?

„Je lehké někomu dát v demokracii moc. Pokud zklame, je těžké mu ji odebrat.“
Olaf Palme

V devadesátých letech zakoupily pozemky pro stavbu obřích hypermarketů v okolí Šeberova a Průhonice na dálnici D1 firmy TESCO a Eurospektrum. V téže době se na pražském magistrátu objevily silné tlaky na stavbu dálničního okruhu v trase s názvem JVK, která by vedla kolem těchto budoucích hypermarketů a zajistila jim tak maximální zisky. Prvním zosobněním těchto tlaků se stal primátor Koukal (ODS), který ještě za dob svého primátorování zároveň zasedal v dozorčí radě firmy Eurospektrum. Po něm převzal kormidlo v územním plánování radní Kovařík (ODS), který začal prosazovat stavbu první části této trasy pod názvem Vestecká spojka. Nejtvrdí metody v jejím prosazování začal však používat náměstek Jan Bürgermeister. Prosadil zrušení podmíněnosti stavby Vestecké spojky a dálniční křižovatky ve stopě JVK. Tím bylo možno začít připravovat jejich výstavbu. Občané ujišťuje, že jim už žádné nebezpečí nehrozí. Následkem toho se lidé o problém přestávají zajímat a necítí potřebu se ve věci angažovat. Mnoho se jich takto nechalo zmást. Uvěřili, že když to říká vysoce postavená osoba, musí to být přece pravda. Uvádíme několik příkladů, jak Jan Bürgermeister veřejnost dezinformuje.

O Vestecké spojce tvrdí, že se plánuje jen jako dvoupruhová silnice a že jde o obchvat Šeberova (vyjádření pro TV Prima v pořadu Protí srsti 6.4.2005). Při jednání zastupitelstva Prahy dne 16.9.2004 však řekl, že se jedná o veledůležitou komunikaci a veledůležitý dopravní uzel. To pak ale nemůže být komunikace pouze dvoupruhová. Ve skutečnosti se první úsek od Hodkovic k Vestci začíná stavět jako čtyřpruhová komunikace (viz. územní rozhodnutí ze dne 29. října 2004 vydané Ministerstvem pro místní rozvoj ČR). Navíc se podle dopravních rozborů předpokládá zátěž na Vestecké spojce cca 30.000 vozidel denně. Pro takové zatížení, jak každý dopravní odborník potvrdí, je třeba čtyřpruhová komunikace.

Dále náměstek Bürgermeister ubezpečoval, že komunikace v trase JVK nebude pokračovat kolem Milíčovského lesa, Křeslic a Petrovic. Citujeme: „Na sever od D1 město neplánuje žádnou komunikaci okolo Milíčovského lesa, neдрží v územním plánu žádnou rezervu...“ (pořad televize Prima 6. 4. 2005). Dříve ovšem schválil změnu územního plánu, kterou se má přeložit vedení velmi vysokého napětí na pozemcích JUDr. Červenky na okraj Milíčovského lesa. Podle tohoto vedení je ponechán volný koridor 60 metrů s možností stavby čtyřpruhové komunikace v trase JVK.

Jindy uvedl: „Jakákoliv výstavba komunikace je již zablokována obytnou zástavbou...“ (Petrovický zpravodaj, 10/2004). Žádná obytná zástavba v trase JVK však není. Křeslice v tomto volném území žádají magistrát již dlouho o povolení této zástavby, avšak marně. Tvrzení pana náměstka o zablokování koridoru obytnou zástavbou je tedy další čirá lež.

Abý Jan Bürgermeister lidi přesvědčil, že tímto přírodním územím žádná komunikace nepovede, tvrdí: „Území okolo Milíčovského lesa, Pitkovského potoka a Botiče jsou pro město nedotknutelné přírodní hodnoty, rekreační zázemí Jižního Města a Petrovic“ (Petrovický zpravodaj, 10/2004). Výše zmíněná přeložka vedení velmi vysokého napětí s koridorem JVK, schválená Janem Bürgermeisterem, však bude znamenat vykáčení části údolí Botiče. Stožáry vedení budou třikrát vyšší než Milíčovský les a zohydí celou krajinu.

Z těchto několika příkladů je jasné vidět, že Jan Bürgermeister nikdy od prosazení kapacitní komunikace v trase JVK neustoupil a s pravdivostí svých argumentů si neláme hlavu. Nevede diskusi o možných alternativách dopravního řešení a zasloužil studii komunikací bez trasy JVK (pořízenou městskými částmi Křeslice a Újezd), nechává bez reakce. Jeho jednání se vymyká zásadám zastupitelské demokracie při řízení města.

