

INFORMACE

Občanského sdružení Veleslavín- Vokovice k životu

O připravovaných stavebách ve
Vokovicích a Veleslavíně, které by
negativně ovlivnily náš život

Zamýšlené stavby ve Veleslavíně a Vokovicích

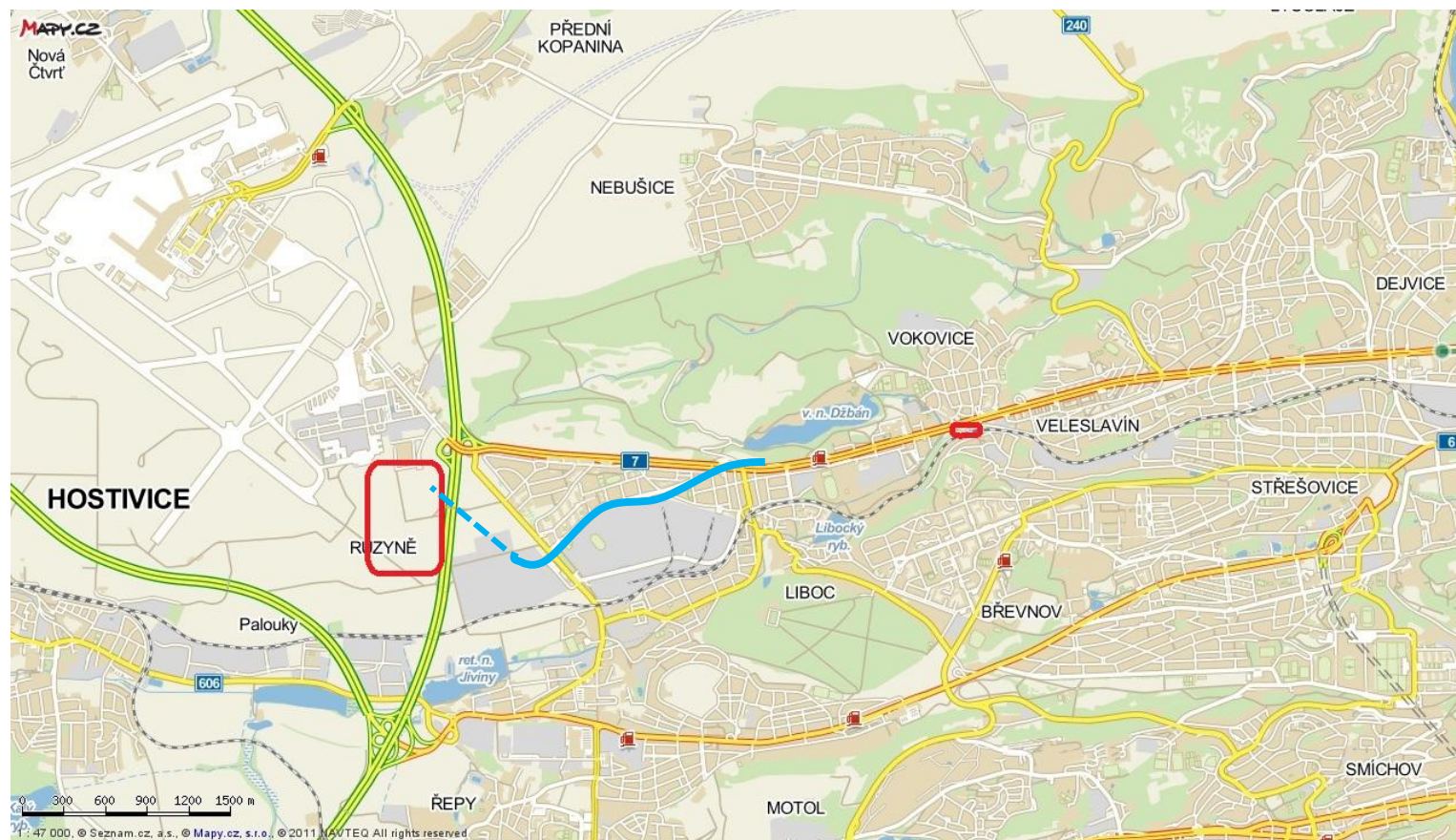
- Terminál pro 28 autobusů a P+R pro 600 vozidel.
- Změny územního plánu Z-2775 a Z-2776, jejichž cílem je:
 - Propojení ulice Ke Dvoru do Evropské
 - Centrum Veleslavín (5 administrativních a bytových budov)

Zamýšlený finální stav (terminál + centrum Veleslavín) dle studie, kterou pro Metroprojekt vyhotovil BOMART

