

Příloha rozšíření odůvodnění odvolání

Mediální výstupy a reflexe po 1. 7. 2021 - Metro D

1. 7. 21 https://prazsky.denik.cz/zpravy_region/metro-d-praha-stavba-dpp-pirati-olbrachtova-jelinkova-scheinherr.html

O stavební povolení pro první úsek stavby metra D Praha zažádala již v červnu 2016 a nebyť námitek Jelínkové, mohl jej mít dopravní podnik již dávno v rukou. „Kvůli zastavení stavebního řízení jen na inflaci přišla Praha o dvě až čtyři miliardy korun,“ vypočítává Scheinherr.

„Aktuálně měníme projekt tak, že zařízení staveniště bude o dvě třetiny menší a bude se tak kácet jen 33 stromů ze sta,“ říká Scheinherr

poznámka odvolatele: Článek v Pražském deníku dokumentuje rozdíl mezi „informacemi“ a „propagandou“, jak odvolatel zdůraznil v 1. doplnění podaného rozkladu v reakci na argumentaci odůvodnění usnesení MD o zamítnutí námitek podjatosti.

V mediálních prohlášeních, tiskových zprávách atd. se neobjevuje ani slovo o tom, že údajná změna projektu byla ze strany DPP resp. HMP podmíněna tím, že se nejprve účastníci řízení vzdají svých práv – nepodají odvolání. DPP a HMP (primátor, náměstek – radní pro dopravu) účastníkům řízení tvrdili, že poté, co získá DPP HMP pravomocná stavební povolení, přepracuje projekt a postaví stavbu v rozporu s těmito vydanými pravomocnými povoleními

11. 7. 21 <https://archiv.hn.cz/c1-66949710-pribeh-metra-d-rozjede-se-za-osm-let-slibuji-politici-uz-dve-desitky-let>

Hospodářské noviny

- “zapeklitý projekt, od začátku všechno špatně”
- zdražení o 25 miliard, peníze z úvěru od Evropské investiční banky, Babiš možná zprostředkuje finance na vnitřní Městský okruh - formou PPP (zapojení soukromého kapitálu)

Printscreeny:



Isaac metra D. Dlouho slibovaná čtvrtá linka pražského metra by teď přej už opravdu měla vzniknout, do osmi let. Metroprojekt a DPP

Matěj Pukorný, redaktor
11.7. 2021 / 18:39 / 9 minut čtení

PRÁVA | METRO | VEŘEJNÁ SPRÁVA | METRO D | DPP

Shalo se to jistotou, která platí už přes dvacet let. Pokud se kdykoliv zeptáte pražských politiků či šéfů dopravního podniku, kdy bude hotova čtvrtá trasa metra D, vždy zazní odpověď: Za osm let. Nyní ale jak ředitel pražského dopravního podniku Petr Witowski, tak náměstek primátora pro dopravu Adam Scheinber (Praha sobě) ujišťují: Tento termín skutečně platí.

Před dvěma týdny totiž padlo krátce po sobě několik překážek, jež dokončení dlouho připravované trasy, která má spojit stanici Pankrác na trase C s Písnicí na jihozápadním okraji metropole, bránily. Antimonopolní úřad po více než ročním prošetřování dovolil dopravnímu podniku uzavřít smlouvu na první úsek stavby a ministerstvo dopravy zamítlo námítku na podjatost pražských úředníků, kteří rozhodovali o stavebním povolení.

„Máme vybraného zhotovitele, podepsanou smlouvu a už také nepravomocné stavební povolení,“ uvádí Witowski, podle něhož by stavba i při pesimistickém vývoji měla začít nejspíše na jaře příštího roku. Rozestavět se má nejspíše kilometrový úsek z Pankráce na stanici Olbrachtova.

Zrušte tu stanici

A pesimistický vývoj se dá očekávat. Stavbě děčka, nebo spíše vybudování stanice Olbrachtova, se již dva roky snaží zabránit Pankráčská společnost, kterou založila aktivistka a místní politička Marie Jelínková. Tě vadi, že při stavbě Olbrachtovy má padnout zhruba stovka stromů. Stanice je podle ní zbytečná a do přílehlých komerčních prostor, které na ni naváží, jen přivede další automobilovou dopravu.

11. 7. 21 Respekt: Kdo by nechtěl metro před domem?



Marie Jelínková a ubírající stromy zastupitelstva Prahy 4 před majím divokým lešením, jehož část má padnout kvůli vysazení stánků metra D Olbrachtova.

Foto: Marek Pokorný

Napadla proto stavební povolení a současně namítala, že pražští úředníci jsou podjatí. A chtěla, aby se rozhodování přesunulo do jiného kraje. I když námitku podjatosti ministerstvo dopravy před dvěma týdny odmítlo, Jelínková avizuje, že podá proti stavebnímu povolení odvolání. „Odmítám přístup, že Praha je jedno velké staveniště a práva lidí, kteří tu byli, jsou nulová. Trasa měla být úplně jinády,“ říká Jelínková.

Historie plánování metra D

1990 – První konkrétnější plány Píňajů, že metro D má mít deset stanic a vést z Náměstí Míru do Písnice a to v roce 2003.

2006 – Trasa se dostává do územního plánu, stavba má začít v roce 2010 a historo má být do roku 2018.

Listopad 2011 – Primátor Bohuslav Svoboda (ODS) oznamuje, že město nemá na děčko peníze, vzniká odlehčenější a levnější varianta.

Listopad 2013 – Vychází najevo, že všechna povolení jsou na starou variantu a musela by být nová územní

Listopad 2013 – Vychází najevo, že všechna povolení jsou na starou variantu a musela by být nová územní rozhodnutí i EIA. Město se vrací k původní variantě, hatovo má být v roce 2022.

srpen 2015 – Soud na popud majitelů pozemků zrušil jednu ze změn územního plánu, nutných pro stavbu metra. Vychází najevo, že Praha nemá zajištěny všechny pozemky pro stavbu.

Květen 2017 – Dopravní podnik oznamuje, že stavbu rozdělí na tři části a začne stavbu přestupní stanice Pankrác a kilometrůvku úseku ke stanicí Olbrachtova, který chce stihnout do roku 2022 kvůli evropským dotacím.

