

Úřad městské části Praha 6
Doručeno: 30.04.2009

MCP6 031722/2009
listy: přílohy:



Úřad městské části Praha 6
Odbor výstavby a Odbor územního rozvoje
Čs. armády 23, Praha 6
PSČ 160 52

V Praze dne 30. dubna 2009

Věc: Odvolání proti územnímu rozhodnutí č.j: MCP6 021033/2009 ze dne 31.3. 2009

Dne 31. 3. 2009 bylo veřejnou vyhláškou oznámeno územní rozhodnutí č.j: MCP6 021033/2009, ve kterém Odbor výstavby Úřadu m. č. Praha 6 vydává podle § 79 a 92 stavebního zákona a § 9 vyhlášky č. 503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního řízení, veřejnoprávní smlouvy a územního opatření rozhodnutí o umístění stavby prodloužení trasy A metra v Praze ze stanice Dejvická (Praha 6), stavba provozní úsek V.A1 Dejvická - Petřiny a provozní úsek V.A2 Petřiny - Motol (Praha 5).

Vzhledem k tomu, že se stavební úřad řádně nevypořádal se všemi připomínkami účastníků řízení, případně jejich zamítnutí konkrétně neodůvodnil, a zároveň vydáním územního rozhodnutí završil řadu faktických dopravně-plánovacích pochybení institucí zřizovaných hlavním městem Prahou, volených orgánů hl. m. Prahy a Městské části Praha 6, jeho rozhodnutí proto obsahuje řadu závažných vad, které mají zásadní dopad na výsledek řízení, podává účastnice řízení paní Zuzana Stružinská (zastoupená při věcných jednáních Ing. Martinem Šubrtem) v zákonné lhůtě (datum doručení je shodné s datem ukončení veřejného vyvěšení, tj. 17.4. 2009) a dle § 53 správního řádu toto

o d v o l á n í.

Odůvodnění:

Námítka paní Zuzany Stružinské (zastoupené při věcných jednáních p. Šubrtem) ve smyslu požadavku, aby stavební úřad nařídil změnu projektu a posunutí trasy prodloužení metra A v úseku Dejvická - Motol, byla zamítnuta bez řádného odůvodnění. Na námitce změny projektu a posunu trasy p. Stružinská trvá a v tomto odvolání předkládá všechna pochybení stavby a projektu, které lze vyřešit zcela výhradně pouze změnou projektu a posunutím trasy. Vedení trasy pod objektem p. Stružinské není vzhledem k rozsáhlým dopravním, ekonomickým i provozním souvislostem vůbec nutné, naopak má závažný dopad na fungování celého dopravního systému v severozápadním sektoru města.

Předmětná námitka vznikla i na základě pochybností o samotném trasování a konkrétním umístění stavby, které jsou předmětem rozhodnutí, a které budou mít po případné realizaci přímý dopad na charakter životního prostředí v této oblasti. Odbor výstavby m. č. Praha 6 neodůvodněním svého postoje k předmětné námitce potvrdil, že souhlasí, že stavba prodloužení metra A zásadně ovlivní životní prostředí nejen obyvatel Petřin ale i celé Prahy 6 zbytnou dopravou (individuální i autobusovou) a výrazně dlouhodobě naruší funkčnost systému hromadné i individuální dopravy v tomto prostoru.

Paní Stružinská (zastoupená p. Šubrtem) proto v tomto odvolání požaduje, aby bylo zamítnutí námítky odůvodněno způsobem, který jednotlivě u konkrétních bodů vysvětlí, proč Odbor výstavby

Úřadu m. č. Praha 6 vydal územní rozhodnutí na umístění stavby prodloužení metra A v závažně nedostatečné podobě, která je v rozporu s dopravní politikou hlavního města Prahy, principy územního i dopravního plánování i s mírou vynaložených investic na prodloužení metra.

Pochybení, jež stavba i projekt obsahují, a která dala vzniknout předmětné námitce jsou tato:

