



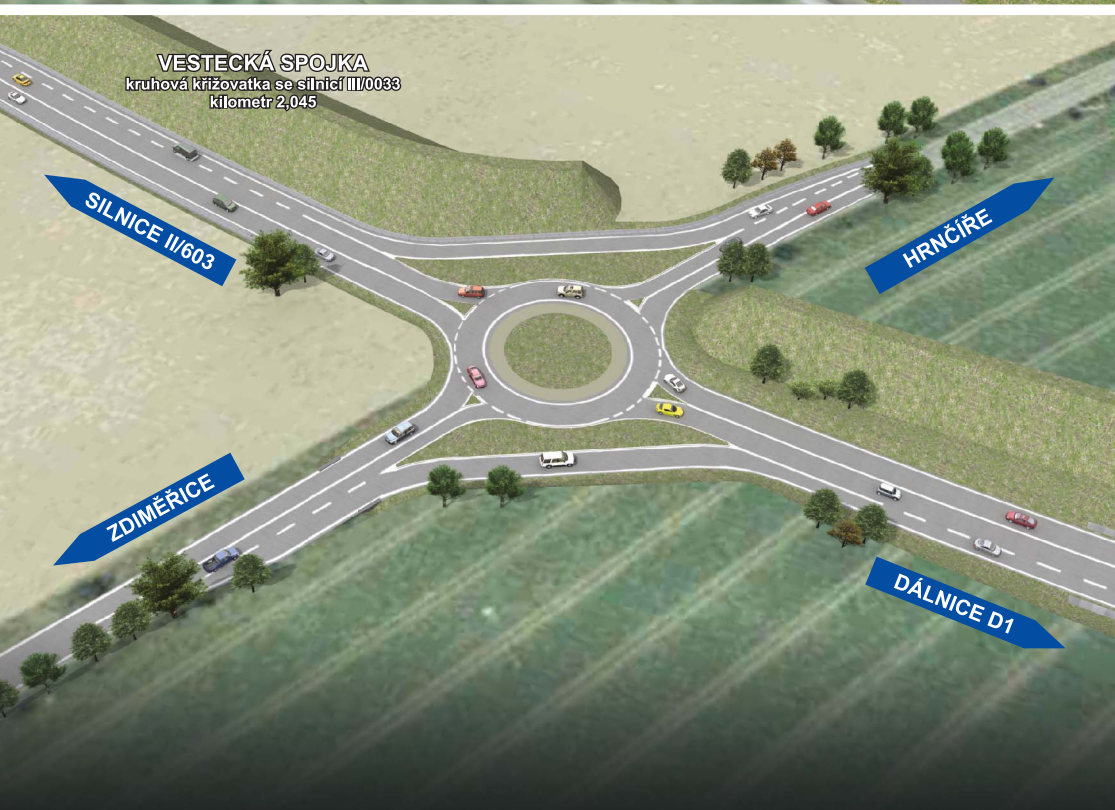
ŠEBEROV A HRNČÍŘE

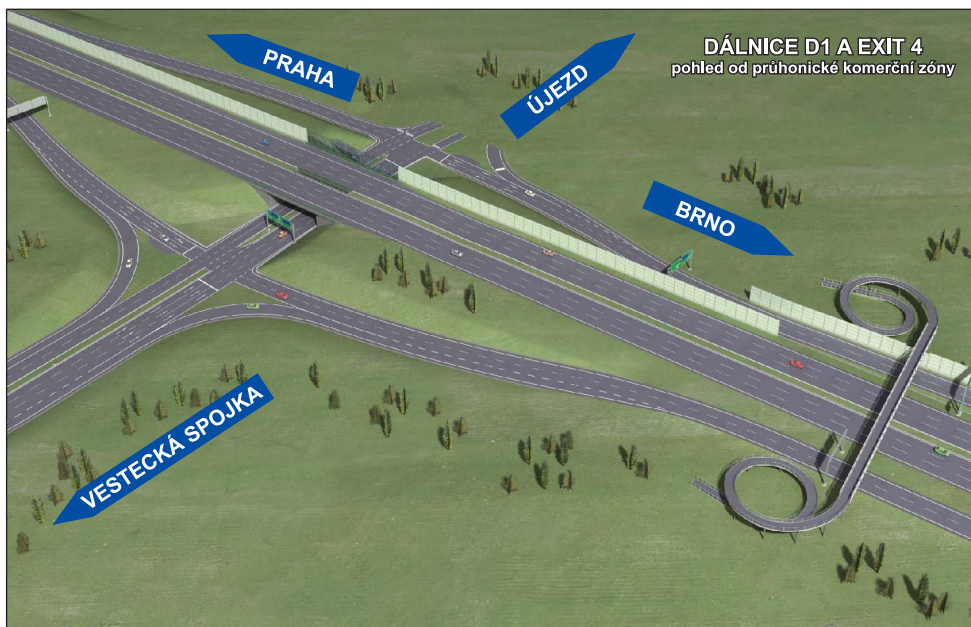
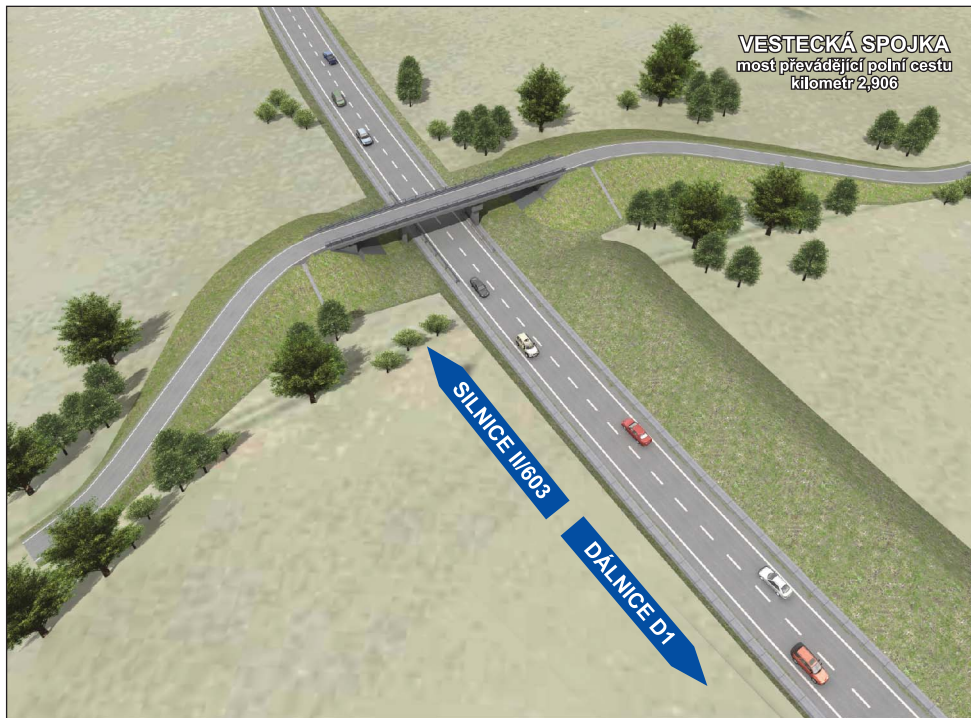


pravodaj

3/2008

VYDÁVÁ MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA-ŠEBEROV





Obsah

ÚVODNÍK	2
Životní prostředí a my	2
RADNICE	3
Ze zasedání Zastupitelstva	3
Zastupitelé informují	7
Úřad městské části	10
Z NAŠÍ ČTVRTI	10
Poničené hřiště v Hrnčírích. Co s tím?	10
VESTECKÁ SPOJKA	11
Vestecská spojka a územní plánování	11
Vestecská spojka a posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) ..	11
I. – III. etapa: Vestecská spojka v širším pojetí	13
I. etapa: Vestecský přívaděč	14
II. etapa: Exit 4 a Komerční zóna	14
III. etapa: Vestecská spojka	20
Oponentura studie k Vestecské spojce	30
NÁZORY, KOMENTÁŘE, DOPISY	32
Diskuse o Vestecské spojce pokračuje	32
ŠKOLSTVÍ A DĚTI	37
Základní škola V Ladech	37
Zprávičky ze školky	38
KULTURA, CÍRKVE, SPOLKY	39
Baráčeknická rychta	39
Kostel svatého Prokopa v Hrnčírích	40
Sbor Církve bratrské v Šeberově	41
INZERCE	42

Všechny barevné obrázky na obálce pocházejí ze dvou **posuzování vlivů na životní prostředí (EIA)**. První tři jsou z dokumentace **Vestecská spojka v úseku Západní komerční zóna Průhonice – silnice II/603**, poslední tři z materiálů **Exit 4 a dopravní připojení Západní komerční zóny Průhonice**. Autory EIA jsou **Mgr. Michael Pondělíček** a **IKP Consulting Engineers, s.r.o.**

Životní prostředí a my

Není divu, že naše **životní prostředí** zajímá v Šeberově a v Hrnčářích snad téměř každého z nás. Rozumnému člověku, vybavenému potřebnými informacemi, nemůže být přeci lhostejné, jak vypadá místo, kde žije, a jeho okolí.

Co je to vlastně životní prostředí? Podle definice Organizace spojených národů pro výchovu, vědu a kulturu (UNESCO) se za ně označuje ta část světa, na níž člověk působí, kterou používá, ovlivňuje a jíž se sám přizpůsobuje a rovněž ona naopak má přímý nebo nepřímý vliv na něj. Životní prostředí představuje soubor všech vnějších podmínek z živé i neživé přírody, které obklopují jedince, populaci nebo živý systém a poskytují mu vše nezbytné k životu. Jak vidno z definice, ono působení je skutečně obousměrné. Člověk je součástí přirozených i umělých ekosystémů a nemůže bez nich existovat.

Závažnou a vysoce aktuální otázkou našeho životního prostředí je **Vestecská spojka**, jíž se věnuje podstatná část tohoto Zpravodaje. Jednotlivé texty mají různý charakter. Jsou to jednak zprávy, jednak názory.

Přinášíme vám **výtah** ze dvou studií **posuzování vlivů na životní prostředí** a veřejné zdraví a **odborný posudek** Jana Kašíka na dokumentaci k Vestecské spojce, jejíž resumé obsahovalo minulé vydání Zpravodaje. Tradiční rozhovor v tomto čísle nenajdete, přednost tentokrát dostaly jiné články.

Na **Infokanálu** v kabelové televizi od druhé poloviny června poběží **vizualizace Silničního okruhu kolem Prahy**, se kterým Vestecská spojka úzce souvisí. Při projednávání projektové dokumentace se objevily jisté úpravy, které již dříve vytvořená vizualizace nezachycuje. Jedná se především o pozměněné tvary mostů a křižovatek. Základní informace o okruhu však zůstaly v původní podobě. Rovněž přímo **obrázky Vestecské spojky** budou v místní televizi ke shlédnutí.

Vítám, že šest ze sedmi členů Zastupitelstva městské části na moji žádost napsalo svůj názor na Vestecskou spojku a rozšířili tak kusé informace ze zápisu pořízeného na dubnovém 19. zasedání, kde se o spojce rovněž jednalo. **Mínění zastupitelů** si tak můžete přečíst v tomto čísle. Osobně oceňuji především skutečnost, že nám zastupitelé sdělují svůj úsudek, přestože v polovině jejich funkčního období jim musí být jasné, že jejich pohled se nutně nebude líbit alespoň části zdejších obyvatel.

Velkou otázkou životního prostředí je zmíněná Vestecská spojka plánovaná nedaleko naší zástavby. Malou pak představuje přímo životní prostředí v naší čtvrti. Tím nejsou jen naše upravené zahrádky. Jak se říká, pro stromy někdy nevidíme les. Podle sdělení radnice na podzim letošního roku zahradníci v Hrnčářích při hlavní ulici K Šeberovu blízko rybníku Šmatlík vysadí **nové kaštiny** namísto těch na jaře pokácených. Budou to kaštiny červené (*jírovec pavie*), které jsou odolnější vůči napadení klíněnkou, jež zle zdecimovala ty staré. Na kvalitě našeho životního prostředí se ale bohužel podílejí i ti, kdo ukradli rododendrony již před lety vysazené u Baráčnické rychty v Hrnčářích či ti, kdo poničili místní **sportovní hřiště**, jak píše Kateřina Kolková na straně 10. Prosba místostarosty Petra Kolka týkající se **veřejné zeleně** na straně 9 je zcela namístě. Naše životní prostředí je totiž věcí nás všech. Na straně 10 v tomto vydání Zpravodaje nepřehlédněte **termíny velkoobjemových kontejnerů** na celý zbytek letošního roku, abychom se při svých procházkách po vesnici a jejím okolí nemuseli všichni vyhýbat černým skládkám. Všem čtenářům přeji **krásné léto**.

Tomáš Nechvátal,
redakce

Ze zasedání Zastupitelstva

19. ZASEDÁNÍ. 21. 4. 2008

Devatenácté zasedání Zastupitelstva městské části se konalo **21. 4. v Baráčnické rychtě v Hrnčích**. Jednání se zúčastnili všichni členové Zastupitelstva. Podle zápisu přišlo také zhruba padesát občanů ze Šeberova a Hrnčů.

PRONÁJEM NEBO PRODEJ SÍTĚ KABELOVÉ TELEVIZE

O záměru pronajmout nebo prodat síť kabelové televize Zastupitelstvo jednalo již na svém únorovém zasedání. O měsíc později schválilo výzvu k podání nabídek. Viz k tomu Zpravodaj 2/2008, strany 3 a 4.

Ve výběrové komisi pracovali místostarostové Petr Kolek, Jiří Ritt, zastupitelé Václav Pařík, Michaela Archalousová a tajemník Úřadu městské části Ivo Novotný.

Do soutěže se přihlásilo celkem pět uchazečů. Dva z nich však nedodali své nabídky v termínu, jeden zájemce nesplnil požadované náležitosti. Tyto tři subjekty proto výběrová komise vyřadila a věnovala svou pozornost nabídkám dvou zbývajících uchazečů: **GTT**, a. s. a **Planet A**, s. r. o. Posoudila návrhy a vzala v potaz skutečnost, že postoupili pouze dva zájemci. Nakonec vítěze nezvolila a rozhodla o **zrušení soutěže**. Nové výběrové řízení se vyhlásí po doplnění nových kritérií. Výběrovou komisi je nutno rozšířit o odborné konzultanty.

Zastupitelstvo **vzalo stanovisko výběrové komise**, aby se soutěž zrušila a po doplnění nových kritérií se vyhlásilo nové výběrové řízení, **na vědomí**.

DISKUZE K EXITU NA 3,7 KM NA DÁLNICI D1 A VESTECKÉ SPOJCE

Stěžejní tématem dubnového zasedání se stalo jednání o Vestecké spojnici. Zastupitelstvo se totiž vyslovovalo k **dokumentaci k územnímu rozhodnutí**.

Nejprve vystoupila starostka **Petra Venturová**. Přednesla důvodovou zprávu a návrh usnesení. Oba dokumenty vycházely z doporučení **stavební komise** a **komise životního prostředí**. Komise na zasedání pozvaly zástupce občan-

ského sdružení **Za zdravý Šeberov**. Dále starostka přečetla odpověď **Radovana Šteinera**, jehož jako pražského radního pro dopravu požádala o písemné stanovisko. Uvedenou korespondenci přetiskujeme na stranách 7–8. Starostka zdůraznila, že zastupitelé se na dnešním zasedání nevyjadřují k existenci nebo neexistenci Vestecké spojky, ale k **dokumentaci k územnímu rozhodnutí**. O vybudování Vestecké spojky je podle starostky totiž již rozhodnuto. Následně požádala jednotlivé zastupitele o jejich stanoviska.

Marta Hrubá vyjádřila svůj souhlas s výstavbou Vestecké spojky, protože se doprava v městské části stále více zahušťuje. To je zapříčiněno rozsáhlejší výstavbou. Její pohled na spojnku najdete také na straně 32.

Jiří Ritt seznámil přítomné se závěry oponentury k posudku dopravní zátěže v městské části, kterou zpracoval odborník na dopravu v Praze. Oponenturu najdete v tomto Zpravodaji na stranách 30–32. Místostarosta se závěry této oponentury souhlasí. Také s Vesteckou spojkou vyjádřil souhlas. Jeho příspěvek ke spojnici si můžete přečíst na straně 34.

Hana Lehovcová uvedla, že obchvat Šeberova a Hrnčů by měl být, ale nesouhlasí s propojením dálnic D3 a D1.

Petr Kolek s Vesteckou spojkou nesouhlasil, protože z hlediska zdraví a životního prostředí není pro městskou část výhodná. S jeho komentářem ke spojnici se můžete seznámit na stranách 32–33.

Michaela Archalousová poukázala na skutečnost, že se k Vestecké spojnici vyjádřila řada odborníků. Ona se přiklání k jejich názorům. Výstavba v okolí narůstá a tento trend bude pokračovat. S tím se zvýší i dopravní zátěž. S Vesteckou spojkou souhlasila. Její text ke spojnici vyšel již ve Zpravodaji číslo 2/2008 na str. 22.

Václav Pařík podal občanům podrobný výklad o dopravě v naší městské části s **Vestecskou spojkou** a bez ní. S Vestecskou spojkou zásadně nesouhlasí. Článek o spojce od Václava Paříka zveřejňujeme na stranách 33–34. Dále vystoupil **Zdeněk Selichar z Ředitelství silnic a dálnic**. Zdeněk Selichar přítomné informoval o **Vestecské spojce** a odpovídal na dotazy. Následně proběhla dlouhá a bouřlivá diskuze.

Jiří Ritt a **Václav Pařík** podali své **protinávrhy** usnesení. **Jiří Ritt** navrhl podat připomínky bez nesouhlasného stanoviska, zatímco **Václav Pařík** doporučil vyjádřit nesouhlas s komunikací v trase JVK a křižovatkou na dálnici D1. Zastupitelé poté hlasovali. Ani jeden z protinávrhů Zastupitelstvo nepřijalo. Naopak souhlasilo s původním návrhem. **Pro** v tomto případě hlasovali **Michaela Archalousová, Petr Kolek, Hana Lehovcová** a **Petra Venturová**, zatímco **proti** byli **Marta Hrubá, Václav Pařík** a **Jiří Ritt**. Na závěr **Eva Příhodová** předala zastupitelstvu petici proti Vestecské spojce.

Z USNESENÍ K EXITU NA 3,7 KILOMETRU DÁLNICE D1

Zastupitelstvo vzalo na vědomí dokumentaci k územnímu vyjádření ke křižovatce na 3,7 kilometru dálnice.

Zastupitelstvo k této dokumentaci vydalo nesouhlasné stanovisko vzhledem k následujícím připomínkám:

- Ke křižovatce na D1 Zastupitelstvo nemá připomínky.
- Světelná křižovatka u vjezdu do komerční zóny nezaručuje plynulý průjezd dopravy z navazující silnice, kterou je Vestecská spojka. Křižovatka se staví proto, aby odvedla dopravu právě ze spojky. Ta má být pro osobní dopravu. Z těchto důvodů je nepřípustné bránit plynulosti dopravy vybudováním křižovatek se světelnou signalizací. Pro dopravu po této komunikaci Zastupitelstvo požaduje plynulý, nepřerušovaný průjezd z navazující Vestecské spojky.
- Na Vestecskou spojku Zastupitelstvo žádá umístit dopravní značku zákaz vjezdu vozidlům nad 6 tun.

Z USNESENÍ K VESTECKÉ SPOJCE

Zastupitelstvo vzalo na vědomí dokumentaci k územnímu vyjádření k Vestecské spojce.

Zastupitelstvo k této dokumentaci vydalo nesouhlasné stanovisko vzhledem k následujícím připomínkám, které doposud nebyly zohledněny:

- Vestecská spojka nesmí být v budoucnu spojkou dálnic. Zastupitelstvo je proti spojce dálnic, nikoliv však proti komunikaci samé. Ta je totiž navržena v souladu s územními plány hlavního města Prahy i Středočeského kraje.
- Zastupitelstvo žádá vypustit úsek Vestecké spojky mezi silnicemi II/603 (stará benešovská) a III/0033 (Hrnčiče – Zdiměřice). Tato část je pro městskou část zbytečná. Uvedené propojení přivede další dopravu, což je v rozporu s úmyslem odvést dopravu.
- Nezbytně nutná je záruka, že se Vestecká spojka uvede do provozu až poté, co bude zprovozněn Silniční okruh kolem Prahy (pražský dálniční obchvat) a obchvat Jesenice.
- Na spojku se má umístit dopravní značka zákaz vjezdu vozidlům nad 6 tun, a to v obou směrech i v případných místech křížení. Je nutné kamionové dopravě zakázat vjezd.
- Přemostění silnice III/0032 (Hrnčiče – Rozkoš) je zapotřebí vybudovat v maximální výšce 4 metry. To je důležité vzhledem k záruce, že Vestecká spojka má být určena pro dopravu osobní, nikoliv kamionovou.
- Vestecká spojka se má zařadit jako komunikace II. třídy s rychlostí nejvýše 70 kilometrů za hodinu.
- Je nutné provést důkladný hydrogeologický průzkum s ohledem na velmi blízkou chráněnou lokalitu Hrnčičských luk. Nepostradatelný je návrh opatření na zachování režimu podzemních vod před zahájením stavby.
- V dopravním značení je zapotřebí přidat na nově vzniklou kruhovou křižovatku (umístěnou na křížení Vestecké spojky spolu s komunikací III/0033 Hrnčiče – Zdiměřice) zákaz průjezdu městskou částí.
- V současné době se musí provést měření hladin hluku v obydlených zónách (izofon). Hluková zátěž by se po výstavbě Vestecké spojky neměla výrazně zhoršit.