únor 2018 – Kvůli urychlení stavby a výkladu pozemků chce dopravní podnik založit společný podnik s developerem, za kterého si následně vybral Pentu. Kvůli protestu části koalice z toho ale nakonec sešlo.

Leden 2019 – Nový ředitel dopravního podniku Petr Witowski oznamuje, že metro D bude do konce roku 2027.

Květen 2020 – Dopravní podnik vyhlásí konkurzům pěti firmám ke stavbě metra, antimonopolní úřad mu ale po protestu neúspěšně Eurovia zakazuje podepsat smlouvu. Zákaz ruší až koncem června 2021.

Jelínková totiž začala protestovat až v posledních letech a napadla až stavební rozhodnutí, které řeší v podstatě jen technologii výstavby a vnitřní uspořádání. „Stavební povolení neřeší, jestli tam má ta stavba být, to už bylo dávno rozhodnuto a odsouhlaseno,“ zdůrazňuje Scheinherr.

Pokud by přitom ministerstvo uznalo, že pražští úředníci jsou podjatí, musel by se celý povolovací proces přesunout do jiného kraje. To by přitom mohlo stavbu opět o roky zdržet. Noví úředníci by museli vést nastudovat a lidé, kteří by například chtěli nahlédnout do dokumentace, by tam museli dojet.

„Občané by byli naopak ještě víc omezeni ve svých právech, protože ne každý má možnost takto jezdit do jiného kraje,“ poukazuje Scheinherr. A říká, že pro podjatost v tomto případě není ani prostor. „Úředníci jen kontrolují, zda jsou všechna potřebná stanoviska a razítka a jestli se vše dělá podle norem. Ale nerozhodují, co a jak se má stavět,“ poukazuje.

Postup Jelínkové rozhádal i politiky v pražské koalici a na radnici městské části Praha 4. Jelínková tam je totiž zastupitelkou za Piráty. A jde proti svému vlastním klubů. „Jako klub jsme se usnuli, že podporujeme metro, i když jsem taky kritická. Ale v době, kdy jsem se mohla přihlásit do řízení a dávat námítky, jsem to neudělala a teď je na to pozdě. Mělo se to řešit několik volebních období nazpátek,“ říká její kolegyně Petra Rejchrtová.

Překreslit plány tam a zpět

Pražským politikům se se stavbou čtvrté trasy metra nedaří hnout již přes dvě desetiletí. Podle původních plánů má přitom nejen zlepšit dopravu z jihozápadu metropole, ale také ulevit přetížené lince C a být rezervou při případné opravě Nuselského mostu, jehož tělesem čeká veďe.

První konkrétnější plán pochází z roku 1990, který počítal s 10 stanicemi mezi Náměstím Míru a Písnicí. Úsek Náměstí Míru – Nemocnice Krč měl stát do roku 2005, prodloužení do Písnice pak o tři roky později. Druhým směrem, na severovýchod, pak po roce 2020 měla vést trasa přes Žižkov do Vysocán a Kbel. V roce 1999 se dokonce první úsek Náměstí Míru – Nové Dvory o délce 7,7 kilometru ocitl i ve schváleném územním plánu s termínem zprovoznění v roce 2010.

Jenže tehdejší primátor Pavel Bém (ODS) nakonec prosadil, aby před trasou D dostalo přednost prodloužení áčka z Dejvické do Nemocnice Motol; stavba začala v roce 2010 a první vozy vyjely v dubnu 2015.

Zdražení o 25 miliard

Velkým problémem jsou ale i peníze. Ještě před dvěma lety byl totiž rozpočet celé trasy Pankrác–Písnice 72,6 miliardy korun. Nyní jej ale Metroprojekt přepočítal a došel k sumě 98 miliard. Důvodem je nejen inflace, ale především to, že projektanti dosud vycházeli z cen materiálů a prací v roce 2012. Tedy v době hluboké krize, kdy ceny stavebních prací byly na minimu.

A město uvedenou sumu nemá. Když začne stavět metro D, tak už nebude mít ani na další velkou investici – dokončit vnitřní Městský okruh, tedy pokračování tunelu Blanka. Obě stavby totiž chystá z vlastních peněz. „Obě stavby nebudeme schopni samozřejmě paralelně sami financovat bez podpory státu,“ uvedl náměstek primátora pro finance Pavel Vyhnaněk, který upozornil, že je světová anomálie, že si město platí stavbu metra ze svého a ani korunou mu nepřispěje stát.

I proto se město rozhodlo, že zatím odsouhlasí stavbu jen jednoho úseku metra D Pankrác – Nové Dvory. Ten by měl vyjít na 52 miliard korun. Částečně jej bude hradit ze svých peněz a částečně z úvěru v Evropské investiční banky. Město také dál chce jednat o podpoře státu.

Premiér Andrej Babiš již koncem června naznačil možnost, že by stát pomohl s financováním druhé zmíněné stavby – dokončení vnitřního Městského okruhu. A to tím, že by zprostředkoval stavbu formou PPP projektu, tedy zapojením soukromého kapitálu. Jak je to reálné a jak by se stavba nakonec platila, ale Babiš neřekl. Uvedl pouze, že do konce července by měl mít k tomu propočty.

Koncem roku 2010 vystřídal Béma na postu primátora jeho stranický kolega Bohuslav Svoboda a ohlásil, že kvůli stavbě prodlouženého áčka město nemá na zahájení nové stavby peníze. Na to zareagoval projektant stavby Metroprojekt a navrhl, že místo plánovaného samostatného autonomního metra bez řidiče naprojektuje odlehčenou variantu jako větou současně čeká a vypustí úsek Náměstí Míru – Pankrác. Na Pankráci by se tak nestavěla přestupní stanice a na nové trase by mohly jezdit staré vozy čeká. Místo původně plánovaných 45 miliard by to Prahu stálo jen 25 miliard. 10 miliard by se ušetřilo zkrácením, skoro sedm miliard tím, že nebude automatické „metro 3. tisíciletí“ bez řidiče a čtyři miliardy na zbudování přestupní stanice. Vedení města pak v roce 2012 dalo Metroprojektu zelenou.

