

# 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



KONCEPT  
var **A**

**METRO**

změna od Úřevnické eskalátu | výstupy na náměstí | k vlakovému terminálu

**VELESLAVIŇSKÁ  
KLADENSKÁ**

nové trasy k okružní křižovatce

**NOVÉ DOMY**

čtyřpatrová | výšková kombinace | obchodní parter | bus terminál | P+R

**NÁMĚSTÍ**

pěší procičení | náměstí | pasáže | obchody | kavárny | cyklisti

**EVROPSKÁ**

autobusové nádraží | výškové sádky | obchody | okružní křižovatka

PROJEKTOVACÍ STUDIJE VELESLAVÍN

**BOMART**  
ARCHITECTURAL DESIGN

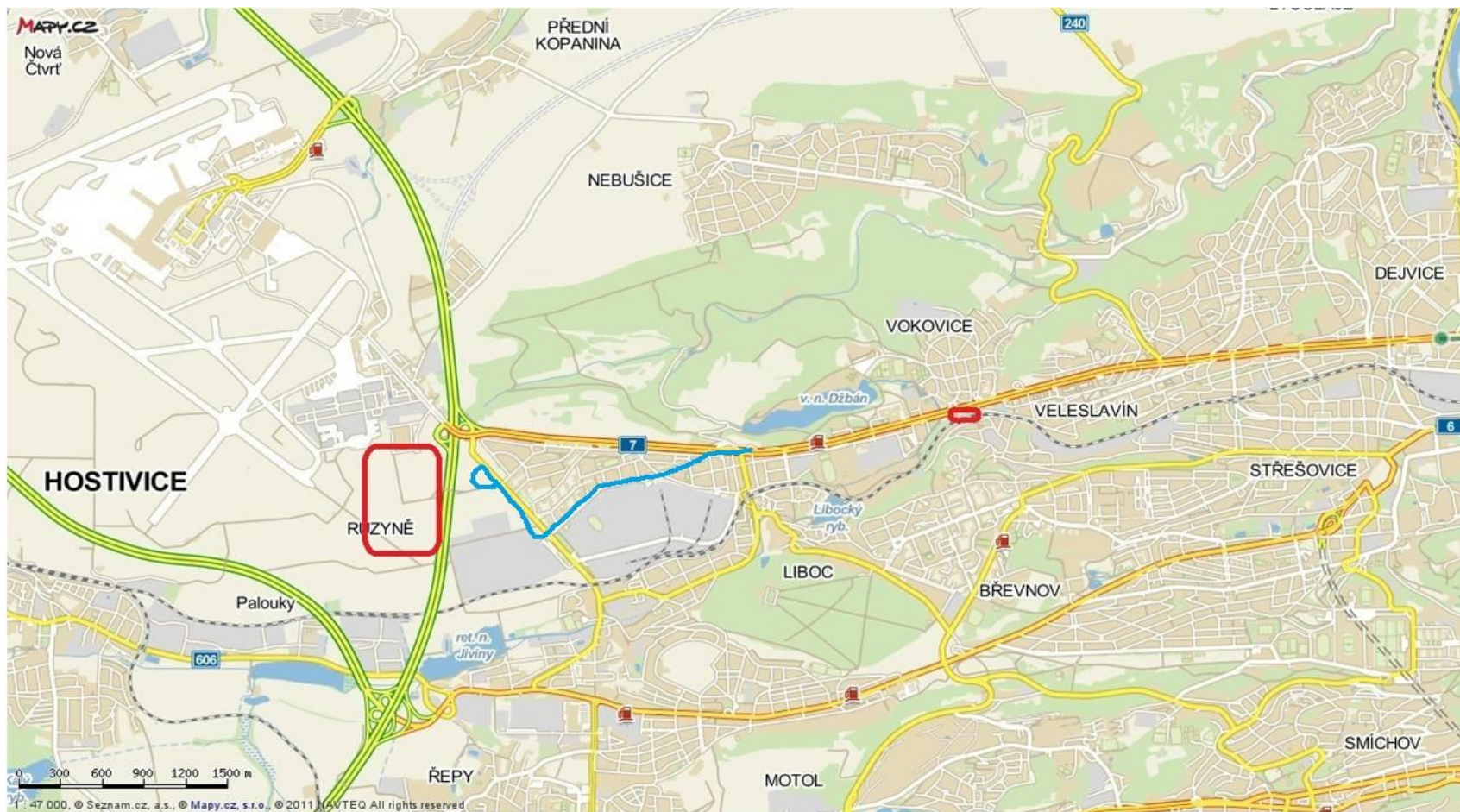
04/2010

**METROPROJEKT Praha a.s.**

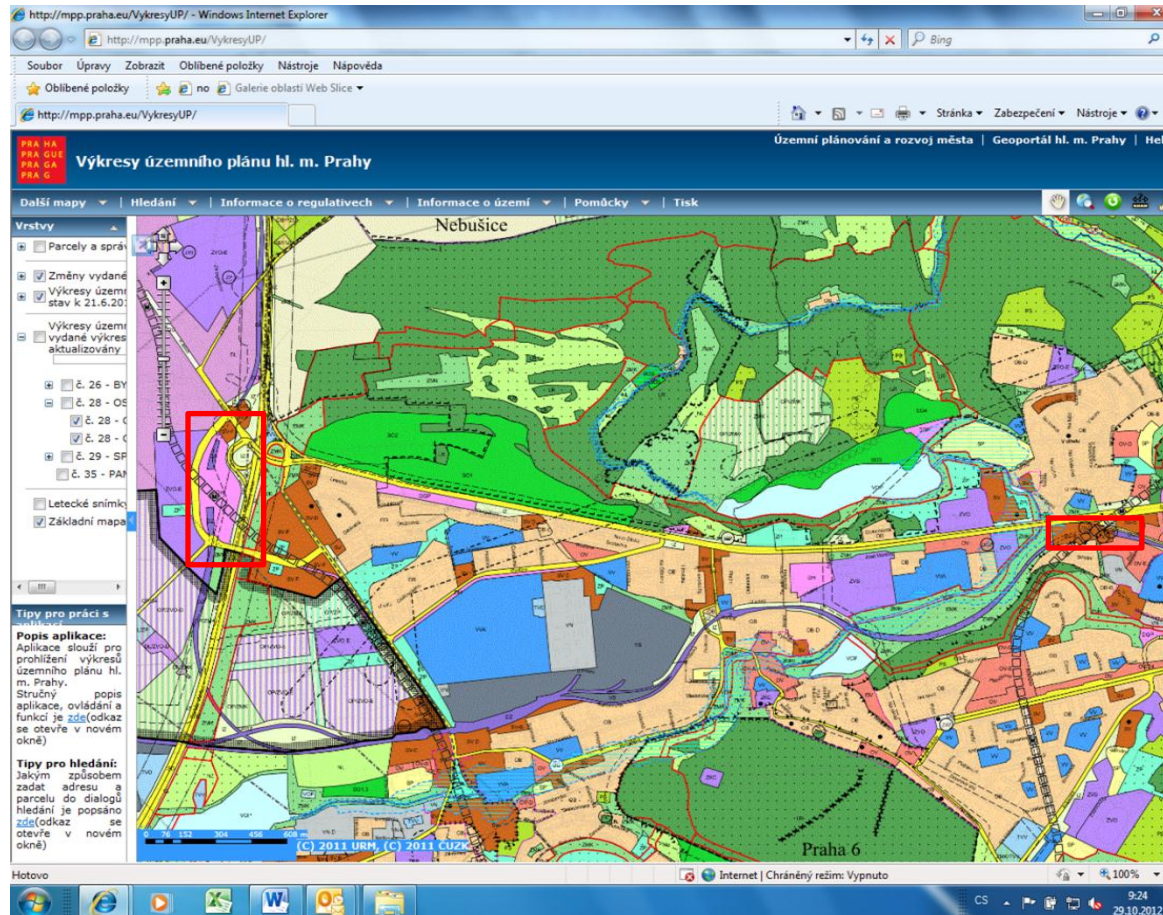




**Původní umístění terminálu a P+R na silničním okruhu zvýrazněno obdélníkem vlevo, navrhované umístění ve Veleslavíně v zástavbě zvýrazněno obdélníkem vpravo, záměr prodloužení tramvajové trati modře (viz <http://www.praha6.cz/aktuality/special-praha-6-meni-tvar-2012-na-internetu-2012-11-19.html?&String=> )**