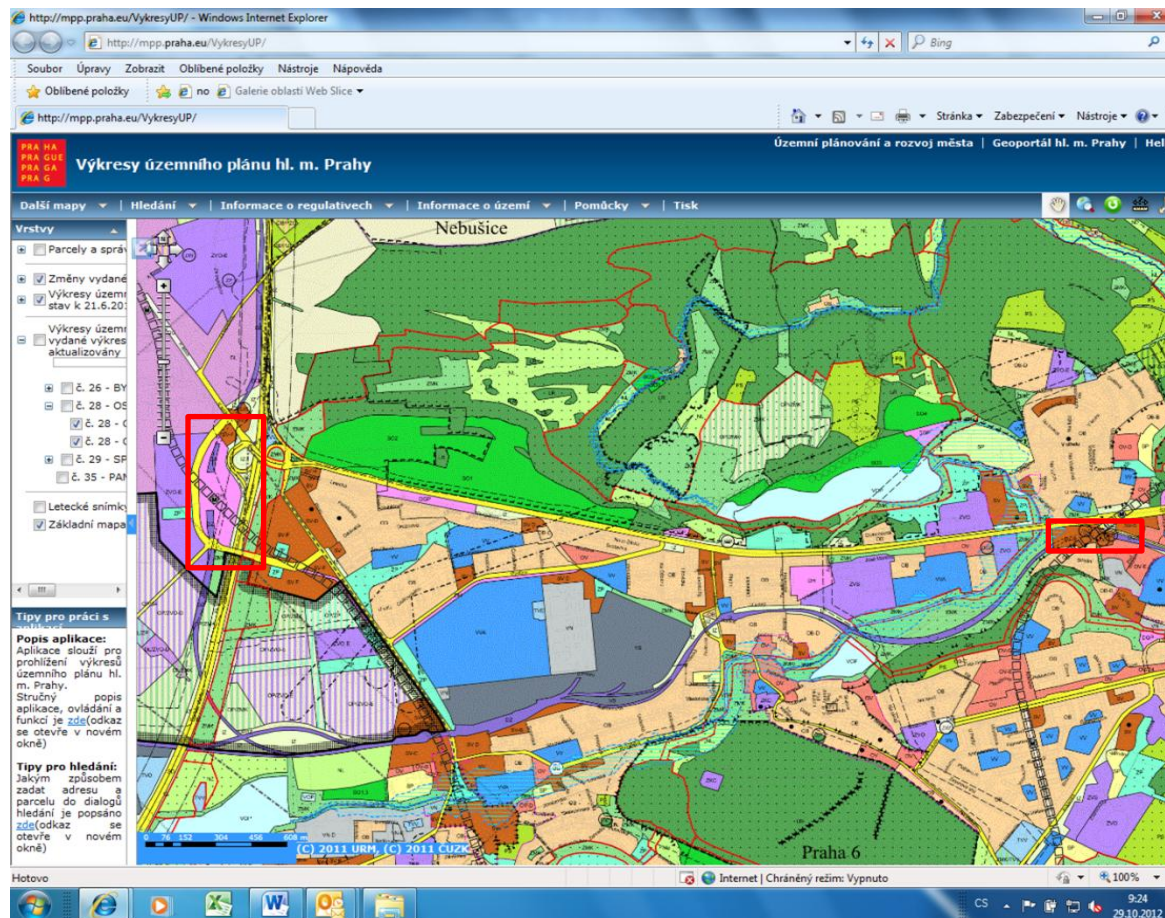
Prodloužení trasy A metra v Praze ze stanice Dejvická



Původní umístění terminálu a P+R na silničním okruhu zvýrazněno obdélníkem vlevo, navrhované umístění ve Veleslavíně v zástavbě zvýrazněno obdélníkem vpravo, záměr prodloužení tramvajové trati 1. etapa: — 2. etapa: - - -



Územní plán,
původní umístění terminálu a P+R na silničním okruhu zvýrazněno
obdélníkem vlevo,
navrhované umístění ve Veleslavíně v zástavbě zvýrazněno obdélníkem
vpravo



Terminál ve Veleslavíně pro 28 autobusů a P+R pro 600 vozidel

- **Probíhá územní řízení.** Ústní jednání svolal stavební úřad na 28.8.2012 (prázdniny, snaha o **vyloučení veřejnosti**).
- Investor prezentuje **stavbu jako „dílčí změnu“** (tj. z 12 mil. Kč na 1,3 mld. Kč, tedy **108 x dražší!**).
- Má být „**dočasnou**“ náhradou za původně plánovanou stavbu na Dlouhé Míli (u hypermarketu „Šestka“) a za obratiště autobusů ve Veleslavíně .
- **4 podzemní a 1 nadzemní podlaží**, 175 x 35 metrů, obestavěný objem **130 000 m³**.
- **Později** nástavba **4 podlaží administrativní budovy**, celkem 232 000 m³, 2 000 zaměstnanců.
- **2 nové světelné křižovatky na Evropské vzdálené 80 metrů od další křižovatky!** Tyto vzdálenosti **nevyhovují požadavkům ČSN** (min. vzdálenost 150 m).

Negativní vlivy záměrů výstavby:

- **Dopad na nemovitosti**

- **Zvýšení dopravy** v těsné **blízkosti bytových domů** a **školy**
- **Zastínění domů** (požadavek na oslunění nebude splněn).
- **Snížení ceny nemovitostí** v okolí
- **Zvýšení hluku** v rezidenční oblasti.
- **Podstatné zvýšení imisí** v rezidenční oblasti **nad hodnoty přípustné** Nařízením vlády.
- **Rozšíření Evropské směrem k bytovým domům** o 1 jízdní pruh
- Posun poloviny **protihlukové zdi**

- **Dopady finanční**

- **Ohrožení přiznání dotací 8 000 mil. Kč od EU** pro ČR.
- **Plýtvání veřejnými financemi** na „dočasnou“ stavbu (**1 300 mil. Kč**).

