

Jugoslávských partyzánů obětuujeme

Tento výrok zazněl v březnu 2005 při prezentaci projektů městského a silničního okruhu - jako reakce na námitku občana Dejvic, že by to znamenalo enormní zvýšení provozu na spojnici okruhů, tedy Jug. partyzánů.

3

duben 2008

občané Dejvic, znova Vám posíláme upozornění, že z Jugoslávských partyzánů chtějí udělat **dálniční přivaděč !!**

Posledně jsme leták vyvěsili na ulici před veřejným ústním jednáním které se konalo 17. 3. 2008 na stavebním odboru magistrátu. Od některých z Vás jsme dostali odezvu, že jste dosud o záměru vlastně nevěděli a někteří z Vás mají zájem něco proti tomu dělat. V internetové diskusi ale někteří napsali, že účelem našeho letáku bylo jen dostat víc lidí na magistrát (resp. na demonstraci) k našemu prospěchu, a že pro Jugoslávských partyzánů jsou obě varianty vedení silničního okruhu na severozápadě stejně špatné. Chceme Vás ujistit, že naše jednání není vypočítavé, náš zájem o Dejvice upřímný a že **situace je velmi vážná!** Pokud by byl postaven okruh přes Suchdol, právě Jugop, co se týká provozu, by to „odskákala“ úplně nejvíc. Při realizaci varianty „Ss“, i když by byla doplněna malým mostem místního spojení Prahy 6 s Prahou 8 u Suchdola, by nárůst dopravní zátěže na Jugop nebyl tak hrozivý, protože by to nebyla lákavá spojnice velkokapacitních tahů městského a silničního okruhu. Navíc naší podmínkou je přednostní vybudování tramvajového spojení Prahy 6 s Prahou 8, které by mělo převzít velký díl zátěže (magistrát spojení zatím odmítá jako „nepotřebné“ - viz studie TT na Suchdol). K tomu je důležité, že varianta „Ss“ i s místním spojením vychází cca o **10 miliard levnější** než varianta „J“. Miliardy by mohly být investovány třeba na opatření v Dejvicích, které by obytné oblasti ochránily dobře - možná by stačily i na ražený místní tunel od Evropské k autobusovým garážím v Podbabě?