- 1) Územní rozhodnutí uvádí, že „Stavba bude navržena v souladu se Zásadami pro projektování a výstavbu pražského metra“. Návrh stavby je s těmito zásadami ovšem v příkrém rozporu, a to zejména v oblasti absence (a často fyzické nemožnosti) zajištění dostatečných kapacit pro návaznou i individuální dopravu a dále z hlediska prokázaných velmi nízkých intenzit cestujících, kterým má stavba sloužit.
- 2) Náklady na stavbu metra byly dosud v Praze vždy ospravedlněny následnými úsporami v povrchové dopravě. Zejména šlo o úsporu v provozu autobusů v okolí nových stanic metra a tím i o ekologickou úlevu dotčené oblasti. Navržená trasa prodloužení metra A je s tímto zcela v rozporu, neboť již zpracované studie návazné obsluhy hromadnou dopravou (zpracovatel ROPID) ukazují, že (zejména v oblasti Petřín) nedochází v první etapě po investici do metra za 20 miliard k redukci autobusové dopravy. V územním rozhodnutí je napsáno: „Čistě obytná zástavba sídliště (Petřiny) umožňuje realizovat přestupy mezi metrem a návaznou dopravou pouze v rozsahu dle současného stavu.“ Vzhledem k výsledkům řady dopravních studií tato věta tedy neodpovídá plánované skutečnosti.
- 3) Prodloužení metra nenahrazuje obsluhu prostoru Břevnova a Kajetánky, vazbu Jihozápadní Město - Petřiny, ani nenabízí možnost cestujícím přestupovat z busů přijíždějících po Bělohorské ulici ve směru k Hradčanské.
- 4) Dopravní studie (ÚDI Praha) prokázaly velmi nízkou poptávku cestujících po metru v úseku Veleslavín - Petřiny - Motol a následně i při jeho pokračování na letiště. Po prodloužení do Motola je poptávka po metru v úseku Motol - Petřiny nižší než například poptávka po dvojici tramvajových linek v Korunní ulici (v řádu cca 10 000 lidí v každém směru za den). Vzhledem k tomu, že jeden vlak metra pojme cca 1000 lidí, jde o závažné naddimenzování dopravního systému ve směru, který není dostatečně vytižen.
- 5) Je velmi závažné, že na příjezdu k Nemocnici Motol z druhé strany, tedy ze směru Jihozápadní Město a Smíchov zůstává v budoucnu naopak zachována shodná poptávka po autobusových spojích (v řádu cca 15 000 v každém směru denně), a to v jakémkoli stavu prodloužení metra. Metro tudíž zajišťuje obsluhu Nemocnice Motol maximálně ve třetinovém podílu cestujících z celku, což zdaleka nekoresponduje s deklarovanými cíli výstavby.
- 6) Vzhledem k přetíženosti linek metra v centru nelze cestujícím doporučovat směřovat v centru k lince A a tu k cestě do Motola využívat. Tím by totiž byly výrazně podporován trend přitahování zbytné dopravy do již tak nasycených centrálních přestupních uzlů metra. Proto bude v budoucnu přes existenci metra naopak nutné posilovat autobusovou dopravu ze Smíchova do Motola. I v tomto směru jde stavba prodloužení metra A zcela proti dopravní politice hl. m. Prahy.
- 7) Vzhledem k tomu, že metro má nejvyšší podíl fixních nákladů (provoz eskalátorů, osvětlení, ventilace) ze všech druhů hromadné dopravy a tyto náklady nejsou ovlivnitelné snížením počtu spojů, je zřejmé dlouhodobé plýtvání prostředky města v této oblasti.
- 8) Po dokončení modernizace železniční trati na spojnici Praha - Kladno s odbočkou na letiště, bude již intervalová nabídka metra odpovídající poptávce cestujících zcela v rozporu s účelem stavby metra jako kapacitního druhu dopravy a zejména naprosto v rozporu s náklady vynaloženými na prodloužení metra. Poptávka po lince metra v přestupním uzlu Dlouhá Míle je vyčíslena opět na cca 10 000 lidí v každém směru denně, což znamená, že vyhovující interval metra ve špičce se pohybuje v řádu nad 10 minut a obsazenost vlaku metra pod hranicí 100 osob. Při nutnosti hospodárného provozu bude tedy muset být interval metra delší, než je současný interval autobusové linky 119. Trasa prodlouženého metra A tedy ve finální podobě nenabízí ani kratší intervalovou nabídku. Pokud ji přesto nabídne, opět jde o závažné plýtvání penězi města.
- 9) Z hlediska rychlosti dopravy ve vztahu Letiště Ruzyně - Dejvická pojedje bohužel metro trasou přes Motol stejně dlouho jako dnes jede autobus 119. Trasa tedy není navržena ani pro urychlení dopravy z letiště, což je deklarováno jako jeden z důvodů stavby. Daleko

efektivnějšího zrychlení je možné dosáhnout prodloužením tramvajové trati až na letiště, nebo převedením autobusové dopravy na tramvajové koleje na Evropské ulici. V obou těchto případech je systém hromadné dopravy ve vztahu k centru města o 20% rychlejší než metro vedené přes Motol vybudované v odhadovaných nákladech za 40 miliard Kč.