- **Dopad na životní prostředí:**

- **Likvidace veřejné zeleně.**

Vliv stavby na životní prostředí - původní řešení- terminál a P+R na Dlouhé Míli

- Dokumentace **EIA PHA495** posuzovala vliv záměru celého prodloužení metra A na životní prostředí. Předpokládala:
 - **výstavbu terminálu** autobusů a P+R na Dlouhé Míli, **na silničním okruhu v nezastavěné části města,**
 - **zachycení automobilové i autobusové dopravy** ze Středočeského kraje **na silničním okruhu,**
 - **dopravu cestujících z Dlouhé Míle metrem** (v tomto úseku prozatím nebude realizováno), nebo **modernizovanou železnici** Kladno-Praha s odbočkou na letiště. **Dopravu cestujících je možné řešit prodloužením tramvajové trati** na Dlouhou Míli Vlastinou ulicí k Dědinské. **Stavba je připravena, chybí jen peníze.**
 - **Ve Veleslavíně se počítalo s povrchovým obratištěm pro 14 autobusů,** které mají nyní konečnou na Dejvické za 12 000 000 Kč. **Výjezd z obratiště je navržen do stávající křižovatky, nepřibudou tedy emise rozjížděním provozu na Evropské na nových křižovatkách,**
 - **P+R ve Veleslavínu se nepředpokládalo,**

Vliv stavby na životní prostředí – navrhované řešení- terminál a P+R ve Veleslavíně

- Dokumentace pro posouzení vlivu záměru výstavby terminálu a P+R ve Veleslavíně na životní prostředí: **EIA PHA785 řeší pouze výstavbu terminálu a P+R ve Veleslavíně. Je v rozporu s posouzením vlivů na živ. prostředí dle EIA PHA495.**
- EIA PHA495 posuzovala celé prodloužení metra.
- **Dělení souboru staveb na dílčí** s tím, že jde o samostatné stavby a posouzení části záměru samostatnou EIA PHA785 **je účelové, jde o obcházení zákona.**
- Je evidentní, že tato **stavba bude mít závažnější dopady** na životní prostředí, než původně uvažované řešení.
- **Posouzení vlivu záměru na životní prostředí nebylo provedeno.** MHMP, Městská část Praha 6 i ostatní **orgány státní správy nepožadovaly posouzení.** Bylo **provedeno pouze zjišťovací řízení.** Na menší stavby se v Praze **standardně posouzení dělá** (Parkovací dům na Budějovické).

Vliv stavby na životní prostředí – navrhované řešení-terminál a P+R ve Veleslavíně

- **Zdůvodnění přesunu terminálu** do Veleslavína „...nutností splnit podmínky závěru EIA trasy metra V.A, která předpokládá zprovoznění autobusového terminálu a parkoviště P&R Dlouhá Míle zároveň s uvedením trasy metra V.A do provozu...“ **je naprostá demagogie.**
- **Odpovědný místostarosta Bc. Jan Záruba ani zběžně neprostudoval projekt**, o kterém rozhodoval. Vyjádření Městské části Praha 6 Č.j. MČ P6 065006/2011 z 11.8.2012, které je k dispozici **mluví o jiné kapacitě parkoviště**, než je uvedena v dokumentaci pro EIA.
- **Metro se staví z důvodu zlepšení životního prostředí v Praze 6, přesun stavby terminálu do Veleslavína by vedl k opaku - podstatnému zhoršení životního prostředí .**
- **Rozptylová a hluková studie je zjednodušená, podceňuje vliv imisí na okolí, neuvažuje s dalším zhoršením rozptylových poměrů a zvýšením dopravy po dostavbě Centra Veleslavín, je vyhotovena na základě neplatné legislativy (nař. vl. č. 148/2006 Sb. nebo zákon č. 86/2002 Sb.).**
- **Neuvažuje s extrémním nárůstem emisí vlivem zastavování provozu na Evropské (50 000 vozidel denně) na 2 nově navrhovaných křižovatkách ve vzdálenosti 80 a 100 metrů od stávající křižovatky (vzdálenost ani neodpovídá požadavku ČSN).**

Vliv stavby na životní prostředí – navrhované řešení-terminál a P+R ve **Veleslavíně**

- **Kumulace dopravy** železniční, autobusové (MHD i regionální), osobních vozidel, tramvají, pěší, metra v jednom velmi stísněném, již **v současnosti zastavěném místě**. Tím by se z **Veleslavína stala jedna z největších křižovatek v Praze**,
- **Rozjíždění provozu na Evropské bude mít podstatně větší dopad než výjezdy 900 autobusů** (to představuje 2 za minutu ve špičce!!) a několika tisíc vozidel z P+R a terminálu denně.
- **Porovnání stávající hodnoty emisí** předpokládaných rozptylovou studií s hodnotami naměřenými na stanicích ČHMÚ **nesouhlasí i pro současný stav**, když porovnáme naměřené historické hodnoty před zahájením stavby metra.
- **V červnu 2012 již došlo k překročení ročního počtu zákonem povoleného počtu překročení koncentrací škodlivin** (viz tisková zpráva Centra pro životní prostředí a zdraví č. 13/2012),
- Podle pražské ročenky životního prostředí (2009) je v lokalitě Veleslavína **celoroční problém se zvýšenými koncentracemi ozónu**. Ten není v předloženém oznámení **EIA PHA 785 vůbec posuzován**.