• Vestecká spojka zhorší životní prostředí, i přesto, že výpočty neprokázaly překročení limitů. Městská část proto požaduje kompenzaci, například v podobě výkupu pozemků podél Vestecké spojky. Následně by se měly ozelenit, respektive zalesnit.

ZÁBOR POZEMKŮ

Zastupitelstvo souhlasilo se zábořem pozemků za předpokladu, že se výše uvedené připomínky do nové dokumentace k územnímu rozhodnutí na křižovatku 3,7 kilometru i do dokumentace k Vestecké spojce zapracují.

ÚZEMNÍ PLÁN VESTCE A JESENICE

Zastupitelstvo vyjádřilo souhlas s podáním žádosti o změnu územního plánu v katastrálním území obce Vestec a Zdiměřice (Jesenice) na vypouštění části Vestecké spojky od komunikace číslo II/603 (stará benešovská) ke komunikaci č. III/0033 (Hrnčíře – Zdiměřice).

ODPISOVÉ PLÁNY ZÁKLADNÍ A MATEŘSKÉ ŠKOLY

Zastupitelstvo schválilo odpisový plán základní školy i mateřské školy v navrženém znění. Škola odepisuje myčku nádobí, školka herní prvky.

HROBOVÉ MÍSTO

Zastupitelstvo přidělilo hrobové místo paní **Blance Pálové** z Vestce.

DAROVACÍ SMLOUVA NA VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

Zastupitelstvo odložilo projednávání darovací smlouvy až do okamžiku, kdy **Pražská realitní s.r.o.** vypořádá své závazky vůči dodavatelům. Městská část se rozhodla vyčkat do vyřešení tohoto problému.

*Tomáš Nechvátal,
redakce*

* * *

20. ZASEDÁNÍ. 19. 5. 2008

Dvacáté zasedání Zastupitelstva městské části se konalo **19. 5. na Úřadu městské části v Šeberově**. Jednání se účastnilo šest zastupitelů, omluvila se Marta Hrubá. Na zasedání se dostavili dva občané městské části.

DAROVACÍ SMLOUVA NA VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

Zastupitelstvo **schválilo darovací smlouvu** na stavbu veřejného osvětlení. Hodnota uvedené stavby je **200 000 Kč**. **Pražská realitní s.r.o.** předává městské části na základě darovací smlouvy **veřejné osvětlení u anglických domků**. Vzhledem k písemné informaci od věřitele, že **Pražská realitní** své závazky vyrovnala, mohla městská část veřejné osvětlení přijmout. O uzavření darovací smlouvy na komunikaci a pozemky pod nimi Zastupitelstvo rozhodlo již na svém zasedání 17. 3. tohoto roku (Zpravodaj 2/2008, str. 5).

FINANCOVÁNÍ PŘÍČNÝCH PRAHŮ A CYKLOSTEZEK

Kvůli usnadnění administrativy Zastupitelstvo **souhlasilo s převodem finančních prostředků**

Technické správě komunikací (TSK). Peníze jsou v rozpočtu městské části určeny na investiční akce **Příčné prahy a Cyklostezky**.

Na tři příčné prahy půjde **700 000 Kč**. Jeden příčný práh se plánuje u **ovčína**. Další dva by měly vyrůst v ulici **K Labeškám**, první u Izo-matu (směr Kunratice), druhý u amerických domků (směr Rozkoš).

Další prahy se plánují před Hrnčířskou hospůdkou a u bývalé prodejny Jednoty v Šeberově. V jejich případě je však ještě zapotřebí vyjasnit financování.

Na cyklostezky putuje **3 500 000 Kč**. Začne se cyklostezkou číslo **4** (za fotbalovým hřištěm u Brůdku), následovat budou **7** (u ovčína), **2** (do podchodu pod dálnicí D1 ve směru na Kateřinky) a **6** (Drazdy – Rozkoš). K tomu viz též Zpravodaj 6/2007, str. 5.

Podle návrhu smlouvy si má městská část

podržet vliv na výběrové řízení na zhotovitele a bude moci kontrolovat řádné použití převedených peněz.

FINANCOVÁNÍ REKONSTRUKCE ULIC V HRNČÍŘÍCH

Zastupitelstvo vyslovilo rovněž **souhlas s převodem finančních prostředků**, určených v rozpočtu městské části na investiční akci **Rekonstrukce komunikací Hrnčříře**, na **Odbor městského investora** (OMI). Na tuto investici se vynaloží **3 050 000 Kč**. Konkrétně půjde o ulice **Zadní, U Rozkoše, Za Jednotou, K Draždům a Rozkošká**. Předpokládá se, že práce začnou v září 2008. Jelikož bude nutná přeložka sítí, rekonstrukce proběhne ve dvou etapách.

PŘEVOD PODÍLU NA KRUHOVÉ KŘÍŽOVATCE OPATOV

Zastupitelstvo **schválilo vynětí kruhové křižovatky Opatov** z rozpracovaných staveb v majetku městské části Praha-Šeberov a její převedení do majetku hlavního města Prahy. Šeberov se totiž jako spoluinvestor podílel částkou **400 000 Kč** na stavbě této kruhové křižovatky. Pozemek pod stavbou je však ve vlastnictví hlavního města Prahy. Je nutné tuto křižovátku vyvést ze stavebního majetku městské části a protokolárně ji převést na Odbor správy majetku (OSM).

PŘEZKUM HOSPODAŘENÍ: DOPORUČENÍ A OPATŘENÍ

Zastupitelstvo **pověřilo finanční výbor a kontrolní výbor**, aby do dalšího zasedání Zastupitelstva sepsaly odborná doporučení, která budou vycházet ze závěrečné zprávy přezkumu hospodaření městské části za rok 2007. Dále **uložilo tajemníkovi** Úřadu městské části **Ivo Novotnému** zpracovat **opatření k nápravě zjištěných nedostatků**. Lhůta je rovněž do 16. 6. 2008, tedy do příštího zasedání.

REKONSTRUKCE V MATEŘSKÝCH ŠKOLÁCH

Zastupitelstvo **vzalo na vědomí** informace o **přestavbě hřišť** Mateřské školky v Šeberově

i v Hrnčířích, která se uskuteční v průběhu letních prázdnin.

Zastupitelé rovněž **obdrželi informaci**, že se v případě školek změnil účel investičních prostředků. Místo přístavby kuchyně Mateřské školky Hrnčříře by peníze měly směřovat na **rekonstrukci Mateřské školky Šeberov**. V šeberovské mateřince může vyrůst patro; díky tomu se její kapacita od září 2009 zvýší.

MIMOŘÁDNÁ ODMĚNA

Zastupitelstvo schválilo mimořádnou odměnu pro statutární zástupkyni Základní školy **Hanu Tichou** ve výši jejího jednoho měsíčního hrubého platu. Odměna bude vyplacena ze mzdových prostředků školy.

Po únorové rezignaci Evy Hrubé na místo ředitelky vede Základní školu V Ladech právě Hana Tichá. Nová ředitelka nebo nový ředitel vzejdou z konkurzu. Viz Zpravodaje 1/2008, str. 2 a 2/2008, str. 29.

Tomáš Nechvátal,
redakce

* * *

NEJBLIŽŠÍ DALŠÍ ZASEDÁNÍ ZASTUPITELSTVA

Během letních prázdnin řádná zasedání neplánujeme. Po červnové schůzi se to nejbližší uskuteční až v září. V případě potřeby lze však svolat mimořádné zasedání.

Pořadí Datum Místo konání

21. 16. 6. Hrnčříře: Baráčnická rychta

22. 22. 9. Šeberov: Úřad městské části

Zastupitelstvo se s výjimkou července a srpna schází pravidelně **jednou měsíčně vždy v pondělí**. Každé zasedání začíná v **17 hodin**. Místa schůzí se pravidelně střídají. Jeden měsíc se konají v budově Úřadu městské části v Šeberově (K Hrnčírům 160), druhý v Baráčnické rychtě v Hrnčířích (K Šeberovu 805).

Program zasedání najdete vždy v dostatečném předstihu **na veřejné desce** na **internetu** i na budově Úřadu městské části a také na jednotlivých **nástěnkách** rozmístěných v Šeberově i v Hrnčířích.

Petra Venturová,
starostka

Zastupitelé informují

NAŠE KORESPONDENCE OHLEDNĚ VESTECKÉ SPOJKY

V dubnu tohoto roku jsme odeslali dva dopisy. Jeden z nich putoval k pražskému radnímu **Radovanu Šteinerovi**, který odpovídá za oblast dopravy. Druhý z nich obdržel hejtmán Středočeského kraje **Petr Bendl**. Oba texty, které obsahovaly naše dotazy týkající se Vestecké spojky, i odpovědi adresátů, přetiskujeme. Následně uveřejňujeme i odpověď Vestce na naši žádost o změnu územního plánu této obce.

Petra Venturová,
starostka

* * *

MĚSTSKÁ ČÁST SE PTÁ RADOVANA ŠTEINERA

V Praze dne 11. dubna 2008

Věc: Žádost o odpovědi na otázky týkající se Vestecké spojky

Vážený pane radní,
vzhledem ke skutečnosti, že máte na starosti oblast dopravy na území našeho hlavního města Prahy, žádám Vás o odpovědi na následující otázky:

- Máme jako městská část možnost ovlivnit existenci realizace Vestecké spojky?
- Máme se pouze vyjadřovat k projektu a dokumentaci k územnímu rozhodnutí Vestecké spojky a exitu na 3,7 kilometru dálnice D1?
- Existuje dohoda hlavní město Praha – Středočeský kraj a Ředitelství silnic a dálnic o financování a realizaci Vestecké spojky a exitu na 3,7 kilometru dálnice D1?
- Pokud dohoda existuje, čím bude Středočeský kraj „kompenzovat“ zhoršení životního prostředí naší městské části?
- Z jakého důvodu realizaci Vestecké spojky, případně její části nefinancuje pouze Středočeský kraj (řeší dopravu tohoto kraje), ale financování přebírá Ředitelství silnic a dálnic?

- Jaké máme záruky zákazu vjezdu kamionové dopravy na tuto komunikaci v případě, že ji bude realizovat Ředitelství silnic a dálnic?

Věřím, že otázky jsou snadno zodpověditelné a v brzké době mi na ně odpovíte jako kompetentní osoba.

S pozdravem

Ing. Petra Venturová,
starostka

* * *

RADOVAN ŠTEINER ODPOVÍDÁ

V Praze dne 17. 4. 2008

Vážená paní starostko,
plně chápu Váš zájem o stavbu Vestecké spojky. Na druhou stranu jsem přesvědčen, že obavy, které vyplývají z Vašeho dopisu, jsou zcela zbytečné.

S ohledem na skutečnost, že stavba Vestecké spojky je zahrnuta v Územním plánu hlavního města Prahy, nebylo by jistě na místě negativní stanovisko. V rámci vyjádření k projektu však máte možnost ovlivnit vlastní provedení stavby této komunikace, její technické vybavení a podobně.

Jsem přesvědčen, že z hlediska životního prostředí bude zprovoznění této silnice přínosem, neboť na rozdíl od takzvané staré benešovské silnice a Kunratické spojky bude zajištěna protihlukovými opatřeními tak, aby nebyly překračovány současné limity.

Financování stavby je dáno ze zákona a ze zařazení této komunikace. Část nazývaná jako Vestecký přivaděč je součástí stavby Pražského okruhu a jako takovou ji financuje jednoznačně Ředitelství silnic a dálnic České republiky. Část mezi starou benešovskou a dálnicí D1 potom bude financována Středočeským krajem pouze v případě, že Ministerstvo dopravy České republiky ji zařadí jako silnici II. třídy. Zákaz vjezdu kamionů Vám však nezaručí ani tento zdroj

financování, ale na druhou stranu ji budou využívat pouze ta vozidla, která v současnosti jezdí mezi obytnými domy po starých silnicích, neboť pro jinou dopravu nebude rozhodně časovým ani délkovým přínosem. Na druhou stranu je tato komunikace nezbytná pro další rozvoj přilehlého území, a nelze tedy hovořit o tom, že by řešila dopravu pouze Středočeského kraje. Proto také nikdo neuvažuje o případných kompenzacích. Věřím, že jsem Vaše otázky plně zodpověděl a celou problematiku Vám dostatečně objasnil.

S pozdravem

Radovan Šteiner,
radní hlavního města Prahy

* * *

MĚSTSKÁ ČÁST SE PTÁ PETRA BENDLA

V Praze dne 11. dubna 2008

Věc: Žádost o odpovědi na otázky týkající se Vestecké spojky

Vážený pane hejtmane, vzhledem ke skutečnosti, že jste hejtmanem Středočeského kraje, žádám Vás o odpovědi na následující otázky, týkající se komplexního odvedení dopravy z regionu Středočeského kraje, doposud z velké části jezdícího v jižní části (Jesenice, Kocanda, Jílové a podobně) přes naši městskou část. Varianta řešení je takzvaná Vestecká spojka, která má mnoho nepřátel, a částečně řeší dopravu této části Vašeho kraje, ne však zcela, nehledě ke skutečnosti, že dopravu z Vašeho regionu na hranici území naší městské části přivede ještě více, čímž zásadně ovlivní kvalitu životního prostředí v naší městské části. Proto Vás žádám o zodpovězení několika málo následujících otázek:

- **Máme jako městská část možnost ovlivnit existenci realizace Vestecké spojky?**
- Existuje dohoda hlavní město Praha – Středočeský kraj a Ředitelství silnic a dálnic o financování a realizaci Vestecké spojky a exitu na 3,7 kilometru dálnice D1?

• Pokud dohoda existuje, čím bude Středočeský kraj „kompenzovat“ zhoršení životního prostředí naší městské části, případně Ředitelství silnic a dálnic převzetí realizace komunikace, která řeší dopravu Středočeského kraje prostřednictvím financí určených Ředitelství silnic a dálnic?

• Z jakého důvodu realizaci Vestecké spojky, případně její části nefinancuje pouze Středočeský kraj (řeší dopravu tohoto kraje), ale financování přebírá Ředitelství silnic a dálnic?

• **Jaké máme záruky zákazu vjezdu kamionové dopravy na tuto komunikaci** v případě, že ji bude realizovat Ředitelství silnic a dálnic? Tedy zaručení komunikace určené pouze pro osobní dopravu, nikoliv pro dopravu kamionovou, které je určen velký obchvat hlavního města Prahy?

• Bohužel v dokumentaci nám doručené pro územní řízení je hned v úvodu uvedeno, že komunikace bude bez omezení, což je v rozporu s dosavadními přísliby, že se bude jednat o komunikaci II. třídy se zákazem vjezdu kamionové dopravy.

Věřím, že otázky jsou snadno zodpověditelné a v brzké době mi na ně odpovíte jako pravá kompetentní osoba.

S pozdravem

Ing. Petra Venturová,
starostka

* * *

KAREL VYŠEHRADSKÝ ODPOVÍDÁ ZA PETRA BENDLA

Praha 12. 5. 2008

Vážená paní starostko, obdržel jsem spolu s náměstkem Karlem Vyšehradským Váš dopis s dotazy, týkající se přípravy a následného užívání Vestecké spojky.

K většině Vašich dotazů sděluji, že Vestecká spojka bude silnicí I. třídy, bude ve vlastnictví státu a stavbu bude realizovat Ředitelství silnic a dálnic.

Trasa Vestecké spojky je určena schválenými územními plány. V rámci projektové pří-

pravy jsou návrhy průběžně projednávány se všemi dotčenými obcemi, které jsou i účastníky stavebních řízení, a své připomínky mohou tak uplatňovat. Zároveň lze požadovat v rámci stavby realizaci takových opatření, která by zhoršení životního prostředí zamezila nebo podstatně snížila i v případě provozu těžké nákladní dopravy. S pozdravem

Karel Vyšehradský,
v zastoupení

* * *

VESTEC ODPOVÍDÁ NA ŽÁDOST O ZMĚNU SVÉHO ÚZEMNÍHO PLÁNU

Ve Vestci dne 23. 5. 2008

Věc: Vyjádření Obce Vestec k žádosti o změnu územního plánu obce

Vážení přátelé,

k vaší žádosti o změnu územního plánu ve věci vypuštění úseku Vestecké spojky od komunikace II/603 Vídeňské po komunikaci III/0033 (Hrnčíře – Zdiměřice) na základě 19. Usnesení Zastupitelstva městské části Praha – Šeberov uvádíme, že

- Obec Vestec nemá v dohledné době zájem pořizovat změnu územního plánu.
- Komunikace Vestecká spojka je definována jako veřejně prospěšná stavba regionálního významu a její trasa je schválena v územním plánu střeďočeského regionu. Toto konstatování je též v souladu se zněním bodu V. zasláního programu zasedání vašeho Zastupitelstva. Změna je možná pouze změnou územního plánu regionu, o níž rozhoduje a kterou schvaluje Zastupitelstvo kraje. Územní plán i změna územního plánu obce musí být v souladu s touto nadřazenou dokumentací, jinak není možná změnu projednat.
- Obci Vestec byla Ministerstvem životního prostředí zaslána k vyjádření dokumentace záměru **Vestecká spojka v úseku Západní komerční zóna Průhonice – silnice II/603** na životní prostředí (EIA). Naší snahou bude uplatnit veškerá možná a obhájí-

telná opatření tak, abychom negativní dopady této stavby v maximální míře eliminovali (požadování zpracování předložené dokumentace ve variantách, protihluková opatření – oboustranné zemní valy, opatření proti prašnosti – výsadby zeleně, dopravní opatření, opatření během výstavby – skrápění, úklid ulic a tak podobně). Naše stanovisko vám zašleme.

Chápeme nešťastnou polohu obytných částí Šeberova a Hrnčíř na radiálním propojení do centra Prahy a vaši snahu ochránit je před dalším nárůstem dopravy. Váš požadavek je však takového druhu, že jej nelze s úspěchem realizovat. Jakoukoli další spolupráci v prosazování společných cílů vítáme.

S přátelským pozdravem a přáním dostatku sil

Alena Šedivá,

* * * starostka Vestce

POMOZTE NÁM PEČOVAT O VEŘEJNOU ZELENĚ

Mnoho z nás před své ploty vysázelo různé stromky a keře. Další zeleň zajistila sama městská část. V poslední době se množí stížnosti, že pracovníci firmy, která se o veřejnou zeleň stará, tuto výsadbu poškodili.

Postupně přibývá osázených ploch. Kvůli tomu se mění poměr mezi plochou, která se seká pojezdovou sekačkou, a trávníkem, jež lze sekat pouze strunovou sekačkou. To pochopitelně pro pracovníky firmy znamená větší časovou zátěž.

Prosíme proto všechny, kdo mají před plotem vysázené stromy, keře, květiny či jiné rostliny, aby městské části pomohli s jejich ochranou před poškozením.

Pokud je to ve vašich možnostech, trávník před svým plotem posekejte sami. Předvedete tím poškození vysázených rostlin. Přivítáme, když vysekáte alespoň metrový prostor okolo stromu či keře nebo tento prostor zasypete mulčem.

Petr Kolek,

místostarosta

Úřad městské části

TERMÍNY VELKOOBJEMOVÝCH KONTEJNERŮ

ŠEBEROV (ulice **V Ladech**)

12. 7. 9. 8. 6. 9. 20. 9. 4. 10. 8. 11. 22. 11. 6. 12.

HRNČÍŘE (ulice **Osvětová**)

26. 7. 23. 8. 6. 9. 20. 9. 25. 10. 8. 11. 22. 11. 20. 12.

Kontejnery se přistavují kolem 8. hodiny a odvázejí po svém naplnění, nejpozději však v 16 hodin odpoledne.

Ludmila Dvořáková, Úřad městské části Praha-Šeberov

Poničené hřiště v Hrnčířích. Co s tím?