Stavba měla začít v roce 2018, úsek Pankrác–Písnice se měl rozjet v roce 2022 a město také počítalo s pětimiliardovým příspěvkem z fondů EU. Jenže o pouhý rok později musel Metroprojekt překreslovat znovu. Veškeré dosavadní plány a územní rozhodnutí totiž byly na původní trasu s přestupní stanicí. „V případě varianty bez přestupu musí být projednána změna územního plánu a nová EIA,“ potvrdil tehdy ředitel projekční firmy David Krása. Celý proces by to tak prodloužilo více než o rok a to by znamenalo, že Praha přijde o pětimiliardový příspěvek EU kvůli končícímu programovému období. Praha se tak vrátila k původní variantě samostatné trasy s přestupem, ovšem bez prodloužení k Náměstí Míru.

Ani tehdy však problémů nebyl konec. V srpnu 2015 soud na podnět majitelů pozemků u stanic metra Nemocnice Krč a Nádraži Krč zrušil jednu ze změn územního plánu, bez nichž se nedalo stavět. A navíc se ukázalo, že si Praha věš nezajistila potřebné pozemky. Začalo tak několikaleté jednání s jejich majiteli. To skončilo kompromisem, kdy se nové vedení města domluvilo, že částečně upraví projekt a umožní jim u zmíněných stanic metra postavit vlastní komerční projekt. Město už v té době plánovalo pouze ze zkráceným úsekem Pankrác – Nové Dvory. I proto, že v oblasti Písnice se s majiteli pozemků na rozdíli od Krče ještě nedohodlo.

Poslední zádrhel pak nastal poté, co město loni na jaře vyhlásilo vítěze na stavbu prvního a nejosložitějšího úseku z Pankráce na Olbrachtova za bezmála 14 miliard korun. Rozhodnutí totiž napadla neúspěšná Eurovia a antimonopolní úřad vzápětí zakázal dopravnímu podniku, aby s vítězným konsorciem podepsal smlouvu. Svůj zákaz zrušil až předminulý týden.

Zdražení o 25 miliard

Velkým problémem jsou ale i peníze. Ještě před dvěma lety byl totiž rozpočet celé trasy Pankrác–Písnice 72,6 miliardy korun. Nyní jej ale Metroprojekt přepočítal a došel k sumě 98 miliard. Důvodem je nejen inflace, ale především to, že projektanti dosud vycházeli z cen materiálů a prací v roce 2012. Tedy v době hluboké krize, kdy ceny stavebních prací byly na minimu.

A město uvedenou sumu nemá. Když začne stavět metro D, tak už nebude mít ani na další velkou investici – dokončit vnitřní Městský okruh, tedy pokračování tunelu Blanka. Obě stavby totiž chystá z vlastních peněz. „Obě stavby nebudeme schopni samozřejmě paralelně sami financovat bez podpory státu,“ uvedl náměstek primátora pro finance Pavel Vyhnaněk, který upozornil, že je světová anomálie, že si město platí stavbu metra ze svého a ani korunou mu nepřispěje stát.

Poznámka odvolatele: V následujícím čísle časopisu Respekt byla otištěna v rubrice Názory čtenářů

21. 7. 21 https://www.idnes.cz/praha/zpravy/metro-d-stavba-povoleni-odvolani-pankrac-ustupky.A210721_184544_praha-zpravy_klu

„Na důkaz našeho postupu jsme přerušili žádost o povolení zařízení staveniště,“ říká Scheinherr. Podle něj je tedy v zájmu města se nyní se spolkem dohodnout, protože v případě neshod by spolek obdobně mohl následně blokovat i povolení na zařízení stavby. Scheinherrův odhad navíc je, že rok prodlevy jen kvůli inflaci zvýší náklady na celou stavbu o dvě až čtyři miliardy korun.

„Požadavkům místních na snížení dopadů výstavby rozumíme. Vykácení 100 ze 109 stromů na sousedním magistrátním pozemku, jak bylo navrženo v původní dokumentaci, a zakládání pilotové ochrany ražeb pár metrů od jejich domu by znamenalo negativní dopad na jejich okolní životní prostředí,“ vysvětluje Scheinherr. Město proto ve spolupráci s Dopravním podnikem hl. m. Prahy (DPP) již v květnu zahájilo práce na úpravě projektu, který by se tím měl stát šetrnějším k místním obyvatelům a zároveň uspokojit žádosti spolku.

„Nabídli jsme spolku několik ústupků v projektu metra D v oblasti stanice Olbrachtova, například upuštění od záměru pilotové ochrany ražeb. Místo toho navrhujeme realizovat jiná opatření zajišťující stabilitu stavby i jejího okolí, a to formou injektáží s větším důrazem na sledování horninového masivu i okolní zástavby,“ vysvětluje vedoucí odboru Komunikace DPP Daniel Šabík. „Dále jsme nabídli upuštění od záměru těžít stanici Olbrachtova formou svislé těžební šachty. Těžbu bychom realizovali pomocí šikmé těžby prostřednictvím budoucího eskalátorového tunelu,“ dodává.

Tyto změny by podle Šabíka ve výsledku znamenaly mnohem menší rozsah kácení stromů, než je v žádosti o kácení, tedy z původní stovky na 33 stromů. Celou stavbu pak město plánuje zakrýt kupolí, aby zamezila emisím prachu a hluku. Tyto změny podle Scheinherra vyjdou na dodatečných sto milionů korun.

21. 7. 21 <https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/metro-d-ma-nepravomocne-stavebni-povoleni-lide-z-pankrace-se-uz-odvolali/2066657>

Z korespondence mezi Scheinherrem a obyvateli, kterou má ČTK k dispozici, vyplývá, že dopravní podnik (DPP) do 28. července vloží do spisů změnu projektové dokumentace, z které zmizí stavba pilotové ochrany i těžní šachta, a podnik rovněž požádá o zmenšení rozsahu kácení na zmíněných 33 stromů. Změny podle Scheinherra vyjdou asi na 100 milionů korun. "To je ale pořád lepší než odložení stavby, čímž by se prodražila o několik miliard," dodal.

poznámka odvolatele: Nic z toho, co bylo ČTK sděleno, neodpovídá skutečnosti. Jednalo se opět o pouhou propagandu, nikoli objektivní informování veřejnosti.