Vliv stavby na životní prostředí – navrhované řešení-terminál a P+R ve Veleslavíně

- Dojde k rozšíření Evropské o jeden jízdní pruh blíže ke stávající zástavbě.
- **Co Stavební úřad a MHMP udělá, když po dostavbě nebude možné uvést terminál do trvalého provozu kvůli překročení limitů imisí a hluku nad hodnoty dané legislativou?**
- **Kdo bude osobně zodpovědný za vyplývání 1 300 000 000 Kč?**
- Vliv stavby na životní prostředí je podrobněji uveden v dopise na MŽP z 14.9.2012. Můžeme se k tomuto tématu vrátit později.

Negativní finanční aspekty

- **Původní řešení ve Veleslavíně předpokládalo **obrátiště** autobusů za 12 mil. Kč.**
- **Při výstavbě terminálu a P+R ve Veleslavíně cca 8mi násobné zvýšení investičních nákladů oproti výstavbě obdobného terminálu a P+R na Dlouhé Míli (jde o podzemní stavbu).**
Náklady ve Veleslavíně **1 300 000 000 Kč (skoro 2 mil. Kč na jedno stání osobního vozu!)**,
- **Vyšší investiční náklady jsou výhodné pro projektanta, investorskou firmu, i pro jiné zúčastněné, protože jsou placeny procentem z investičních nákladů. Je tedy pro ně výhodné pořídit stavbu co nejdražší, nikoli ušetřit (když je to za „cizí“ peníze).**

Negativní finanční aspekty

- MHMP a Dopravní podnik nemají představu o ceně staveb. Např. v „Metru“ z 31.10.2012 **magistrát odhaduje cenu 2,1 km tramvajové trati z Divoké Šárky Vlastinou ulicí na 875 mil. Kč (tedy 1km za 416 mil. Kč!!).** Pro srovnání: **železniční koridor Rokycany-Plzeň** v délce 21 km, vč. 4 km tunelu vysoutěžil Metrostav za 4 miliardy Kč (tedy cena za **1 km 190 mil. Kč!!**). Přitom železnice pro návrhovou rychlost 160 km/hod vyžaduje daleko dražší zemní práce, mosty,....
- **Situace ve Veleslavíně je obdobná jako u stanice metra Národní při výstavbě COPA Centra.** Z veřejných financí se zaplatí většina spodní stavby a pozemek, soukromý investor postaví nástavbu s administrativní budovou.

Negativní finanční aspekty

- **Ohrožení přiznání dotací z EU ve výši 8 000 000 000 Kč, protože přiznání dotace je vázáno na zlepšení životního prostředí.**
- **300 parkovacích stání má po výstavbě definitivního terminálu na Dlouhé Míli připadnout soukromé firmě pro parkování zaměstnanců v 4 podlažní administrativní nástavbě nad terminálem.**
- **Vlastník administrativní nástavby obdrží asi velmi levně pozemek, základy, parkoviště, které byly financovány z veřejných prostředků.**
- **Nejedná se o „tunelování“ veřejných financí?**
- **Nejde o obdobné řešení jako je na Národní třídě (COPA Centrum)?**
Viz článek v Reflexu „Kapsáři z Národní třídy“:
<http://www.reflex.cz/clanek/zpravy/47694/kapsari-z-narodni-tridy-kdo-vydela-na-tom-ze-bude-dva-roky-zavrena-stance-prazskeho-metra.html>
-

Dotace z EU

- **Dotace** měla pomoci **při zlepšení životního prostředí v Praze 6, převést dopravu na ekologickou**
- **Usnesení vlády** ze dne 16.9.2009 č. 1185 **souhlasilo s dokumentací programu č. 127 410 Výstavba pražského metra a schválilo výdaje ze státního rozpočtu na financování kryté fondem soudržnosti ve výši 8 020 869 000 Kč**
- Změnou umístění terminálu a P+R dochází k **nenaplnění podmínek pro zlepšení živ. prostředí a přiznání dotace je tak ohroženo.**

ZMĚNA č. Z 2775/00

ORTOFOTOMAPA

MĚŘÍTKO 1 : 10 000



ZMĚNA č. Z 2776 /00

ORTOFOTOMAPA

MĚŘÍTKO 1 : 10 000



Návrhy celoměstsky významných změn územního plánu Z-2775 a Z-2776

- Předpokládá **propojení ulice Ke Dvoru s Evropskou**
- Předpokládá **výstavbu „Centra Veleslavín“**
- Návrhy **nebyly projednány s občany,**
- MČ Praha 6 je rovnou navrhla MHMP,
- MHMP schválil rozpracování dokumentace pro změnu územního plánu
- **MHMP veřejnou vyhláškou** – oznámením o projednání návrhu zadání celoměstsky významných změn IV **oznámil, že je dokumentace k nahlédnutí od 12.11.2012 a 30 dní je možné ji připomínkovat.** Link níže:
- http://servis.praha-mesto.cz/uzplan/uzemni_plan_hmp/zmeny_08_uphmp_celom4/zmeny_08_celom4.htm

Návrhy celoměstsky významných změn územního plánu Z-2775 a Z-2776

- **Návrhy** jsou v protikladu k záměru výstavby P+R, protože zlikvidují cca 140 parkovacích míst v okolí, které jsou zdarma. V P+R přitom se předpokládá s cenou jednoho stání necelé 2 000 000 Kč!