V neděli 11. 5. 2008 ráno jsem byla vyvést na hřišti v Hrnčířích **Rozpis využití hřiště na příští týden.**

Již od ulice K Safině si všímám, že obě branky na sportoviště jsou otevřené dokořán. Obcházejím celý sportovní komplex. Po cestě přejíždím kočárkem po vytrhaných plačkách a plastových lahvích. Vyhýbám se slepičincům. Zastavuji před nástěnkou, tedy spíše u kovové vitríny. Když jsme totiž loni našli její zasklení čtyřikrát rozbité, tak jsme další zasklívání raději vzdali. O bezpečutkrát zalomeném klíčku v zámku nástěnky už ani nemluví. Původně čistá, bílá vitrina je dnes poseta roztroušenými grafickými projevy. Kontroluji ještě chatku a nové dveře, ty původní někdo „z našich milých spoluobčanů“ totiž prokoppl. Jdu na hřiště, kde platí zákaz kouření a nošení sladkých nápojů typu cola. Když se taková tekutina, třeba i z neopatrnosti, na hřiště vylije, na ploše se objeví nehezke barevné skvrny. Tyto změny jsou zřejmě nevratné. A ejhle, můj zrak padne na jeden flek a tuhle vidím další skvrny. A támhle se někdo přímo na hrací plochu vyzvrace! Že by sportovec? Po obvodu hřiště se válí použité papírové kapsníky, krabičky od cigaret, nedopalky, plastové lahve, některé dokonce i s čímsi uvnitř. Popelnice je totiž půl metru od hřiště a to je

asi pro „naše sportovce“ příliš daleko. Jo, a bílé branky už také bohužel nejsou bílé. Opět tam nalézám svérázné grafické projevy provedené v černé barvě.

Velmi pravděpodobným autorem těchto prapodivných úprav bude někdo, kdo si půjčil klíče od hřiště. My však tyto **klíče půjčujeme pouze občanům Šeberova a Hrnčířů.**

Hřiště bylo pořízeno z veřejných peněz a mělo sloužit našim občanům **zdarma**. Jak je vidět, toho, co je zdarma, si patrně nevážíme. Soustavná devastace vyžaduje opravy a zvýšené náklady na údržbu. Protože je třeba chránit naše hřiště před jeho zneužíváním, nezbývá než **změnit režim půjčování klíčů.** Rovněž budu prosazovat, aby od 1. 6. 2008 byl přístup na hřiště **zpoplatněn.**

Vážení spoluobčané, prosím zamyslete se nad tím, jak se chováte mimo svůj domov. Neničte věci, které jsou tu pro vás. Ba právě naopak. Pomozte je chránit před vandaly.

Děkuji vám.

*Kateřina Kolková,
Hrnčíře*

P. S.: V neděli večer najdeme plakát, který jsem vyvěsila tentýž den ráno, ohořelý. Rozpis využití hřiště kdosi popsal a pomaloval sprostými obrázky.

Vestecká spojka a územní plánování

Na prvo počátku všech staveb silnic a dálnic v České republice najdeme vždy **územní plánování**. Tento proces podrobně upravuje **stavební zákon**. Od 1. 1. 2007 to je zákon číslo 183/2006 Sb. v platném znění. Předtím šlo o zákon číslo 50/1976 Sb. Nový stavební zákon územní plánování výrazně pozměnil.

Vesteckou spojku v této chvíli obsahují všechny územní plány dotčených krajů a obcí. Územní plány jednotlivých obcí musí být logicky v souladu s územními plány (nově zásadami územního rozvoje) krajů. S Vesteckou spojkou konkrétně již dávno počítají

- územní plán hlavního města **Prahy**, která je zároveň krajem i obcí,
- a v rámci **Středočeského kraje** územní plán takzvaného velkého územního celku **Pražského regionu**.

Na druhý zmiňovaný navazují územní plány obcí

- **Vestec**,
- **Jesenice** a
- **Průhonice**.

ZDROJE HLAVNÍCH INFORMACÍ

PRAHA (Územní plán hlavního města Prahy)
<http://magistrat.praha-mesto.cz/Uzemni-planovani-a-rozvoj>

<http://magistrat.praha-mesto.cz/Mapy/Mapy/Uzemni-plan>

STŘEDOČESKÝ KRAJ

Územní plánování ve Středočeském kraji

www.kr-stredocesky.cz/portal/stredocesky-kraj/uzemni-planovani/

Územní plán velkého územního celku Pražského regionu

www.wmap.cz/vucprazskyregion/

VESTEC (Územní plán Vestce)

www.vestec.cz/uzemni-plan

JESENICE (Územní plán Jesenice)

www.oujesenice.cz/?id=20

PRŮHONICE (Územní plán Průhonic)

Text: www.pruhonice-obec.cz/vismo/dokumenty2.asp?id_org=13396&id=70582&p1=2104

Mapa: www.pruhonice-obec.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.aspx?id_org=13396&id_dokumenty=72188

*Tomáš Nechvátal,
redakce*

Vestecká spojka a posuzování vlivů na životní prostředí (EIA)

Posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, takzvaná **EIA**, je jedním z povolovacích řízení k **Vestecké spojkě**. Představuje jednu z úvodních fází úředních procedur, které se jí budou postupně věnovat. V průběhu **posuzování vlivů na životní prostředí** a veřejné zdraví se hodnotí různé možnosti řešení, jejich kladné i záporné stránky. Dále se stanovují základní kritéria pro stavbu a navrhuje omezující podmínky a případná kompenzační opatření. Toto stadium končí vydáním závěrečného stanoviska. Bez něj není možné začít stavět.

CO JE TO POSUZOVÁNÍ VLVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ?

Souslovím **posuzování vlivů na životní prostředí** se označuje zvláštní proces, obecně známý také pod mezinárodní zkratkou **EIA**. Tato tři písmena se odvozují z anglického označení procedury: **Environmental Impact Assessment**.

Posuzování podléhá záměry, jejichž provedení by mohlo závažně ovlivnit životní prostředí, a které jsou vyjmenovány v přílohách zákona číslo 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

Při posuzování vlivů záměru na životní prostředí **se vychází ze stavu životního prostředí v dotčeném území v době oznámení záměru.**

Účelem posuzování vlivů na životní prostředí je získat **objektivní odborný podklad** pro vydání územního a stavebního rozhodnutí. Odborníci během posuzování zjišťují, popisují, posuzují a souhrnně vyhodnocují předpokládané přímé a nepřímé účinky připravovaného záměru na veřejné zdraví a na životní prostředí. Studie posuzování vlivů na životní prostředí zahrnuje působení na živočichy a rostliny, ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky.

Mají se hledat také opatření, která by zmírnila nepříznivé působení stavby na životní prostředí.

Je vhodné brát v potaz jak situace, kdy je záměr proveden, tak i možnost, že stavba vůbec nevznikne. Ovšem podle autorů EIA projekt Vestecké spojky vzešel z dlouhodobých jednání se zástupci investorů a obcí. Všichni došli ke konsensuálnímu a komplexnímu řešení problému s vedením Vestecké spojky v terénu. Nulovou variantu autoři neposuzují, protože v daném stupni přípravné dokumentace již podle nich nelze od záměru stavby komunikace a navazujících staveb bez závažných důvodů, které jim zatím nejsou známy, upustit. Z tohoto důvodu uvažují pouze o různých variantách realizace stavby Vestecké spojky.

ÚČAST VEŘEJNOSTI

Posuzování vlivů na životní prostředí přede počítá s aktivní účastí veřejnosti. Je to ostatně také mezinárodně uznávaná praxe.

Veřejnost může svými doporučeními podstatně přispět k tomu, aby se našly ekologicky a ekonomicky vhodné úpravy navrhovaného projektu, a to navíc dostatečně dlouhou dobu před jeho realizací. Cílem je dojít k celospolečensky nejpříjemnější variantě navrhovaného záměru. Účast veřejnosti je v zájmu jak pragmatického investora, tak i volených orgánů veřejné správy.

Platí, že každý se může písemně vyjádřovat k oznámení záměru i k jeho dokumentaci. Pro taková vyjádření je stanovena lhůta třiceti dnů od zveřejnění informace o dokumentaci na úřední desce Středočeského kraje. Následně Ministerstvo životního prostředí zajistí také posudek na dokumentaci. I k němu se může kdokoli písemně vyjádřit. Pokud se objeví nesouhlasné vyjádření, ministerstvo svolá veřejné projednání.

Dále najdete pouhé **resumé** z obou studií **posuzování vlivů na životní prostředí**. Plné znění velmi rozsáhlého textu, včetně vizualizací, map a příloh je k dispozici jednak na **Úřadu městské části** a lze si je také jednoduše stáhnout z internetu. Adresy najdete na konci jednotlivých článků.

ZDROJE HLAVNÍCH INFORMACÍ

Arnika:

<http://eia.arnika.org/>

Česká informační agentura životního prostředí (CENIA):

[http://www.cenia.cz/web/www/web-pub2.nsf/\\$pid/MZPMSFGTRIBRY](http://www.cenia.cz/web/www/web-pub2.nsf/$pid/MZPMSFGTRIBRY)

Klid, zájmové sdružení obcí a EIA:

www.d3klid.cz/EIA_D3_klid.pdf

Ministerstvo životního prostředí:

www.env.cz/AIS/web.nsf/pages/eia_sea

Občanská společnost – návod k použití:

<http://obcan.ecn.cz/index.shtml?w=u&x=132560>

*Tomáš Nechvátal,
redakce*

I. – III. etapa: Vestecká spojka v širším pojetí

Vestecká spojka je v celém svém rozsahu ve všech územních plánech prohlášena za **veřejně prospěšnou stavbu**. Tou je stavba určená pro veřejnou infrastrukturu. Pro takto označenou stavbu lze v nezbytných případech vyvlastnit pozemky. Vestecká spojka se má postupně budovat ve třech níže zmíněných etapách. Všechny její úseky jsou **součástí veřejného komunikačního systému**. Vznikají na základě nutnosti vytvořit odpovídající a fungující dopravní síť v této oblasti. Spojku označují také za **městskou sběrnou komunikaci**, která bude mít i **funkci obslužnou** pro obce a nové zóny, jež vzniknou podél ní. Vestecká spojka se tudíž stane nedílnou součástí systému dopravy v jihovýchodní části Prahy. Propojí dálnici D1 a Silniční okruh kolem Prahy (SOKP, JVD, R1). Studie **posuzování vlivů na životní prostředí** poukazuje na provázanost staveb na jihovýchodu Prahy. Podle jejích autorů se usiluje o to, aby Vestecká spojka byla uvedena do provozu jako celek, protože bez ní by dopravní funkce **Exitu 4** na dálnici D1 a dopravního připojení **Západní komerční zóny Průhonice** nebyla plně využita. Zprovoznění **Vestecké spojky** je dále podmíněno vybudováním a zprovozněním dvou částí Silničního okruhu kolem Prahy. Jde o stavby 513 (Lahovice – Vestec) a 512 (Vestec – dálnice D1), které mají vzniknout **do roku 2010**. Zapojení Vestecké spojky do sítě zdejších komunikací má vést k uvolnění dopravy mimo jiné i v Šeberově a v Hrnčířích.

Územní a posléze i stavební rozhodnutí na obě etapy vydá pověřený **Stavební úřad obce Jesenice**. K územnímu rozhodnutí se vyslovuje i **Úřad městské části Praha 11**.

V okolí **Vestecké spojky** mají jako rozvojové oblasti vzniknout **Západní komerční zóna Průhonice**, obytná výstavba **západně od Průhonice** a **komerční zóny Čestlice jih** a **Nupaky**. Za významné *dopravotvorné* aktivity se podle studie hodnocení rizik považují mimo jiné rozsáhlé obchodně-administrativní areály typu

Obchodního centra Chodov.

V průběhu dubna a května 2008 dovršili Mgr. **Michael Pondělíček** jako takzvaná autorizovaná osoba a **IKP Consulting Engineers** coby projektant svou práci na **dvou** různých studiích **posuzování vlivů na životní prostředí** věnovaných záměrům dvou staveb, které spolu bezprostředně souvisejí. Jsou to **II. a III. etapa Vestecké spojky**.

Obě studie **posuzování vlivů na životní prostředí** v řadě ohledů vycházejí ze stejných předpokladů a obsahují mnohdy i totožné informace.

Autoři v obou textech kupříkladu podotýkají, že je zapotřebí společně uvažovat o **Vestecké spojce** (III. etapa), která na **mimoúrovňovou křižovatku** (II. etapa) bezprostředně navazuje. Poukazují přitom na skutečnost, že působení všech těchto komunikací se může sčítat (*možné synergentní vlivy*). Tvrdí, že v současnosti zejména kvůli zpoždění prací na studii **Vestecké spojky** však nejsou schopni dostatečně kvalifikovaně posoudit možné kumulativní vlivy napojení vestecké silnice a stavby číslo 513 (Silniční okruh kolem Prahy v úseku Lahovice – Vestec) na Vesteckou spojku. Podle tvůrců **posuzování vlivů na životní prostředí** je samozřejmě jisté, že **propojení komunikací bude znamenat nárůst dopravy**. Předběžně a v dlouhodobém horizontu se však počítá **hlavně s nárůstem dopravy místních občanů** do suburbánních sídel a do zaměstnání. Každodenní doprava místních občanů do Prahy bude samozřejmě znamenat **lokální špičku v dopravě** a **zahlcení komunikací v okolí**, ale Vesteckou spojku budou **převážně** užívat **místní obyvatelé** a těm také dopravu usnadní. Využití **Vestecké spojky** v návaznosti na Exit 4 jako tranzitní komunikace a s tím spojené důsledky z hlediska její kapacity ve špičkách se podle nich naopak neočekávají.

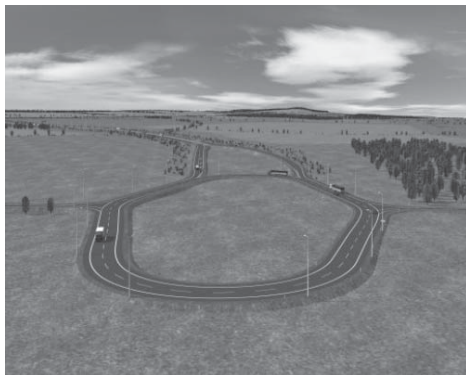
Tomáš Nechvátal,
redakce

I. etapa: Vestecký přivaděč

Jen pro úplnost uvádím, že za **I. etapu Vestecké spojky** se pokládá **Vestecský přivaděč** (někdy též **Přivaděč Vestec**) o délce 1 758 metrů. Pod označením **Vestecský přivaděč** se rozumí první úsek **Vestecské spojky v širším smyslu** mezi **Silničním okruhem kolem Prahy (SOKP, JVD, R1)** a **Vídeňskou ulicí** ve Vestci (neboli starou benešovskou, tedy silnicí číslo II/603). Tato část se bude stavět jako takzvaný **dělený čtyřpruh**. Začíná **mimoúrovňovou křižovatkou (MÚK) Písnice**, která má tvar trubky, a najdeme ji na **Silničním okruhu kolem Prahy** mezi Vestcem, Hodkovicemi a Písnicí. Na Vídeňskou ulici vyústí ve velkou kruhovou křižovátku, která se bude nacházet u tenisového centra Head a čerpací stanice Shell. Právě z kruhové křižovatky má **Vestecská spojka** pokračovat dál směrem k Hrnčářům.

Přivaděč nyní představuje **neoddělitelnou součást stavby číslo 513 Silničního okruhu kolem Prahy** (úsek Lahovice – Vestec). Tento úsek okruhu je **ve výstavbě**, kterou zajišťuje **Ředitelství silnic a dálnic**. Postupně dojde i na Vestecský přivaděč, pro který Magistrát hlavního města Prahy odbor dopravy jako speciální stavební úřad vydal 12. 12. 2007 stavební povolení.

Současné posuzování vlivů na životní prostředí se Vestecského přivaděče tedy netýká, protože v jeho případě proběhlo již v letech 2000



VESTECKÝ PŘIVADĚČ

Zdroj: www.okruhprahy.cz. **Pragoprojekt** (projektant Silničního okruhu kolem Prahy) a **CTECH** (vizualizace).

a 2001. Vestecský přivaděč má být podle stavebního povolení dokončen do 30. 4. 2010.

ZDROJE HLAVNÍCH INFORMACÍ

Sdružení pro výstavbu Silničního okruhu kolem Prahy: www.okruhprahy.cz

Vestecský přivaděč: www.vestec.cz/privadec-vestec-vestecka-spojka-silnicni-okruh-kolem-prahy

Tomáš Nechvátal,
redakce

II. etapa: Exit 4 a Komerční zóna

První studie **posuzování vlivů na životní prostředí** se vztahuje k **mimoúrovňové křižovatce na Exitu 4 dálnice D1 a dopravnímu připojení Západní komerční zóny Průhonice (ZKZP)**, které se označují jako **II. etapa**. Tato druhá část **Vestecské spojky** je v současné době **v přípravě**. Má jít, stejně jako v případě **Vestecského přivaděče**, o **dělený čtyřpruh**. Stavbu zabezpečí rovněž **Ředitelství silnic a dálnic**.

Dokumentaci k 1. 6. 2007 zpracovali již zmíněný **Michael Pondělíček** a **IKP Consulting Engineers**. Materiály ještě doplnili 16. 10. 2007 a 28. 1. 2008.

Posuzování vlivů této stavby na životní prostředí se věnuje především **Újezdu** a **Kateřinkám**, jejichž obytná zástavba je křižovatkou přeci jen nejbližší.

Složka **posuzování vlivů na životní prostředí**

obsahuje vlastní studii včetně map a vizualizací. Mezi přílohy patří **rozptylová studie** s přílohou, **dvě hlukové studie** a **studie hodnocení rizik**.

Ministerstvo životního prostředí rozeslalo v dopisu ze 14. 4. 2008 dokumentaci dotčeným městským částem, obcím a Středočeskému kraji k vyjádření. Středočeský kraj informaci vyvěsil na svou úřední desku dne 28. 4. 2008. Na připomínky všichni měli měsíc, konkrétně je museli podat na Ministerstvo životního prostředí do 28. 5. tohoto roku.

CHARAKTER DOTČENÉHO ÚZEMÍ

Území v trase stavby Exitu 4 na dálnici D1 a její blízké okolí se ve studii **nepovažují za oblasti hustě obydlené**. Zástavba podél dálnice je většinou rozvolněná v menších obcích. Ty sice v současnosti značně narůstají, ale spíše směrem od dálnice. V dosahu stavby Exitu 4, tedy v okruhu okolo 1 kilometru, je v současné době pouze přibližně padesát trvale bydlících osob. Jde o odborný odhad ze situace stavby.

Větší část stavby neprochází přírodně hodnotnějším územím. **Kvalita životního prostředí** a jeho složek je **v širším okolí dálničního sjezdu spíše horší** kvůli blízkosti velkoměsta a také s ohledem na provoz po dálnici i na místních komunikacích. Je to území, které se v minulosti intenzivně zemědělsky využívalo. Křižovatka samozřejmě vznikne na zemědělské půdě (*zemědělský půdní fond*). To pochopitelně platí i pro navazující **Vesteckou spojku**. Zaberou se však půdy nižší bonity a navíc v místech urbanizačního tlaku ze strany Prahy. Na druhou stranu stavba má vysokou společenskou hodnotu a její **předpokládány pozitivní dopad** zčásti kompenzuje výše uvedeně negativní vlivy na zemědělskou půdu.

Celková **zátěž území**, kde má vzniknout mimoúrovňová křižovatka, je již v současné době poměrně **vysoká**. Je to dáno blízkostí velkoměsta a suburbaních sídlišť, která kladou obrovské a stále větší nároky na dopravu oběma směry. Během posledních let nastal významný posun ve využití krajiny. Silně přibývá **urbánních prvků** a staveb ve volné krajině

a naopak ubývají původní rozlehlé zemědělské plochy. **Stavba křižovatky kromě krajinného rázu charakter území příliš nezmění. Pouze se hluchnost a znečištění ovzduší z dopravy v okolí dálnice D1 rovnoměrněji rozloží.**

POJETÍ STAVBY

Stavba křižovatky na exitu 4 dálnice D1 a dopravního připojení Západní komerční zóny Průhonice je v souladu se schválenými **územními plány**, jak hlavního města Prahy, tak obce Průhonice. Obsahuje ji také územně plánovací dokumentace Pražského regionu.