21. 7. 21 (idnes)

<https://www.pressreader.com/>

Protest zdržuje metro D

21. 7. 21 <https://forbes.cz/jako-ziva-voda-metro-d-prilaka-penize-i-developery-rika-sef-prazskeho-dopravniho-podniku/>

Praha o metru mluví jako o zásadní investici, kterou nechce nijak omezovat, protože má pomoci nastartovat ekonomiku po pandemii. Máte na to stejný pohled?

Všude ve světě to tak je. Metro je velmi cenotvorný faktor. Jak co se týče bytové výstavby, tak i kancelářské. **Počítáme i s tím, že samotná výstavba metra, a vše tomu nasvědčuje, přiláká významnou developerskou činnost.**

Došlo ke zdražení materiálů obecně, máme krizi v logistice... Může se to ještě podepsat na přípravách metra D?

Na ceně prvního vysoutěženého úseku už se to nepodepíše, tam je cena zafixovaná, za což jsme optikou dnešní doby rádi. Ale může se to podepsat na budoucích tendrech. Úsek Olbrachtova – Nové Dvory začneme chystat na podzim, někdy po prázdninách, takže tam se to projevit může. Osobně ale očekávám, že tak, jak ceny nyní vyskočily, tak se minimálně v některých komoditách začnou vracet zase zpátky.

poznámka odvolatele: Slova ing. Witovského (DPP HMP) potvrzují budoucí kumulaci negativních dopadů do životního prostředí a kvality života rezidentů zejm. Prahy 4 dotčených výstavbou metra D : - stavba metra přiláká další developerskou výstavbu.

23. 7. 21 <https://www.blesk.cz/clanek/regiony-praha-praha-zpravy/685473/stavba-metra-d-se-muze-zpozdrit-vidle-do-toho-hazi-spolek-zastupitelky-prahy-4-za-piraty-porusuje-program-rika-primator.html>

Spolek měl výhrady například k tomu, že se mělo pokácet více než stovka stromů, nebo mu vadí staveniště v blízkosti domů místních obyvatel. Už dříve jednal s magistrátem o kompromisním řešení. Podle náměstka primátora pro dopravu Adama Scheinherra (Praha Sobě) město vyšlo spolku vstříc.

Stavební řízení se už jednou zastavilo a projekt se upravil podle požadavků spolku. Zmenšilo se staveniště a omezilo se kácení stromů na jen asi třicet. „Spolek však často rozporuje existenci pravomocně umístěné stanice metra Olbrachtova,“ upozornil náměstek.

Může to stát miliardy

Spolek ale stále není s podobou projektu spokojený. „Nepravomocné stavební povolení získala stará, pro obyvatele a spolek nepřijatelná varianta,“ uvádí na svém webu. Podle Scheinherra je zpoždění stavby neobhájitelné plýtvání veřejnými penězi. „Přerušení stavebního řízení na Hlavní stavbu, jak žádá Pankrácká společnost, nejde bez časové prodlevy minimálně 1 rok a dalšího navýšení nákladů na celou stavbu o 2-4 mld. Kč jen na inflaci,“ upozorňuje.

28. 7. 21 <https://ekonomickydenik.cz/pirati-prahy-4-chteji-vyloucit-zastupitelku-jelinkovou-kvuli-blokaci-metra-d-ona-neustoupi/>

„Aktivity, kterých se Marie Jelínková účastní, povedou nejen ke zdržení výstavby metra D a ke zvýšení jejích nákladů, ale zároveň nejsou ani v zájmu místních obyvatel, protože znemožní dosažení takové dohody o způsobu výstavby ve stanici metra Olbrachtova, která by byla příznivá pro místní obyvatele,“ sdělil Hora.

„Pokud tak neučiní, bude k 1.srpnu z klubu vyloučena. Dohoda s místními obyvateli je pořád ještě možná, ale dochází nám čas. Velmi by mě mrzelo, kdyby zdržovací taktika nakonec vedla jak k prodražení projektu, tak k výstavbě stanice podle původního plánu. Prohráli by všichni, místní obyvatelé i hlavní město, a přitom úplně zbytečně,“ dodal Hora.

poznámka odvolatele: J. Hora je členem zastupitelstva HMP a současně členem zastupitelstva MČP4 zvoleným za pirátskou stranu.

Tučňák 9/2021 (srpen 2021)

J. Hora, rubrika Názory zastupitelů:

Hledáme řešení

Existuje však cesta, která může vést ke kompromisu ... Dopravní podnik nabídne dohodu v podobě závazné smlouvy s adekvátními sankcemi i pojistkami pro obě strany a rada hlavního města tuto dohodu posvěť.

poznámka odvolatele: časopis Tučňák je radničním tištěným i internetovým médiem MČP4

26. 9. 21 <https://plus.rozhlas.cz/je-vystavba-metra-d-v-ohrozeni-lide-u-budouci-olbrachtovy-se-totiz-brani-kaceni-8583910>

Plus Rozhlas reportáž

28. 9. 21 https://www.idnes.cz/praha/zpravy/praha-metro-doprava-finance.A210927_628998_domaci_kzem

Výstavba metra D čeká na pravomocné stavební povolení prvního úseku. Už je podepsaná smlouva se zhotovitelem, a jakmile přijde poslední razítko, bude moci začít výstavba prvního úseku od stanice metra C na Pankráci po Olbrachtovu za 13 miliard korun.