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 m<sup>3</sup>**.
- **Později** nástavba **4 podlaží administrativní budovy**, celkem 232 000 m<sup>3</sup>, 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 železnicí Kladno-Praha s odbočkou na letišti.** **Dopravu cestujících je možné řešit prodloužením tramvajové trati** na Dlouhou Míli. **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 Velešlavíně

- **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 **Velešlavína 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 Velešlavína **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 obratiště 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 placeni 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-stanice-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](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 přibližně stejný počet parkovacích míst v okolí, které jsou zdarma jako se předpokládá postavit v P+R. Cena jednoho stání v P+R má být 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](http://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





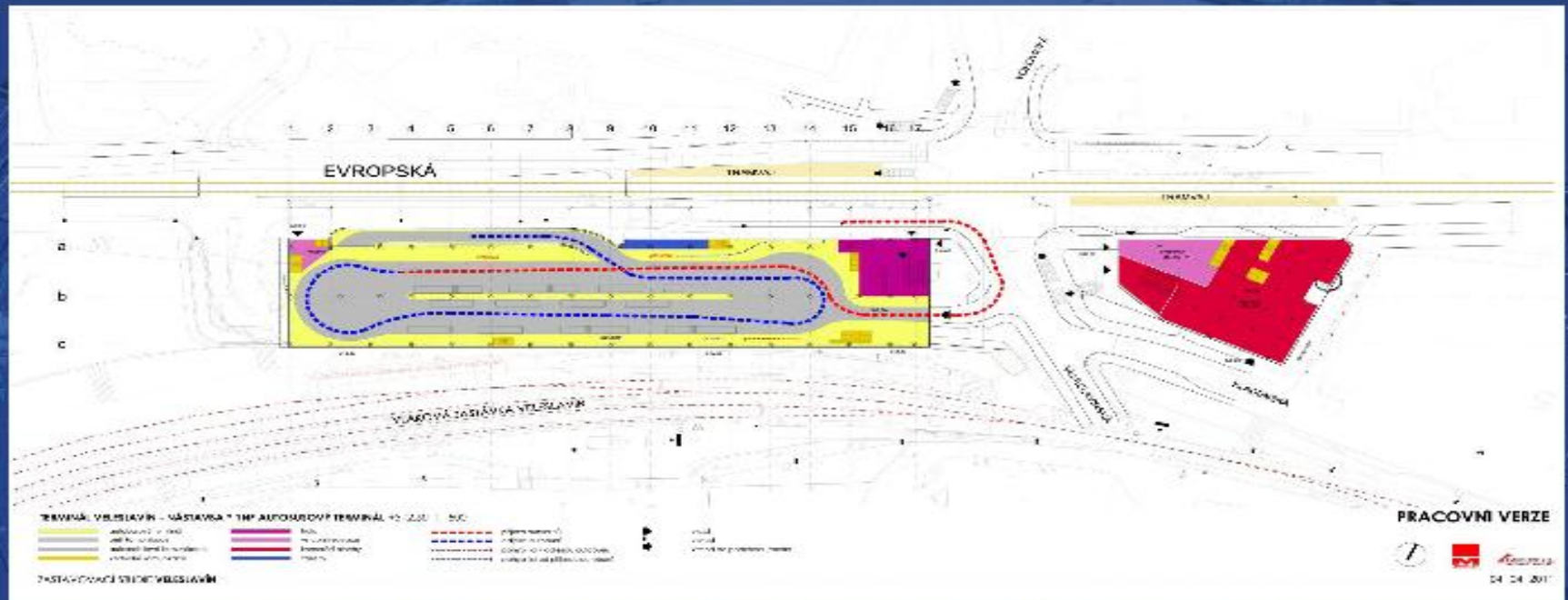
Na toto řešení obratiště autobusů je stavební povolení, výjezd jen do stávající křižovatky, obludné budovy plánovaného „Centra Veleslavín“