Exit 4 studie označuje za **dálniční kapacitní sjezd**. Křižovatka a připojení zóny mají tedy zajistit **dopravní obslužnost** komerčních a bytových zón, které vyrostou západně u Průhonic. Spolu s celou **Vesteckou spojkou** by měly také **snížit dopravní zátěž** v přilehlých obcích a pražských městských částech, včetně Šeberova a Hrnčř. Potřeba této stavby se také odůvodňuje rozvojovými plány. Je nutné vytvořit odpovídající a fungující **dopravní síť** v okolí jihovýchodní části Prahy a Průhonic, protože osobní automobilová doprava v tomto regionu narůstá. Důvodem výstavby tohoto dálničního sjezdu je nové využití území a rozmach osídlení na dosud nevyužitých suburbaních plochách velkoměsta, kde vznikají předměstská sídliště a bytové i komerční zóny.

Na křižovatce se počítá s periodickou plynulostí provozu.

Výstavba křižovatky nemá výrazně omezit provoz na dálnici D1. Ten se má zachovat ve všech šesti pruzích. Takovou podmínku stanovilo Ředitelství silnic a dálnic.

Stavební náklady se odhadují na **306 milionů Kč**. Měla by se stavět zhruba dvanáct měsíců. V této chvíli se zhruba předpokládá, že **vznikne v průběhu roku 2010**.

K dopravě na stavbu se budou využívat nově vybudované panelové komunikace s podsypem. Až vznikne těleso silniční stavby, budou zrušeny. Panelové komunikace jsou navrženy tak, aby dosahovaly k nejbližším přístupovým silničním komunikacím.

JAK MÁ STAVBA VYHLÍŽET?

Stavbu tvoří v první řadě **dálniční mimoúrovňová křižovatka** na dálnici D1 v kilometru 3,756 v místě křížení s Vesteckou spojkou. Křižovatka má **tvár kosodélníku** čili diamantu. Dříve se zvažovala i křižovatka tvaru prstence, nebyla však přijatelná pro žádnou ze zúčastněných stran, proto se od této možnosti záhy odstoupilo. **Vestecká spojka** má právě na křižovatce končit přímo pod dálnicí D1, která se bude nacházet na mostu.

Součástí této stavby je dále i navazující, půl kilometru dlouhá **část Vestecké spojky od Exitu 4 na dálnici D1 až po vjezd do Západní komerční zóny Průhonice**. Stavba zahrnuje také samotný **vjezd** do této komerční zóny a **zárodek pokračování Vestecké spojky**.

Dvě úrovněvé průsečné křižovatky větví na úrovni podjezdu dálniční mimoúrovňové křižovatky na severním a jižním předpolí i křižovatku na vjezdu do komerční zóny má řídit **světelná signalizace**.

V návaznosti na stavbu se bude muset přeložit **vedení vysokého napětí**, které se nyní nachází nad dálnicí D1 v místě křižovatky.

Za další související stavbu se označuje **lávka (most) pro cyklisty a pěší**, která se má nacházet zhruba 200 metrů od křižovatky východním směrem. Zatím však není známý investor této stavby, ani její konečná trasa a napojení na síť cyklostezek. Na základě požadavku obcí a městských částí je však do nákresu zanesena. Součástí územního plánu je rovněž cyklostezka podél severního okraje dálnice D1, tedy na újezdské straně. Investorem a projektantem však rozhodně bude jiný subjekt než u stavby křižovatky na Exitu 4 dálnice D1 a dopravního připojení Západní komerční zóny Průhonice.

Ke křižovatce se také vztahuje stavba **protihlukové stěny** o výšce 6 metrů a délce přibližně 400 metrů, tedy podél celého dálničního sjezdu. Měla by navazovat na protihlukovou stěnu u Průhonice a protihlukový val u Újezdu. Také tato nová protihluková stěna se má nacházet severně od dálnice D1. Protihlukovou ochranu má zajistit již během samotné stavby. Nahrazuje původně zamýšlené protihlu-

kové valy. Ty autoři **posuzování vlivů na životní prostředí** na základě přetrvávajících problémů s pozemky, na nichž se měly vybudovat, a také podle druhé studie protihlukové ochrany označují za překonané. Protihluková stěna by měla mít i některé vedlejší ochranné účinky, které kompenzují zásah do krajinného rázu. Například by měla omezit prašnost. Plány obsahují možnost výhledového **připojení Újezdu** přímo na tuto křižovatku. Do budoucna se uvažuje, že na sever od dálnice D1 vznikne **další komerční zóna**, jejíž budovy budou směrem k Újezdu clonit tamní obytnou zástavbu. Návrh staveb v této zóně je však teprve v projekční přípravě, mimoto se musí změnit územně plánovací dokumentace.

Mimoúrovňová křižovatka na **Exitu 4** je navržena ve vzdálenosti zhruba 0,7 kilometru od mimoúrovňové křižovatky Chodov (**Exit 2**) a přibližně 1,4 kilometru od mimoúrovňové křižovatky Průhonice (**Exit 6**). Tyto vzdálenosti sice nevyhovují obecné technické normě o nejmenších vzdálenostech silničních křižovatek, ale platí, že je lze zkrátit v blízkosti větších sídelních útvarů. Proto se požádá o souhlas s odchylným řešením.

Připojení na dálnici D1 ve směru z Prahy na Brno by se mělo uskutečnit větví z křižovatky před stávající velkou odpočívkou s čerpací stanicí pohonných hmot. Odbočení ve směru od Brna do Prahy do křižovatky bude za stávající odpočívku.

Ředitelství silnic a dálnic požádalo, aby na dálnici D1 **osvětlení nového Exitu 4** navázalo na osvětlení Exitu 2. Osvětlení dálnice by tak mělo dosahovat až za odpočívku, to znamená přibližně až do pátého kilometru dálnice D1. Na Vestecké spojkě se uvažuje o osvětlení až po křižovatku s odbočkou do Západní komerční zóny Průhonice. Podle studie je nutno dbát, aby veškeré osvětlení bylo bodové, cílené a bez vedlejších efektů na okolí. Na základě požadavku obcí na snížení světelného smogu v okolí stavby křižovatky je vhodné ve stádiu přípravy stavebního povolení předběžně provést rámcovou studii výpočtu návrhu osvětlení, tak aby nerušilo život v obcích v okolí dálnice D1 a aby byl minimalizován světelný

smog. Na druhou stranu je nutno konstatovat, že **světelný smog** v okolí Prahy je velmi silný a podle povětrnostních podmínek se projevuje až do vzdálenosti 60 kilometrů. Průhonice, Újezd a okolí tak budou světelnému smogu vystaveny vlivem infrastruktury velkoměsta prakticky stále.

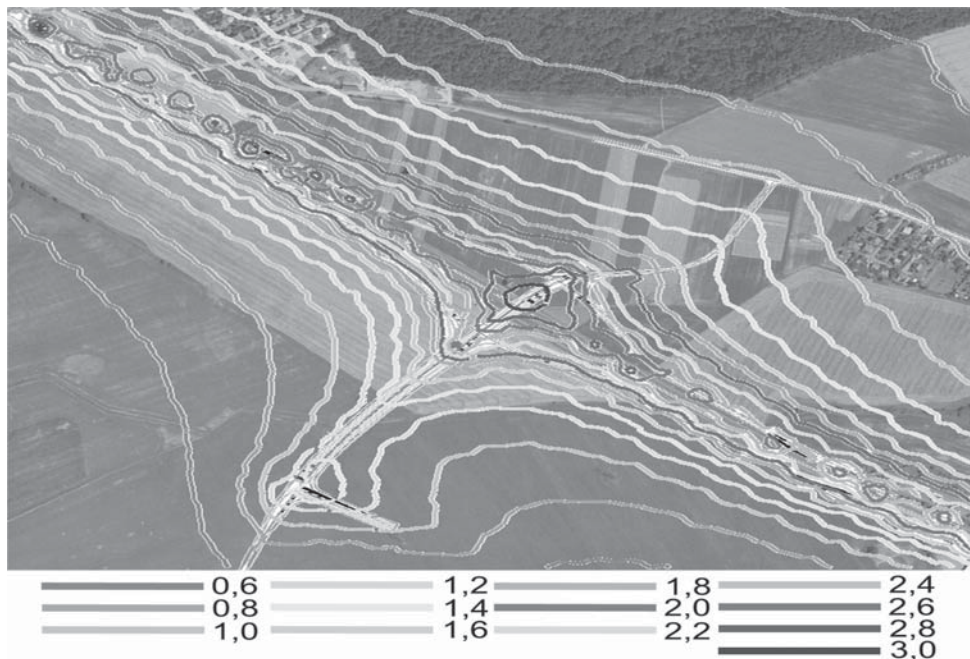
VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ OVZDUŠÍ

Ing. **Pavel Šínágl**, jako takzvaná autorizovaná osoba, zpracoval v roce 2007 **rozptylovou studii**, která tvoří přílohu posuzování vlivů na životní prostředí.

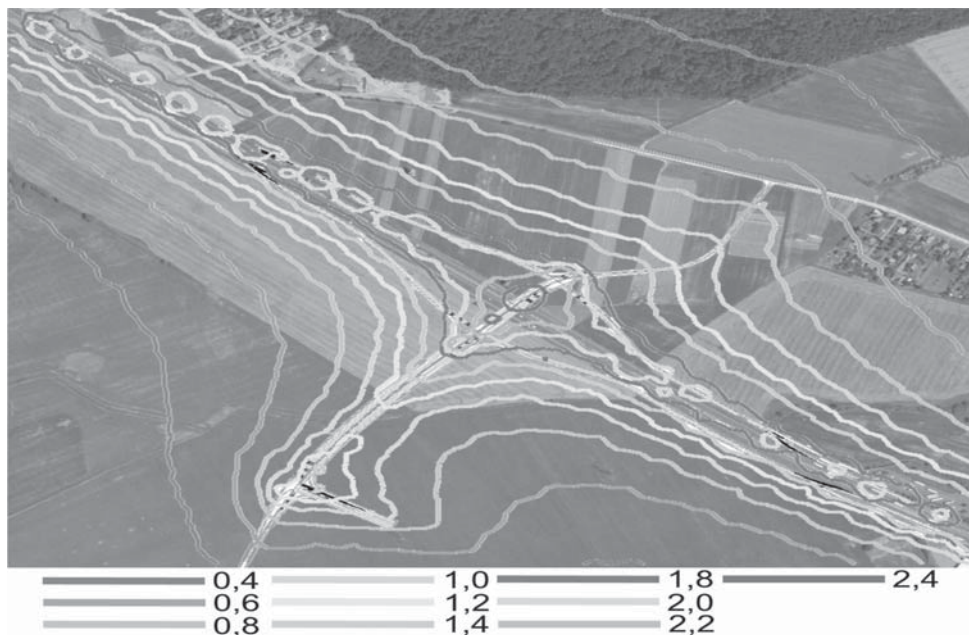
Zdejší ovzduší je místní průmyslovou produkcí a živnostenskou výrobou znečištěno jen velmi mírně. Kvalitu vzduchu negativně ovlivňují především **emise z provozu automobilové dopravy po místních komunikacích**. Zejména pak provoz na dálnici D1 má v jejím okolí největší podíl na znečištění ovzduší. Vliv automobilové dopravy, která je hlavním znečišťovatelem místního ovzduší, představuje

zásadní zátěž území. Pozitivní jsou však jednak dobré rozptylové podmínky, jednak charakter ploch v okolí křižovatky. Těmi totiž jsou většinou extenzivně využívané zemědělské plochy.

V případě **úrovňových křižovatek** vznikají emise při stání a popojíždění vozidel před křižovatkou a při akceleraci automobilů, které křižovátku opouštějí. V těchto fázích je produkce emisí jiná, než když vozidlo daný úsek plynule projíždí. V případě **mimoúrovňových křižovatek** jde o pohyby aut po nájezdových rampách. Důsledkem automobilové dopravy jsou emise oxidů dusíku (NO_x), tuhých znečišťujících látek, oxidu uhelnatého, benzenu, benzo(a)pyrenu a v menší míře oxidu siřičitého. Za míru znečištění ovzduší se považuje hodnota **průměrné roční koncentrace látky**. Z přílohy k rozptylové studii proto vybírám právě roční průměrné emise **oxidu dusičitého** (NO_2) a **tuhých znečišťujících látek** (PM_{10}), které patří k nejsledovanějším, protože pražský vzduch znečišťují nejvíce.



Roční průměrné emise (I_{Hr}) NO_2 v $\mu\text{g.m}^{-3}$. Zdroj: Obrazová příloha k Rozptylové studii. Ing. **Pavel Šínágl**.



Roční průměrné imise (IHr) PM_{10} v $\mu g \cdot m^{-3}$. Zdroj: Obrazová příloha k Rozptylové studii. Ing. **Pavel Šínagl**.

Celé území především ovlivňuje znečištění z provozu dálnice D1. Celková dopravní zátěž na celém území se při realizaci mimoúrovňové křižovatky mírně navýší, ale imisní dopad z tohoto navýšení bude malý. V nejbližším okolí křižovatek, avšak na větší části území **imise mírně vzrostou**. Pás znečištění podél dálnice D1 i kolem nových komunikací se rozšíří. Nejvyšší navýšení nastane ve vlastním prostoru mimoúrovňové křižovatky, navazující komunikace a v jejich nejbližším okolí. Tam ale nebezpečí ohrožení obyvatel nehrozí. Místa s trvalým pobytem osob zatíží jen malé navýšení imisí. Očekávaný přírůstek ke znečištění ovzduší zřejmě bude jen velmi málo patrný a měřitelný. Také protihluková stěna u dálnice imise omezí, sníží možnosti rozptylu emisí do okolního prostoru. S rostoucí vzdáleností od tělesa dálnice znečištění bude stoupat, zejména pak v jižním směru, proti převládajícímu směru větru. Větší zátěž lze očekávat poté, co bude uvedena do provozu celá Vestecká spojka. Její parametry však nejsou známy, a proto její vliv nelze dostatečně posoudit.

Během provozu křižovatky by neměly být překročeny imisní limity. Stavba je z hlediska platných pravidel pro ochranu ovzduší přijatelná a **lze ji** v navržené lokalitě **realizovat**.

HLUK

Postupně vznikly **dvě hlukové studie**. Obě jsou zahrnuty jako přílohy **posuzování vlivů na životní prostředí**. První vypracoval **Pragoprojekt**, druhou pak **Akustika Praha**.

Hluková studie většinou posuzuje hlučnost po dokončení stavby a navrhuje, jak hlukové zatížení obytné zástavby snížit. Po dohodě s obcemi se bude současná hlučnost z provozu na místních komunikacích i na dálnici D1 měřit již předběžně, tak aby bylo možné porovnat hodnoty po spuštění provozu na křižovatce s hodnotami před tím. Hluk a vibrace ze stávající silniční dopravy u nejbližší obytné zástavby se budou měřit až po spuštění zkušebního provozu. V dosahu křižovatky a silnice bude pravděpodobně na stavbě nutno provést individuální protihluková opatření.

Hraniční hodnoty hluku z dopravy

	<i>Komunikace</i>	<i>Obytné místnosti</i>
Den (6–22 hod.)	60 decibelů	45 decibelů
Noc (22–6 hod.)	50 decibelů	35 decibelů

Výpočtové modely potvrdily, že budou **nutná protihluková opatření**. Půjde o protihlukové stěny vysoké šest metrů. Měly by snížit hluk nejméně o 5 decibelů.

Bez jakýchkoli protihlukových opatření se v roce 2030 má hladina hluku v Kateřinkách pohybovat od 57,2 do 64,1 decibelů ve dne a mezi 48,3 a 55,5 decibelů v noci.

Optimální by bylo vybudovat protihlukový val. V takovém případě se hodnoty hluku u rodinných a bytových domů v Kateřinkách budou pohybovat ve dne v rozmezí 56,6–62,6 decibelů a v noci mezi 47,7–53,7 decibely. Lehké obtěžování hlukem zaznamená 55 % a vysoké obtěžování hlukem zhruba 13 % obyvatel. V noci bude riziku poškození zdraví vlivem hluku vystaveno 2,5–4,7 % lidí.

Některé kateřinské domy se nacházejí ve velmi blízké vzdálenosti od vysoce dopravně zatížené dálnice D1. Přestože vzniknou protihlukové stěny, převážně v noci budou překročeny nejvyšší přípustné limity pro hluk z dopravy. Další zvyšování protihlukové stěny však není účelné. Většinou se však přípustné hygienické limity pro hluk ve dne i v noci dodrží, jen v noci se jen velmi mírně překročí hygienický limit.

PŘEHLED VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Autoři studie k vyhodnocení závažnosti vlivů na životní prostředí sestavili tabulku, ve které seřadili negativní vlivy na životní prostředí podle pořadí vyplývajícího z předchozích textů (vizte).

<i>Vliv na životní prostředí</i>	<i>Při stavbě</i>	<i>Při provozu</i>	<i>Poznámka</i>
Znečištění ovzduší	1	3	Dle zkušebního provozu
Hlučnost	2	3	Dle zkušebního provozu
Vlivy na faunu	1	1	
Vlivy na floru	2	1	
Vlivy na vodu	1	3	Omezeně

<i>Vliv na životní prostředí</i>	<i>Při stavbě</i>	<i>Při provozu</i>	<i>Poznámka</i>
Riziko havárie	2	2	
Vlivy na krajinu	3	3	Dle vizualizace
Jiné vlivy	2	2	Dle zkušebního provozu

Stupnice 1 až 3 je stanovena tak, že 3 je největší vliv a 1 nejmenší vliv na danou složku.

VLIV STAVBY NA OBYVATELSTVO

Sociálně ekonomické vlivy navržené stavby nejsou zatím známe. V této chvíli se totiž neví, jak bude fungovat a co vlastně přinese Západní komerční zóna Průhonice, do které díky stavbě vznikne přístup. Rovněž nelze odhadnout, jak bude stavba působit na samotné Průhonice. Stejná neznámá existuje i u navrhované komerční zóny u Újezdu severně od dálnice D1.

Sociálně ekonomickým vlivem na obyvatele Prahy a okolí by mohlo být výrazné zkrácení dojezdové doby do zaměstnání v Západní komerční zóně Průhonice a také ze zdejší obytné zóny. V současnosti jsou tyto oblasti ze stávajících exitů D1 nedostupné, a to zejména ve špičce. Cena obytných domů a ploch k podnikání v okolí Vestecké spojky i exitu by se případně mohla zvýšit. Nemovitosti totiž budou náhle velmi dobře dostupné. Exit může ovlivnit místní hromadnou dopravu, protože vytvoří novou otevřenou trasu pro autobusy. Autoři studie jednoznačně pozitivně hodnotí související výstavbu lávky, která má propojit cyklotrasy, jež se budou nacházet po obou stranách dálnice D1. Toto spojení umožní efektivní dopravu prostřednictvím jízdních kol.

ZDROJE HLAVNÍCH INFORMACÍ

EIA: http://tomcat.cenia.cz/eia/detail.jsp?view=eia_cr&id=MZP208

Vizualizace z EIA:

www.ceskedalnice.cz/foto/d1f7/

Eurospektrum:

<http://www.eurospektrum.com/global.php?r=2&file=reality/hole>

Tomáš Nechvátal,
redakce

III. etapa: Vestecká spojka

Druhá studie **posuzování vlivů na životní prostředí** se věnuje vlastní **Vestecké spojce**, která jako **III. etapa** spojuje dva předchozí úseky. Na jedné straně to je **Vestecský přivaděč** a na druhé straně **Exit 4** včetně příjezdu do připravované **Západní komerční zóny Průhonice**. Uvažuje se, že **v současné době** půjde o **dvoupruh** s tím, že **po roce 2030** se předpokládá rozšíření na dělený **čtyřpruh**. Stavbu Vestecké spojky obstarává **Středočeský kraj**.

Dokumentaci **posuzování vlivů na životní prostředí** a veřejné zdraví na **Vesteckou spojku v úseku Západní komerční zóna Průhonice – silnice II/603** k 31. 3. 2008 zpracovali opět **Mgr. Michael Pondělíček** a **IKP Consulting Engineers**.

Pro podklady a výpočty autoři **posuzování vlivů na životní prostředí** využili studii Úseku dopravního inženýrství nazvanou **Aktualizace dopravní inženýrských podkladů pro návrh Vestecké spojky**.

Složka **posuzování vlivů na životní prostředí** obsahuje vlastní studii včetně map a vizualizací. Mezi přílohy patří **rozptylová studie** s přílohou, **hluková studie**, **hydrogeologické posouzení** a **studie hodnocení rizik**.

Ministerstvo životního prostředí rozeslalo v dopisu z 5. 5. 2008 dokumentaci dotčeným městským částem, obcím a Středočeskému kraji k vyjádření. Středočeský kraj informaci vyvěsil na svou úřední desku dne 13. 5. 2008. Na připomínky všichni měli měsíc, konkrétně je museli podat na Ministerstvo životního prostředí do 13. 6. tohoto roku.