Starší články (publikované před 1. 7. 2021):

17. 6. 21

<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/praha-postavi-metro-d-prvni-vznikne-usek-z-pankrace-na-nove-dvory/2052558>

https://www.idnes.cz/praha/zpravy/metro-d-52-miliard-nove-dvory-stavbu-schvalili-zastupitele.A210617_130140_praha-zpravy_rsr

15. 6. 21 Developer u Olbrachtovy chce změnit územní plán

<https://www.e15.cz/byznys/reality-a-stavebnictvi/u-budouci-stanice-metra-d-vyroste-novy-vezak-majitel-pozemku-chce-zmenit-uzemni-plan-1381366>

Majitel jednoho z nejlukrativnějších pozemků v Praze, který se nachází hned u výstupu z budoucí stanice metra D Olbrachtova, vybral v architektonické soutěži pět zahraničních studií. Finalisté teď rozpracují své návrhy výškové dominanty, kterou společnost Velska chystá u křižení ulic Jeremenkova a Na Strži.

Parcely s plochou necelého hektaru Ioni Velska, kterou založili investoři s ruskými kořeny, vydražila za 497 milionů korun, což byla rekordní částka v tuzemských on-line dražbách. Na trojúhelníkovém pozemku plánuje Velska projekt s byty, kanceláři a službami.

...

Cílem soutěže je v první řadě připravit podklad pro změnu územního plánu, který zohlední novou stanici metra D jako lokální centrum. Věříme, že vznikne dominantní stavba vysoké architektonické úrovně,“ stojí v zadání soutěžních podmínek. Do jaké výšky plánuje svoji dominantu hnát, to zatím Velska nechce specifikovat.

14. 6. 21

<https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/3326706-stavba-metra-d-se-muze-zpozdit-nove-rozhodnuti-ministerstva-odklada-vydani>

„Důležité je, aby ministerstvo rozhodlo co nejrychleji, nejlépe do konce června. Pak to neohrozí harmonogram stavby metra. Když to bude déle, tak může být zahájení stavby odloženo v řádu měsíců, klidně až na příští rok. My to bohužel neovlivníme, vše to jde mimo nás a točí se to na státní správě,“ řekl Scheinherr.

poznámka odvolatele: Ve vystoupení v ČT dne 14. 6. 2021 jednak náměstek A. Scheinherr vůbec nepřipustil možnost, že by rozhodnutí ministerstva dopravy o námitkách podjatosti mohlo být jiné než zamítnutí těchto námitek, jednak „si objednal“ náměstek A. Scheinherr toto rozhodnutí do konce června.

Ministerstvo dopravy „této politické objednávce“ vyhovělo a dne 29. 6. 2021 vydalo usnesení o zamítnutí všech námitek systémové podjatosti.

Slova náměstka A. Scheinherra vyvolávají v kontextu s ostatními okolnostmi vydání opakovaného usnesení o zamítnutí námitek systémové podjatosti velmi silné pochybnosti o nestrannosti úředníků ministerstva dopravy při rozhodování ve věci stavebních povolení pro stavbu metra D.

13. 8. 20 https://www.lidovky.cz/byznys/uzemni-plan-u-metra-se-prodal-on-line-za-rekordni-pul-miliardy-temer-ctyrnasobek-vyvolavaci-ceny.A200813_190005_firmy-trhy_ele?zdroj=vybava_idnes

E15.cz:Pozemek u metra se prodal on-line za rekordní půl miliardy – CTK

Praha 13. srpna (ČTK) - Za rekordní zhruba půl miliardy korun byl vydražen v on-line aukci pozemek u budoucí stanice metra D v Praze. Uvedl to dnes server E15.cz. Pozemek byl prodán za 497 milionů, což je více než čtyřnásobek vyvolávací ceny. Dosud nejvyšší cenou zaznamenanou v internetových aukcích v Česku bylo podle údajů České pošty, která všechny on-line dražby sleduje, 353 milionů korun při loňském prodeji nemovitosti u Olomouce. O pozemek u budoucího metra mělo zájem 16 kupců. Vítěz aukce chce podle serveru zůstat anonymní.

Konečná cena za pozemek představuje podle aukční agentury Elektronické dražby, která aukci zprostředkovala, hned dva rekordy v on-line dražbách v Česku. "Kromě nejvyšší celkové částky zároveň došlo k rekordnímu nárůstu od vyvolávací ceny po konečnou," řekl E15.cz zakladatel agentury Ivo Gavlas. Vyvolávací cena činila 110 milionů a nejvyšší příhoz podle Gavlase dosáhl 89,6 milionu.

Vydražený pozemek se nachází u budoucí stanice metra D Olbrachtova a také v blízkosti stanic stávající linky C Pankrác a Budějovická, na křižovatce ulic Na Strži, Jeremenkova a Olbrachtova. Má plochu přes 9000 metrů čtverečních a nachází se na něm čtyřpodlažní administrativní budova a autoservis. Do budoucna by mohla podle Gavlase na parcele vzniknout až dvanáctipodlažní budova s byty, kanceláři nebo obchody. Pozemek dal do dražby správce konkurzní podstaty zkrachovalé firmy NAP. Původními majiteli pozemku byly firmy Oyster Invest a Nemokredit, které sice samy nejsou v úpadku, ale ručily za úvěr pro NAP.

Metro D v první fázi vznikne mezi Pankrácí a Písnicí a následně povede na náměstí Míru. Loni byl zahájen geologický průzkum trasy. Celková předpokládaná cena nové linky metra je 72,6 miliardy korun. Investorem je pražský dopravní podnik, jehož vlastníkem je město Praha.

ver rot

17. 7. 19 <https://prazsky.denik.cz/podnikani/pozemky-vyreseny-stvrzeno-podpisem-metro-d-ma-v-krci-zelenou-20190717.html>

"Dohody nám umožňují dlouhá léta zablokovanou situaci odblokovat," uvedl Witowski. Město bude podle nájemní smlouvy platit vlastníkům nájemné v celkové výši 10,1 milionu korun ročně do doby spuštění metra. Pro případ průtahů je kontrakt, stejně jako dohoda s městem uzavřen až do roku 2038. "Řekl bych, že tady jedeme trochu na jistotu," vysvětlil ředitel, proč je doba smlouvy takto dlouhá.