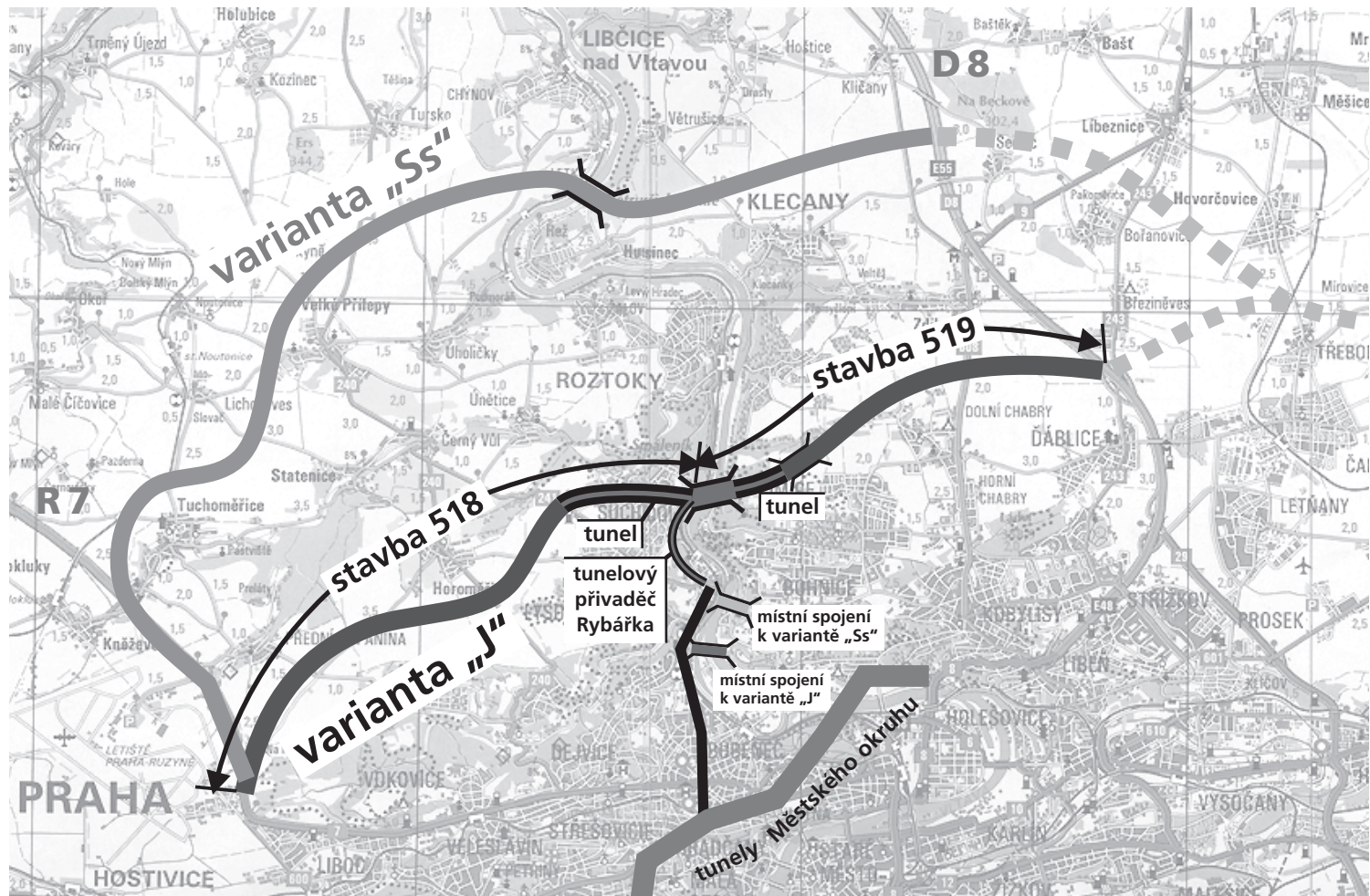
Aby mělo rozumné řešení dopravy v celém severozápadním sektoru Prahy vůbec šanci, je zapotřebí bezodkladně zastavit územní řízení pro stavby 518 a 519 silničního okruhu Ruzyně - Suchdol - Březiněves a ihned projednat koncepci založenou na oddělení transevropské tranzitní dopravy od místní, tedy varianta „Ss“ doplněná místním spojením s preferencí MHD. Pokud by byla vůle, v územních plánech by to šlo schválit dobře, protože stejně jsou právě projednávány tzv. Zásady územního rozvoje Prahy i Středočeského kraje (dříve ÚP VÚC), podle kterých se musí územní plán Prahy upravit (i ten je připravován nový). Měl by se také změnit projekt špatně navržené křižovatky MO na Prašném mostě a navrhnout kvalitní opatření na ochranu Dejvic.



Co můžete udělat?