CHARAKTER DOTČENÉHO ÚZEMÍ

Území v trase stavby Vestecké spojky a její blízké okolí se ve studii **nepovažují za území hustě obydlená**. Zástavba podél dálnice D1 je většinou rozvolněná v menších obcích. Ty sice v současnosti značně narůstají, ale spíše směrem od dálnice. **V dosahu stavby Vestecké spojky bydlí podle autorů studie přibližně méně než 500 osob**, které žijí většinou v novostavbách. Počet obyvatel vyplývá z odhadu podle vzdálenosti od tělesa stavby. Připo-

mínám, že ve studii **posuzování vlivů na životní prostředí** o Exitu 4 se považují za oblast v dosahu stavby území ve vzdálenosti do 1 kilometru. V dokumentaci k Vestecké spojce se tento údaj však již neuvádí. Na jiném místě studie **posuzování vlivů na životní prostředí** autoři tvrdí, že nelze definovat, jak velkou část populace Vestecká spojka zasáhne, protože se stavba nachází na východním okraji hlavního města. Vzdáleně, v okolí do 1,5 kilometru od stavby, spojka zasáhne přibližně 1 000 osob. Vestecká spojka se po spuštění provozu dotkne Průhonic a okolí. Dvouproudá komunikace by ovlivnila asi další 2 000 osob. Autoři studie **posuzování vlivů na životní prostředí** velmi hrubě odhadují, že přibližně 8–10 000 obyvatel bydlí v okolí spojky a sousedících silnic.

Stavba Vestecké spojky podle autorů nezasaahuje do žádných sídel, zvláště chráněných území a chráněných částí přírody.

Místa, kde má vyrůst Vestecká spojka, leží mimo zastavěná území obcí. V blízkosti Vestecké spojky se však nacházejí zastavěné plochy. Jde o **Hrnčírě** vzdálené zhruba 300 metrů a **Rozkoš** přibližně 200 metrů daleko. Podle hlukové studie nejmenší vzdálenost hrnčírských domů od Vestecké spojky je 170 metrů, rozkošských 120. Na jiném místě studie **posuzování vlivů na životní prostředí** se uvádí, že nejbližší hrnčírské domy stojí ve vzdálenosti zhruba 170–340 metrů od spojky.

Větší část stavby neprochází přírodně hodnotnějšími oblastmi. Prvky přírodní krajiny jsou v této oblasti chudší. Celková zátěž okolí Vestecké spojky je už v současné době poměrně vysoká. **Kvalita životního prostředí** a jeho složek je **v širším okolí Vestecké spojky spíše horší** kvůli blízkosti velkoměsta a také s ohledem na provoz po dálnici i na místních komunikacích, po nichž se jezdí do nové zástavby (*suburbánní sídliště*). Vestecká spojka vyroste na území, které se v minulosti intenzivně zemědělsky využívalo. V současnosti se však ne-

ustále zastavuje. Během posledních dvanácti let došlo k významnému posunu ve využití místní krajiny. Silně přibývá *urbánních* prvků a staveb ve volné krajině a naopak ubývají původní rozlehlé zemědělské plochy. Doprava je stále intenzivnější. Podle autorů studie bude Vestecká spojka vybudována v polích, která zhodnotí a kultivuje.

Nedaleko se také nacházejí **Milíčovský les** (1 100 metrů), **Hrnčířské louky** (800 – 900 metrů), **údolí Botiče** (900 metrů) a **Průhonický park** (1 000 metrů). Do Hrnčířských luk a Milíčovského lesa stavba Vestecké spojky přímo nezasahuje. Je možné, že silnice v budoucnu ovlivní Hrnčířské louky prostřednictvím okrajové změny *hydrických* poměrů v lokalitě.

Vestecká spojka se dotkne mladého lesa nedávno založeného při silnici Hrnčíře – Rozkoš (III/0032), do vodních toků a dvou biokoridorů, které se označují za územní systémy ekologické stability (ÚSES). Uvedené zásahy jsou však podle technických možností stavby co nejvíce omezeny. Vestecká spojka se v celé délce bude stavět na stávajících polích (*zemědělský půdní fond a ostatní půda*).

Celkově stavba zabere o něco málo více než 19 hektarů středně až málo kvalitní zemědělské půdy, jen velmi malá část u Vestce se bude týkat nejcennější půdy. Z hlediska rozsahu záboru jde samozřejmě o zásah do zemědělské krajiny. Ten ovšem v *postzemědělské* krajině okolí velkoměsta není zásadním, ani posledním a rozhodujícím krokem, který postihuje zdejší krajinný ráz a charakter krajiny.

Stavební činnost i jiné aktivity přispívají k odvodnění krajiny, změně mikroklimatu, ke zvýšené prašnosti, k úpadku zeleně a ke snížení kvality povrchových vod. Přes výše uvedené záporné stránky se podle **posuzování vlivů na životní prostředí** jedná o stavbu se značnou společenskou hodnotou, a to zejména pro jižní část hlavního města (Městská část Újezd) a pro přilehlé obce (Průhonice). Má snížit místní dopravní ucpávky a zmenšit zátěž místních komunikací. A právě to zčásti vyvažuje negativní vlivy na životní prostředí včetně záborů zemědělské půdy v okolí menších sídel, tedy v místech nižšího urbanizačního tlaku hlavní-

ho města. Předpokládáný pozitivní dopad zčásti kompenzuje negativní vlivy způsobené zábořem zemědělské půdy.

Vliv stavby na **studny** se bude zkoumat později v dalších řízeních. Na kvalitě podzemní vody a úrovni její hladiny pod povrchem v blízkých obcích se pravděpodobně více projeví klimatické změny než stavba silnice.

Pozitivně by se měla projevit zejména výstavba mostů (*ekoduktů*), mostků a propustků pod navrženou silnicí. Ty totiž umožňují volnější pohyb zvířat po krajině.

Navrhovanou stavbou se charakter území kromě krajinného rázu příliš nezmění. V souvislosti s výstavbou Vestecké spojky nedojde k žádnému velkoplošnému zásahu do krajiny a ani k významným nebo rozsáhlým terénním úpravám.

Geomorfologii nebo krajinu nová silnice výrazněji neovlivní. Zásahem do krajinného rázu ovšem stavba je. Těleso silnice bude znamenat novou linii v krajině. Jde však o omezený, relativně malý zásah do charakteru krajiny, a to především tím, že protihlukové valy, stěny a zářezy naruší obzorové křivky. Vytvoří se tak nová zvýšená čára obzoru. Významným prvkem v krajině budou oboustranné protihlukové valy, pokud se realizují. Do krajiny zasáhnou i ojedinělé protihlukové stěny o výšce přibližně 5 metrů, které se v rámci stavby v některých částech zřejmě objeví. Takovýto prvek v rámci liniové stavby v krajině krajinnou scénérii výrazně ovlivní. Ospravedlnit takový zásah do krajiny lze, jen pokud se vezme v potaz jeho pozitivní vliv na životní prostředí. Vliv na krajinu totiž vyvažuje kompenzace hluku a prašnosti ze silnice.

Vestecká spojka nebude mít zásadní negativní vliv na zdejší životní prostředí. Významným způsobem záporně neovlivní stávající zatížení zdejšího životního prostředí. To je ostatně již nyní veliké. V některých aspektech dokonce nová silnice současnou zátěž v oblasti okolo dálnice D1 omezí.

POJETÍ STAVBY

Stavba Vestecké spojky je ve shodě se schvá-

lenými **územními plány** hlavního města Prahy, obcí Průhonice, Jesenice a Vestec. Zahrnuje ji také územně plánovací dokumentace Pražského regionu. Tato silnice je v souladu se společenskou objednávkou.

Vestecská spojka o délce 4 574 metry má tvořit **spojení mezi dálnicí D1 a Silničním okruhem kolem Prahy**. Dále by měla **obsluhovat území** podél ní. Vestecská spojka spolu s Exitem 4 má ulehčit dvěma blízkým sjezdům na dálnici D1. Vytvoří také další dopravní spojení směrem na Jesenici. Je tudíž vhodným dopravně technickým východiskem z dlouhodobě neřešené situace v uspořádání silniční dopravy mezi dálnicí D1, Prahou a Jesenicí. V této chvíli je navržena jako **dvoupruhová městská sběrná komunikace extravilánového typu**. **Kapacita dvou** pruhů by měla vyhovovat **minimálně do roku 2030**. Ministerstvo dopravy však ve svém vyjádření ke změně průhonického územního plánu číslo 5 však sdělilo svůj požadavek na **výhledové uspořádání Vestecské spojky jako děleného čtyřpruhu** právě někdy **po roce 2030**. Územní rezerva na čtyři pruhy se týká nezastavitelného pásu, který by měl být součástí izolační zeleně. Mosty a přeložky se ve studii ovšem navrhují pro dvoupruh. V rámci požadovaného řešení odpovídajícímu výhledu k roku 2030 vznikl odborný odhad růstu intenzity automobilové dopravy k tomuto období. Jejich budoucí vývoj je však závislý na celé řadě faktorů, z nichž značnou část nelze na tak dlouhé období ani napláňovat, ani exaktně prognózovat. Předpokládá se, že se po roce 2030 zvýší zatížení silnice II/603 (stará benešovská). V důsledku toho vzroste doprava i na Vestecké spojnici. Potom bude nutné Vestecskou spojku rozšířit na čtyřpruh.

Stavební náklady se na dvoupruhovou Vestecskou spojku odhadují na **812 milionů Kč**. Měla by se stavět zhruba **dva roky**. V této chvíli se podle autorů **posuzování vlivů na životní prostředí** předpokládá, že **vznikne** patrně **v průběhu let 2009 až 2010**.

K dopravě na stavbu se budou využívat polní cesty a nově vybudované panelové komunikace s podsypem. Panelové komunikace jsou

navrženy tak, aby dosahovaly k nejbližším přístupovým silničním komunikacím. Až vznikne těleso silniční stavby, budou zrušeny. Vzhledem k silnému provozu na okolních silnicích se nepočítá s jejich větším dopravním zatížením nad obecnou míru únosnosti. Větší dopravní nebo jiné komplikace se kvůli stavbě neočekávají, jen se po dobu stavby mostů a křižovatek omezí provoz na dotčených silnicích Hrnčíře – Zdiměřice (III/0033) a Hrnčíře – Rozkoš (III/0032).

JAK MÁ STAVBA VYHLÍŽET?

V této chvíli je přes Vestecskou spojku naplánováno deset mostů. Se stavbou Vestecké spojky souvisejí protihlukové valy a stěny kolem větších částí východního úseku silnice. Protihlukové valy nejsou součástí stavby. Také osvětlení trasy a dopravní značení ke stavbě patří. Osvětlení v některých místech Vestecké spojky by mělo být vhodné a úsporné, tedy bodové, cílené a bez vedlejších efektů na okolí, tak aby osvětlilo úsek silnice, ale nikoliv již volnou krajinu v okolí. Světelný smog v okolí Prahy je však velmi silný. Podle povětrnostních podmínek se projevuje až do vzdálenosti 60 kilometrů. Průhonice, Újezd a okolí tak budou světelnému smogu vystaveny vlivem infrastruktury velkoměsta prakticky stále. Případné další doprovodné stavby jsou zatím předmětem další přípravy podkladů pro stavební povolení.

Západní komerční zóna Průhonice se připojuje úrovnovou křižovatkou ještě v rámci stavby Exitu 4 na dálnici D1.

Navrhovaná **průhonická bytová zóna** se už na samotnou Vestecskou spojku připojí první křižovatkou. Je to úrovněvá styková křižovatka na **kilometru 0,314**. Na křižovatce má vzniknout odbočovací pruh vlevo se stínem v protisměru.

Předpokládá se osvětlení Vestecké spojky podél Západní komerční zóny Průhonice i tamní bytové zóny.

Vestecká spojka míjí **Hrnčíře** zhruba mezi **kilometrem 0,610 až kilometrem 2,600**. Vede zpočátku, konkrétně v úseku od **kilometru 1,040 až do kilometru 1,940** v zářezu. Poté

kopíruje terén a zvolna přechází do mírného nábýpu. Nejbližší hrnčářské domy se nacházejí po pravé straně komunikace ve vzdálenosti zhruba **170 – 340 metrů** od osy nejbližšího jízdního pruhu.

První most (a to *ekodukt*) přes Vesteckou spojku vyroste na **kilometru 0,610**. Bude po něm procházet polní cesta. Asi 150 metrů dlouhý protihlukový val má vyrůst na průhonické straně spojky **severně** od zmíněného *ekoduktu*. Jeho cílem má být zjevně ochrana průhonické bytové zóny. Mezi tímto mostem (*ekoduktem*) a biokoridorem v **kilometru 0,816** u silnice Hrnčáře – Rozkoš (III/0032) jsou plánovány protihlukové valy na obou stranách. Na hrnčářské o délce 175 metrů, na průhonické 145 metrů.

V **kilometru 0,816** Vestecká spojka mimoúrovňově bez napojení kříží silnici Hrnčáře – Rozkoš číslo III/0032. Protíná zde cyklostezku a biokoridor v podobě mladého lesa. Vznikne tu most (*ekodukt*), který silnici na Rozkoš, biokoridor a cyklostezku přes spojku společně převede. Spojka zasáhne do padesátimetrového ochranného pásma lesa. Lesem se v současnosti rozumí mlazina nedávno vysázená jako regionální biokoridor, který je součástí prvku územního systému ekologické stability (ÚSES). Funkce biokoridoru zůstane zachována pouze tehdy, když se zamezí, aby ho nová komunikace přerušila. Z tohoto důvodu se v projektu navrhuje částečné zahloubení Vestecké spojky pod úroveň terénu. Šířka biokoridoru (lesního pozemku) činí asi 50 metrů. Délka potřebná k pozvolnému překlenutí komunikace je přibližně 360 metrů. Některé mladé stromy bude zapotřebí odstranit. Po dokončení stavby mostu (*ekoduktu*) přes Vesteckou spojku se dotčená část pozemku znovu zalesní. Na stejném místě v **kilometru 0,816** se nachází také biokoridor luční řady. Jedná se však o regionální nefunkční biokoridor, který severně od plánovaného mostu (*ekoduktu*) prokládá nefunkční navržené lokální biocentrum. Návrh biocentra nerespektoval územní rezervu určenou na Vesteckou spojku. Podle stávající situace se zde plánovaná silnice bude nacházet v zářezu místy doplně-

ném protihlukovými valy. Umístění navrženého lokálního biocentra je nutno v rámci úprav územního systému ekologické stability nyní změnit a posunout jej alespoň 30–50 metrů severněji od Vestecké spojky.

Od **kilometru 0,816** směrem na jih má Hrnčáře odstínit protihlukový val dlouhý 300 metrů. Na straně k Rozkoši se plánuje val o 230 metrech délky. Oba valy sahají až k mostu, po kterém přes Vesteckou spojku přechází přeložená asfaltová silnička spojující Drazdy a Rozkoš. Most vyrostе na **kilometru 1,116** Vestecké spojky.

V **kilometru 1,692** jižně od Drazdů přechází po mostě Vesteckou spojku polní cesta, která spojuje statek Drazdy a blízký remízek.

Druhou křižovatkou na Vestecké spojkе je úrovněová okružní křižovatka v **kilometru 2,045**. Kříží zde silnici číslo III/0033 Hrnčáře – Zdiměřice. Jednopruhová okružní křižovatka má vnější průměr 35 metrů. Předpokládá se osvětlení Vestecké spojky v nutném okolí této křižovatky.

Od tohoto křížení směrem na severovýchod (tedy k dálnici D1) se plánuje protihlukový val 176 metrů dlouhý. Jiný val vyrostе bezprostředně za křižovatkou ve směru na jihozápad (tedy ke staré benešovské silnici číslo II/603). Měl by dosáhnout délky 576 metrů. Poté jej nahradí protihluková stěna 90 metrů dlouhá, která vzniká kvůli velkým vodovodním řadům mezi vodojemy, které procházejí kolmo pod Vesteckou spojkou a přivádějí vodu do Prahy. Na stěnu bude navazovat další protihlukový val o délce 190 metrů.

V **kilometru 2,906** Vesteckou spojkou překročí další most s přeložkou polní cesty.

Na **kilometru 3,477** zaznamenáváme další most a podjezd upravené polní cesty.

Vestecká spojka v **kilometru 3,686** kříží lokální navržený, nefunkční biokoridor mokré řady, který je navržen podle meliorační strouhy. Vestecká spojka zde prochází po mostě s dostatečně dimenzovanou podchodzí částí. S ohledem na vedení trasy spojky v územním plánu most zasáhl nad okraj nádrže (rybníčku). Po osázení mladými stromky se tato oblast využívá jako místní rekreační zóna. V rámci

kompenzačních opatření se má litorální zóna (příbřežní prosvětlené pásmo stojatých vod) nádrže rozšířit. Tím se nádrž zajistí a současně se i v daném místě rozšíří biokoridor. Ve svém závěru má Vestecká spojka vést po násypu, zprvu mírném později vysokém.

Na **kilometru 3,690** silnici přetne další most. Stejně tak na kilometru **3,844**. Plánuje se rovněž most přes silnici číslo II/603 (starou benešovskou) o délce 200 metrů.

Poslední křižovatkou Vestecké spojky je mimoúrovňová křižovatka tvaru kosodélníku, která propojuje spojku se silnicí číslo II/603 (starou benešovskou). Ještě tato křižovatka je součástí stavby Vestecké spojky. Trasa Vestecké spojky se do okružní křižovatky napojuje v **kilometru 4,250**.

Naopak kruhová křižovatka na silnici číslo II/603 je již úsekem stavby číslo 513 Silničního okruhu kolem Prahy. Jde o takzvaný Vestecký přivaděč. Napojení na přivaděč se nachází v **kilometru 4,574**. Předpokládá se zde minimální osvětlení Vestecké spojky. Signalizační zařízení se zatím nenavrhuje.

VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ OVZDUŠÍ

Ing. **Pavel Šinágl**, jako takzvaná autorizovaná osoba, zpracoval v roce 2007 **rozptylovou studii**. Zdejší ovzduší je místní průmyslovou produkcí a živnostenskou výrobou znečištěno jen velice slabě. Přenášejí se sem však znečišťující látky z blízkého i vzdálenějšího okolí.

Hlavním znečišťovatelem ovzduší je a bude automobilová doprava, a to především z dálnice D1 a ze spojnic na Vestec a Průhonice. To je zásadní zátěž území, kde má vyrůst Vestecká spojka. Panují zde však dobré rozptylové podmínky. Ovšem například **celé Průhonice se nacházejí v oblasti, kde se překračuje čtyřicetihodinový imisní limit pro tuhé znečišťující látky (PM₁₀)**.

V současné době (*imisní pozadí*) je pro tuto oblast nejvýznamnější znečišťující látkou oxid dusičitý (NO₂) a tuhé znečišťující látky neboli suspendované částice (PM₁₀). Také ve výhledu do roku 2030 se toto území považuje za více zatíženou lokalitu kvůli výše zmíněným látkám.



Roční průměrné imise (IHR) NO₂ v µg.m⁻³. Zdroj: Obrazová příloha k Rozptylové studii. Ing. **Pavel Šinágl**.



— 1,5 — 3 — 6
 — 2,5 — 4 — 7,5

Maximální krátkodobé imise (IHK) NO_2 v $\mu\text{g.m}^{-3}$. Zdroj: Obrazová příloha k Rozptylové studii. Ing. **Pavel Šinágl**.



— 0,06 — 0,1 — 0,2 — 0,4
 — 0,08 — 0,16 — 0,3

Roční průměrné imise (IHR) PM_{10} v $\mu\text{g.m}^{-3}$. Zdroj: Obrazová příloha k Rozptylové studii. Ing. **Pavel Šinágl**.



Maximální denní imise (IH24) PM_{10} v $\mu\text{g.m}^{-3}$. Zdroj: Obrazová příloha k Rozptylové studii. Ing. **Pavel Šinágl**.



Roční průměrné imise (IHr) Benzenu v $\mu\text{g.m}^{-3}$. Zdroj: Obrazová příloha k Rozptylové studii. Ing. **Pavel Šinágl**.

Za míru znečištění ovzduší se považuje hodnota **průměrné roční koncentrace látky**. Z přílohy k rozptylové studii proto v první řadě uvádím právě roční průměrné imise **oxidu dusičitého** (NO_2) a **tuhých znečišťujících látek** (PM_{10}), které patří k nejsledovanějším, poněvadž pražský vzduch znečišťují nejvíce. V případě ostatních znečišťujících látek zdejší území nachází v přijatelné imisní situaci. Lze se důvodně domnívat, že tento příznivý vývoj bude pokračovat. Výhledově se tato lokalita bude nacházet v přijatelné imisní situaci pro všechny znečišťující látky. Výjimkou jsou krátkodobé koncentrace tuhých znečišťujících látek (PM_{10}), u kterých nelze vyloučit občasné překročení stanovených limitů.