Pro město je zásadní stažení žaloby vlastníků proti územnímu rozhodnutí o stavbě metra. Podle náměstka primátora pro dopravu Adama Scheinherra (Praha Sobě) reálně hrozilo, že by soud rozhodl v neprospěch města a celý proces územního řízení by se musel opakovat. Podle náměstka se tímto vyřešily právní spory kolem výstavby, protože město se již dohodlo s vlastníky na Pankráci, kteří další žalobu již stáhli.

23. 1. 2019 <https://archiv.hn.cz/c1-66444670-dopravni-podnik-prijde-kvuli-odkladu-stavby-metra-d-nejmene-o-1-6-miliardy-korun-z-evropskych-dotaci>

Hlavní město kvůli zpoždění stavby metra D přijde nejméně o 1,6 miliardy korun z evropských fondů. Evropská unie totiž přislíbila Praze na stavbu metra příspěvek celkem pěti miliardami korun. Hlavní podmínkou, aby pražský dopravní podnik uvedenou dotaci získal, bylo to, že první vlak vyjede na trať do konce roku 2023. To je poslední termín, kdy jde dotace z unie na probíhající období, které končí v roce 2020, vyúčtovat.

Jenže už několik let je jasné, že se ani část nové linky metra ve směru sever–jih v uvedeném období nepodaří dokončit. Nejnovější termín na zprovoznění prvního úseku metra D mezi stanicemi Pankrác – Nové Dvory je prosinec 2027. "Už dnes víme, že ty peníze nelze využít, protože by nebyla splněna podmínka dokončení a otevření do roku 2023," potvrzuje primátor Zdeněk Hřib (piráti).

Město proto již před dvěma lety začalo hledat náhradní projekty, na které by evropské dotace přesměřovalo.

Další mediální odezvy problematiky velkých dopravních staveb HMP a přístupu radních dokumentující priority:

Kamiony na Patočkově a Scheinherrův přístup (jednání max. "na kafe"):

13. 7. 21

<https://www.parlamentnilisty.cz/politika/politici-voicum/Starosta-Kolar-71-kamionu-za-20-minut-Neni-to-malo-pane-radni-Scheinherre-670372>

Týdny a měsíce se snaží náš úřad s náměstkem primátora Adamem Scheinherrem situaci řešit, žádné jednání ale nesvolal, komunikovat s ním se taky nedaří, na dopisy neodpovídá, a to dokonce ani na "stošestky".

Bohužel nemám jak mu to říct, protože na jednání nechodí, jak se na vlastní kůži přesvědčilo i v článku zmíněně vedení hotelu Pyramida, které muselo vzít za vděk asistentem. Praha 6 nemá jak vydat jakékoli opatření, které by dopravu na Patočkově řešilo, což ostatně pan náměstek musí vědět (i když tvrdí opak). O oficiální jednání na

úrovni (ne "kafe") a řešení dál stojím, takže za tu značku nabízím na oplátku další termín. Třeba se to už podaří. A když ne, tak budu pokračovat dál, protože na rozdíl od pana Scheinherra nejsem pokrytec.

Kauza - ochranná vodní pásma, DPP a terminál na Smíchově, odměnou developerovi za vstřícnost otevřená cesta k výstavbě

15. 10. 21

https://www.seznamzpravy.cz/clanek/mel-slouzit-za-jaderne-valky-praha-a-developer-se-dohodli-ohledne-zdroje-vody-177996#source=hp&seq_no=10&dop_ab_variant=0&dop_source_zone_name=zpravy.sznhp.box&dop_req_id=PrP0vNcQ33k-202110151706&dop_id=177996&utm_campaign=&utm_medium=z-boxiku&utm_source=www.seznam.cz

FACEBOOK:

30.6.

"vysvědčení" pro Scheinherra od Hřiba:

<https://www.facebook.com/zdenek.hrib.primator/posts/850050978937905>

29.6. Facebook stránka Adama Scheinherra:



Adam Scheinherr

29. června v 13:16 · 🌐



METRO D SNAD UŽ BEZ PROBLÉMŮ

Mám pro vás hned dvě skvělé zprávy z přípravy metra D. Ministerstvo potvrdilo, že pražští úředníci nejsou podjatí a může pokračovat stavební řízení. Taky dnes rozhodl předseda antimonopolního úřadu, že jsme s [Dopravní podnik hlavního města Prahy](#) postupovali správně při výběru zhotovitele stavby první etapy Pankrác - Olbrachtova. Dvě mouchy v jeden den 😊 Škoda, že to muselo zajít tak daleko. Zbytečnými obstrukcemi jsme přišli o rok času a Pražané o 2 - 4 miliardy jen na inflaci, protože příprava musela stát.

Abychom si rozuměli - geologický průzkum běžel na plné obrátky, ale podle jednoho účastníka jsme prý neférově nastavili veřejnou zakázku na samotnou stavbu a musel to posoudit Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. Do té doby jsme nemohli vybrat vítěze. Druhým problémem byla údajná podjatost všech pracovníků stavebního úřadu, kvůli které zase nemohlo pokračovat stavební řízení. Do toho Ministerstvo dopravy prvně řeklo, že nejsme podjatí, pak rozhodnutí zrušilo, a teď už snad naposledy řeklo, že podjatí doopravdy nejsme 😊

Nepřišli jsme s [PRAHA SOBĚ](#) na Magistrát, aby se zase další čtyři roky nic nedělo. Daří se nám posouvat klíčové projekty, které zlepší život Pražanům, proto mě pak neuvěřitelně frustruje, když se věci zbytečně nehýbou. Obzvlášť když za to může něčí zhrzenost, přesvědčení nebo neuvěřitelná složitost českého úředního šimlu. Stavět v České republice není jednoduché. Po cestě je hodně neznámých, cizích zájmů, rádo-by-komplikací, ale my dál budeme pracovat pro Pražany. Díky všem, co se na tom podílejí.





Eva Dos Reis

Ach ti zlí aktivisté ... že chtějí záruky k tomu, aby tohle celé nešlo dolů ... ale můžeme pak hrát hru: "Pražane, adoptuj svůj strom." A třeba z toho za 40 let něco trochu bude. (Tedy tady s ruským developerem přes ulici, který na metro čeká, aby mohl vyfíknout 13ti patrovou parádu, asi úplně ne, ale holt, vždyť se ti aktivisté ze svých domovů můžou klidně odstěhovat, že?)