- 10) Prodloužení metra A v úseku Dejvická - Motol je navrženo se závažným vlivem na aktuálně poměrně dobře fungující systém povrchové hromadné dopravy na Praze 6. Tato městská část disponuje třemi kapacitními tramvajovými tratěmi s překryvnou sítí autobusových linek. Prodloužení metra A je navrženo nikoli jako doplněk sítě povrchové MHD, ale jako její konkurent s malým pozitivním vlivem na zlepšení dopravního spojení v bezprostředním okolí nových stanic metra, ale zato se zásadním vlivem na zhoršení dopravy plošně na celém severozápadě města. Optimální funkce velmi kvalitního systému tří tramvajových tratí (Evropská, Na Petřínách, Bělohorská) v prostoru Prahy 6 je prodloužením metra vážně narušena.
- Tramvajová trať na Bělohorské ulici bez přestupní návaznosti na první etapu prodloužení metra, a se špatnou návazností (cca 40 metrů hluboká stanice Bílá Hora) ve druhé etapě, bude muset vzhledem ke špatným přestupním vazbám nadále svážet cestující ke stanicím Hradčanská či Malostranská, tedy ke stanicím stejné trasy, která v prostoru Bělohorské ulice rovněž povede. To je opět závažné plýtvání prostředky města.
 - Tramvajová trať v úseku Hradčanská - Petřiny ztrácí realizaci stanice Petřiny svou funkcí napaječe metra A na Hradčanské. Stává se pouhou spojnicí metra A s totožnou trasou. Ovšem pro zachování současné úrovně obsluhy zastávek umístěných mezi stanicemi metra na ní musí jezdit nadále současný počet tramvajových spojů. Jinak dojde výměnou za zlepšení dopravy v bezprostředním okolí stanice metra Petřiny ke zhoršení dopravy na celé trase podél ulice Na Petřínách a Střešovické.
 - Tramvajová trať na Evropské ulici bude z hlediska funkčnosti postižena podobně. Vzhledem k trasování metra na letiště přes Motol, bylo nutné zkrátit dobu jízdy metra (aby se alespoň vyrovnala autobusu) eliminací jedné stanice metra na Evropské ulici. Zatímco je tedy vzdálenost mezi stanicemi Hradčanskou a Dejvickou cca 1 km, tak vzdálenost mezi Dejvickou a první novou stanicí Červený Vrch je cca 2,5 kilometru. To znamená, že na Evropské ulici opět bude nutné zachovat současnou intervalovou nabídku tramvajových linek. Dojde k rozptýlu zátěží obou druhů dopravy a následná nutná omezení na jednom či druhém povedou ke zhoršení dopravní obsluhy na Evropské ulici. V případě, že k omezení nedojde, půjde opět o plýtvání penězi města.
- 11) Při zachování současného stavu dopravy na zmíněných tramvajových tratích bude počet cestujících v metru i v tramvajích rozptýlen a ani jeden druh dopravy nebude optimálně vytižen. Pokud bude tramvajová doprava omezena (což lze očekávat vzhledem k velmi napjatému rozpočtu města na provoz MHD), dojde po realizaci prodloužení metra A ke zhoršení dopravní obslužnosti Petřín, Červeného Vrchu a Břevnova zejména pro jeho obyvatele. Zlepšení zaznamenají pouze ti, pro něž toto území není každodenním cílem, což je ale opět v rozporu s deklarovaným účelem stavby pro občany Prahy 6.
- 12) V oblasti Bořislavky je navržen mini autobusový terminál (dvě linky MHD), který ale nemá potenciál možného rozvoje. Vzhledem k tomu, že mezi ním a Dejvickou už není ve vzdálenosti přes 2 kilometry jiná stanice metra, znamená to, že potenciální nárůst počtu autobusových linek z prostoru Hanspaulky, Horoměřické a Nebušic bude muset do budoucna opět absorbovat Dejvická, což je v rozporu se záměry stavby.
- 13) Autobusový terminál u stanice Veleslavín je pouze provizorní s poměrně malou kapacitou, takže řada především příměstských bus linek bude muset nadále jezdit ke stanicím metra Hradčanská a Dejvická, což je také v rozporu s deklarovaným účelem prodloužení metra A.
- 14) Ani po následném dobudování stavby metra až na letiště se ovšem situace s návaznou dopravou autobusy nezlepší, neboť v terminálu Dlouhá Míle nebude možné zajistit dostatečnou intervalovou nabídku pro přestupy cestujících směrem do centra Prahy a pro autobusové dopravce bude nadále výhodnější své spoje směřovat blíže centru města. Jedinou možností, jak tyto jízdy eliminovat bude restriktivní opatření zamezující vjezd autobusů na Evropskou ulici, ovšem pak by pro cestující z těchto linek došlo po dokončení

prodloužení metra ke zhoršení cestovních dob do města a výrazně vzrostl tlak na to, aby používali osobní automobily.

