

Z Á P I S

**Z JEDNÁNÍ MIMOŘÁDNÉHO 25. ZASEDÁNÍ
ZASTUPITELSTVA MĚSTSKÉ ČÁSTI PRAHA 6**

KONANÉHO DNE 11. 11. 2005

**V TĚLOCVIČNĚ ZÁKLADNÍ ŠKOLY EMY DESTINNOVÉ
NÁMĚSTÍ SVOBODY 3/930, PRAHA 6**

O b s a h :

Zahájení a schválení programu jednání mimořádného 25. zasedání ZMČ Praha 6	4
1.Schválení postupu jednání mimořádného zasedání ZMČ	6
2.Problematika velkých silničních staveb na území městské části Praha 6	7
-Vystoupení zástupců občanských sdružení:	
pan dr. Aleš Ohrablo	7
paní Mgr. Petra Kolínská	13
-Vystoupení přizvaných odborníků:	
pan ing. Aleš Merta, generální ředitel PUDIS	16
pan ing. Josef Dvořák, Satra, s. r. o.	19
pan ing. Ladislav Pivec, ředitel ÚDI	22
pan ing. Jiří Lávic, CITYPLAN, s. r. o.	25
-Vystoupení zástupců hlavního města Prahy:	
pan Radomír Steiner, Rada hl. m. Prahy	26
pan ing. František Laudát, předseda výboru dopravy ZHMP	32
Stanovisko zástupců městské části Praha 6:	
zástupkyně starosty paní ing. Jaroslava Trnková	36
Diskuse občanů MČ Praha 6 a členů ZMČ (včetně člena ZHMP):	
pan dr. Jiří Vitzany, člen ZHMČ	37
pan arch. Ivan Lejčar	38
pan Pavel Sobotka	39
pan Josef Knop (Knob?)	40
paní Mgr. Petra Kolínská	40
pan Mgr. Jiří Tuček	42
pan Zdeněk Majsner (foneticky) – za pana Vávru	43
pan Jiří Forman	44
pan Jaroslav Novák	44
pan Jaroslav Švejda	45
pan Menberger (foneticky)	46
pan Vidlák	46
pan Martínek	46
pan Dobiáš	47
pan Jiří Maňák	48
pan Franc	48
člen ZMČ pan ing. Oldřich Kužílek	49
člen ZMČ pan ing. arch. Alexandr Holub	50
pan dr. Aleš Ohrablo	51
člen ZMČ pan Pavel Bauman	52
členka ZMČ paní Mgr. Jaroslava Barková Hešíková	53
pan Milan Vašek	54
člen ZMČ pan ing. Petr Martan	55
pan Jiří Slavínský	55
paní Elena Dobiášová	56
člen ZMČ pan Michal Zaorálek	56

pan Klindera	56
pan Jaroslav Švejda	57
člen ZMČ pan ing. Oldřich Kužílek	57
Technické poznámky členů ZMČ: paní Mgr. Jaroslava Barková Hešíková, pan dr. Michal Tryml, pan ing. Oldřich Kužílek	58
Odpovědi na dotazy:	
pan Radovan Steiner, Rada hlavního města Prahy	60
pan ing. František Laudát, předseda výboru dopravy ZHMP	61
pan ing. Josef Dvořák, Satra, s. r.	63
pan ing. Ladislav Pivec, ředitel ÚDI	63

(Porada jednotlivých politických klubů a porada předsedů politických klubů.)

Předložení návrhů usnesení a protinávrhů	65
Hlasování o návrzích usnesení	70
Závěrečné slovo	74

Občané vystavili na konci sálu tabule s nápisy:
Radiála v Dejvicích – rakovina na plicích.
Patrový most z oceli – miliardy v tahu – a bezpečnost v jeteli.
Dálniční obchvat skrz Prahu – budoucnosti rána na hlavu.
Radiála Dejvice – zkorumpovaným politikům – slouží nejvíce

(Jednání zahájeno 11. listopadu 2005 v 18.05 hodin.)

ZAHÁJENÍ A SCHVÁLENÍ PROGRAMU JEDNÁNÍ MIMOŘÁDNÉHO 25. **ZASEDÁNÍ ZMČ PRAHA 6**

Starosta pan Tomáš Chalupa: Dámy a pánové, prosím všechny v sále, aby se usadili. Prosím zastupitele, aby se zaprezentovali.