Negativní vlivy záměrů výstavby:

- Schválení změn územního plánu by způsobilo:
 - likvidaci veřejné zeleně,
 - demolici poloviny protihlukové zdi bez náhrady,
 - zvýšení imisí nad úroveň povolenou Nařízením vlády,
 - nedodržení počtu parkovacích míst dle OTP,
 - zvýšení provozu v bezprostředním okolí školy,
 - vedení průjezdní silnice úzkou ulicí v rezidenční čtvrti.
 - zvýšení hluku v rezidenční oblasti.
 - rozšíření Evropské směrem k bytovým domům o **1 jízdní pruh**.
 - zastínění domů (požadavek na oslunění nebude splněn).
 - snížení ceny nemovitostí v okolí.

Dosavadní činnost občanského sdružení

- **Roční korespondence s MŽP, MČ Praha 6, MHMP, Ministerstvem dopravy, Hygienickou stanicí, Dopravním podnikem, upozorňování na porušování legislativy.**
- **Požadavek na vypracování realistické rozptylové a hlukové studie** a na jejich základě zajistit posouzení vlivu záměru na životní prostředí.
- **Požadavek na urychlení výstavby prodloužení tramvajové trati z Šárky Vlastinou ulicí do prostoru Dlouhá Míle.**
- **Požadavek na urychlení modernizace železnice, v předstihu minimálně z Ruzyně do Veleslavína.**
- **Upozornění EU na porušení podmínek pro přiznání dotací.**

Dosavadní činnost občanského sdružení

- **Účast v územním řízení** na umístění terminálu a P+R.
- **Spolupráce s jinými občanskými sdruženími** a subjekty v Praze 6 (veřejná výzva starostce MČ Praha 6, interpelace zastupitelů Prahy 6).
- **Medializace negativních vlivů záměru výstavby** a porušování legislativy v novinách (Metro, Vaše6, Právo).
- Další informace jsou na www.kedvoru.cz
- Kontaktní e-mail: OSveleslavin@seznam.cz

Současný stav

Prodloužení trasy A metra v Praze ze stanice Dejvická



METROPROJEKT Praha a.s.



Obratiště autobusů, na které je stavební povolení, terminál a P+R mělo být na Dlouhé Míli, obludné budovy plánovaného „Centra Veleslavín“

Prodloužení trasy A metra v Praze ze stanice Dejvická



Na toto řešení je stavební povolení, terminál a P+R mělo být na Dlouhé Míli, výjezd z obratiště autobusů do stávající křižovatky

Prodloužení trasy A metra v Praze ze stanice Dejvická



Na toto řešení obratiště autobusů je stavební povolení, výjezd jen do stávající křižovatky, obludné budovy plánovaného „Centra Veleslavín“

Prodloužení trasy A metra v Praze ze stanice Dejvická



METROPROJEKT Praha a.s.