Celková dopravní zátěž se po uvedení Vestecské spojky mírně navýší, imisní dopad z tohoto kroku bude podle výpočtů autora rozptylové studie malý. V nejbližším okolí Vestecské spojky se na větší části zdejšího území mírně zvýší imise. Nejvíce to logicky bude v těsném okolí nové silnice. Místa, kde žijí lidé, postihne jen malý růst imisí. V okolí se totiž nacházejí většinou extenzivně využívané zemědělské plochy. Přírůstek ke znečištění ovzduší bude zřejmě jen velmi málo patrný a měřitelný. Změna imisní situace spojená s automobilovým provozem na Vestecské spojnici bude únosná. Imisní limity pro sledované znečišťující látky nebudou překročeny. Lze jen očekávat vyšší hodnoty krátkodobých imisí pro oxid dusičitý (NO_2) a tuhé znečišťující látky (PM_{10}) v nejbližším okolí Vestecské spojky. Už dnes, kdy Vestecská spojka ještě neexistuje, se pokračující denní imisní limity stanovené pro tuhé znečišťující látky (PM_{10}).

Navrhovaná stavba Vestecské spojky je z hlediska platných pravidel pro ochranu ovzduší přijatelná. **Lze** ji proto v navržené lokalitě **realizovat**. Není důvod předpokládat, že provoz na Vestecské spojnici ovlivní klima dané oblasti.

Společné působení všech zdejších komunikací na ovzduší bude jistě větší než vliv samotné Vestecské spojky. Podle autorů studie **posuzování vlivů na životní prostředí** však parametry ještě ovšem nejsou zatím přesně známy,

proto tento hromadný vliv (*synergence*) nelze posoudit. Znečištění ovzduší způsobené dopravou se v okolí Vestecské spojky rovnoměrněji rozloží. Zásadní bude přenos škodlivin vzduchem, a to i do větších vzdáleností. Půjde převážně o škodliviny z provozu automobilů, tedy tuhé znečišťující látky (suspendované částice PM_{10}) a oxidy dusíku (NO_x).

HLUK

Hluková studie, kterou vypracoval **Pragoprojekt**, je přílohou **posuzování vlivů na životní prostředí**.

Hluková studie většinou posuzuje hlučnost po dokončení stavby a navrhuje, jak hlukové zatížení obytné zástavby snížit. Po dohodě s obcemi se bude hlučnost pozadit, tedy současná hlučnost z provozu na místních komunikacích i na dálnici D1 měřit již předběžně, tak aby bylo možné porovnat hodnoty po spuštění provozu na Vestecské spojnici s hodnotami před tím.

Budoucí vývoj intenzity dopravy závisí na celé řadě různých činitelů, z nichž značnou část nelze ani naplánovat, ani exaktně prognózovat. Úroveň dopravní zátěže použité v modelovém výpočtu je tak jen hrubým odhadem horní meze možného nárůstu intenzity automobilové dopravy.

Mohlo také dojít k určitému zkreslení, protože studie nepočítá se pevnými (stacionárními) zdroji hluku. Také počet zvolených referenčních bodů (rozumějte domů) v hlukové studii vzhledem k rozsáhlosti posuzované oblasti byl omezený.

Hraniční hodnoty hluku z dopravy

	<i>Komunikace</i>	<i>Obytné místnosti</i>
Den (6–22 hod.)	60 decibelů	45 decibelů
Noc (22–6 hod.)	50 decibelů	35 decibelů

Zdroji hluku z dopravy v této oblasti jsou nyní dvě silnice III. třídy. Silnice Zdíměřice – Hrnčře (III/0033) a Rozkoš – Hrnčře (III/0032). Zejména průtahová silnice III/0033 představuje pro nejbližší obytnou zástavbu dominantní zdroj hluku.

Hluková situace u domů v blízkosti celé Vestecké spojky se pohybuje v závislosti na vzdálenosti výpočtových bodů od komunikace mezi 43,7–62,1 decibelů v denní době a v noční době pak mezi 35,8–53,7 decibelů. Lehké obtěžování hlukem může zaznamenat přibližně 53 % obyvatel, vysoké obtěžování pak asi 12 %.

Trasa nově plánované Vestecké spojky je vedena mimo zastavěná území. Vzdálenost nejbližších obytných domů v dotčených obcích je tudíž dostatečná k dodržení emisních limitů pro hluk téměř ve všech případech, s výjimkou domu na samém okraji Hrnčář, který podrobněji zmiňuji v následujícím odstavci. Hluk z dopravy v roce 2030 podle hlukové studie nejvíce postihne dům číslo popisné 55, který stojí v hlavní ulici K Šeberovu (silnice číslo III/0033). Budova se nachází již v katastrálním území Zdiměřice u Prahy. Jedeme-li z Hrnčář na Zdiměřice, stojí po pravé straně. Dominantním zdrojem hluku však v tomto případě podle studie nebude Vestecká spojka, nýbrž stávající silnice číslo III/0033.

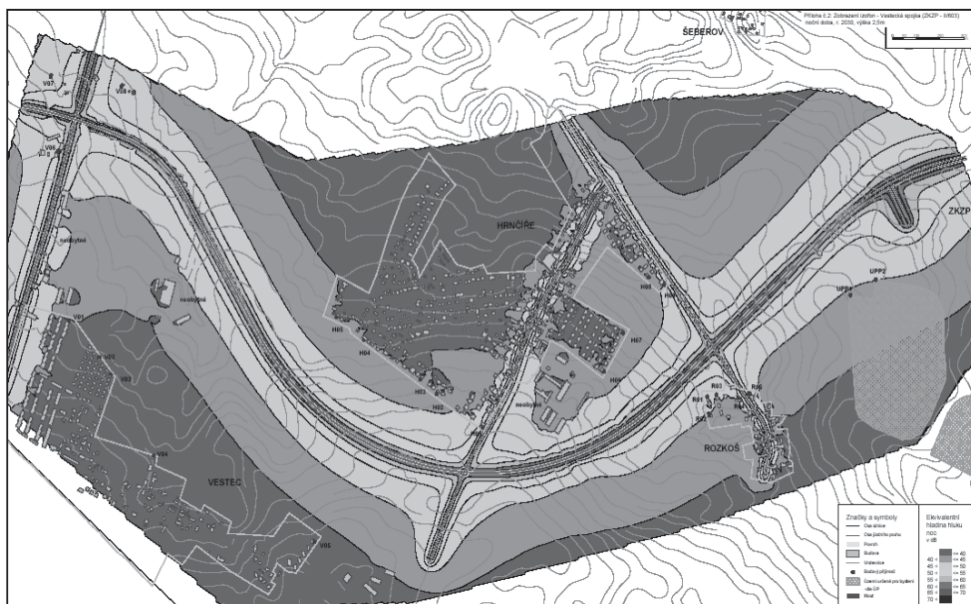
Hodnoty hluku z dopravy u domu č.p. 55

	<i>První podlaží</i>	<i>Druhé podlaží</i>
Den (6–22 hod.)	61,8 decibelů	62,1 decibelů
Noc (22–6 hod.)	53,9 decibelů	54,2 decibelů

Všechny ostatní domy v Hrnčářích postihne hluk, který nebude překračovat stanovené limity. Ze sledovaných staveb v okolí Vestecké spojky nadlimitní hluk zasáhne už jen motel ve Vestci, který však není určen k trvalému bydlení.

Hlučnost způsobená dopravou se v okolí Vestecké spojky po její výstavbě rovnoměrněji rozloží. Podle hlukové studie nejsou nezbytně nutná protihluková opatření. Protihlukové valy se zvažují jako opatření pro zlepšení kvality prostředí a opatření proti sčítání vlivů z různých komunikací, protože hluk z dopravy je v této oblasti dominantní. Valy by měly hluk snížit až o 6 decibelů, případné protihlukové stěny vysoké 6 metrů o 5 decibelů.

Je však nutné zajistit dodatečné měření hlučnosti za provozu Vestecké spojky. To pak určí, na kterých budovách v okolí se na oknech



Hlukové poměry v Hrnčářích a okolí. Zdroj: Hodnocení rizik. RNDr. Jiří Kos.

nebo na fasádě provedou individuální protihluková opatření.

HYDROGEOLOGICKÉ POSOUZENÍ

Společnost **Geotip** na základě požadavku městské části zpracovala hydrogeologické posouzení působení Vestecké spojky na Hrnčířské louky a zdejší prameniště. Šlo především o to, jaký vliv bude mít skutečnost, že Vestecká spojka povede místy v zářezu.

Ze studie plyne, že Vestecká spojka pravděpodobně ovlivní prameniště na východním okraji Hrnčíř. Z těchto pramenů se napájí rybníční soustava přírodní památky Hrnčířské louky. Nová silnice může ovlivnit chráněný vodní zdroj na jihovýchodním okraji Hrnčíř, který se využívá pro zásobování pitnou vodou. Prameniště Kunratického potoka, které se nachází na západním okraji Hrnčíř, Vestecká spojka neohroží. Riziko ohrožení režimu podzemních vod přírodní památky Hrnčířské louky je minimální.

Další hydrogeologický průzkum by měl posoudit míru, jakou nová silnice ovlivní některé vodní zdroje a na základě jeho výsledků je vhodné zavést případná ochranná opatření.

PŘEHLED VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Autoři studie k vyhodnocení závažnosti vlivů na životní prostředí sestavili tabulku, ve které seřadili negativní vlivy na životní prostředí podle pořadí vyplývajících z předchozích textů (vizte).

<i>Vliv na životní prostředí</i>	<i>Při stavbě</i>	<i>Při provozu</i>	<i>Poznámka</i>
Znečištění ovzduší	1	3	Dle zkušebního provozu
Hlučnost	2	3	Dle zkušebního provozu
Vlivy na faunu	1	1	
Vlivy na floru	1	1	
Vlivy na vodu	1	2	Omezeně
Riziko havárie	2	3	Zvýšené
Vlivy na krajinu	2	3	Dle vizualizace
Jiné vlivy	2	2	Dle zkušebního provozu

Stupnice 1 až 3 je stanovena tak, že 3 je největší vliv a 1 nejmenší vliv na danou složku.

VLIV STAVBY NA OBYVATELSTVO

Sociálně ekonomické vlivy navržené stavby nejsou zatím známé. V této chvíli se totiž neví, jak bude fungovat a co vlastně přinese Západní komerční zóna Průhonice. Zejména systém zásobování a dopravy není znám. Rovněž nelze odhadnout, jak bude stavba působit na samotné Průhonice a Průhonický park. Stejná neznámá existuje i u navrhované komerční zóny u Újezdu severně od dálnice D1.

Sociálně ekonomickým vlivem na obyvatele Prahy a především příměstských sídel v okolí by mohlo být výrazné zkrácení dojezdové doby domů, do zaměstnání v Západní komerční zóně Průhonice a také do průhonické obytné zóny. V současnosti jsou tyto oblasti ze stávajících exitů D1 nedostupné, a to zejména ve špičce. Cena obytných domů a ploch k podnikání v okolí Vestecké spojky by se případně mohla zvýšit díky rychlému spojení a zvýšenému ruchu. Nemovitosti totiž budou náhle z Prahy velmi dobře dostupné. Vestecká spojka může ovlivnit místní hromadnou dopravu, protože vytvoří novou otevřenou trasu pro autobusy, tak je to na západě Prahy.

Výraznou kladnou stránkou stavby je podle autorů studie **posuzování vlivů na životní prostředí** související výstavba mostů (*ekoduktů*) a navazujících cyklotras, které umožní efektivní dopravu prostřednictvím jízdních kol. Vliv Vestecké spojky na okolí, ať už během její stavby nebo pak jejího provozu nebude zanedbatelný. Panuje však snaha v projektové dokumentaci působení spojky vymezit a případně i kompenzovat.

V dalším stupni dokumentace je mimo jiné nutné v předstihu zajistit projednání záměru s veřejností. Dále je zapotřebí upozornit obyvatele na výstavbu a na dopravní omezení vyplývající ze stavby. A konečně je nezbytné navrhnout možná dopravní omezení na Vestecké spojnici v určité denní době, aby se omezila doprava směrem na dálnici.

ZDROJE HLAVNÍCH INFORMACÍ

EIA na internetu: http://tomcat.cenia.cz/eia/detail.jsp?view=eia_cr&id=MZP214

Tomáš Nechvátal, redakce

Oponentura studie k Vestecké spojkě

Minulý Zpravodaj číslo 2/2008 na stranách 14–19 obsahoval **výťah** z aktuální studie k Vestecké spojkě oficiálně nazvané **Doplnění dopravně inženýrských podkladů pro akci Vestecká spojka**. Nyní přetiskujeme posouzení této studie.

ODBORNÝ POSUDEK ZPRACOVANÉ DOKUMENTACE „DOPLNĚNÍ DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÝCH PODKLADŮ PRO AKCI VESTECKÁ SPOJKA“

Zpracoval: Ing. **Jan Kašík**, Babbie spol. s r. o. (od 28. 4. 2008 Jacobs Consultancy spol. s r. o.)

V roce 2005 zpracoval ÚDI Praha pro obec Šeberov Dopravně inženýrské podklady pro posouzení variant rozvoje komunikační sítě Šeberova. Studie jasně prokázala nevhodnost řešení komunikací podle alternativní studie a napojení na dálnici D1 u křižovatky Chodov ve srovnání s Vesteckou spojkou.

V roce 2007 zpracoval ÚDI Praha pro projektanta Vestecké spojky Dopravně inženýrské podklady pro akci Vestecká spojka. Účelem této práce bylo poskytnout podklady pro návrh komunikace a křižovatek. Výpočet byl proveden v jedné variantě pro rok 2015 a rok 2030.

Dopravně inženýrskou studii „Doplnění dopravně inženýrských podkladů pro akci Vestecká spojka“ zpracoval Úsek dopravních informací Technické správy komunikací hl. m. Prahy v březnu 2008 jako dodatek k podkladu pro projektanta rozšířený o stávající intenzity dopravy a různé varianty komunikační sítě. Obsahem studie je přehled zatížení komunikační sítě jižního okraje hl. m. Prahy a sousedící části Středočeského kraje a to získaných z průzkumů dopravy z období 2005–2007 a z modelových prognostických intenzit pro různé varianty stavu komunikační sítě v roce 2015 a 2030. Pět zatěžovacích stavů je různou kombinací zprovoznění Pražského okruhu, dálnice D3 a Vestecké spojky (bez dopravně nepřipustných možností existence D3 či Vestecké spojky bez Pražského okruhu). Takováto škála výpočtů umožňuje beze zbytku posoudit dopady přivedení dálnice D3 k Jesenici i vybudování Vestecké spojky na intenzity dopravy.

Pro modelové výpočty intenzit dopravy byl použit dopravní model, který vychází z dlouholetých zkušeností ÚDI Praha s modelováním dopravy a realizací dopravních průzkumu

mů v Praze (stejný jako v roce 2007, mírně odlišný od roku 2005). Modelová dopravní síť a zdroje a cíle dopravy jsou zadány v aktuální podobě podle současných znalostí rozvojových záměrů na území Prahy. Objem dopravy z nejnověji zprovozněných areálů nemusí být plně ověřen dopravními průzkumy. Některé již připravované záměry v dopravním modelu nejsou, např. využití ploch východně od Šeberova pro komerční areály, v modelové síti chybí i východní obchvat Šeberova zajišťující přístup k novému areálu. Nárůst intenzit 2007–2015 je poměrně mírný, běžně cca o 10 %, není zřejmě plně zahrnut pokračující růst osídlení území jižně od Prahy. Přesto dopravní model poskytuje hodnoty vhodné pro provedení posouzení vlivu nových staveb na intenzity dopravy (matice dopravních vztahů již obsahuje záměry obsažené v územním plánu), při uvážení výše uvedených skutečností by se daly očekávat spíše vyšší hodnoty.

Ve studii je uveden velmi stručný komentář výsledků, který konstatuje, že v případě vybudování Vestecké spojky se intenzita dopravy v městské části Praha-Šeberov (ulice K Šeberovu – K Hrnčířům) sníží. Tento fakt je zřejmý. Z provedených výpočtů však lze učinit i další závěry:

- Všechna silniční spojení příměstského území jižně od Prahy jsou v dopravních špičkách přetížená, a proto rychle stoupají intenzity dopravy i mimo hlavní trasy, např. na ulicích K Šeberovu a K Hrnčířům.
- Dnešní intenzita dopravy na ulici K Šeberovu činí 11 tisíc vozidel za den, bez budování dalších komunikací by do roku 2015 dosáhla minimálně 18 tisíc
- Dokončení Pražského okruhu včetně Vesteckého přivaděče na silnici II/603 odvede část

dopravy od jihu mimo oblast Písnice – Kunratic – Šeberov po Pražském okruhu, a proto v roce 2015 intenzita dopravy v Šeberově dosáhne příznivější hodnoty 12 tisíc vozidel za den, intenzita však i po roce 2015 poroste a stav využití komunikací neumožní významnější zklidňování průjezdů obytnými územími bez jejich uzavření (plánovaný obchvat Šeberova bude využitý z velké části pro obsluhu nově využitých ploch pro komerční účely, situaci v Hrnčičích zřejmě nevyřeší).

- Po dokončení Pražského okruhu významně poklesne intenzita na Brněnské ulici (úseku dálnice D1 v Praze), cca o 20 tisíc vozidel za den. Bude proto vhodné přivést další dopravu, která dnes používá silniční a uliční síť města, na tuto trasu.

- Přivedením dálnice D3 do prostoru Jesenice stoupnou dále nároky na uliční síť na jihu Prahy, v Šeberově by tak dosáhly intenzity cca 14 tisíc vozidel za den.

- Po vybudování Vestecké spojky je možné čekat pokles intenzit dopravy v Šeberově pod dnešní hodnotu na cca 10 tisíc vozidel za den.

- Vestecká spojka umožní převést na zaústění dálnice D1 a pankráckou radiálu dopravu z oblasti Kamenice – Jesenice, která by nevolila další trasu Pražský okruh – křižovatka Modletice – dálnice D1, ale jízdu po silnicích a ulicích jižního okraje Prahy, odvede na pankráckou radiálu i část cest, které by jinak zatížily vstup silnice II/603 do Prahy – její přetížení by vyvolalo větší využití „vedlejší“ trasy dále přes Šeberov.

- Silniční síť na hranici Prahy a Středočeského kraje je celoplošně přetěžována a s pokračující suburbanizací tlak na její využívání dále poroste. Středočeský kraj zatím nechápe budování nových komunikací a obchvatů sídel u hranic Prahy jako svoji prioritu, jsou však již součástí Územního plánu VÚC Pražského regionu a připravuje se realizace prvních z nich. Na území hl. m. Prahy jsou nové komunikace nižších tříd těž součástí územního plánu, město je plánuje výhledově vybudovat, prioritu mají však zatím hlavní rychlostní komunikace města. Vestecká spojka je jedním z prvních případů připravované realizace nutné nové silniční infrastruktury v území, v němž dochází k podstatnému zahušťování osídlení

i podnikatelských aktivit s nezbytným nárůstem intenzit dopravy. Fakt, že ŘSD ČR hodlá v souvislosti s realizací Pražského okruhu vybudovat i jeho spojení s dálnicí D1, které vyřeší vazby území mezi Jesenicí a Šeberovem na hlavní komunikace, je spíše výhodou a v dnešní době výjimkou (některé obce kolem Prahy připravují výstavbu obchvatů silnic II. a III. třídy vlastními silami, aby urychlily jejich realizaci). K obdobným stavbám bude muset docházet standardně a ve velkém rozsahu. Dvoupruhové uspořádání s úrovniovými křižovatkami bude v těchto případech standardem a jasným odlišením od hlavní uliční sítě a dálnic a rychlostních komunikací, jejichž využívání by se mělo stát prioritou a první volbou pro řidiče. Tuto funkci hlavních komunikací Vestecká spojka beze zbytku podporuje.

- Existence Vestecké spojky umožní provést další opatření k významnému zklidnění dopravy v Šeberově, pokud by vývoj výstavby bytových a komerčních staveb vedl k neúměrnému nárůstu intenzit. Místní komunikace by tak sloužily především místní dopravě, MHD a cyklistické dopravě, to by bez Vestecké spojky nebylo možné. V případě přerušení komunikace K Hrnčičům – K Šeberovu pro její zklidnění zajistí Vestecká spojka snadný přístup od Prahy i do Hrnčičů.