Dámy a pánové, konstatuji, že je přítomno 30 členů zastupitelstva, zastupitelstvo jako takové je usnášeníschopné. Dvacáté páté mimořádné jednání zastupitelstva bylo svoláno usnesením Rady městské části Praha 6 č. 2844 ze dne 5. 10. 2005 v souladu s § 2 odst. 4 písm. b) jednacího řádu zastupitelstva na základě petice občanů městské části Praha 6 k projednání problematiky velkých silničních staveb. Podle zjištěné prezence je v tuto chvíli přítomno 30 zastupitelů, což je nadpoloviční většina všech členů zastupitelstva a já prohlašuji toto zastupitelstvo za usnášeníschopné. Připomínám, že podle § 62 zákona č. 131/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, je potřeba k přijetí jakéhokoli usnesení, doporučení, rozhodnutí či návrhu nadpoloviční většiny všech členů zastupitelstva, to znamená 23 hlasů.

Svou neúčast na dnešním večerním jednání omluvili: pan primátor Bém, pan dr. Pollert, pan arch. Holub, pan Záruba. Předpokládám, že ostatní omluvy buď dorazí později nebo je dostanu dodatečně. (Pan arch. Holub se dostavil během jednání.) Prosím o registraci pana Martana, pana doc. Tučka, paní Kousalíkovou. Paní Mgr. Hešková, je-li přítomna v sále, se musí zaprezentovat. Nevím, jestli je přítomna paní Kejkrtová v sále, není zaprezentována, pan arch. Malina – není zatím přítomen na jednání. (Dostavil se později.) V tuto chvíli je prezentováno 37 členů zastupitelstva.

Dámy a pánové, za ověřovatele zápisu a usnesení z dnešního mimořádného jednání zastupitelstva navrhuji tyto členy zastupitelstva: pana dr. Mehla, pokud bude souhlasit, a poprosil bych pana kolegu Diviše, jestli by byl ochoten ověřit jednání dnešního zastupitelstva. (Jmenování nemají námitek.) Zároveň připomínám, že zde mám ještě omluvenku pana dr. Kunce.

Dámy a pánové, byl jsem požádán panem senátorem Schwarzenbergem, abych na tomto místě přečetl jeho omluvu z dnešního jednání zastupitelstva vzhledem k tomu, že je pracovně mimo republiku: Sám osobně z vlastní zkušenosti vím, že je to občany zde téma velice důležité, ale současně i mimořádně složité. O to víc mě mrzí, že se jednání nemohu zúčastnit.

Dámy a pánové, zároveň mi dovoluji, abych na jednání zastupitelstva přivítal zástupce hlavního města Prahy – pana radního hlavního města Prahy přes problematiku dopravy, kolegu Radovana Steinerja. Dále mi dovoluji, abych přivítal předsedu výboru dopravy Zastupitelstva hlavního města Prahy pana Františka Laudáta. Dovoluji mi, abych přivítal přízvané odborníky, a to pana ing. Ladislava Pivce, ředitele Ústavu dopravního inženýrství, dále pana ing. Aleše Mertu, předsedu představenstva a generálního ředitele PUDIS, projektové, průzkumné a konzultační společnosti, pana Josefa Dvořáka a pana Ludvíka Šajtara ze společnosti Satra, pana Jiřího Lávice ze společnosti CITYPLAN. Jsou zde přítomni další odborníci, ale tyto musím představit osobně.

Dámy a pánové, tak jak jsme jednali na řádném jednání zastupitelstva, navrhuji, aby návrhový výbor pokračoval v tom složení, jaké zasedalo dopoledne. Prosím, jestli by mohli předsedové klubů vyslovit s tímto návrhem souhlas, já přečtu jména členů tohoto návrhového výboru – bez titulů a křestních jmen: pan Zaorálek, paní Podubecká, pan Pekárek, pan Fíla, paní Frankenbergerová, pan Bartůšek. Za tajemníka výboru navrhuji – se změnou – pana dr. Matouška, šéfa právního odboru Úřadu městské části Praha 6. Prosím předsedy politických klubů, aby mi sdělili, zda s návrhem pokračovat ve složení návrhového výboru tak, jak zasedal na řádném zasedání zastupitelstva, souhlasí. KDU-ČSL? (Souhlas.) Souhlasí. Sociální demokracie? (Souhlas.) Souhlasí. ODS? (Souhlas.) Souhlasí. Evropští demokraté? (Souhlas.) Souhlasí. Komunistická strana? (Souhlas.) Souhlasí. V tuto chvíli budeme hlasovat o složení návrhového výboru.