Alexandra Makovičková



Studenti gymnázia z Kozinovy ulice v Praze 10 na exkurzi v Křeslicích. Při rozvoji jsou zde často objeveny archeologické nálezy. Na snímku vidíme stavbu inženýrských sítí a nově učené, kterou jako investor zajišťuje městská část Křeslice. Archeolog Jan Jeřáb z firmy Archaria Praha ukazuje studentům nalezené pozůstatky osídlení mladší doby kamenné, kultury s lineární keramikou. Jsou staré zhruba 7000 let a ukazují, že území Křeslic patřilo odjakživa k osídleným místům.

Obchvat Prahy co nejdál od města



Velká města všude ve světě musí řešit problém dopravy. Zvyšuje se doprava vnitřní a narůstá i doprava tranzitní, která město míjí. Rozumní zástupci měst se snaží tranzitní dopravu vyvést na vnější okruh co nejdál od města. V Praze však vedení města prosazuje okruh obydlými oblastmi, který byl navržen před padesáti lety, tedy za úplně jiných podmínek.

V té době byly v místě dnešních sídlišť jen vesnice a pole. Dnes doprava mnohonásobně narostla a Praha se vzhledem ke své poloze postupně stává evropskou křižovatkou dálnic.

V roce 1996 jsem se zúčastnil shromáždění občanů v Petrovicích proti krátké variantě dálničního okruhu označované JVK. Tehdy jsem poukazoval na podstatu problému: Praha má výsadní postavení ve státě a zvolení zástupci pražské radnice využívají mimořádných pravomocí v územním plánování k prosazování krátké trasy okruhu kolem Petrovic, Křeslic, Újezda, Šeberova, Jižního Města. Nezajímají je petice

občanů ani nesouhlas volených samospráv v ohrožených obcích. Od té doby se situace nezměnila k lepšímu ani o kilometr. Občané si sice vymohli trasu okruhu dál od města, nazývanou JVD, ale vedení Prahy prosazuje nadále i kapacitní komunikaci v trase JVK pod názvem Vestecský přivaděč. Ve zbyvajícím úseku od Újezda do Petrovic je udržován volný koridor. Křeslice nesmějí postavit ani pár desítek domků do trasy okruhu, přestože k tomu mají souhlas ministerstva životního prostředí. Jihovýchodu Prahy tedy hrozí, že okruh vznikne v obou trasách JVD i JVK.

Stejně nepříznivě se situace vyvíjí na druhé straně Prahy v Suchdole. I zde vedení Prahy mnoho let prosazuje okruh, který by protnul obydlená území a cenné přírodní lokality, přestože existuje návrh trasy vhodnější a levnější, dále od města. Také tady občané protestují, je ohroženo jejich zdraví a bydlení.

Již dříve jsem si uvědomil, že celý problém neleží v oblasti technické, ale legislativní. Městské části v Praze nemají potřebné pravomoci, aby mohly hájit zájmy svých obyvatel. Vše se řídí centrálně z pražského magistrátu jako v minulém

režimu. Praxe ve velkých jiných městech Evropy je ale odlišná. Městské části tam mají možnost spolurozhodovat o územním plánu, to znamená o svém vlastním rozvoji. U nás je tento systém zaveden v Brně a dobře funguje.

V roce 1999 jsem se podílel na tvorbě nového zákona o Praze. Spolupracoval jsem se skupinou pražských starostů, návrhy jsem často konzultoval se starostou Zápotockým, mluvčím skupiny. Mnohé se v zákoně podařilo prosadit, ale bohužel, nepodařilo se zajistit městským částem pravomoci spolurozhodovat o rozvoji svého území. Proto bych chtěl znovu otevřít otázku změny zákona o Praze, aby v něm bylo městským částem zaručeno právo spolurozhodovat o svém rozvoji. Tedy i o komunikacích. Pak by se problém okruhu rychle vyřešil. Podmínkou schválení této změny zákona o Praze je však jiný poměr politických sil ve sněmovně.

Cyril Svoboda,
ministr zahraničních věcí ČR

Jak je to s JVD?

Od poloviny roku 2004 informuje náměstek primátora Jan Bürgermeister občany v médiích o tom, že dálniční okruh v oddálené trase JVD se začíná stavět. Bohužel, není to pravda. Odvádí tím pozornost od chystané komunikace v trase JVK, proti které občané protestují. Jak je to ale ve skutečnosti s trasou JVD?