## Prodloužení trasy A metra v Praze ze stanice Dejvická



# Terminál a P+R, na toto řešení probíhá územní řízení, 2 nové křižovatky na Evropské

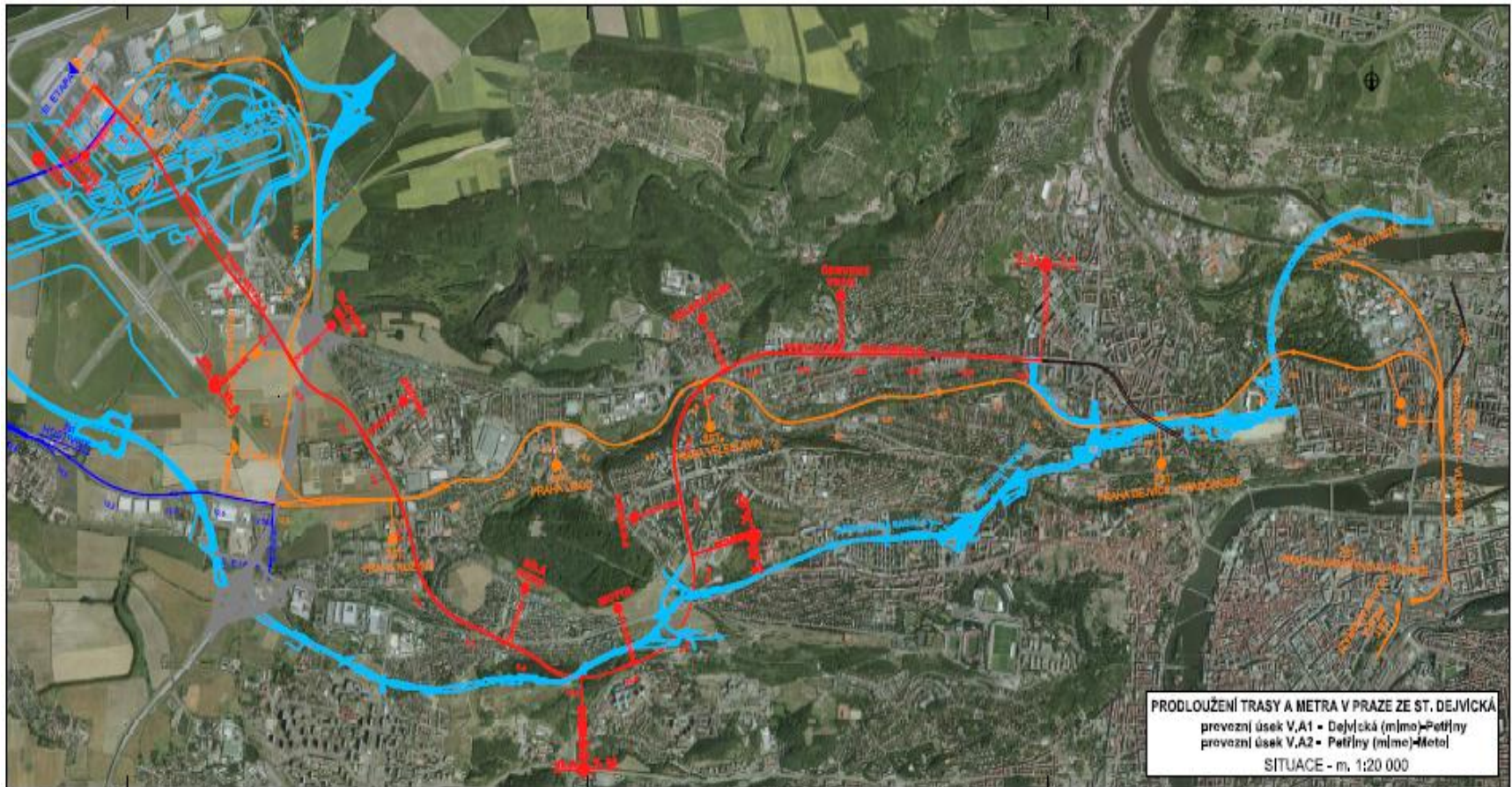
## Prodloužení trasy A metra v Praze ze stanice Dejvická





