

Přeji hezký den,

26/2 by mělo zastupitelstvo HMP rozhodnout zda velký terminál a P&R , nebo něco menšího. Mluví se o původním řešení, tedy točně, ale i pro busy ze středočeského kraje.

O negativním vlivu záměru výstavby ve Veleslavíně na životní prostředí jsme v loňském roce informovali několika dopisy i příslušné orgány EU. EU přislíbila dotaci na prodloužení metra a součástí dokumentace, na základě které se o dotaci žádalo, byl i areál Dlouhá Míle. Ve Veleslavíně měla být pouze točna autobusů MHD za 12 mil. Kč.

Z EU nám přišla odpověď na náš dopis. Píší, že nerealizace terminálu a P+R (ani na Dl. Míli, ani ve Veleslavíně) není překážkou čerpání dotace 8 mld Kč na metro. Zdůvodnění Městské části Praha 6 i MHMP, že výstavba ve Veleslavíně je nutná pro splnění podmínek pro přiznání dotace z fondů soudržnosti EU, tedy neodpovídá realitě.

Takže není důvod terminál stavět ve Veleslavíně. Terminál prý dotován z EU není, tak by ho měl asi hradit MHMP. Asi mají dost peněz, když by jedno stání bylo za 2 mil. Kč. A přitom neplatí Metrostavu za Blanku stovky milionů. Zjišťujeme jak je to skutečně.

Je zde rozpor s EIA 495, kde se píše o dokončení modernizované rychlodráhy a staveb na Dlouhé Míli ve stejnou dobu jako metra jako o podmínkách, které zajistí zlepšení životního prostředí a ekologickou, rychlou kolejovou dopravu na Dlouhou Míli a na letiště.

Nyní by byla ideální možnost k rychlé modernizace rychlodráhy alespoň v úseku Veleslavín – Dlouhá Míle - Letiště a k prodloužení tramvajové trati z Divoké Šárky na Dlouhou Míli. Viz link v dopise na MHMP (jde o přeposlanou interpelaci, kterou OS přečetli na Zastupitelstvu Prahy 6 15/2). ČR musí prostavět 50 + 50 mld Kč na železničních stavbách, aby nepřišla o dotace a neví do jakých staveb finance alokovat. Takže Kladno-Letiště-Praha by mohl být ideální případ k čerpání dotací. Ale někdo dostavbu rychlodráhy brzdí už 20 let. Už jsem slyšel těžko uvěřitelný příběh o tom, že za odklonem metra do Motola a problémy s prodloužením rychlodráhy na letiště stojí lobby, které se nehodí, aby se z letiště jezdilo rychle a kulturně železnicí nebo metrem (obdobně jako třeba S Bahnem v Berlíně, nebo železnicí z Fiumicina v Římě, Heathrow v Londýně, tedy standardním řešením). Miliony lidí se musí mačkat v busu 119 a busy smrdí po Evropské. Nebo jedou z letiště drahým taxíkem. Komu to vyhovuje je zřejmé. Výmluvy vždy na MHMP naši.

Zastupitelé na Praze 6 i HMP tvrdí, že dělají 20 let vše pro dokončení rychlodráhy, ale prý to nejde... Kdybych já takto pracoval, tak mě dávno vyhodili. Nesměli by uvažovat v nesmyslných odhadech nákladů, rychlodráha prý povede z Veleslavína tunely za 20 -30 mld Kč, což je naprosto mimo realitu. To by muselo vést celou cestu tunelem a ještě by zbylo na naplnění stranických nebo i jiných pokladen. Tak jak to standardně počítají i jinde, např. ČOV v Praze (causa Pavla Drobila). Neuvěřitelné, ale jsme v Praze, tak možná.....

Pro porovnání: Metrostav vysoutěžil rekonstrukci 19 km koridoru železnice s 4 km tunelem za 190 mil. Kč/km (Rokycany-Plzeň).

Např. v Londýně metro vede tunely jen 47 % délky tratí.