- 15) Z hlediska parkování je prodloužení metra A v úseku Dejvická - Motol rovněž navrženo naprosto nedostatečně. U žádné z nových stanic nejsou navržena záchytná parkoviště. Vzhledem k tomu, že všechny tyto stanice jsou lokalizovány v severozápadním sektoru města, kde dosud nejsou žádná záchytná parkoviště, jde o zcela fatální pochybení, protože u stanic metra obvykle vzniká intenzivní poptávka po parkování. Vzhledem k tomu, že okolí stanic Motol a Veleslavín nenabízí příliš prostoru pro parkování v ulicích, největší tlak na odstavování vozidel lze předpokládat v sídlištích Petřiny a Červený Vrch, kde se znásobí již dnes neuspokojená poptávka po parkování a nevhodnými stáními zkomplikuje plynulost dopravy i zásobování. Průvodní efekty tohoto jevu jsou z hlediska místních obyvatel zcela nepřijatelný důsledek investice do stavby nového metra.
- 16) Pokud je první etapa prodloužení metra A mezi Dejvickou a Motolem z hlediska parkování fatálně nevhodná, situaci nezlepší ani prodloužení metra dále na Letiště Ruzyně. Plánované P+R Dlouhá Míle bude totiž lokalizováno již v místě, kde bude nucena být intervalová nabídka metra tak nízká, že by se při každodenním dojíždění rozhodně nevyplatilo odstavovat zde vozidla. Lokalita P+R je závislá na špatném návrhu trasy metra, takže bude toto parkoviště velmi dobře sloužit jen příležitostným návštěvníkům Prahy a lidem jezdícím na či z letiště. Pro každodenní jízdy by využití P+R Dlouhá Míle bohužel opět znamenalo zhoršení dopravy, a to i vzhledem k tomu, že se nachází již na případné větvi železniční trati Praha - Kladno a méně než polovina spojů železnice směrem do centra Prahy jej míjí.
- 17) Vzdálenost stanic Dejvická a Červený Vrch je z hlediska provozního a z hlediska budoucí obsluhy území zcela nevhodně dlouhá. Analogií je nedávno dokončená trasa metra C mezi Nádražím Holešovice a stanicí Kobylisy, kde nebyla realizována stanice Troja. Také zde šlo o technicko-ekonomické důvody a v málo zatížené Troji se zdála stanice metra nevytížená. Ovšem nyní je Troja spádovým územím prudce expandující ZOO i Botanické zahrady a absence stanice metra Troja vede k vynakládání řady finančních prostředků na posilování nevhodných autobusových spojů z Holešovic a na budoucí velmi nákladné dobudování tramvajové trati směrem k ZOO.
- 18) V oblasti Dejvic (Hadovka, Bořislavka) je poptávka po metru vzhledem k několika kancelářským budovám a spádovému území Hanspaulky daleko větší, než byla v Troji. A prodloužení metra A mělo sloužit zejména občanům Prahy 6, což při mezistaniční vzdálenosti 2,5 km jednoznačně neplní. Navržená mezistaniční vzdálenost typická pro rychlodráhu, kterou si občané Prahy 6 nepřáli. Trasa metra mezi Dejvickou a Červeným Vrchem tak nemůže z hlediska návazné dopravy dobře reagovat na budoucí rozvoj okolního území, který by se v budoucnosti nepříznivě projevil na růstu dopravy hromadné i individuální v prostoru Dejvické, kde to není vzhledem k potenciálním zvýšeným přestupům ze suchdolské lokality a místním zdrojům dopravy žádoucí.
- 19) Stanice Červený Vrch je umístěna mimo Sídliště Červený Vrch, zcela excentricky vzhledem k těžišti jeho obytné zástavby. Územní rozhodnutí fakticky říká, že pro poptávku obyvatel z tohoto sídliště bude k dispozici jen bezpečnostní výstup se dvěma výtahy. To je zcela nedostatečné, vzhledem k tomu, že metro mělo být stavěno zejména pro obyvatele tohoto sídliště. Je zcela nevhodné, že jediný vestibul této stanice směřuje do nově budovaného obchodně-administrativního centra a nikoli do obytné zástavby. V této souvislosti je zajímavé, že okamžik projednání změny Územního plánu hl. m. Prahy, který prodloužení metra A za stanici Dejvická obsahoval, je velmi blízko okamžiku poskytnutí stavebního povolení č. jedn. MCP6 021307/2008 na objekt Evropská-CITY. Zvláště v době finanční krize je naprosto nevhodné situovat stanice metra k novým obchodně-administrativním a pouze minoritně bytovým komplexům. Zanesení prodloužení metra A na letiště do Územního plánu hl. m. Prahy navíc proběhlo urychleně procesem změny ve chvíli, kdy byl současně projednáván a připomínkován Územní plán nový v celém znění.
- 20) Přestože má být stavba prodloužení metra A celopražsky významnou stavbou, plní zejména funkci místní obsluhy Prahy 6, a ještě ve směrech, které je možné dopravně pokrýt jednou preferovanou nízkopodlažní autobusovou linkou. Tato místní obsluha je navíc navržena zejména jako spojnice obchodních center Prahy 6 (Bořislavka - začíná stavba, Obchodní dům Petřiny, Vypich - již skoro hotové a Šestka).