# 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 až 600 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?**

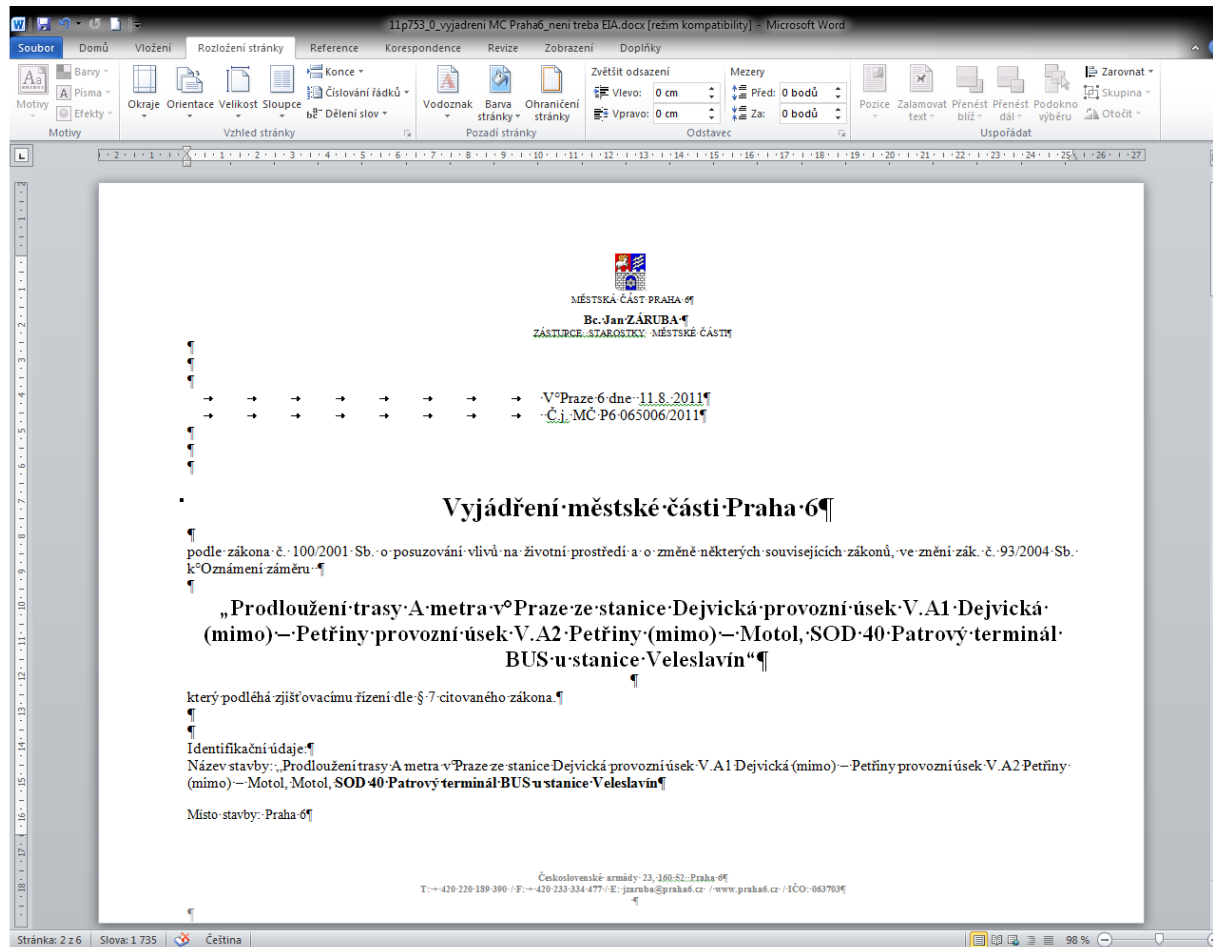
### Prodloužení trasy A metra v Praze ze stanice Dejvická



# 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, 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 jízdnic pruhů na 3+1 jízdnic 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 100 000 000 Kč!).**

O tom, na základě jakých dokumentů zodpovědní úředníci kvalifikovaně rozhodovali svědčí např. dopis místostarosty Městské části Praha 6 níže. Plyne z něj, že se NEJEDNÁ o veřejně prospěšnou stavbu, ale stavba je výhodná pro budoucího soukromého developera