V roce 1993 vznikla na Jižním Městě tzv. Nezávislá komise pro řešení dálničního okruhu. Byla složená ze zástupců městských částí a mimopražských obcí, ministerstev a občanského sdružení. Činnost komise organizoval a řídil nynější starosta Křeslic Antonín Zápotocký. Výsledkem práce komise byl projekt oddálené trasy okruhu, nyní označované jako JVD. Pak nastalo složité jednání trasy JVD v jednotlivých obcích.

V mimopražských obcích byla trasa JVD schválena poměrně brzy. V Praze však měla skryté odpůrce. Všichni sice tvrdili, že tuto trasu podporují, ale JVD nebyla dlouho schválena v závazné části územního plánu. Proto ji nebylo možno připravovat do stavby. Starosta Křeslic požádal v roce 2003 společně s tehdejší starostou Újezda magistrát o zařazení JVD do závazné části územního plánu. Po ročním řízení ale magistrát odmítl vyhovět. A. Zápotocký následně inicioval v roce 2003 dopis starostů pěti městských částí primátoru Pavlu Bémovi s žádostí o podporu zařazení trasy JVD do závazné části územního plánu. Nadále se však nic nedělo. Proto zaslal starosta Křeslic dopis zastupitelům Prahy s žádostí o odvolání náměstka primátora J. Bürgermeistera a radního R. Šteinerja z jejich funkcí. Ti byli odpovědní za průtahy při zajišťování JVD. Teprve potom se věc pohnula a na konci roku 2004 byla trasa JVD i na území Prahy schválena do závazné části územního plánu.

Na současnou situaci v přípravě stavby JVD jsme se zeptali A. Zápotockého:

Je známo, že jste věnoval prosazení JVD hodně energie. Máte informace o současném stavu přípravy této stavby?

Od počátku sleduji postup přípravy stavby a některé problémy pomáhám řešit. Dálniční okruh je rozdělen na úseky, které se připravují jako samostatné stavby. Na stavbu 513 Lahovice – Jesenice je již vydáno stavební povolení a v nejbližší době se má tento úsek začít stavět. Potíže jsou v úsecích 512 (Jesenice – dálnice D1), a 511 (D1 – Dolní Počernice), kde vznikl konkrétní problém ve třech obcích ležících na této trase. V Říčanech, Nupakách a Herinku nebyl okruh schválen v územních plánech jako tzv. veřejně prospěšná stavba. To znamená, že Ředitelství silnic a dálnic, jako investor, nemůže vykoupit pozemky od majitelů, kteří s výkupem nesouhlasí. Bylo třeba provést změny územních plánů v těchto obcích, což je poměrně zdoluhavý legislativní proces.

Jak dlouho budou tyto změny trvat? A jsou vůbec uvedené obce ochotny změny provést?

Zatímco v Herinku již ke změně územního plánu došlo, v Říčanech dosud řízení probíhá. Projekt JVD se zde upravoval podle požadavků občanského sdružení v osadě Kuří, součásti Říčan. V Nupakách vložo zahájení řízení na nesouhlasu místního zastupitelstva, které jako podmínku změny územního plánu požadovalo schválit sjezd z dálnice D1 ve vedlejších Dobřejovicích. Pro



Na těchto polích u Říčan bude zhruba za jeden a půl roku zahájena výstavba dálničního okruhu v trase JVD

řízení tohoto sjezdu však bylo nutno získat výjimku ministerstva dopravy z předpisů pro vzdálenost křižovatek na dálnici. Pro udělení této výjimky, která se nedává běžně, jsem jednal přímo s ministrem Šimonovským. Náležitosti uvedené výjimky jsem pak řešil s ředitelem odboru pozemních komunikací ministerstva Ing. Nouzou. Výjimka byla v dubnu tohoto roku udělena a v Nupakách bylo následně zastupitelstvem schváleno zadání změny územního plánu pro JVD.

Kdy se tedy začnou zmíněné úseky stavět?

Předpoklad schválení změn územního plánu v Říčanech a Nupakách je někdy ke konci tohoto roku. Pak by mělo pro-

běhnout územní rozhodnutí a stavební povolení na stavbu a výkupy pozemků. Pokud bude vše maximálně urychleno a nevzniknou komplikace, mohla by výstavba JVD v úseku Jesenice – Dolní Počernice být zahájena na podzim příštího roku.

Vyřeší se problém obyvatel v jihovýchodě Prahy stavbou dálničního okruhu v trase JVD?