- 21) V územním rozhodnutí je sice zmíněna potřeba koordinace prodloužení metra se stavbou rekonstrukce železniční trati Praha - Kladno, ovšem je zde řešena jen z technického hlediska. Koordinace z hlediska dopravního, přestupních vazeb a návaznosti na všechny druhy ostatní hromadné i individuální dopravy zcela chybí. V některých místech tak vznikají závažné a velmi nákladné duplicity spojení. Oba projekty by měly být přes existenci různých investorů řešeny jako projekt jeden, protože mají neuvěřitelné množství dopravních, technických, ekonomických i společensko-sociálních souvislostí.
- 22) V prostoru Dlouhé Míle dokonce Územní plán hl. m. Prahy předpokládá existenci tří systémů hromadné kolejové dopravy, tedy metra, vlaku a ještě tramvaje. A to v místě, kde byla zjištěna poptávka cestujících v úrovni několika autobusových linek. V rámci přípravy stavby prodloužení metra A mezi Dejvickou a Motolem ovšem dosud není rozhodnuto, zda skutečně a kam bude tramvajová trať ze zastávky Divoká Šárka prodloužena. Není ale možné zahajovat investici v řádu desítek miliard Kč, když není znám výsledný vzhled a funkce celého dopravního systému v celém sektoru města.
- 23) Vzhledem ke změně etapizace prodloužení metra z verze Dejvická - Petřiny a Petřiny - Letiště Ruzyně do verze Dejvická - Motol a Motol - Letiště Ruzyně došlo ke změnám dispozic obrátových stanic. Původně byly na Petřinách dvě obrátové koleje, aby vlaky mohly obracet v minimálním 90 s intervalu. Jenže po prodloužení první etapy do Motola se tyto obraty budou odehrávat na staničních kolejích za stanicí Motol, tudíž na Petřinách bylo zúženo nástupiště a navržena jen jedna obrátová kolej. Po zprovoznění úseku až na Letiště Ruzyně ovšem možnost obratu v Motole zanikne (stanou se z něho průběžné koleje trasy) a najednou bude mezi Dejvickou a letištěm pouze jedna obrátová stanice Petřiny s jednou obrátovou kolejí, která neumožňuje bezproblémové obracení souprav v minimálním intervalu 90 s. Pokud tedy bude realizována stavba dle tohoto územního rozhodnutí, bude ve výhledu nutné jezdit v minimálním intervalu příliš daleko od centra za abnormálního plýtvání prostředky města, nebo bude nutné část vlaků již ukončovat na Dejvické, což zase povede ke zhoršení intervalové nabídky na Červeném Vrchu na minimální interval 3-4 minuty. V této souvislosti je tedy návrh současného uspořádání kolejí ve stanicích uvedený v tomto územním rozhodnutí zcela nevhodný.
- 24) Současně navržené prodloužení metra A výrazně omezuje možnosti budoucí realizace okružní trasy metra, protože by ji pak částečně kopírovalo. Duplicita by opět přinášela plýtvání a vznikl by problém s realizací přestupních vazeb na ostatní druhy MHD. Vzhledem k tomu, že na západě není pro kapacitní kolejovou dopravu využitelné severojižní železniční spojení, je zde varianta okružní trasy metra do budoucna velmi potřebná.
- 25) Současně navržené prodloužení metra A také velmi problematizuje možnost realizace tangenciálního tramvajového spojení mezi Jihozápadním městem, Motolem a Petřinami, které by nabídlo za zlomek nákladů na metro kvalitní kolejovou dopravu s kapacitou odpovídající místním zátěžím. Dnes velmi kladně hodnocená možná realizace tramvajové tangenty by najednou byla v souběhu s nevhodně situovaným metrem a stavebně by se s ním a s Břevnovskou radiálou v prostoru Vypichu dostala do závažného konfliktu.
- 26) V současně navrženém prodloužení metra A také zcela chybí stavební příprava možnosti větvení trasy v prostoru stanice Veleslavín, nebo Petřiny tak, aby bylo možné po dokončení první etapy ještě přistoupit ke změně vzhledu etapy druhé.
- 27) Současně navržené prodloužení metra A je navrženo tak, že samostatně nemůže z hlediska návazné dopravy fungovat jinak, než jako provizorium. Po dokončení druhé etapy na letiště se bohužel funkce provizoria zlepšuje jen mírně a řada negativ stavby bude přetrvávat desetiletí a bude je nutné za vysokých nákladů alespoň snižovat. Nadpoloviční většina popsanych problémů prodloužení metra A, pro níž bylo vydáno toto územní rozhodnutí, je po realizaci stavby neodstranitelná a stane se trvalou součástí organismu města. Snižování negativ bude vyžadovat stálou pozornost politických i odborných orgánů města a stále, za jiných okolností zcela zbytečné, náklady.