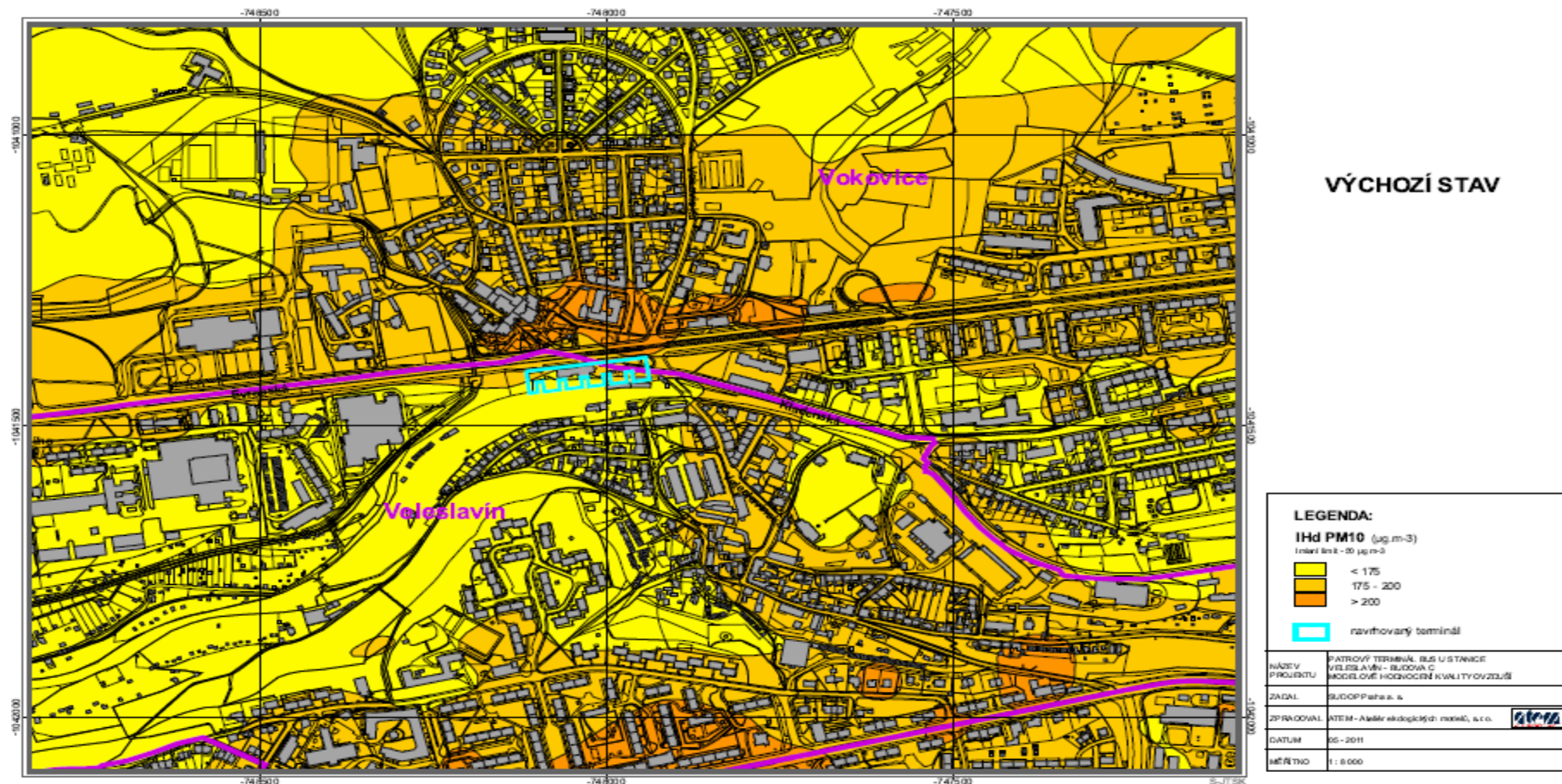




# List z rozptylové studie pro EIA 785: Je maximální koncentrace 201, 2000, nebo 10 000 mikrogramů/m<sup>3</sup> ? (stav před výstavbou terminálu a P&R)