Bohužel ne. Od začátku bojujeme na dvou frontách. Je to jednak prosazení trasy JVD a jednak zabránění JVK. Je třeba si uvědomit, pokud by vznikla komunikace v trase JVK, tak nám JVD nepomůže.

-jak-



Představujeme vám...

Karel Štáf, zastupitel MČ Křeslice, nezávislý

Co považujete za práci pro Křeslice a zdejší obyvatele za svůj hlavní přínos?

Do zastupitelstva jsem byl zvolen před čtyřmi roky a spolu s ostatními zastupiteli se snažíme o zajištění potřeb obyvatel, například vylepšení sportovních aktivit v Křeslicích, zřízení dětských hřišť, instalaci zpomalovacích pruhů a další. Nejdůležitější cíl však pro nás zůstává boj proti zničení našeho životního prostředí kapacitní komunikací v trase JVK.

Jak dlouho již připravujete křeslickým „dětským den“? Proč Vás to ještě nepřestalo bavit?

Na dětský den v Křeslicích mám krásné vzpomínky od svého útlého věku. Asi před 5 lety jsem proto začal organizovat

dětské dny pod záštitou úřadu v Křeslicích. S přípravou dětského dne mi ale pomáhají další nadšenci z Křeslic, kterým tímto děkuji za pomoc. Bez nich by to nešlo. A proč mne to nepřestalo bavit? Mám rád soutěže a hry obecně, tak mne to bude asi bavit pořád.

Co považujete za největší komplikaci života v Křeslicích?

Všichni jistě znáte problém dálničního okruhu, to je asi největší komplikace v Křeslicích. Aby bylo možné vyhrát jakýkoliv spor, je nutná dobrá komunikace mezi lidmi a ta zatím v Křeslicích chybí. Je nutné odbourat rozdíl mezi starousedlíky a nově nastěhovanými obyvateli. Všichni máme rádi Křeslice, jinak bychom tady nežili!

Ptala se Alexandra Makovičková

Napsali jste...

Při hájení zájmů občanů jste selhali

Členům Rady městské části Praha Petrovice

Otto Semeckému, Olze Hromasové, Romanu Vojtovi, Petru Říhovi

Již čtrnáctý rok probíhá boj obyvatel proti nebezpečí stavby kapacitní komunikace, tzv. trasy JVK. Ta se nyní skrývá pod názvem Vestecká spojka. Má sloužit hlavně plánovaným hypermarketům TESCO a EUROSPEKTRUM v Šeberově. Kolem Petrovic byla sice komunikace vyňata z plánu, ale její koridor je stále volný. Jen úplně naivní člověk by si mohl myslet, že pokud vznikne Vestecká spojka s křižovatkou na dálnici D1, nebude pokračovat kolem Petrovic. Ve volbách v roce 2002 jste získali hlasy nás, občanů, hlavně proto, že jste slibovali bojovat proti tomuto nebezpečí. Svůj slib však nedodržíte.

Dlouho připravovaná Urbanistická studie Petrovic, která má položit základ kvalitě (nebo také úpadku) života nás všech, nebude zřejmě projednána a užita pro změnu územního plánu. V Petrovickém zpravodaji jste nás neinformovali, že změny územního plánu podle studie nebyly vůbec zařazeny na únorové jednání zastupitelstva Prahy o šesté vlně změn územního plánu. Proč? Protože studie obsahuje spornou pasáž zástavby v trase škodlivé komunikace JVK?

Místo toho otevřeně napadáte navrženou zástavbu v trase JVK, kterou prosazuje městská část Křeslice. Oněch navržených zhruba dvě stě domků (dokonce by stačilo pro zabránění JVK jen padesát) je vám solí v očích a označujete je nesmyslné jako velký zdroj dopravy. Na objednávkou starosty Doc. Semeckého dokonce v tomto duchu napsala dopis dne 20.12.2004 Ing. Světlana Kubíková, vedoucí magistrátního útvaru rozvoje, který jste ihned přetiskli v Petrovickém zpravodaji (01/2005). Ing. Kubíková na jedné straně píše, že žádná komunikace v trase JVK absolutně nehrozí, ale na druhé straně uvádí, že jsou to právě Křeslice, které údajně díky zvýšené dopravě (z oněch dvě stě domků?) by mohly tuto komunikaci vynutit. Jak by ji mohly vynutit, když by tyto domky stály přímo v její trase?