Naprostá většina uvedených bodů je řešitelná pouze ve smyslu vznesené námítky paní Stružinské, tedy změnou projektu a posunutím trasy prodloužení metra A. Vzhledem k tomu, že jde o naprosto zásadní stavební, koncepční i provozní námítky je třeba věnovat odůvodnění jednotlivých bodů maximální pozornost, protože při opomenutí jejich řešení vzniknou hl. m. Praze v krátkodobém i dlouhodobém horizontu značné škody.

Změna a posunutí trasy zmíněné v předmětné námitce paní Stružinské jsou pro zmírnění výše zmíněných dopadů stavby v tomto odvolání požadovány zejména v těchto oblastech:

- Změna projektu a posunutí trasy tak, aby byl vybudován plnohodnotný vestibul stanice metra pro obyvatele Sídliště Červený Vrch cca v oblasti ulice Angolská. Bez tohoto kroku není trasa prodloužení metra navržena ve prospěch obyvatel Sídliště Červený Vrch.
- Změna projektu a posunutí trasy tak, aby mezi stanicemi Dejvická a Červený Vrch byla realizována další stanice metra s vestibulem cca v prostoru Hadovky. Důvodem je možnost budoucího lepšího napojení okolních lokalit na vybudovanou trasu metra bez nutnosti celou oblast spádovat ke stanici Dejvická a dále je důvodem eliminace zcela nevhodného provozního stavu, kdy při krátkém intervalu bude v prostoru více vlaků metra, než nástupních hran stanic, u nichž by mohly v mimořádných situacích zastavit.
- Změna projektu a posunutí trasy tak, aby ve stanicích Veleslavín, nebo Petřiny, existovala stavebně připravená možnost větvení ve směru Motol - Řepy a Dědina - Letiště Ruzyně (tříkolejná styková stanice). A to proto, aby stavba metra na letiště byla nadále možná, ale v kratší a rychlejší trase, která by umožnila efektivní využití přestupního terminálu Dlouhá Míle pro autobusy i individuální dopravu.
- Změna projektu a posunutí trasy tak, aby nástupiště případné stanice pod Sídlištěm Petřiny byla situováno nikoli severo-jihním směrem, ale vhodněji ve směru severovýchod - jihozápad. A to jak v případě realizace stykové stanice umožňující větvení, tak v případě stanice běžné.
- Změna projektu a posunutí trasy tak, aby přinejmenším jeden vestibul stanice metra Motol měl přestupní vazbu (do 200 m) k tramvajím a autobusové dopravě na Bělohorské ulici. Bez této vazby nemá stavba prodloužení metra optimální dopravní návaznosti na okolní dopravu.
- Změna projektu a posunutí trasy tak, aby obrátová stanice Petřiny neměla pouze jednu obrátovou kolej mezi kolejemi tratěovými.
- Změna projektu a posunutí trasy tak, aby byla u nadpoloviční většiny stanic nového úseku zajištěna dostatečná návazná doprava pomocí parkovišť P+R a dostatečných neprovizorních terminálů autobusů.
- Změna projektu a posunutí trasy tak, aby byla směrově odlišná od stavby modernizace rychlodráhy Praha - (Letiště Ruzyně) - Kladno. Pokud nedojde k diferenciaci směrové, tak je třeba změnit koordinaci časovou.
- Změna projektu a posunutí trasy tak, aby bylo během přípravy zajištěno optimální posouzení dopadů na život obyvatel Prahy 6, na provozní náklady i na návaznou dopravu a zajištěno tak skutečně efektivní financování dobře připravené stavby z peněz hl. m. Prahy a případně Evropského fondu pro regionální rozvoj.
- Změna projektu a posunutí trasy tak, aby nedošlo k narušení optimální funkce dopravy na tramvajových tratích v Praze 6 (Evropská, Na Petřinách, Bělohorská).
- Změna projektu a posunutí trasy tak, aby regulace povrchové dopravy byla pozitivním důsledkem výstavby metra, nikoli ekonomickou nutností, která by zhoršila kvalitu přepravy místním obyvatelům.