## SUSPENDOVANÉ ČÁSTICE PM10 maximální denní koncentrace

Výkres 10

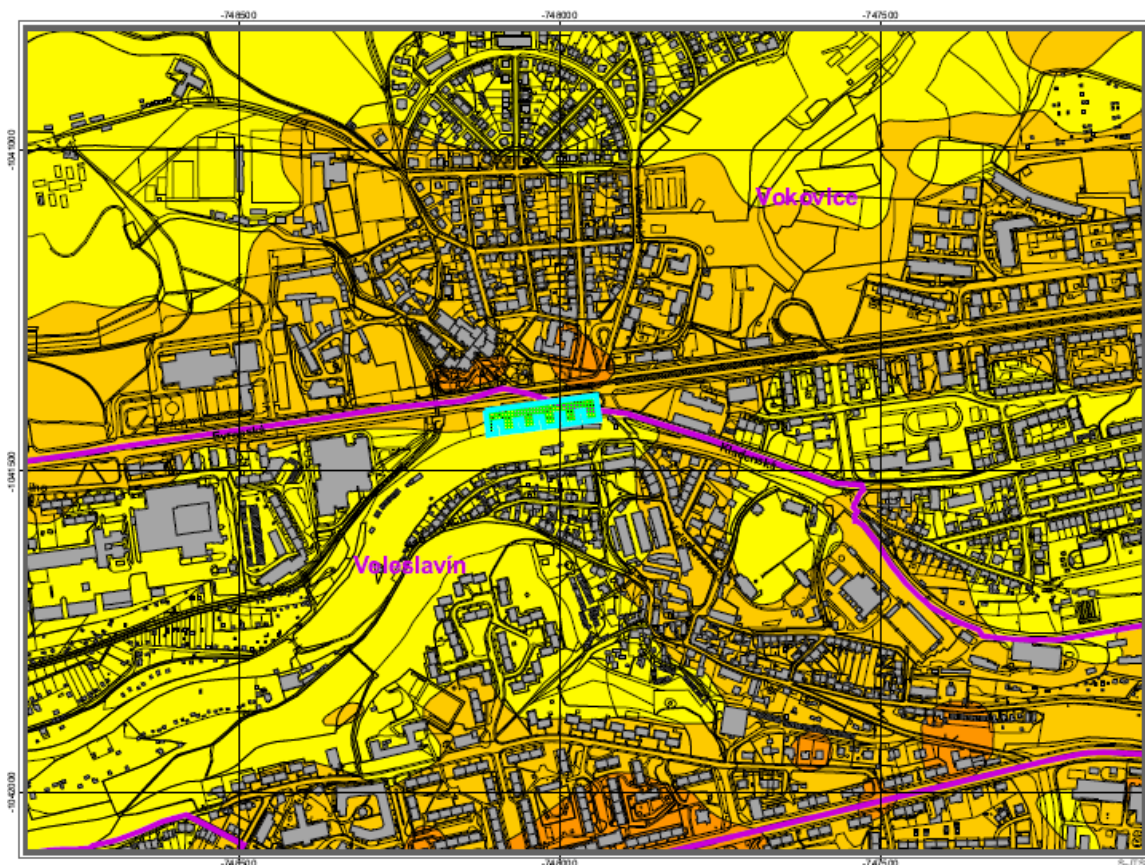




Zastavování provozu 50 000 aut na Evropské, 900 výjezdů autobusů a tisíců vozidel z terminálu vyčistí ovzduší?? (stav po výstavbě terminálu a P&R). Porovnejte s předchozím snímkem. Dle studie se zřízením 2 nových křižovatek a rozjezdem 50000 aut a 900 busů denně vyčistí ovzduší v bezprostřední blízkosti křižovatek!

**SUSPENDOVANÉ ČÁSTICE PM10**  
maximální denní koncentrace

Výkres 11



**STAV PO ZPROVOZNĚNÍ  
TERMINÁLU**

**LEGENDA:**

**I<sub>Hd</sub> PM10 (µg·m<sup>-3</sup>)**  
Intenz. limit - 20 µg·m<sup>-3</sup>

- < 175
- 175 - 200
- > 200

navrhovaný terminál

NÁZEV PROJEKTU	PATROVÝ TERMINÁL BUS U STAVICE VELESLAVÍN - BUDOVNA C MODEL OVĚ HODNOCENÍ KVALITY OVZDUŠÍ
ZADÁVATEL	STUDIOPARTNER s.r.o.
ZPRACOVATEL	ATEM - Akadéme ekologických řešení, s.r.o.
DATUM	05-2011
MĚRITIVO	1: 5 000

# Děkuji vám za pozornost

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