Na druhé straně ale mlčíte o tom, že v sousedním Újezdě připravuje pozemkový překupník Miloš Červenka stavbu sídliště s bytovými domy s 1100 byty. Ovšem tak, aby koridor pro JVK zůstal volný. Doprava ze zástavby v Újezdě si přímo vynutí křižovátku na dálnici D1, proti které jste původně slibovali v Petrovických bojovat. Panu Červenkovi dáváte enormní prostor v Petrovickém zpravodaji a podporujete jeho podnikatelské záměry, takže se stěží někdy dočkáme objektivních informací pro občany.

O propagandistickém duchu Petrovického zpravodaje, který nebezpečí komunikace v trase JVK zastírá, vypovídá i například výrok starosty Semeckého ze zpravodaje č.05/2004: „*Já jsem mimo plénum jednal také se zastupiteli z řad ED a SNK, kteří mají technické vzdělání, a ti mne ubezpečovali, že žádná rychlostní či vysokokapacitní komunikace naší městskou částí nepovede. Protože se jedná o odborníky, kteří vědí, o čem mluví, já jim věřím.*“ To chce dělat pan starosta z lidí hlupáky? Vždyť ví, že zmíněné strany nemají zdaleka rozhodovací většinu v Zastupitelstvu hl.m. Prahy a názor jejich zástupců nemá tudíž žádnou váhu. Na magistrátu má hlavní slovo především ODS pod vedením náměstka Bürgermeistersa.

Neřešíte požadavek občanů na zavedení metra do této oblasti, ačkoliv bylo prodloužení trasy C z Hájí schváleno petrovickým zastupitelstvem (Studie jihovýchodu z r. 2001). Při projednávání Urbanistické studie Petrovic jste nechali padnout tento požadavek pod stůl. Dopravní zátěž na Novopetrovické by po vzniku metra dramaticky klesla a zmizel by argument pro tzv. „obchvat Petrovic“ přes Dobrou Vodu, jak se nyní komunikaci v trase JVK říká.

Neřešíte požadavek vymístění kontejnerového překladiště Metrans. Všichni víme, jak velkým zdrojem znečištění a hluku tato firma je. Ostatně toto obří překladiště kamionů by se brzy stalo hlavním překladištěm zboží pro plánované hypermarkety v Šeberově. Spojení s hypermarkety jim má zajistit komunikace v trase JVK. Vy se ale chováte, jako by současné dopravní přetížení Novopetrovické, na kterém se podílí i Metrans, nebylo Vaší starostí. Čekáte, až bude dopravní situace na Novopetrovické nesnesitelná, abyste mohli nabídnout „obchvat Petrovic“ – v trase JVK?

Na základě Vašeho jednání a článků v Petrovickém zpravodaji se musím domnívat, že podporujete Eurospektrum, Tesco, pana Červenku a Metrans bez ohledu na zničení životního prostředí velké skupiny obyvatel. Vaše předvolební sliby občanům se ukázaly jako účelový tah směřující pouze k Vašemu zvolení. Ihned po získání funkcí jste své jednání obrátili přímo proti programovým bodům, které jste nám, občanům, slíbili prosadit.

Vladimír Fremel, Petrovice

■ Bydlím na Jižním Městě na Opatově. Častým cílem vycházek mých, i mé manželky je Milíčovský les a přílehlé rybníčky. Křesličtí zastupitelé společně se starostou chtějí zamezit realizaci trasy JVK a obří křižovatkou, která by sloužila ke koncentraci všech možných Super-, Giga- a Multi- monster, kterých je zde již dostatek. Sousedřední podobných nákupních center do tak malé lokality by samozřejmě zhoršilo životní prostředí nejen obyvatel Jižního Města, ale i okolních obcí. Dá se hovořit o desítkách či stovkách tisíc aut nakupujících občanů, kteří by si krátili cestu právě přes Jižní Město. Tíráci, kteří tak často nedodrží dopravní předpisy, sklady, čerpačky, a podobné lahůdky, to vše by nás čekalo. Na magistrátu jsou sice pro JVD a odsouhlasili ji, ale trvají stále na „stavební uzávěře“ v místech trasy JVK, kde se tudíž nesmějí stavět domky a mají tuto trasu jaksi pod palcem. Stavba JVK s křižovatkou by byla jen ku prospěchu oněm obchodním mamutům. Jan Pichrt, Opatov

Vychází Kurýr kvůli volbám?