Závěr

Vzhledem k tomu, že v procesu přípravy stavby a územního rozhodnutí neexistují právní nástroje umožňující občanům zpochybnit dopravně-inženýrské řešení stavby a připomínky k tomu zřízených městských institucí byly potlačeny, nezbyvalo, než všechny vady připravované stavby zmínit v tomto odvolání.

Prodloužení metra A až na letiště je v celkové délce delší než současná trasa A, jejíž první část byla otevřena v roce 1978. Náklady na stavbu jsou obrovské (celkem cca 40 miliard), ale po jejich vynaložení nedojde k téměř žádným pozitivním efektům z hlediska hromadné i individuální dopravy. Naopak dojde k řadě elementárních zhoršení na celém území MČ Prahy 6. Vzhledem k tomu, že je dlouhodobě objektivně dokladováno, že oblast Nových Dvůrů, Libuše a Pankráce potřebuje nutně vybudovat nové rychlé a kapacitní spojení, je předsunutí realizace prodloužení trasy A před trasu D v přímém rozporu s dopravní politikou města a s veřejným zájmem jeho obyvatel. Realizace

prodloužení metra A samozřejmě může trase D předcházet, ale musela by být projekčně připravena tak, aby skutečně sloužila jak občanům Prahy 6, tak celému městu. V současné podobě dle vydaného územního rozhodnutí toto bohužel nesplňuje.

Vzhledem k tomu, že všechna dopravně-inženýrská pochybení v procesu přípravy stavby prodloužení metra A bude možné v budoucnu dokladovat nezávislými posudky, využili jsme tohoto odvolání k výčtu těchto pochybení tak, aby bylo při budoucích správních a trestních řízeních v této věci prokazatelné, že byly v procesu stavebního řízení nastoleny a následující osoby a instituce o nich byly informovány: primátor hl. m. Prahy Ing. Pavel Bém, radní pro dopravu Radovan Šteiner, Rada hl. m. Prahy, Zastupitelstvo hl. m. Prahy, Odbor dopravy MHMP, starosta MČ Praha 6 Mgr. Tomáš Chalupa, Rada MČ Praha 6, Zastupitelstvo MČ Praha 6 a Odbor výstavby Úřadu m. č. Praha 6.

Neodůvodněním jednotlivých bodů tohoto odvolání souvisejících se závažnou změnou charakteru dopravy na severozápadě města a potvrzením platnosti výše uvedeného územního rozhodnutí se vyjmenování lidé a instituce stávají odpovědnými za všechny problémy a věcné i finanční škody, které stavba prodloužení metra A Dejvická - Motol městu Praze přinese. Stávají se odpovědnými za zbytečně vynaložené investice a za vícenáklady, které bude nutné vynaložit, aby se tato dopravní stavba po svém dokončení uvedla do základního souladu s dopravním systémem hl. m. Prahy. Rovněž se stávají odpovědnými za případné neúčelné vynaložení finančních prostředků čerpaných v programu OPD z fondů Evropské unie, vzhledem k tomu, že stavba prodloužení metra A v úseku Dejvická - Motol ze všech výše uvedených důvodů v žádném případě nesplňuje podmínky přijetí těchto prostředků a zároveň ze stejných důvodů nemůže být ani nazývána veřejně prospěšnou stavbou.

Jsme si vědomi, že hl. m. Praha a městské části mají k přípravě dopravních staveb, i pro územní a stavební řízení své odborné instituce. Odpovědnost za přípravu stavby prodloužení metra A ale u nich není možné hledat, protože jsou v posledních sedmi letech z hlediska rozhodování zcela závislé na politické reprezentaci hl. m. Prahy. Na základě rozhodnutí této reprezentace jsou jim přidělovány, případně omezovány, finanční prostředky, nezávislá rozhodnutí jsou perzekvována hrozbami personálních auditů a jakékoli odborné či správní úkony nejsou tvořeny v těchto institucích, ale jejich výsledky jsou předem rozhodnuty právě na politické úrovni.