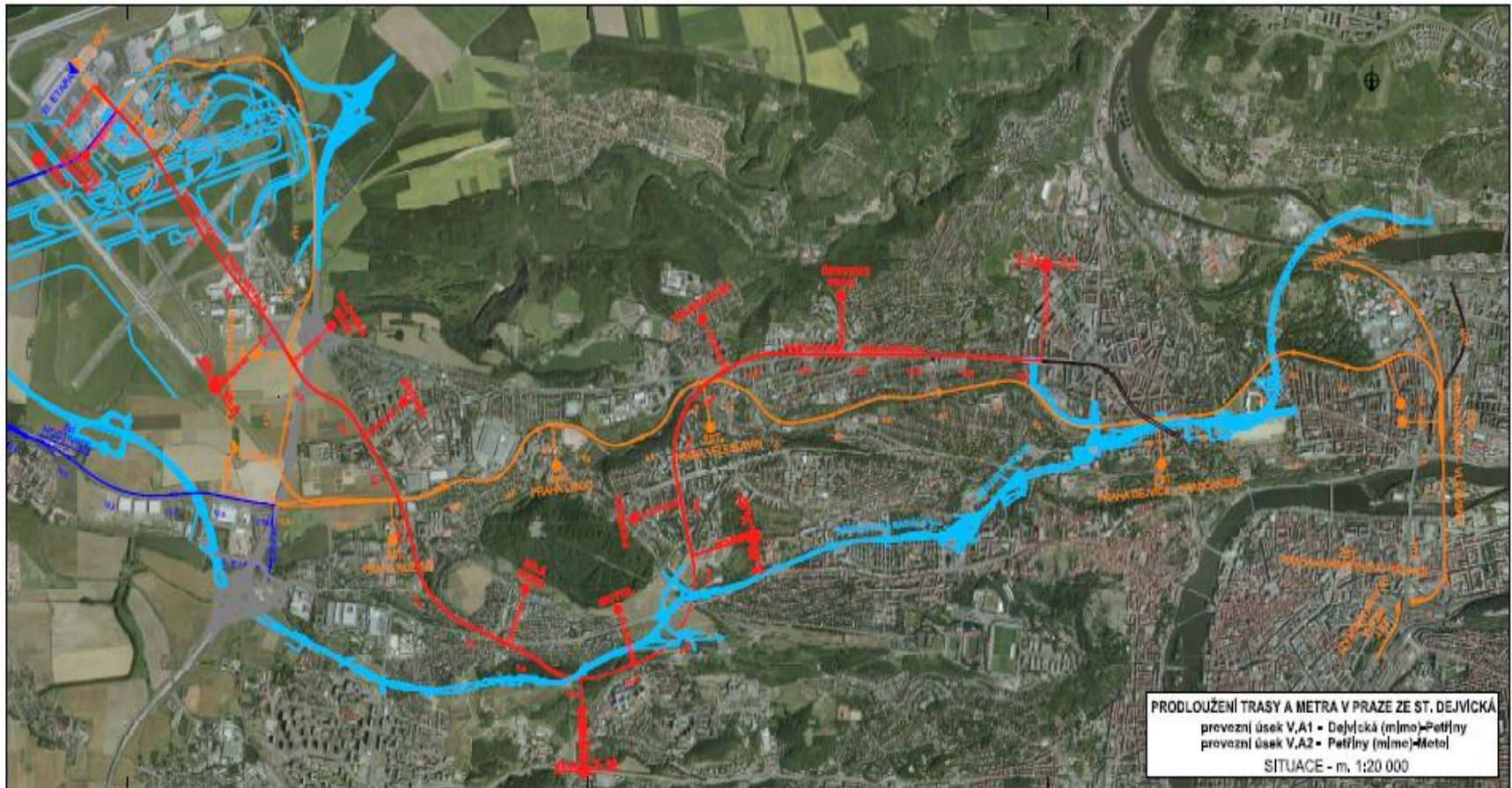


Prodloužení trasy A metra v Praze ze stanice Dejvická



Celková situace původního návrhu dle EIA PHA495

(původní verze, na ni je stavební povolení a příslib dotace z EU)



Pohled na budoucí staveniště



Cílový stav: terminál busů s administrativní nástavbou, budovy Centra Veleslavín, propojená ulice Ke Dvoru do Evropské, polovina protihlukové zdi zlikvidována, zvýšení hodnot imisí a hluku, zlikvidována veřejná zeleň, zlikvidováno 140 stávajících parkovacích míst, zrušena klidová zóna, zvýšení provozu okolo školy a v rezidenční čtvrti, Evropská přiblížena k bytové zástavbě a škole, zřízeny 2 nové křižovatky na Evropské, zvýšení nákladů o cca 800 mil. Kč oproti stejné kapacitě staveb postavených na Dlouhé Míli. **KOMU TO PROSPĚJE?**

Prodloužení trasy A metra v Praze ze stanice Dejvická



METROPROJEKT Praha a.s.



Návrhy

- **Koordinovat výstavbu rychlodráhy Kladno – Praha s výstavbou metra.**
- **V předstihu realizovat úsek rychlodráhy Veleslavín-Ruzyně - Dlouhá Míle - Letiště.**
- **Okamžitě zahájit stavbu prodloužení tramvajové tratě z Divoké Šárky ulicí Vlastina k Dědinské ulici, tj. k Dlouhé Míli.**
- **Zahájit přípravu prodloužení tramvajové tratě k letišti (zatím předpoklad realizace r. 2020)**
- **Realizovat terminál autobusů a P+R na Dlouhé Míli.**
- **Změnu územního plánu Z2775 nerealizovat. Výjezd z Vokovic řešit zvýšením průjezdnosti křižovatky Evropská - Vokovická zvýšením počtu jízdních pruhů na 3+1 jízdní pruhy v délce cca 100 m před křižovatkou, což jsme navrhovali. Realizuje se pouze rozšíření na 2+1 pruh.**
- **Realizovat smysluplné projekty a zbytečně neplýtvat veřejnými prostředky (např. „ozelenění křižovatky Malovanka“ má stát 100 000 000Kč!).**

O tom, na základě jakých dokumentů zodpovědní úředníci kvalifikovaně rozhodovali svědčí např.:



V Praze 6 dne 11.8. 2011
Č.j. MČ P6 065006/2011

Vyjádření městské části Praha 6

podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění zák. č. 93/2004 Sb. k Oznámení záměru

„Prodloužení trasy A metra v Praze ze stanice Dejvická provozní úsek V.A1 Dejvická (mimo) – Petřiny provozní úsek V. Petřiny (mimo) – Motol, SOD 40 Patrový terminál BUS u stanice Veleslavín“

kteřý podléhá zjišťovacímu řízení dle § 7 citovaného zákona.