Dále zasílám stránku DPP, kde se ve shodě s informací, kterou jsme obdrželi my, píše o tom, že dotace 8 mld Kč není podmíněna stavbou P&R a terminálu ve Veleslavíně ale ani na D. Míli.

Zasílám odvolání obč. sdružení. S obdobným textem podalo odvolání i několik Společenství vlastníků z okolí a jednotliví vlastníci nemovitostí. Přípomínky k návrhu změn územního plánu Z 2775 a Z2776 podepsalo přes 1000 lidí z okolí.

Záměry MHMP a MČ Praha 6 se týkají:

- změn územního plánu Z 2775 a Z 2776,
- zřízení terminálu a P&R ve Veleslavíně,

- zřízení 2 nových křižovatek na Evropské v těsné blízkosti stávající křižovatky.

Tyto záměry nerespektují platnou legislativu a podstatně by zhoršily živ. prostředí v okolí, kde je i škola a mateřská školka. Min. 110 bytů by z důvodu imisí bylo neobyvatelných a vedlo by k žalobám. Vše se děje pouze v zájmu developerů, i když se vše prezentuje jako veřejně prospěšné stavby.

Veškeré oznámení správních řízení zveřejňuje MČ Praha 6 i MHMP zásadně v období prázdnin, nebo vánoc, aby veřejnost nestačila zareagovat. Skutečně se naši zvolení zastupitelé a státní správa starají (ale ne o nás). Územní rozhodnutí na Terminál bylo vyvěšeno 6/12, změny územního plánu 7/12, EIA o prázdninách, pozvánka na ústní jednání terminálu 28/8,

Naše námítky jsou zhruba popsány v informaci ze setkání obč. sdružení v technické knihovně v 11/2012 (aktualizované v příloze).

Terminál ve Veleslavíně dle EU není nutný, dotace prý bude poskytnuta. Terminál ve Veleslavíně má být pouze dočasný, na cca 2 roky, jak o tom svědčí dopis místostarosty Záruby. Poté se má stát pouze základem pro stavbu soukromého developera, který nad ním postaví 4 patra kanceláří a nebude potřebovat pozemek, základy a navíc dostane 300-400 parkovacích stání, vybudovaných za veřejné peníze. Takto bude státní i městský rozpočet stále deficitní. Zřízení jednoho stání pro auto za 2 mil. Kč. Přitom ve Slaném nyní zprovoznili menší parkovací dům pro cca 120 stání, takže náklady na jedno stání jsou vyšší, ale ačkoli je supermoderně vybaven výtahy a počítačově řízeným parkovacím systémem, který auto zaveze a vyveze, tak jedno stání stálo 500 000 Kč!

Nové křižovatky na Evropské by znásobily emise z důvodu rozjezdu 50000 vozidel a 900 busů na 3 křižovatkách mezi nimiž je vzdálenost 80, 100 metrů. Tyto křižovatky by prý byly potřebné pro vyjíždění z terminálu a P&R, a současně se s jednou z nich uvažuje pro zřízení výjezdu z Vokovic (změna územního plánu Z2775), aby bylo umožněno snadnější vyjíždění z luxusních bytovek (417 bytů), které mají být postaveny v Šárce u staré Aritmy. To, že by došlo k likvidaci zeleně v Šárce a protihlukové zdi, která pro 147 bytů v bezprostřední blízkosti Evropské alespoň snižuje hluk, naše zastupitele ani státní správu moc nezajímá. Hluk by stoupl nad zákonem stanovený limit, protože už nyní je v některých místech limit překračován.

V současné době probíhá územní řízení na rekonstrukci tramvajové trati na Evropské a MČ Praha 6 v rozporu s návrhem projektanta navrhuje od Vokovické směrem z centra otevřený kolejový svršek, který je hlučnější a nebezpečný. Žádným administrativním opatřením se nedá zabránit přecházení chodců a po šterkovém kolejovém svršku by to bylo na frekventované Evropské hodně nebezpečné. Ušetřilo by se pár korun.