- V případě uzavírky či omezení kapacity dálnice D1 je trasa přes Šeberov využívána jako objížďka, tuto funkci bude mnohem lépe plnit Vestecká spojka.

Z provedených kvalitně zpracovaných výpočtů vyplývá, že Vestecká spojka je vzhledem k pokračujícímu plošnému využití nových a nových ploch v okolí Šeberova a Hrnčičů nezbytnou stavbou, pokud se má v Šeberově a Hrnčičích udržet alespoň dnešní situace v dopravním zatížení. Vestecká spojka nepřivede žádnou novou dopravu na stávající místní komunikace na sever od ní, její negativní vliv může být způsoben jen emisemi škodlivin či hluku přímo z trasy, zatížení Vestecké spojky budou obdobná, jako je tomu u Kunratické spojky, v Hrnčičích by měla být řešena ochrana obytných budov před hlukem podle platným předpisů. Vestecká spojka nebude bez dalších úprav komunikací v intravilánu pro Hrnčiče a Šeberov výhodou proti dnešnímu

stavu, ale záchranou od podstatného zhoršení dnešní dopravní a imisní situace. Po jejím dokončení se Šeberovu a Hrnčířům otevrou možnosti hledání, jaké úpravy provést na ulicích v obci, aby vedly k vyšší bezpečnosti a nižším hlukovým a plynným imisím. Možnosti jsou od měkkých opatření typu stavebních úprav komunikací pro zpomalení provozu či vybudování pásů pro cyklisty až po částečnou (v jednom směru, v určitém čase...) či úplnou uzavírku některých komunikací pro motorizovanou dopravu mimo MHD. Možná, že v nepříliš vzdálené budoucnosti bude

v případech obcí vybavených obchvatem a obtěžovaných průjezdy, možné i zpoplatnění průjezdů pro nebydlící technologií kompatibilní s Pražským mýtným systémem v centru města (již dnes umožňuje zákon o obcích vybírat poplatek 20 Kč za vjezd) nebo jejich začlenění do zón přístupných jen vozidlům splňujícím ekologické limity, jak se již děje v sousedním Německu.

Praha 17. 4. 2008

Ing. Jan Kašík,
Jacobs Consultancy spol. s r. o.

Diskuse o Vestecké spojkě pokračuje

POHLED STAROUSEDLICE

Již třetí generace mé rodiny žije v Šeberově, tudíž se považuji za starousedlíka. Vzpomínám na dobu, kdy jsme jezdili na kole mezi poli s rozkvetlými vlčími máky a chrpami, seděli jsme u sochy svatého Jana Nepomuckého, která stojí v zatáčce v Šeberově, a hráli hru **na auta**. Počítali jsme, komu projede více aut vybrané barvy a často jsme čekali opravdu dost dlouhou dobu.

A dnes? Dnes je nestačíme ani počítat.

Kvůli mohutné výstavbě, která je umožněna v našem okolí, zmizely pole, zelené plochy, zato přibyla spousta nových domů, ulic, obyvatel, automobilů, které projíždějí naší městskou částí. Nemají totiž ani jinou možnost.

Chodím v místech, kde dříve bylo v létě pole se žlutým obilím, dnes jsou zde nové domy s vysokými ploty, ulice se zámkovou dlažbou. Často si říkám, jestli se mi to pole nelíbilo více. Ale jsem si vědoma toho, že se nacházíme pouze deset kilometrů od Václavského náměstí, které je centrem evropské metropole a my jsme její součástí. Proto nemůžeme chtít, aby nám lišky dávaly dobrou noc.

V každém domě jsou dvě až tři auta, která se v nekonečných kolonách probíjí naší čtvrtí a znepříjemňují život lidem, kteří zde bydlí. Proto dejme šanci na lepší žití jak našim lidem, tak vozidlům, která se potřebují někam dostat bez kolon.

Proto souhlasím a podporuji Vesteckou spojkou, jedině ta je reálnou možností odlehčení dopravy v naší městské části.

Marta Hrubá,
* * * zastupitelka

MŮŽEME ZMENŠIT VLIV VESTECKÉ SPOJKY

Podle mého názoru Vestecká spojka bude přes všechny snahy realizována. Možnost ovlivnit její existenci tu byla někdy před deseti nebo dvanácti lety. Tehdy se její trasa nevyňala z územního plánu po odsunutí pražského okruhu za Jesenici.

Naším úkolem je minimalizovat vliv Vestecké spojky na obyvatele městské části, potažmo na zdejší životní prostředí. Můžeme klást přesné požadavky k realizaci Vestecké spojky a při jejich nesplnění odmítat projektovou dokumentaci k územnímu rozhodnutí a stavebním povolením.

Samozřejmě je časová posloupnost s výstavbou Pražského okruhu.

Přes všechna ujištění mnoha odborníků si myslím, že k určitému zhoršení životního prostředí v našem okolí dojde. Bude to asi hluk, prachové částice, benzen a další látky ze zplodin motorů, které pravděpodobně porostou. Především proto jsem pro maximální tlak na investory, aby financovali kromě daných

ochranných prvků nadstandardní výsadbu pásů lesa a další zeleně mezi spojkou a naší čtvrtí. Osobně si myslím a studie dopravní zátěže to potvrzuje, že spojku naše městská část nepotřebuje a v momentě spuštění Pražského okruhu se to potvrdí. Pokud budou naše požadavky pro investora nesplnitelné, nebo je nebude moci financovat, jsem pro zrušení Vestecké spojky v plánovaném rozsahu.

Petr Kolek,

* * *

místostarosta

VESTECKOU SPOJKU V NAVRŽENÉ PODOBĚ NECHCI

Na 19. zasedání Zastupitelstva městské části dne 21. 4. 2008 proběhla bouřlivá diskuze k návrhu Vestecké spojky. Tak jako každý obyvatel naší městské části mám i já zájem na tom, aby se narůstající doprava v obci řešila a hlavně vyřešila ke spokojenosti všech občanů. Zároveň chci žít v klidné a čisté lokalitě, kterou doposud naše městská část díky své unikátní poloze na okraji Prahy je.

Po prostudování dostupných materiálů mám bohužel za to, že navržená podoba a trasa Vestecké spojky není vyprojektována, aby primárně odlehčila dopravě v obci. Cituji z technické zprávy Úseku dopravního inženýrství: „Vestecká spojka bude tvořit spojení mezi dálnicí D1 a Silničním okruhem kolem Prahy a přitom bude obsluhovat území kolem spojky.“ Nikde ani zmínka o odlehčení dopravy v Šeberově.

Ano, je pravda, že popojíždějící kolona aut znepříjemňuje život nám všem. Jedná se však víceméně pouze o ranní, případně odpolední krátkodobou špičku. V ostatní době je provoz v obci přiměřený a plynulý bez kolon. Podle studie Úseku dopravního inženýrství projíždí v současné době (v roce 2008) na komunikacích v Šeberově a Hrnčářích od Rozkoše a Kunratic celkem 29 800 aut denně. V roce 2015 po zprovoznění Pražského okruhu (JVD) a křižovatky na 3,7 kilometru dálnice D1 a bez vybudování Vestecké spojky se předpokládá 30 500 aut denně. Navýšení o 700 aut (2 %) je poměrně zanedbatelné.

Co se však stane, pokud se vybuduje Vestecká spojka? Ano, počet aut na komunikacích v Šeberově a Hrnčářích od Rozkoše a Kunratic by měl poklesnout na 18 400 aut (o 38 %) denně, ale v ten samý okamžik se na Vestecké spojnici bude prohánět dalších 17 300 vozidel. Celkem tedy půjde o 35 700 aut projíždějících buď přímo obcí, nebo v jejím velmi blízkém okolí po Vestecké spojnici. To je v celkovém součtu navýšení o 5 200 vozidel (o 19 %). Záměrně neuvádím počty aut pohybujících se po D1 nebo Kunratické spojnici, protože počty aut na těchto komunikacích jsou víceméně neměnné ve všech posuzovaných variantách.

Co mně však vadí nejvíce, je, že vybudováním Vestecké spojky se naše obce nenávratně uzamknou mezi velmi frekventované silnice, a to bohužel ze všech světových stran. Již dnes nás obtěžuje dálnice D1 na severovýchodě, Kunratická spojka na západě a částečně i silnice č. 603 (stará benešovská). Není mi však jasné, proč se chceme dostat do naprostého obklíčení pomocí Vestecké spojky, která nás navždy uzamkne z východu a jihu.

Proč se musí utrácet nemalé finanční prostředky na trasu Vestecké spojky v délce pouhých 6,4 kilometru a budovat na této trase pět úrovnových a mimoúrovňových křižovatek a deset přemostění? Proč se musí u Rozkoše postavit most přesahující výšku 5 metrů? Proč nevznikne pouze část Vestecké spojky, a to buď východní, nebo jen jižní část? Obě tyto varianty by dopravu od Zdiměřic nebo do nich a dále na jih odvedly. Zároveň by neumožnily propojení dálnic D1, D5 (D3). Ani nechci domýšlet, co vše se může v budoucnu stát, pokud by se trasa Vestecké spojky za křižovatkou na 3,7 kilometru dálnice D1 propojila dále směrem na D11 (D8).

Za předpokládané několikahodinové odlehčení dopravy v centru obcí zaplatíme tím, že budeme ze všech světových stran nenávratně obehnáni rušnými silnicemi. Dvacet čtyři hodin denně nás bude Vestecká spojka, vzdálená pouhých 160 až 400 metrů od našich obydlí, obtěžovat hlukem, emisemi a prachem. Taková daň, kterou my všichni, kdo tady nebo

v blízkém okolí žijeme, zaplatíme, je příliš velká. A hlavně neměnná.

Z výše uvedených důvodů si proto nemyslím, že Vestecká spojka přispěje ke zlepšení našeho bydlení a života v obci, a proto jsem **proti Vestecké spojce v té podobě, jak je navržena.**

Václav Pařík, zastupitel

* * *

VESTECKÁ SPOJKA? SPÍŠ VESTECKÝ ODVADEČ!

Skupina občanů vyhlásila svatou válku. Bojují proti Vestecké spojce. Přitom však nepoužívají odborné a ověřené argumenty a spíše straší záplavami stovek tisíc kamionů, které se z Istanbulu jednou budou valit přes Hrnčíře a Šeberov. Zatížení naší obytné zástavby projíždějícími automobily v současnosti i budoucnosti považují za normální. Na základě odborných posudků a zdravého rozumu jak spoluobčanů, tak svého vlastního, zastávám opačný názor.

Výstavba komunikační sítě je zanedbaná. V mimopražském regionu probíhá neuvěřitelně masivní plošná zástavba bez sociální infrastruktury. Automobilizace stále roste. Využívají se však stávající silnice z dob Marie Terezie. Pokud se nepostaví komunikace, které by odváděly hlavně osobní dopravu z příměstských satelitů na komunikace k tomu určené (D1, Kunratická spojka), pojedje v roce 2015 centrem Šeberova 14 000 automobilů. To se ovšem předpokládá v případě, že bude realizován Pražský okruh za Jesenicí a Příhoenicemi. Jinak by zatížení v centru Šeberova vystoupilo až na 18 000 aut za 24 hodin. Taková situace je pro tuto ulici neúnosná. I současných 10 000 vozidel za den způsobuje ve špičkách dopravní kolaps.

Po dokončení Pražského okruhu před realizací Vestecké spojky odpadne nebezpečí demonizovaného „propojení dálnic pro kamiony celé Evropy“ právě prostřednictvím Vestecké spojky. Současně se o čtvrtinu sníží zatížení D1, tím se omezí „hrozba“ využití Vestecké spojky při ucpání dálnice.

Nevidím jinou možnost, jak jinak, tj. pomocí Vestecké spojky v navrhované podobě, **reálně, tj. finančně, pozemkově a co nejdříve** (možné „taktické“ obstrukce – viz Plzeň) **řešit katastrofální dopravní situaci v městské části.** V Šeberově, 6. 5. 2008

Jiří Ritt, místostarosta

* * *

JE NUTNÝ REALISTICKÝ PŘÍSTUP

Opakovaně nás někteří napadají, že nehájíme zájmy občanů, nedokážeme prosadit naše požadavky a nehledáme alternativní řešení, jak odvést dopravu z naší městské části jiným způsobem. Musím konstatovat, že to není pravda.

Zásadní skutečností je, že Vestecká spojka není komunikace určená pro tranzitní kamionovou dopravu. Tě bude sloužit Pražský okruh.

Co se nám zatím podařilo do dokumentace k územnímu rozhodnutí prosadit? Naše připomínky, které pronikly do dokumentace k územním rozhodnutím týkajícím se jak Vestecké spojky, tak i křižovatky na Exit 4 na dálnici D1. Jen tím, že jsme je podali, uplatnili jsme pohled naší městské části.

- Nakonec se po našich urgencích v dokumentaci objevilo přemostění všech cestiček a polních cest přes Vesteckou spojku. Vedou na například Rozkoš, remízek u statku Drazdy, Zdiměřice, Vestec. Počet mostů se tak výrazně zvýšil. Jejich existence umožní překonat Vesteckou spojku na kolech či pěšky.

- Zelené protihlukové valy by měly vzniknout u části Vestecké spojky, která nepovede v zářezu. To je úsek od Zdiměřic do Vestce. Pokud to dovolí hydrogeologický průzkum, chceme, aby se část silnice Zdiměřice po dálnici D1 zahlubila pod úroveň horizontu. Tím se nejvíce sníží hluk. I zde chceme prosadit zelené zemní valy.

- Zprovoznění Vestecké spojky navazuje na zprovoznění Pražského obchvatu. Je zde stanovena časová podmíněnost. Právě Pražský okruh bude sloužit tranzitní kamionové dopravě. Povede až za Jesenicí a Vestcem.

- Vestecká spojka bude pouze dvoupruhová (jeden pruh tam, jeden zpět). Pozemky budou

vykupovat pro tuto šířku, nikoliv na čtyřpruh.

- Kruhové křižovatka bude na silnici ve směru na Zdiměřice. Naopak směrem na Rozkoš se vybuduje mimoúrovňové křížení, aby auta nemohla sjíždět do centra naší městské části.

- Zatřídění Vestecké spojky zatím není jasné. Není známo, zdali bude silnicí I. či II. třídy. Komunikace II. třídy však neznamená, že na ní nesmějí jezdit nákladní vozidla z kamiony. Naopak komunikace I. třídy by nám umožnila požadovat kvalitnější protihluková opatření, která musí odpovídat evropským parametrům.

- Získali jsme příslib pražského primátora Pavla Béma, pražského radního pro dopravu Radovana Šteinerja i radního pro dopravu Středočeského kraje Karla Vyšehradského, že podpoří náš požadavek zakázat kamionové dopravě vjezd na Vesteckou spojku, a to alespoň do doby, než se zprovozní celý obchvatu kolem Prahy. Toto opatření jde ve výjimečných případech uskutečnit i na komunikaci I. třídy. Příkladem může být zákaz vjezdu vozidlům nad 6 tun na hradecké dálnici směrem do centra.

- Zpracovaná dopravní studie i její oponentura podpořily výstavbu Vestecké spojky jako komunikace, která má odvést dopravu z centra naší městské části. Plynulá doprava vně zástavby má daleko menší negativní vliv na naše životní prostředí než stojící doprava uvnitř zástavby.

Snažíme se hledat řešení, které bude realizovatelné v co možná krátkém čase a uleví dopravě v centru Šeberova i Hrnčíř.

Jakákoliv jiná varianta dopravního řešení by musela projít všemi potřebnými etapami. Jsou jimi studie, dokumentace k územnímu rozhodnutí, posuzování vlivu na životní prostředí (EIA), výkupy pozemků, dokumentace ke stavebnímu povolení, realizace a kolaudace. V neposlední řadě by však bylo zapotřebí zajistit finance. Pokud ty nejsou, jakýkoli projekt nelze realizovat. Výše uvedenými kroky nyní prochází Vestecká spojka. Nyní se nachází ve fázi dokumentace k územnímu rozhodnutí a posuzování vlivu na životní prostředí. Její realizace se podle hrubého odhadu nepředpokládá dříve než v letech 2011 – 2012.

Jsem nucena, ač velmi nerada, **vyjádřit se i k obsahu petice**, která se staví proti výstavbě Vestecké spojky. S ní souvisejí propagační letáky, distribuované do schránek v městské části, v nichž se prezentují výsledky petice. Deklarovaných 690 podpisů zastupuje přibližně 35 % občanů naší městské části, kteří mohou podepisovat petice. Jsou to občané starší 15 let. Každý občan má právo vyjádřit svůj názor tím, že podepíše petici. Nejsem si však jistá, že všichni podepsaní mají všechny informace pro správné rozhodnutí. Stejně tak nejsem přesvědčená o tom, že se všichni zajímají o Vesteckou spojku. Pokud by se mě někdo zeptal, zda chci kamionovou dopravu na čtyřpruhové silnici kolem Hrnčíř, také řeknu ne. Ale Vestecká spojka taková nebude. Dokumentace k územnímu rozhodnutí i posuzování vlivů na životní prostředí to jasně potvrzují. **Stanovisko zastupitelů k dokumentaci** ke křižovatce na Exitu 4 dálnice D1 i Vestecké spojce bylo **negativní**. Připojili jsme k němu **další připomínky**, které dosud nikdo splnil. Jako důkaz slouží usnesení Zastupitelstva z 19. zasedání. **Je tedy cíleně distribuovanou lží, že nemáme připomínky ke křižovatce ani k Vestecké spojce**. Již v roce 2002 Úřad městské části obdržel petici na podporu výstavby Vestecké spojky. Tuto petici tehdy podepsalo asi 500 obyvatel, což v té době představovalo víc jak 40 % občanů. Někteří obyvatelé jsou však délkou debat o Vestecké spojce unavení. Nechtějí opakovaně veřejně vystupovat a věnovat svůj čas podpoře spojky, když právě to učinili již před šesti lety. Od té doby se dopravní situace nijak nezlepšila.

Tvrdit, že můžeme ovlivnit existenci Vestecké spojky je zavádějící. Nehodlám prosazovat změnu územního plánu, která by vypustila asi desetinu Vestecké spojky Územního plánu Prahy. Předem totiž vím, že zastupitelé hlavního města Prahy s takovou změnou nikdy nebudou souhlasit. Takovým postojem bych v lidech vytvářela jen iluze a dělala si alibi. Takový přístup neodpovídá mému povaze. Pražský radní pro dopravu Radovan Šteiner se vyjádřil jasně: „*Vestecká spojka je zahrnuta v územním plánu hlavního města*

Prahy, vyjádřete se k projektu, kde můžete ovlivnit vlastní provedení této stavby, technické parametry apod."

Z výše uvedeného plyne mé stanovisko k Vestecké spojce. Podporuji ji jako dvoupruhovou komunikaci I. třídy s rychlostí vozidel 70 kilometrů za hodinu. Podél ní je zapotřebí vybudovat co nejúčinnější protihluková opatření. Směrem na Zdíměřice má vzniknout kruhová křižovatka. Cesty přes Vesteckou spojku, u kterých to požadujeme, je zapotřebí převést prostřednictvím mostů. Na Vesteckou spojku se musí zakázat vjezd kamionové dopravě, tedy vozidlům nad 6 tun. Věřím, že právě taková komunikace uleví centru Hrnčírů i Šeberova, zklidní zdejší dopravu, lze ji realizovat a získat pro ni potřebné finance. V současné době neexistuje žádná podobná dokumentace na jinou komunikaci, která by byla schopna vyřešit dopravní problémy v centru naší městské části a pro kterou bychom měli zajištěné finance. Bez nich se **vize** nedají realizovat.

Petra Venturová,

* * * *starostka*

STRUČNĚ PRO SPOJKU: DOPIS ZASTUPITELSTVU

Vážené zastupitelstvo!

Na zasedání dne 21. 4. 2008 jste těsnou většinou dali nesouhlasné stanovisko k dokumentaci pro územní rozhodnutí Vestecké spojky, což je nezbytný dokument k přípravě této stavby.

I když odhlédneme od skutečnosti, že řešení dopravní situace v městské části Vesteckou spojkou jste měli v programovém prohlášení, je toto vaše rozhodnutí dle našeho názoru velmi nezodpovědné a krátkozraké. To dokazují všechny odborné prognózy a posudky, které neberete v úvahu, a nasloucháte emotivním, fakty nepodloženým projevům nátlakových skupin. Ze zápisu ze zasedání je zřejmé vzhledem k výhradám k dokumentaci, že výstavbu Vestecké spojky nejen že nepodporujete, ale snažíte se její realizaci přinejmenším zbrzdit a oddálit. Zřejmě si dostatečně neuvedomujete, nebo alespoň většina z vás,

že kritická situace v průjezdné dopravě obcí se bude neustále zhoršovat a životní prostředí ještě intenzivněji.