Identifikační údaje:

Název stavby: „Prodloužení trasy A metra v Praze ze stanice Dejvická provozní úsek V.A1 Dejvická (mimo) – Petřiny provozní úsek V.A2 Petřiny (mimo) – Motol, Motol, SOD 40 Patrový terminál BUS u stanice Veleslavín“

Místo stavby: Praha 6

Oznamovatel: Inženýring dopravních staveb a.s., Na Moráni 3/360, 128 00, Praha 2, zastoupen ing. Jaroslavem Hobzou

Městská část Praha 6 po prostudování Oznámení **nepožaduje, aby záměr byl posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů a byla vypracována dokumentace dle § 8 citovaného zákona.**

Výstavba terminálu souvisí se zprovozněním prodlouženého úseku metra linky A ze stanice Dejvická do stanice Motol. Navrhovaný terminál bude zajišťovat přestup na navazující autobusovou dopravu, jeho výstavba je navržena ve dvou etapách. **V první bude realizován dvoupodlažní terminál a tři patra podzemních garáží o kapacitě 808 parkovacích stání pro osobní automobily a P+R (SOD 40), ve druhé etapě bude realizována čtyřpodlažní nástavba.** Důvodem realizace záměru je odklad výstavby zachytyného terminálu „Dlouhá míle“ (odklad modernizace Bušních dráh). **Předložený záměr SOD 40 byl vypracován v koordinaci s DÚR „Modernizace železnice trati Praha – Kladno“; obě stavby jsou navzájem kompatibilní.**

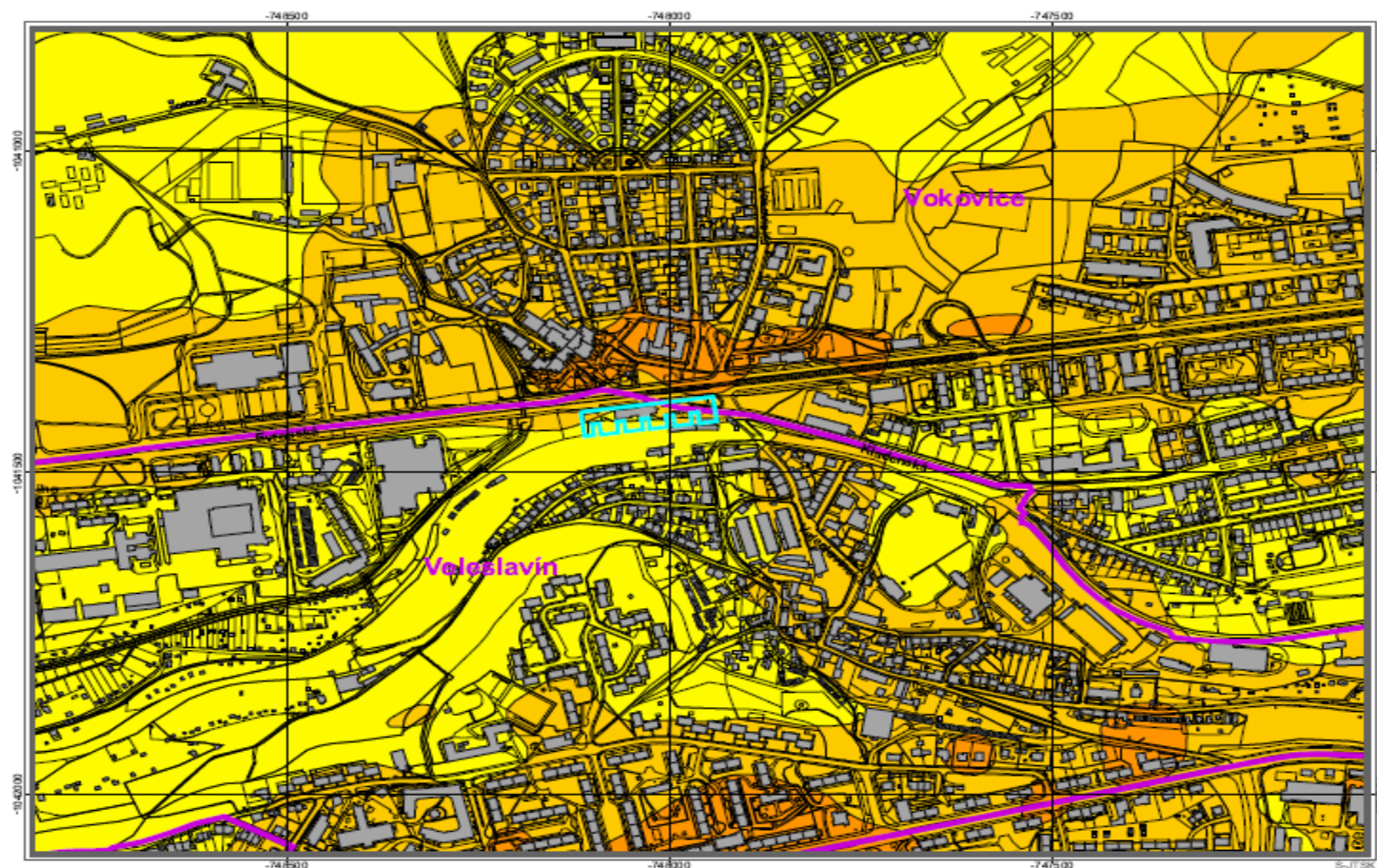
Záměr je předložen v jednovariantním řešení.

Ve stanici metra Veleslavín na úrovni UP dochází vlivem této navrhované stavby k přesunutí provozního zázemí eskalátorů metra a tím i k úpravě a doplnění technologického vybavení VZT, rozvodů nn, osvětlení, EPS. Stavební program stanice se nemění, zrušena je v úrovni podchodu část obchodních jednotek včetně technologického zázemí. Upraveny jsou výstupy z podchodu, vzniká na úrovni podchodu nové propojení s terminálem bus. Zvyšují se nároky na pěší provoz vlivem přestupní vazby na terminál bus a výhledově k celému komplexu budov budoucí zástavby. Komunikační plochy a eskalátory ve stanici metra tomuto navýšení

List z rozptylové studie pro EIA 785: Je maximální koncentrace 201, 2000, nebo 10 000 mikrogramů/m³ ?