4 měs. To se mi líbí Odpovědět Další



Autor

Adam Scheinherr

Eva Dos Reis Dobry vecer, jasne zaruky jsem Vam nabidl a udelal jasne kroky jeste predtim, nez jste mi cokoliv odsouhlasili. Pozval jsem nejvetsiho experta na geologii a stavbu tunelu prof. Hillara. Nasli jsme novou moznost, jak provest celou vystavbu pred Vasim domem. Stahli jsme zadost o stavebni povoleni na zarizeni staveniste pred Vasim domem a jiz omezili kaceni tak, ze tam nebudeme moci vystavit Vami nejvice namitanou pilotovou stenu. Temito krol  je zamezujeme tomu, abyci.  .am vubec mohli stanici stavet. A Vy se muzete kdokoliv do procesu kaceni i



Autor

Adam Scheinherr

Eva Dos Reis Dobry vecer, jasne zaruky jsem Vam nabidl a udelal jasne kroky jeste predtim, nez jste mi cokoliv odsouhlasili. Pozval jsem nejvetsiho experta na geologii a stavbu tunelu prof. Hillara. Nasli jsme novou moznost, jak provest celou vystavbu pred Vasim domem. Stahli jsme zadost o stavebni povoleni na zarizeni staveniste pred Vasim domem a jiz omezili kaceni tak, ze tam nebudeme moci vystavit Vami nejvice namitanou pilotovou stenu. Temito kroky jasne zamezujeme tomu, abychom tam vubec mohli stanici stavet. A Vy se muzete kdykoliv do procesu kaceni i staveniste prihlasit a napadnout to. Zalezi na Vas, zda se chcete dohodnout, ja o zlych aktivistech nikdy nemluvil. Naopak s Vami aktivne jednam a obrovskym usilim jsme nasli variantu, která dle mne je maximalne vstricna. Kaceni jsme pripraveni stahnout na pouhych 33 stromu ze 100 a stejne tak upravit zarizeni staveniste tak, aby nebylo na Vasem parkovisti a pred domem bylo jen na 1/3 plochy. K tomu bych potreboval od Vas souhlas, který zatim nemam. Mame spolecne nakroceno k teto dohode, tak bych byl rad, at ji spolecne vyuzijeme.



4 měs. To se mi líbí Odpovědět Další



Karolina Kousalova

Dobry vecer, od zacatku iste



Karolina Kousalova

Dobry vecer, od zacatku jste slavnostne prezentoval, ze stahnete zadost na kaceri na tech zminovanych 33 stromu. Kasate se, jak konate... a pak nam prijde sebevedome, ze jste vykonali a to tak, ze jste stahli o asi 10 stromu, tedy ze vykacite cca 127 zdravych statnych dospelych stromu? Nezlobte se, ale to je strasne smutny 😞 Jak vam pak ma kdokoli verit? Tohle je opravdu dost populisticke a spis bych to cekala od jinych subjektu nez zrovna vas, kteri se chlubite, jak konate ve prospech obyvatel ... teda, to se chlubi vsichni, ze. Ale skutek utek, bohuzel i ve vasem pripade.



4 měs. To se mi líbí Odpovědět Další



Autor

Adam Scheinherr

Karolina Kousalova Dobry vecer, omlouvam se, ale nemate pravdu. Od zacatku jsem tvrdil, ze pokud se domluvime, tak ihned stahneme zadost na pouhych 33 stromu. Bude nas to stat 100 milionu Kc a o 14 mesicu delsi vystavbu, proto potrebuji alespon zakladni souhlas i z Vasi strany. Ten zatim vubec neprisel. A abych jasne ukazal, ze to myslim vazne, tak jsme bez jakekoliv pojistky od Vas jiz stahli cely pas stromu tesne u Vaseho domu a zaroven cele zarizeni staveniste, coz nam znenuje zahajit jakoukoliv du pred Vasim domem. Pokud prijde od Vas souhlas, jsem pripraven stahnout

ten za tím vůbec nepřisei. A abych jasne ukazal, ze to myslim vazne, tak jsme bez jakekoliv pojistky od Vas jiz stahli cely pas stromu tesne u Vaseho domu a zaroven cele zarizeni staveniste, coz nam znemoznuje zahajit jakoukoliv vystavbu pred Vasim domem. Pokud prijde od Vas souhlas, jsem pripraven stahnout zadost o veskere zbyvajici stromy, tedy na pouhych 33. Je to jen ve Vasich rukach.



4 měs. To se mi líbí Odpovědět Další



Marek Maras Školník

Eva Dos Reis já nwm, ale aby to nedopadlo vyvlastněním. Potřeby většiny > potřeby menšiny..... Jako s dálnicema, jeden si postaví hlavu a zbytek republiky má smůlu. Nejsem komous ale tomu vyvlastnění vlastně fandim



4 měs. To se mi líbí Odpovědět Další



Napište odpověď...

Odpovědět



Eva Dos Reis


Pane doktore, tohle snad ani nemůžete myslet vážně. 🙄 Tak informačně nevyvážený příspěvek je skutečně smutný.



4 měs. **To se mi líbí** Odpovědět Další



Robert Kolar

Nechápu jak ros  idovy (rozmanitého využití), které nebuuje ani nevlastní stát, ale soukromý nebo „ podnikatelský

Zdroj: Facebook Scheinerr: https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=869519466979414&id=187407575190610&m_entstream_source=timeline



Zdeněk Hřib - primátor Prahy ✓

5 hod · 🌐



Proč je důležité zazeleňovat Prahu? 🌳

Podívejte na obrázek, na kterém je to vidět hned na první pohled. Dvě ulice v Praze, dvě naprosto odlišné teploty povrchu silnice v těchto horkých dnech. A co tvoří rozdíl? Stromy! Alejové stromořadí v Lužické ulici, které mimochodem pomohli zachránit před kácením kolegové Piráti z Prahy 2, dokáže snížit teplotu silničního povrchu až o polovinu oproti ulicím, na které svítí přímé světlo.