Ani Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s. ani příspěvkové organizace Útvar rozvoje hl. m. Prahy, Regionální organizátor pražské integrované dopravy, Technická správa komunikací hl. m. Prahy a Ústav dopravního inženýrství hl.m. Prahy (na konci roku 2007 sloučen s TSK) tak nemohly vzhledem ke svému zcela závislému vztahu k politické reprezentaci města jakkoliv zabránit přípravě stavby a územního rozhodnutí pro prodloužení metra A Dejvická - Motol, neboť jakákoliv snaha o objektivní zhodnocení byla zamítnuta s poukazem na dané politické rozhodnutí o způsobu vedení trasy a obsluhy území.

Hl. m. Praha jako zřizovatel příspěvkových organizací nebo majitel 100% akcií svých akciových společností má pochopitelně právo řídit své instituce z hlediska organizačního, ale v žádném případě nemá právo nařizovat jejich odborným složkám, k jakým výsledkům mají dospět. Bohužel taková je v posledních letech praxe a zde posuzovaná stavba je tedy připravována nikoli ve veřejném zájmu a ve prospěch občanů Prahy 6, ale naopak zcela proti zájmům severovýchodního sektoru města i celé Prahy.

Vynaložení 40 miliard zcela neefektivním způsobem v jedné městské části způsobí v následujících letech výrazné podfinancování všech dalších investic a provozních nákladů v oblasti hromadné dopravy osob. Je třeba zdůraznit, že za prostředky vynaložené na stavbu zcela nevhodně navrženého prodloužení metra A na letiště by bylo možné obměnit celý vozový park autobusů i tramvají, bezbariérově upravit všechny tramvajové zastávky v Praze, zrekonstruovat tramvajové tratě v ulicích Evropské, Na Petřínách, Střešovické i Bělohorské a urychlit na nich tramvajovou dopravu až o 20 %, vybudovat tramvajové spojení mezi Smíchovem, Dvorky (most) a Pankracem, tramvajové tratě na Václavském náměstí, na Počernické ulici a ještě několik dalších staveb. Přesto by zbylo ještě několik miliard na počátek realizace metra D.

Dopravní systém by fungoval efektivněji, často násilně hledané úspory by byly přirozenou součástí jeho rozvoje paradoxně za současného poskytování lepších služeb cestující veřejnosti. Je třeba si uvědomit, že zahájením stavby prodloužení metra A na do Motola (a posléze na letiště) se Praha na dlouhé roky dopředu zadlužuje, protože tato stavba jí přinese i po dokončení zvýšené a zbytečné náklady na provoz MHD.

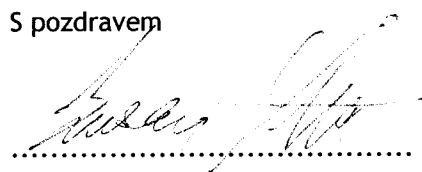
Jedinou možností, jak předejít vytvoření výrazného vnitřního dluhu za velmi málo účelnou stavbu, je okamžitě zastavit přípravy prodloužení metra A a znovu v ustálené variantě objektivně posoudit jeho vedení a dopravní vazby na okolní území i druhy dopravy. Obecně je určitě vhodné trasu A za stanici Dejvickou prodloužit, ale v tomto územním rozhodnutí navržený způsob je zcela nevhodný a v kombinaci s modernizací železniční trati nepřináší obyvatelům Prahy 6 ani celého města téměř žádná pozitiva.

Vzhledem ke všem uvedeným skutečnostem toto odvolání navrhuje odvolacímu orgánu, aby rozhodnutí Odboru výstavby m.č. Praha 6

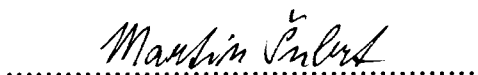
z r u š í l

a věc prodloužení metra A byla navracena zpět do fáze dopravního plánování a projektování.

S pozdravem



Účastník řízení:
Zuzana Stružinská
Trvalý pobyt i doručovací adresa:
Křenova 13
Praha 6, Petřiny
160 00
tel.: 602 295 250
rstruzin@netscape.cz



Plnou mocí pověřený zástupce pro věcná jednání:
Ing. Martin Šubrt
Trvalý pobyt:
Lipová 10
Praha 2, Nové Město
120 00
tel.: 604 782 796
subrt.martin@seznam.cz
Doručovací adresa:
Počernická 3225/2a
Praha 10, Strašnice
100 00