SUSPENDOVANÉ ČÁSTICE PM10 maximální denní koncentrace

Výkres 10



VÝCHOZÍ STAV

LEGENDA:

IHd PM10 (µg.m⁻³)

Intenzita šedé - 20 µg.m⁻³

- < 175
- 175 - 200
- > 200

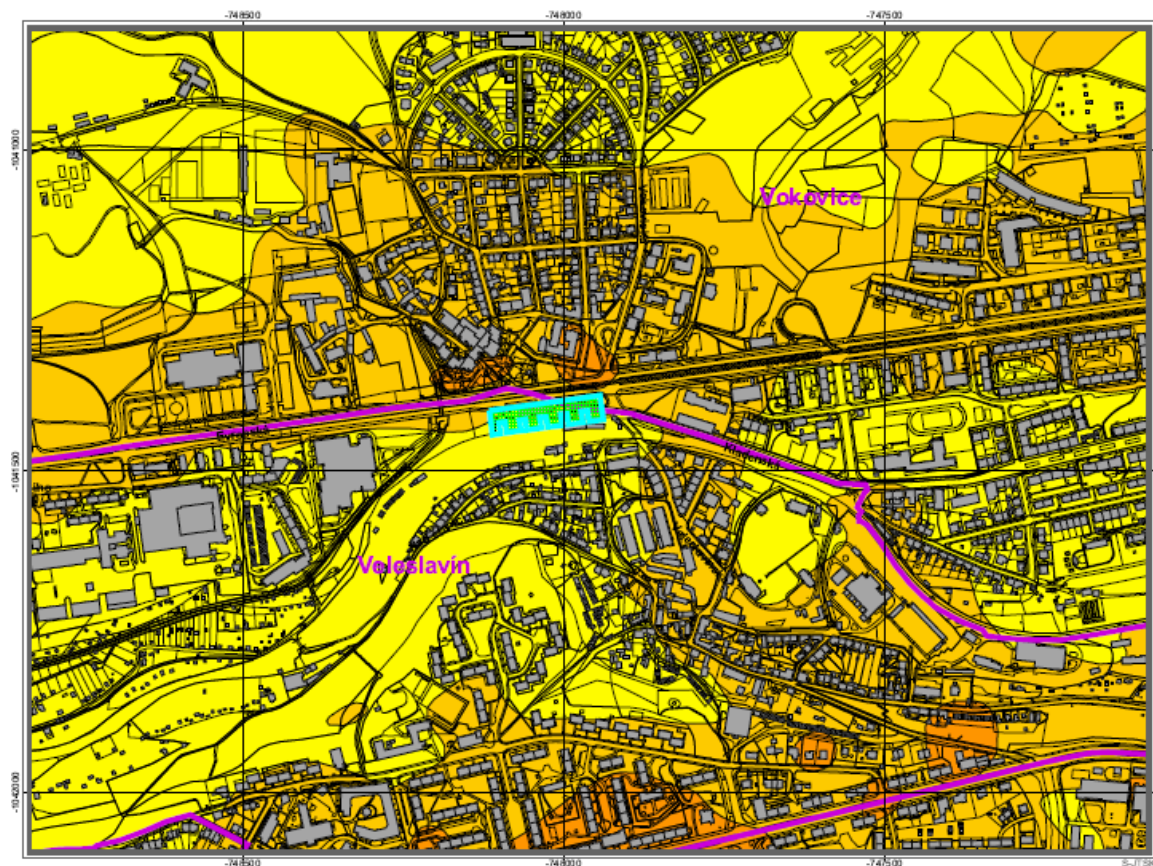
 navrhovaný terminál

NÁZEV PROJEKTU	PATROVÝ TERMINÁL, BUS U STANICE VELESLAVÍN - BUDOVAC
ZADAL	BUDOP Praha, a.s.
ZPRACOVAL	ATEM - Atelier ekologických studií, s.r.o. 
DATUM	05 - 2011
MĚŘITNO	1 : 5 000

Zastavování provozu 50 000 aut na Evropské, 900 výjezdů autobusů a tisíců vozidel z terminálu vyčistí ovzduší?? Porovnejte s předchozím snímkem.

SUSPENDOVANÉ ČÁSTICE PM10
maximální denní koncentrace

Výkres 11



**STAV PO ZPROVOZNĚNÍ
TERMINÁLU**

LEGENDA:

I_{Hd} PM10 (µg m⁻³)

Intenzita - 20 µg m⁻³

< 175

175 - 200

> 200

navrhovaný terminál

NÁZEV PROJEKTU	PATROVÝ TERMINÁL BUS U STANICE VELESLAVÍN - BUDOVA C MODEL OVÉ HODNOCENÍ KVALITY OVZDUŠÍ
ZADAL	SLUŽBY Praha, a.s.
ZPRACOVÁNÍ	ATEM - Atelier ekologických modelů, s.r.o.
DATUM	05 - 2011
MĚŘITVO	1 : 5 000

Děkuji vám za pozornost

- Konají naši zastupitelé ve prospěch občanů?
- Necháme si to líbit?