Proto mám obrovskou radost, že se nám teď podařilo díky náměstkovi pro životní prostředí Petr Hlubuček (TOP 09 a Starostové - Spojené síly pro Prahu) prosadit podporu přes 160 milionů Kč na konkrétní zelené projekty pro jednotlivé městské části. A nejde jen o stromy, těch projektů je celá řada.

Pražané se tak brzy dočkají jak výsadby nových stromů, stromořadí a luk, revitalizace parků a lesoparků, tak vzniku nových zasakovacích průlehů, které pomáhají udržet vodu v krajině, obnovy studní a vzniku nových vodních prvků, jako jsou pítka, fontány nebo vodní trysky.

Moc se na to těším! 😊



Zdroj: Fcb Hřib, 19. června 11:15

[https://m.facebook.com/story.php?](https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=843154052960931&id=302134090396266&anchor_composer=false)

[story_fbid=843154052960931&id=302134090396266&anchor_composer=false](https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=843154052960931&id=302134090396266&anchor_composer=false)



Zdeněk Hřib - primátor Prahy

10. června · 🌐

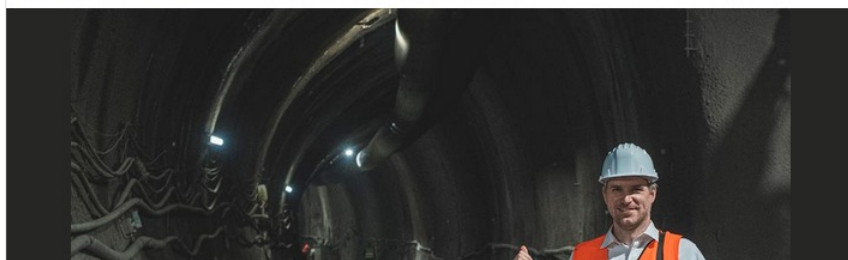
Co je to?

Správná odpověď je samozřejmě tunel nového metra D! Na rozdíl od vlády, která se akorát zadlužuje, tak my investujeme a stavíme.

Mimochodem za těch 390 000 000 000 Kč schodku státního rozpočtu pro rok 2022 by se zaplatilo celé metro D i oba okruhy dvakrát. Tak pevně doufám, že alespoň vláda stavbu metra D nebo Městského okruhu podpoří, jak je zvykem v moderních západních metropolích, když se jedná o významné dopravní stavby celorepublikového významu.

Ale zpátky k "Děčku". Jak vidíte za mnou, už opravdu kopeme v zemi v rámci nulté fáze výstavby. Vše, co takhle vznikne v rámci geologického průzkumu, už bude zároveň sloužit při samotném výstavbě metra D. Geologický průzkum tedy není žádné malé vrtání, už dávno hloubíme takto rozlehlé tunely pro metro. Na fotce se konkrétně jedná o tunel směrem k budoucí stanici metra Olbrachtova. 🙌

A to nejlepší na závěr: Se stavbou prvního úseku metra D by se mohlo začít už do jara příštího roku. Za vedení Prahy jsme totiž odsouhlasili zahájení stavby trasy z Pankráce na Nové Dvory. Těším se a budeme vás s náměstkem Adam Scheinherr (PRAHA SOBĚ) dál informovat, jak se to vyvíjí. 😊



Zdroj: Fcb Hřiba, jak už hloubí tunely pro metro: 10.6.

<https://www.facebook.com/zdenek.hrib.primator/posts/838323650110638>



zdenek.hrib



850 To se mi líbí

zdenek.hrib Skvělá zpráva k dnešnímu Dni Země: Javor v Anenském trojúhelníku je zachráněn! 🌿

Politika je o práci, jednáních a strategiích, ne jen o silných slovech a gestech. Proto jsem rád, že se nám díky společným jednáním podařilo najít řešení, jak javor zachránit. 😊



850 To se mi líbí

zdenek.hrib Skvělá zpráva k dnešnímu Dni Země: Javor v Anenském trojúhelníku je zachráněn! 🌿

Politika je o práci, jednáních a strategiích, ne jen o silných slovech a gestech. Proto jsem rád, že se nám díky společným jednáním podařilo najít řešení, jak javor zachránit. 😊

Rád bych poděkoval starostovi Petru Hejmovi za to, že byl otevřený jednání se mnou o možnosti zachovat strom a revidovat projekt. Od počátku jsem ho žádal, aby zvážili více zeleně a méně betonu. Zároveň bych chtěl poděkovat svému prvnímu náměstkovi Petru Hlaváčkovi, který prokázal neuvěřitelnou vůli k hledání technického řešení celé záležitosti. Děkuji samozřejmě i svým kolegům Pirátům - předsedovi zastupitelského klubu Viktoru Mahrikovi a Martinu Ardenovi a jeho týmu za akce ve veřejném prostoru, které na problematiku upozorňovaly.

A co se bude dít s prostorem Anenského trojúhelníku dál? Javor bude ošetřen a zabezpečen, aby mohl na místě přirozeně dožít. Až poté dojde k zpřístupnění čapadla (průchod k Vltavě), které javor znemožňuje. Na náměstíčku dále přibude další nový vzrostlý strom, zeřeň a vodní prvky. Takže přesně v duchu prosazované myšlenky - více zeleně, méně betonu! 🙌

#denzeme

Zobrazit všechny komentáře (24)

22. dubna

Zachraňujeme stromy místo betonu!

2019

“Metro D stavíme!”



Dan Drahik

Jestli udelate trasu "D" tak i moji vnuci budou chodit pokladat kvetiny na vas hrob...trasa "D" se tu slibuje uz 20 let, uz spis verim ze kazdy obcan prahy dostane sveho privatniho ruzoveho jednorozce nez ze se vybuduje linka "D"...

To se mi líbí · Odpovědět · 1 r



^ Skrýt 13 odpovědí



Autor

Zdeněk Hřib - primátor Prahy

Metro D skutečně stavíme!

To se mi líbí · Odpovědět · 1 r



<https://www.facebook.com/zdenek.hrib.primator/posts/504938960115777>