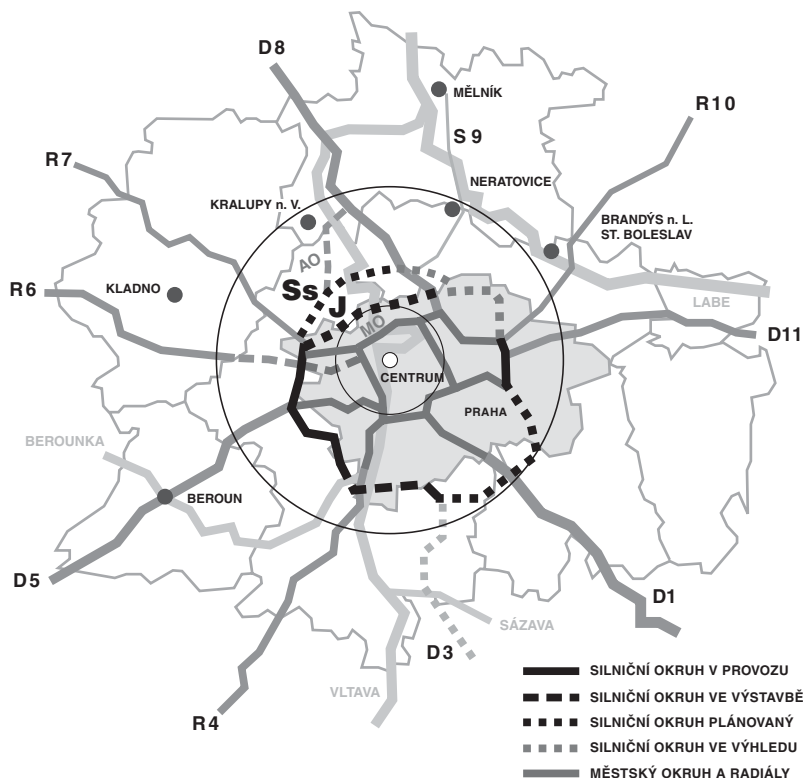
- seznámit se s kauzou na:
www.sosuchdol.cz
www.drahan.chabry.cz
- připojit se k petici **Ne 10 miliard!** určené Vládě a Parlamentu
- připojit se k dopisu premiérovi
- napsat ministrovi dopravy
- požadovat vysvětlení na primátorovi a starostovi Prahy 6
- účastnit se akcí - info viz **www**
- podpořit realizaci naší kampaně

iniciativa Veřejný dopravní audit
e-mail: **vda-s@seznam.cz**



Varianta „J“ byla v r. 1999 prosazena do územního plánu Prahy bez posouzení vlivů na životní prostředí. To v r. 2002 doporučilo k realizaci variantu „Ss“. Varianta „J“ slučuje dálkovou kamionovou dopravu s městským provozem do masivní, technicky náročné stavby s tunely a gigantickým mostem. Prochází obydlenými oblastmi a několika chráněnými územími. Vzhledem k tunelům a náročné vzduchotechnice by provoz byl trvale velmi finančně náročný. „J“ = 2x3 až 2x4 jízdní pruhy. Samotná trasa cca 28 miliard (ŘSD).

Varianta „Ss“ není stavba „J“ přesunutá severněji! Přesunuta je funkce dálkového obchvatu, místní spojení v lokalitě zůstává a je pro město výrazně výhodnější. Varianta „Ss“ nevede komplikovaným terénem (přechod Vltavy u Řeže je možný, úředně potvrzen), neprochází chráněnými územími ani žádnou obcí (naopak tvoří jim obchvaty). Západní úsek by byl společný se schváleným aglomeračním okruhem, což by znamenalo další velké finanční úspory. „Ss“ = 2x2 (místy 2x3) jízdní pruhy a místní spojení max. 2x2 pruhy. Celkem cca 15 miliard.



Trasa „J“ by byla 6 km od Hradčan, tedy zcela nejbliže od historického centra Prahy, stejně jako nechvalně známý dopravní tah přes Barrandov, k němuž se nyní staví vzdálenější obchvat.

Jugoslávských partyzánů, má stále ještě charakter městského bulváru (cca 17 000 aut za den), ale po realizaci MO a SO v trase „J“ by se z ní stala **dopravní stoka** s cca 39 000 aut za den! Žádné stromy, žádné parkování, **nadlimitní hluk a exhalace** (pro srovnání: ve Veletržní cca 39 000, na magistrále 75 000).

Politické vedení Prahy 6 s tím souhlasí !! Koupili jste si zde za nemalé peníze byt? Představovali jste si, že zde budete žít v relativně slušném prostředí?

U Suchola jde i o Dejvice, o občanská práva a o obrovské veřejné finance !