Realizace Vestecké spojky mohla být asi jedním z řešení, které mohlo být projekčně a investičně zajištěno v dohledné, i když také ne nejkratší době bez prostředků městské části. Nechápejte proto váš postoj, který bude přinejmenším znamenat další prodlevu. Žádáme vás proto o revokaci tohoto unáhleného rozhodnutí a deklaraci podpory urychleného řešení dopravní situace, které je realizovatelné a které mělo být již dávno.

S pozdravem

Petr Veidenthaler, Vladimír Mencl,

Šeberov

V Praze, 29. 4. 2008

* * *

STRUČNĚ PROTI SPOJCE: HODNOCENÍ POSLEDNÍHO VÝVOJE

Veřejně dostupné dokumenty (projekt, zátěžová studie, oponentura, dokumentace EIA) uvádějí: Vestecká spojka je silnicí I. třídy, výhledově kapacitní, čtyřpruhová. Od Vestce má hučet z osmimetrového náspu. Přípustný noční hluk v ložnicích sousedních domů je cca 40 decibelů (hlučnost myčky). **Dopravní zátěž středu obce bude už v roce 2015 i s Vesteckou spojkou obdobná jako nyní (!). Čemu tedy Vestecká spojka pomůže?** Kdo zabrání tomu, aby se nestala plnohodnotnou dálnicí? Podle sdělení Ředitelství silnic a dálnic nelze nepustit kamiony na silnici I. třídy (dle zákona slouží především mezistátní a dálkové dopravě). Všichni víme, že jejím hlavním účelem je obsluhovat hypermarkety. Už nyní spojka v projektu dosahuje až na Formanskou ulici v Újezdu. Zabráníme dostavení zbývajících 4 kilometrů a vzniku JVK? Postup zastupitelstva bohužel dokládá, že boj proti spojce nemyslí vážně: Ačkoliv proti ní přijalo usnesení, petičnímu výboru starostka napsala, že o podání žádosti o změnu územního plánu na Magistrát a Krajský úřad Středočeského kraje zastupitelstvo nechce vůbec hlasovat. Bohužel pouze tyto úřady mohou takovou změnu schválit. Starostka nám písemně potvrdila, že zastupitelstvo bude Vesteckou spojkou dále

podporovat. I přes negativní stanovisko k dokumentaci nechalo zastupitelstvo samotnou křižovátku v Újezdu bez připomínek. Nejsme neseriózní nátlaková skupina, petici podepisuje 96 % oslovených, podpisů už je přes 900. Jsme přece na jedné lodi, z kolon v obci jsme nešťastní všichni! My vidíme řešení v jednoduchém, účelném obchvatu. Vnučuje se nám ale obří dálniční křižovátka a zbytečná Vestecská spojka, která těsně za naše zahrady přivede statisíce dalších aut z dálnic

D1, D3, D5 a Pražského okruhu. Opravdu právě tohle chceme?

Mgr. Eva Příhodová, PhDr. Luděk Příhoda, Ing. Vladimír Karlík, Irena Valentová, Martin Valenta, Bc. Martina Paříková, BBA, RNDr. Tomáš Naxera, Mgr. Hana Naxerová, Ing. Jana Kadeřábková, RNDr. Tomáš Soukup, Mgr. Zdeněk Paroulek, Dana Paroulková, za občanské sdružení Hrnčířské louky Ing. Ivo Hofman (po konzultaci s řadou občanů nejen ze Šeberova).

Základní škola V Ladech

JAK DĚTI VIDĚLY SVŮJ DEN

DĚTSKÝ DEN

V 15 hodin jsme se sešli na fotbalovém hřišti. Tam jsme vystupovali. Pak nás po pěti pus-tili na soutěže. První soutěž byla zapama-tovat si chráněné živočichy. Druhá soutěž byla poznávání podle hmatu. Po druhé sou-těži jsme šli po louce a museli zasyččet. Na třetí soutěži se skákalo v pytli. U čtvrté sou-těže se jezdilo po rybníce s malými lodič-kami. V cíli bylo občerstvení a opékání buř-tů a odměna za soutěže a dětské atrakce. Prostě se nám tam líbilo.

Vanda Šnajberková,

3. třída

* * *

DEN DĚTÍ

Před vystoupením jsem se bála, jak to do-padne. Dopadlo to docela dobře, i když mikrofon trochu zlobil. Když byla soutěž, byla jsem ve skupině s Adélou, Vandou, Terezou a Kačkou. První stanoviště bylo u rybníka Brůdku a tam jsme si měli podle tabulky zapamatovat živočichy a rostliny. Pak jsme šli polem, kde byla vysoká tráva. Došli jsme k druhému stanovišti, kde byla paní učitelka a měli jsme tam určit různé předměty hmatem. Třetí stanoviště bylo pře-lézání přes potok na laně. Další stanoviště bylo kreslení poslepu a já jsem měla nakres-

lit prasátko a nakreslila jsem mu obličej na břicho. Páté stanoviště bylo skákání v pyt-lích a já jsem na konci málem spadla. Dál bylo házení míčků do obruče. Jedna obruč byla dál a druhá blíž. Do té, co byla dál, jsem se netrefila ani jednou. A pak jsme šli přes cestu. Byl tam rybník s lodičkami a to se mi líbilo nejvíc. Na konci jsem dostala pytel plný odměn.

Lucie Sovíčková,

* * *

3. třída

DĚTSKÝ DEN

Dětský den začínal pro všechny ve tři hodi-ny. Byly tam dvě dráhy. První pro malé děti s maminkami, které mají kočárky a druhá pro větší děti. Zpíval tam Pepa Vojtek s Lin-dou Finkovou. Vystupovaly tam holky z ae-robiku a tři holky z mateřské školky zpíva-ly. Potom nás vypustili na dráhu. Postupovali jsme od jednoho stanoviště k druhému. Všem se nejvíc líbily lodičky na rybníku. Potom jsme došli na konec a na konci jsme dostali ceny za vyplnění úkolů. Mohli jsme si zajezdit na vláčku a kolotoči. Pepa Voj-tek pak vyhlášoval tombolu. A z naší třídy vyhrály tři holky. S holkama jsme si to užily.

Kačka Hrnčková,

4. třída

Zprávičky ze školky



Během května proběhl na naší mateřské škole zápis nových dětiček, bylo přijato devět dětí do Mateřské školy Hrnčíře, osm dětí do Mateřské školy Šeberov. Kapacita školek nám neumožnila přijmout všechny zájemce.

Chtěla bych opět poděkovat **panu Fořtovi** a jeho zaměstnanci **panu Kolbovi**, kteří se budou i letošní školní rok starat o naši školní zahradu. **Děkujeme.**

Ve sběru starého papíru **Soutěž s panem Popelou** jsme zatím k 30. 4. 2008 na 3. místě ve Středočeském kraji. Děkujeme, těm, kteří nosili sběr do našich kontejnerů. Děkujeme. Od prázdnin nás dělí již jen pár dnů, horké červnové počasí nás již naladilo myslet na dovolené, chvíle odpočinku, chvíle strávené se svými blízkými, plánovat prázdninová dobrodružství...

Děti z mateřské školky zažily svá malá dobrodružství na školce v přírodě v blízkosti přehrady Seč v týdnu od 12. 5. do 18. 5. S dětmi cestoval i jejich plyšový kamarád krteček, s kterým zažívaly dobrodružství. Prozkou-

mávaly okolí hotelu Kapitán, hledaly ztraceného krčka, s krtkem podnikly cestu do zoo Jihlava, společně hledaly poklad na zřícenině Oheb.

Přálo nám krásné počasí, všichni jsme si odvezli hodně zážitků, některé děti si poprvé okusily být bez rodičů. Zvládly to všechny na výbornou.

„Kdo pojede příště zase?“ Zvedly se téměř všechny ruce, i ruce dětí, které již půjdou do školy. *„My budeme za vámi chodit a pojedeme taky.“* To pohladilo nás dospěláky na duši i u srdíčka.

Co nás čekalo dál?

Oslavili jsme Mezinárodní den dětí divadelním představením – klauniádou, společným soutěžením dětí z obou školek, pohoštěním se zmrzkou, rozloučením s rodiči a předškoláky, výletem na zámek Ploskovice, kde nás čekala pohádková prohlídka. Děti z Mateřské školy Hrnčíře se ještě těšily na společné spaní ve školce. Děti v Šeberově strávily noc a tajemnou cestu po školní zahradě již v dubnu.

A to už je skutečně konec školního roku 2007–2008.

Mějte krásné léto!

Marla Hrubá!

* * *

ŠKOLKA V PŘÍRODĚ MĚ NADCHLA

Již přes dvacet let zpracovávám pro mateřské a základní školy mzdové účetnictví, tudíž poměrně dlouho se školstvím spolupracuji. Zároveň jsem matkou tří dětí, dnes již dospělých.

Vždy jsem uznávala práci pedagogů jak mateřské, tak základní školy, protože vím, co obnáší výchova a vzdělávání dětí. O to víc jsem si cenila a stále obdivuji, když mateřská a základní škola vycestují s dětmi na školu v přírodě. To totiž znamená nepřetržitou službu dvacet čtyři hodin denně do-

plněnou navíc o velmi náročnou pedagogickou práci. Je třeba děti celý den zabavit, aby nezlobily a nestýskalo se jim po rodičích.

Nyní jsem měla možnost vycestovat s Mateřskou školou Na Příčné mezi na školkou v přírodě a poznat osobně, jak to na ní probíhá. O to víc práci pedagogů obdivuji a uznávám. Vždy samozřejmě záleží na přístupu pedagoga. To jsem poznala na paní ředitelce Hrubé, která to s dětmi velmi dobře umí. Byla radost se na ni dívat, jak s dětmi

pracuje. Týden na školce v přírodě mi rychle utekl. Zároveň mi poskytl mnoho krásných zážitků a poznatků o nesnadné práci pedagoga. Ve skutečnosti je toto povolání daleko náročnější a mnohem zodpovědnější, než si leckterý rodič myslí. Děti, odloučené od svých blízkých, se chovají jinak než doma. Pedagog se jim musí přiblížit tak, aby se jim na škole v přírodě líbilo, neměly čas na stesk po rodičích a zároveň jim zůstaly krásné vzpomínky.

Po týdně jsem přišla do mateřinky Na Příčném mezi a zeptala se dětí, zda by jely na školku v přírodě znovu. Dostalo se mi od-

povědi, že ano. Právě to mě opravdu moc potěšilo.

Tento článek jsme se rozhodla napsat proto, že mnoho lidí se v případě pedagogů mýlí. Domnívají se, že učitelé mají hodně volna a nepracují obvyklých osm hodin denně. Jenže to je vážný omyl. Práce pedagoga, pokud se svému povolání opravdu věnuje duší a naplno, není jen práce přímo ve školce nebo škole. Naopak spoustu času musí věnovat i přípravě.

Hana Bartůňková,
účastnice školky v přírodě

Baráčnická rychta



MATEŘSKÉ CENTRUM
POHÁDKA

JAK SE POHÁDKA V HRNČÍŘÍCH ZABYDLELA

Naše rozkvetlá **Pohádková hernička** je pro vás otevřená od dubna 2008. Jen během dubna a května jsme pro vás a vaše děti připravili jedenáct seminářů, na červen jsme přichystali sedm dalších a navíc dva akreditované kurzy s osvědčením – **Aranžování** a **Tvořivost**. Současně s tím probíhají další pravidelné kurzy pro děti i dospělé. Přednášky a kurzy jsou opravdu pro všechny, účast na nich není podmíněna věkem, pohlavím nebo tím, zda děti máte nebo nemáte. Přivítáme i seniory nebo odrostlejší děti. V květnu měla velký úspěch nepravidelná kreativní tvořivá odpoledne s Danielou – na její **Papírové kočárky** a **Malování na tričko nafukovacími fixami** bylo plno; maminky byly sice neustále rozptylovány svými ratolestmi, ale ani to jim radost z tvoření pro své děti neubralo. Velký úspěch měly i dal-

ší semináře – **Ochutnejte biotop** nebo **Malování na kameny**. Malování na kameny si užily i méně zručné maminky, které často překvapily samy sebe. Biotop pak navštívili nejen ti, kdo vyznávají život ve stylu **bio**, ale také ti, kteří jen hledají zajímavé informace.

CO JEŠTĚ STIHNETE V ČERVNU?

Ve středu **18. 6. od 20 hodin** proběhne seminář **Barvy, které nám sluší**. Vede jej vizážistka Amela B.

V pondělí **23. 6. od 16 do 19 hodin** se koná **Bazárek** věnovaný letnímu oblečení a potřebám pro děti a těhotné.

Ve středu **25. 6. od 9 do 14 hodin** pořádáme kurz **Tvořivost**. Jeho náplní bude kreativita v běžném životě, techniky a cvičení. Na závěr obdržíte akreditované osvědčení. Přihlášky na tento kurz přijímá **Renata Hrušková** na telefonu **777 732 772** nebo e-mailu **hruskova.renata@seznam.cz**.

Ve čtvrtek **26. 6. od 17 hodin** se odpolednem plným her a soutěží nazvaným **Hurá na prázdniny!** rozloučíme se školním rokem.

POHÁDKOVÉ PRÁZDNINY

Na kvapem se blížící prázdniny se samozřejmě chystá i naše Pohádka v Hrnčířích. Na červenec jsme pro vaše děti připravili **příměstský tábor**. Neváhejte ho využít. Pokud nemáte kam umístit své ratolesti, jsou právě pro vás **Prázdniny v Pohádce** jako stvořené. Během prvního prázdninového měsíce mohou vaše **děti školkového věku** strávit dopoledne v Pohádce. Zde pro ně bude připraven bohatý program, během kterého zapojí a procvičí hlavu i tělo. Vaše děti nebudou o prázdninách zahálet a vy budete mít jistotu, že je o ně dobře postaráno. O termínech a cenách se informujte na **info@mcphadka.cz** nebo na telefonu **777**

241 931. Kapacita je omezená, proto doporučujeme zamluvit si termín co nejdříve. Hudební škola **Yamaha** s **Ditou Hánovou** připravila pro maminky s dětmi na červenec intenzivní kurz. Můžete jej absolvovat od **28. do 31. 7.** Přihlášky přijímáme do 20. 6. na adrese **info@mcphadka.cz**. Sportovně založení rodiče si u nás mohou zapůjčit vybavení pro rodinné výlety: **vozík za kolo, tyč na kolo a krosničku**.

Pro více informací se podívejte na naše internetové stránky nebo pište na **jarmila@mcphadka.cz**.

Prázdninový provoz **herničky** právě připravujeme. Sledujte naše internetové stránky. Další informace a podrobnosti o Pohádce, najdete na **www.mcphadka.jesenice.cz**. Nebo volejte Katku – telefon **777 241 931**.

Jarmila Herbrychová,
Mateřské centrum Pohádka
www.mcphadka.jesenice.cz

Kostel svatého Prokopa v Hrnčířích

CO JE TO POUŤ?

„No přece houpačky, kolotoče, a tak,“ bude asi nejčastější odpověď. Někdo možná ještě řekne, že pouť to znamená někam jít – putovat. Málokdo si ale asi spojí pouť se mší svatou v kostele, ale přece jen se pár takových zbožných duší najde.

Co je ale tedy pouť? Všechny tři odpovědi jsou správné, ovšem dovolil bych si změnit pořadí. To nejdůležitější na pouti je, že se slaví bohoslužba ke cti světce, kterému je zasvěcen ten který kostel. Připomínáme si nějakého člověka, který navzdory tomu jaká byla doba, jací byli lidé kolem, jaké měl těžkosti, dokázal jednat správně, zachoval si rovnou páteř, byl laskavý k lidem a věrný Bohu. Třeba tak, jak to dokázal sv. Prokop – patron Hrnčířského kostela.

Na tuto slavnostní mši pak přicházeli lidé z okolí a někdy i z větší dálky. Museli tam

tedy jít – putovat. Toto putování jim pak bylo připomínkou toho, že celý náš život jsme na cestě – někam směřujeme – a měli bychom se snažit, abychom směřovali k dobru, pravdě, lásce, moudrosti, ... – zkrátka ke společenství s Bohem a lidmi v nebi.

Oslava světce, který je nějakým způsobem náš (vždyť je mu zasvěcen náš kostel), nebyla ale nikdy jen věcí duchovní. Člověk nemá jenom duši ale i tělo, a proto je dobře vyjádřit společnou radost i tělesně. Zkrátka koláče a dobrý oběd k pouti patří, a konec konců i ty kolotoče a houpačky, ale nemělo by se zapomínat na to, že to skutečně není to nejdůležitější.

Jste tedy srdečně zváni **6. července** – což je **neděle po svátku sv. Prokopa (4. července)** – od **11 hodin** na **mši sv.** do **Hrnčířského kostela**. Zkuste alespoň kus cesty putovat

pěšky a zamyslet se, zda tento poustevník a mnich, který tvrdě pracoval a rázně si dokázal poradit s každým zlem, nemá co říci i nám. Žil zde již před tisícem let, ale kostel

jemu zasvěcený nám stále připomíná jeho rovnou páteř a nezlomnou vůli. Tak tedy vzhůru na pouť.

*P. Jaroslav Krajl,
farář*

Sbor Církve bratrské v Šeberově

KLUB VELRYBA

Pokud bych měl odpovědět na otázku **Kde se Velryba na Šeberově vzala?**, asi by bylo vhodné začít něčím málo z historie. Protože Velryba pracuje při sboru Církve bratrské v Šeberově, její působení se odvíjí i od jeho historie. Než se začal stavět místní kostel, nedělní bohoslužby probíhaly v hotelu Opatov, později v šeberovské tělocvičně. Velrybí schůzky se proto uskutečňovaly v nedaleké škole Ke Kateřinkám, v klubovně školy a na hřištích škole patřících. Nedlouho po dostavění kostela se v září 2005 Velryba z Kateřinek přestěhovala do klubovny v Šeberově, V Ladech 10. Minulý rok Velryba oslavila již 10 let existence od svého založení.

Velryba je klub pro kluky i holky od 8 do 14 let. Pravidelné schůzky jsou v pátek od 15 do 17 hodin. Hrajeme nejrůznější hry, vyrábíme, sportujeme a také máme celoroční hru (letos na téma **Mafie**), od které se často náplň schůzek a akcí odvíjí. Součástí schůzek jsou i krátké duchovní programy, ať už na vybraná témata z Bible nebo týkající se problémů ze života dětí. Kromě obvyklých schůzek pořádáme nejrůznější akce – jednodenní (většinou v Praze), víkendové (mimo Prahu), čtrnáctidenní letní tábory a po prázdninách i setkání po táboře (zvaní nejsou jenom děti, ale i rodiče). Zde je možné shlédnout video z tábora, fotky a třeba i scénky, které si děti připraví a mnoho dalšího.

Součástí Velryby je i florbalová Velryba, která je na klasické Velrybě nezávislá a jak už je z názvu patrné, její náplní nejsou hry a podobně, ale florbal. Schůzka je též v pátek od 16 do 18 hodin v tělocvičně v Modré škole na Hájích. Klasická Velryba je bezplatná, u florbalu se platí poplatek, z kterého se hradí pronájem tělocvičny.

Přeji vám pěkné prožití prázdnin a třeba od září na viděnou...

KONTAKTY

ŠEBEROVSKÁ VELRYBA – Zdeněk Zimmermann

Mobil: 777 215 943, <http://www.cb.cz/praha4/velryba/>

FLORBALOVÁ VELRYBA – Matěj Hájek

Mobil: 777 806 755, <http://cb.cz/praha4/florbal/>

Zdeněk Zimmermann, Šeberovská Velryba

ZPRAVODAJ. Číslo 3/2008 vyšlo 15. 6. 2008. Vydává se každé dva měsíce v městské části Praha-Šeberov.

Evidenční číslo: MK ČR E 16863. Náklad 1200 výtisků. Zdarma roznášen do všech domácností v Šeberově a v Hrnčářích. **Uzávěrka příštího čísla: 1. 8. 2008.**

Vydavatel: Městská část Praha-Šeberov. **Adresa:** Úřad městské části Praha-Šeberov, K Hrnčářům 160, 149 00 Praha 415. **IČ:** 00241717. **Telefon a fax:** 244 911 713, 244 912 801. **E-mail:** info@seberov.cz. **Internet:** www.seberov.cz.

Redakce: Tomáš Nechvátal. **E-mail:** redakce@seberov.cz. **Příspěvky a inzeráty** se zasílají e-mailem redakci. Lze je také doručit na výše uvedenou adresu Úřadu městské části či vhodit do schránek na jeho budově v Šeberově nebo na Baráčnické rychtě v Hrnčářích.