(Hlasování č. 1:) Dámy a pánové, pro hlasovalo 36, proti 0, zdržel se 0, nehlasovalo 9. Návrh na složení návrhového výboru byl schválen.

Prosím členy návrhového výboru, aby ze svého středu zvolili předsedkyni či předsedu, který bude řídit zasedání zastupitelstva z hlediska návrhů.

Dámy a pánové, návrh programu a postupu mimořádného zasedání zastupitelstva projednala a schválila rada městské části dne 9. 11. jako usnesení č. 2944. Tímto otevírám rozpravu k navrženému programu jednání. Upozorňuji, že se jedná o rozpravu pouze o tom, že program má dva body, zaprvé schválení postupu a zadruhé problematiku jako takovou. Není to meritorní projednávání obsahu těchto jednotlivých dvou bodů. Prosím zastupitele, pokud se chtějí vyjádřit k takto předloženému návrhu. (Nikdo se nehlasí.) Není tomu tak. Uzavírám rozpravu. Táže se předsedy návrhového výboru, zda jeho výbor obdržel nějaký pozměňující návrh či protinávrh k takto předloženému návrhu.

Předseda návrhového výboru pan René Pekárek: Pane starosto, René Pekárek, byl jsem zvolen předsedou návrhového výboru. Návrhový výbor neobdržel žádné připomínky či doplňující návrhy k předloženému návrhu programu.

Starosta pan Tomáš Chalupa: V tuto chvíli budeme hlasovat o předloženém návrhu programu. Prosím, hlasujte.

(Hlasování č. 2:) Pro 39, proti 0, zdržel se 0, nehlasovalo 6. Návrh byl přijat.

Dámy a pánové, informace zejména pro přítomné občany v tomto sále: Jak jste zaregistrovali, vedle vchodu je možné se zapsat do seznamu potenciálních diskutujících a tam odevzdat přihlášku do diskuse. Jakmile vám bude předložen program, pochopíte, jak budeme postupovat dál. Zároveň bude možné se přihlásit v rámci rozpravy, přičemž se bude zájemce hlásit pouze písemně napsáním svého jména a adresy do tohoto seznamu. Dovoluji si upozornit všechny přítomné v sále, že jednání zastupitelstva je jednání úřední ze zákona, že se pořizuje z tohoto jednání jak stenografický záznam, tak se celé jednání nahrává a zároveň je z tohoto jednání pořizován audiozáznam. Dále si dovoluji upozornit, že všichni řečníci mají povinnost, pokud nejsou členy zastupitelstva, protože ty vyvolávám jménem, aby se do mikrofону představili a hovořili pouze do mikrofónu v rámci řečnické, které je zde po mé pravé, po vaší levé ruce. Dovoluji si upozornit, že v rámci tohoto prostoru nepřipustím situaci, kdy bude jakýkoli řečník, ať vám jeho názor bude či nebude libý, jakýmkoli způsobem přerušován, umlčován nebo nějakým jiným způsobem utlačován ve svém právu sdělit svůj názor. Pokud by se tak stalo, přeruším jednání zastupitelstva a budu čekat do té doby, dokud

nebude klid v sále. Pokud by tento klid nenastal, přeruším jednání zastupitelstva jako takové a svolám pokračování jednání na zítřek v 7 hodin ráno. (Připomínka občana z konce sálu, že v těchto místech není rozumět.) Omlouvám se, budu mluvit pomaleji. Nezlobte se, nevěděl jsem o problému s akustikou vzadu.

V tuto chvíli, dámy a pánové, jsme schválili program jednání zastupitelstva. Otevírám bod č. 1, to je:

1.SCHVÁLENÍ POSTUPU JEDNÁNÍ MIMOŘÁDNÉHO ZASEDÁNÍ ZMČ

Já bych vás seznámil s tímto návrhem, protože zastupitelé ho mají na stolech, ale veřejnost nikoli, popíšu, jaký je navržený program. Podle schváleného postupu by navazovalo v tuto chvíli v bodě č. 2, kdy je samotné meritorní projednávání bodu, jako první vystoupení zástupců občanských sdružení. Je jenom na zástupcích občanských sdružení, tedy na zástupcích petentů, koho – jednoho, dva, tři, pět – coby řečníky mezi sebou vyberou. Na všechna tato vystoupení je dohromady určen časový úsek v maximální délce 60 minut, jestli to bude vystoupení jednoho, dvou, tří, pěti je jenom na zástupcích petičního výboru.