Změny územního plánu Z 2775 a Z 2776 by zlikvidovaly minimálně stejný počet parkovacích míst, která jsou nyní k dispozici zdarma a výstavba 600 míst v P&R by stála přes miliardu. Navíc by do prostoru křižovatky s Veleslavínskou přivedly 8-10 tisíc lidí, z nichž by část také přijela autem. K tomu: metro, rychlodráha, MHM busy, busy Středočeského kraje, tramvaje, pěší.....

EU se staví lhostejně k našim informacím o porušování legislativy, nic neřeší, navrhuje nám vše řešit s orgány v ČR. Bohužel úředníci na MHMP, MČ Praha 6, investor, tj. Dopravní podnik i Inženýring dopravních staveb, stejně jako projektant Metroprojekt jsou podjatí, neslouží veřejnosti, ale zájmu svého vlastníka a zaměstnavatele, tedy Města Prahy, kde mají asi velký vliv i developeri. Projektant i investor je placen procenty podle ceny investice, vydělá tedy na tom, že se z veřejných prostředků vyhodí miliarda navíc. Terminál a P&R je o 400 až 800 % předražen, ale usnadní získání stavebního povolení a zlevní výstavbu gigantické administrativní budovy pro 1900 úředníků nad terminálem o 2 roky později (vyplývá to např. z dopisu místostarosty Záruby – je v info OS v příloze). To se to pak podniká, když erár zaplatí pozemek, základy a 400 parkovacích stání....

MHMP a Městská část Praha 6 prosazují tuto nehorázně předraženou stavbu P&R a terminálu autobusů všemi prostředky, které má státní mašinérie k dispozici, bez ohledu na platnou legislativu a snahu obyvatel v okolí Evropské ulice, aby nedošlo k dalšímu zhoršení životního prostředí. I z odpovědi EU je jasné, že nejde o stavbu ve veřejném zájmu, ale o stavbu v zájmu developera, který má asi vliv na MHMP a MČ Praha 6.

Tomu nasvědčují i skutečnosti:

studii pro zástavbu křižovatky u stanice Veveslavín zpracoval BOMART pro Metroprojekt (aktivní bývalý ředitel URM),

MČ Praha 6 bez projednání s obyvateli navrhla změny územního plánu Z 2775 a Z 2776, které umožní výstavbu 5 gigantických budov a přivedou do prostoru v budoucnosti největšího dopravního uzlu v Praze cca 8-10 tisíc lidí. Část z nich určitě přijede autem, takže těch 200 míst v P&R z 600 postavených za veřejné peníze, určitě nebude dostatečné. Změnami územního plánu by se zlikvidovalo cca 600 přirozených parkovacích míst. Jejich výstavba v P&R by stála 1,3 miliardy. Nic nového by se pro veřejnost nezískalo.

Odvolali jsme se opět proti územním rozhodnutím na výstavbu terminálu a 2 nových křižovatek, nyní již na Ministerstvo dopravy, na MHMP a k soudu.

Dále zasílám stránku DPP, kde se píše o tom, že dotace 8 mld Kč není podmíněna stavbou P&R a terminálu ve Veveslavíně ale ani na D. Míli.

Občané v okolí by akceptovali točnu autobusů MHD pro 14 busů, na kterou je stavební povolení, která má stát 12 mil. Kč. Ale pouze za předpokladu, že bude dodržen stávající projekt, který počítá s výjezdem z točny do ulice Veveslavínská, tedy **BEZ ZŘÍZENÍ NOVÝCH KŘÍŽOVATEK NA EVROPSKÉ**, s kterými počítal nový terminál. Ty by způsobily daleko větší zhoršení životního prostředí, protože by na nich zastavoval veškerý provoz na Evropské 50 000 aut po 80 a 90 metrech 3 křižovatky což neodpovídá požadavku ČSN! A s provozem **POUZE** busů MHD a ukončením busů ze středočeského kraje na Dlouhé Míli.

Přílohy: dle textu

Doufám, že jsem Vás moc nezahltl ☺

S přátelským pozdravem

John

telefon 267 972 816
mobil 603 151 716
mailto: jiri.john@rwe.cz