V posledním vydání Petrovického zpravodaje č. 2/2006 napadli radní Petrovic noviny Kurýr jihovýchodní Prahy. Jeho vydávání uvedli do souvislosti s blížícími se volbami. Kurýr však vychází celý rok. Informuje o jednání a postojích politiků a o jejich minulém počínání, aby měli občané informace, kdo je brání a kdo stojí proti nim. V Petrovickém zpravodaji se to nedozvědí. Tyto informace jsou pro obyvatele skutečně nejdůležitější ve volbách. Na tom, koho zvolí, totiž bude záležet úroveň jejich života.

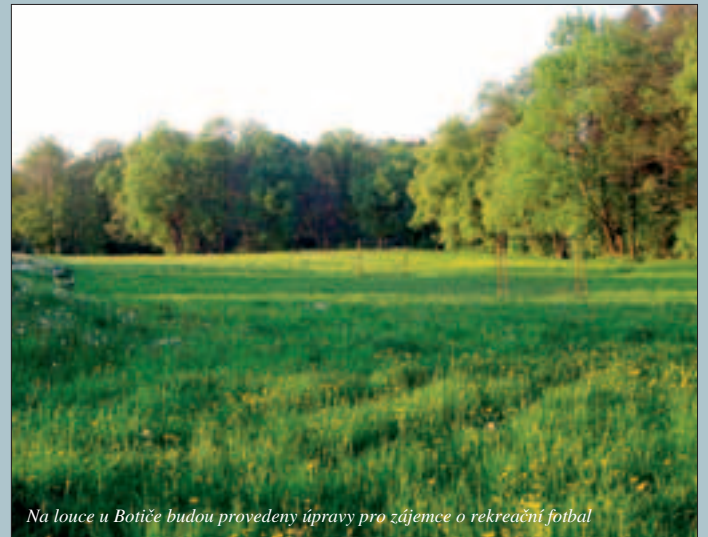
Odpověď J. Bürgermeistersa zastupitelům Křeslic na žádost o nové hlasování o lese

V minulém vydání Kurýra č. 9 jsme Vás informovali, že členové zastupitelstva městské části Praha- Křeslice požádali náměstka primátora Jana Bürgermeistersa o návrh na revokaci usnesení o změně územního plánu Prahy. Jednalo se o lesní plochu, kterou chtěly Křeslice schválit do územního plánu na pozemcích cca 30 hektarů. Ty patřily dříve státu. Poté, co větší část těchto pozemků získal od Pozemkového fondu JUDr. Miloš Červenka, zastupitelé Prahy na doporučení Jana Bürgermeistersa změnu na les neschválili. Naopak podpořili JUDr. Červenku, kterému se otevřela možnost získat z pozemků v Křeslicích téměř miliardový zisk. Křeslice se o pozemky soudí a pokud by na nich byl schválen les, mohla by Praha dostat pozemky od Pozemkového fondu zdarma. Náměstek Bürgermeister Křeslické radnici odpověděl, že „... by velký rozsah lesní plochy ve vztahu ke svému bezprostřednímu okolí mohl vyvolat určité komplikace“. Jaké komplikace by mohl les vyvolat, ale neuvěd.

Je vidět, že důvody k zamítnutí lesa, které uvádí J. Bürgermeister, jsou zcela malicherné. Jaké jsou asi důvody skutečné?

Křeslice plánují přírodní fotbalové hřiště

Louka u Botiče za zástavbou v Křeslicích slouží už několik let jako provizorní fotbalové hřiště pro místní zájemce. Na louce se však po dešti tvoří mokřiny, protože povrch není rovný. Je zde také přebytek z kanalizační čerpací stanice odpadních vod. Hřiště tedy funguje problematicky. Křeslická radnice naplánovala srovnání povrchů, řešení kanalizačního přebyteku a veřejné osvětlení pro zájemce o „noční“ fotbal. K plánu patří i výstavba malého nohejbalového hřiště. K provedení úprav louky je třeba učinit spoustu administrativních kroků, například získat souhlas se změnou tzv. kategorie zeleně v územním plánu Prahy. Po provedení uvedených úprav by mělo být toto přírodní volně přístupné hřiště použitelné bez problémů.



Na louce u Botiče budou provedeny úpravy pro zájemce o rekreační fotbal

Rododendrony zlákaly zloděje

Křeslická radnice zkrášluje životní prostředí obyvatel výsadbou zeleně na veřejných prostranstvích. Křeslice se stávají postupně okrasnou zahradou. Letos v květnu však nenechavci odcizili část výsadby rododendronů těsně před květem a další okrasné rostliny. Případ vyšetřuje policie.



Veřejná prostranství v Křeslicích se postupně mění na okrasnou zahradu