Jako bod číslo dva by bylo vystoupení zástupců přizvaných odborníků, tak jak jsem je představoval. I na toto vystoupení je určen maximální časový limit 60 minut. Bodem číslo tři by bylo vystoupení zástupců hlavního města Prahy z řad zastupitelů, tedy pana radního Steinera a předsedy výboru dopravy pana Laudáta s maximální dobou 45 minut. Následuje krátké stanovisko zástupce městské části Praha 6 a rozprava, tak jak se do ní plynule hlásíte. Na každé jedno vystoupení – a upozorňuji, že mohou v rozpravě vystupovat pouze a jedině občané městské části Praha 6 – je určen časový limit tři minuty. Každý z občanů může vystoupit v rámci rozpravy dvakrát. Je jen na něm, jestli využije práva jednou či dvakrát nebo zda se na začátku svého příspěvku rozhodne spojit dva příspěvky v jeden. Pak by jeho příspěvek mohl trvat šest minut. Zastupitelé se hlásí režimem elektronického hlasování. Na základě dohody politických klubů se v tomto případě upravuje jednací řád tak, že se nebude o vystoupení občanů hlasovat, ale bude se jim udělovat, jsou-li občané městské části, automaticky slovo v pořadí tak, jak se na tom seznamu přihlásili. Po této diskusi pak budou navazovat porady klubů a hlasování o usneseních.

Dovoluji si upozornit, že jsme se sešli kvůli petici, kterou předložila čtyři občanská sdružení a moc bych prosil všechny diskutující z řad zastupitelů i veřejnosti, aby se striktně drželi bodů, které obsahují tyto petice a kterých se tyto petice týkají. To je důvod, proč jsme se dnes sešli na tomto jednání zastupitelstva.

Dámy a pánové, v tento okamžik otevírám rozpravu zastupitelů k bodu „postup projednávání“, tedy k bodu č. 1. Hlásí se paní Gušlbauerová.

Členka ZMČ paní Dagmar Gušlbauerová: Dobrý večer. Pane starosto, mně schází v tom postupu odpovědi na dotazy občanů. (Smích v části sálu, kde sedí občané.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Rozumí se, že vedeme rozpravu, v rámci rozpravy vystupují jak zastupitelé, tedy i členové rady, tak občané. Je to plynulá rozprava pro sdělování stanovisek všech stran. Pro všechny je délka příspěvku stejná – tři minuty, jak pro zastupitele, tak pro občany. Není mezi tím rozdíl. Paní Gušlbauerová podruhé.

Členka ZMČ paní Dagmar Gušlbaeurová: Takže když občan bude mít dotaz, bude mu na konci zodpovězen?

Starosta pan Tomáš Chalupa: Bude vedena průběžná rozprava, ve které se samozřejmě bude reagovat na připomínky, tak jako to bývá na jednání zastupitelstva běžné. Já nevidím dál nikoho přihlášeného do této rozpravy, rozpravu uzavírám. Táži se předsedy návrhového výboru, zda jeho výbor obdržel nějaký pozměňující návrh či protinávrh k navrženému způsobu projednávání.

Předseda návrhového výboru pan René Pekárek: Pane starosto, neobdrželi jsme žádný pozměňující či doplňující návrh ke způsobu projednávání.

Starosta pan Tomáš Chalupa: Budeme tedy hlasovat.

(Hlasování č. 3:) Pro 35, proti 0, zdrželi se 3, nehlasovalo 5. Návrh byl přijat.

Dalším bodem je bod, kvůli kterému jsme se sešli, který se jmenuje Problematika velkých silničních staveb na území městské části Praha 6. (Připomínka z pléna k nefunkčnosti hlasovacího zařízení pana doc. Tučka.) Prosím technické pracovníky, aby zjednali nápravu. Přejete si, paní předsedkyně, revokovat hlasování v tomto bodu? Pan doc. Tuček říká ne, paní Gušlbauerová říká ano. (Paní Gušlbauerová sděluje, že ne.) Tak ne. Prosím, aby bylo hlasovací zařízení opraveno, abychom mohli řádně postupovat v jednání.

Dámy a pánové, v tento okamžik jsme zahájili bod:

2.PROBLEMATIKA VELKÝCH SILNIČNÍCH STAVEB NA ÚZEMÍ MĚSTSKÉ ČÁSTI PRAHA 6

Podle schváleného programu navazuje 60 minut prostoru pro vystoupení zástupců občanských sdružení. Je zde řečníště, prosím zástupce petentů, aby se ujali mikrofonu. Je na vás, koho si mezi sebou vyberete, aby vystoupil. Slečna Kolínská a - jestli se nepletu - pan dr. Ohrablo. Upozornuji, že máte dohromady čas 60 minut. Je na vás, jak ho využijete.

Vystoupení zástupců občanských sdružení

Pan dr. Aleš Ohrablo (vzhledem k odbornosti tématu bylo vystoupení zaznamenáno bez formulačních úprav, aby nedošlo ke zkreslení smyslu): Dobrý večer. Dámy a pánové, byl jsem požádán iniciátory tohoto setkání, tohoto mimořádného zastupitelstva, abych vás seznámil s prezentací a s informacemi, které vedly iniciátory tohoto setkání k tomu, aby požádali o mimořádné zasedání zastupitelstva. Paní Mgr. Kolínská bude obsluhovat počítač, já si dovoluji komentovat to, co uvidíte na obrázcích. (Vystoupení doprovázeno prezentací na promítací tabuli v čele sálu.)

Iniciátory tohoto setkání jsou čtyři občanská sdružení. Je to Sdružení Wuchterlova, Sdružení EKO Břevnov, Ochranné sdružení nájemníků Prahy 6, Občanská iniciativa Letná – Bubeneč. Pro toto setkání jsme pod tuto petici získali 1500 podpisů. Pokud se to někomu zdá málo, je to pouze proto, že tento počet byl dostačující. Samozřejmě ještě včerejšího dne byli občané ochotni a žádali nás o podpisové archy, což už nebylo možné.

Důvod toho, proč jsme požádali nebo proč jsme iniciovali toto setkání je ten, že občané, naši členové i sympatizanti se cítí ohroženi nekontrolovaným nárůstem automobilové dopravy v centru Prahy 6 a tím, že v současné chvíli postupem prací existuje reálná hrozba zprovoznění městského okruhu, to znamená vnitřního okruhu, před dokončením silničního okruhu kolem Prahy, se všemi negativními důsledky pro Prahu 6. Je také pravdou, že v současné chvíli nebylo provedeno – a chybí – posouzení vlivů těchto staveb na životní prostředí. Další věc je, že není zajištěno financování tohoto projektu. To znamená, že v tuto chvíli nevíme ani, kolik to bude stát, kde na to vezmeme a jak to zaplatíme.

Praha 6 logicky nese poměrně velkou část říkejme tomu dopravní solidarity s hlavním městem Prahou. Jsme mezi okrajem a centrem Prahy. Je to logické. Nicméně míra této solidarity si myslím už přesahuje – a podle občanů také – tu míru, která je pro Prahu 6 únosná. Navíc nás čeká rozšíření letiště, a to velmi zásadním způsobem, a pro dopravu na Praze 6 máme vlastně pouhé dvě stanice metra. Druhým faktem je, že vedení městské části podporuje politiku hlavního města, která směřuje k tomu, aby se Praha 6 stala v podstatě kapacitním koridorem individuální – tím je míněno také automobilové – dopravy. Všechna následná čísla a citace, které uslyšíte, jsou uváděny z oficiálních dokumentů. To znamená, že je to z různých studií, vyjádření, usnesení apod.

Úvodem jenom takovou informací – já jsem předpokládal, že napřed budete seznámeni s plány a projekty. Je to tedy na nás. Takže: Silniční vnější okruh, o kterém budeme mluvit, je tato říkejme tomu kružnice, silniční neboli vnější městský okruh je ta vnitřní část, která je tady, nazývá se městským. (Řečník vysvětluje tuto pasáž za pomoci světelného bodu na slide.) Pro vaši informaci městský okruh v této podobě dneska je takzvaná jižní spojka. Tato část, o které hovoříme, ještě neexistuje. Další prvky tohoto systému jsou radiály, což jsou dostředné komunikace. To si myslím, že je jedna z největších vad z celého projektu. A pokud jde o Prahu 6, tak nás se týká v podstatě tato část. (Hlasy z řad občanů: Není vidět. Ani slyšet.) Máme laser, ale to nestačí. Takže já se pokusím mluvit trochu hlasitěji a pomaleji.

Nás se týká část v tomto kvadrantu – já nevím, jestli to je přesně vidět, ale bohužel to plátno je malé na tuto místnost. Takto je to možná lepší. Toto je trochu větší detail. To, co vidíte tady, to červené, je ten městský okruh, který se nás týká. To, co vidíte tady, je vlastně ulice Patočkova, Milady Horákové, toto je na Petřiny, toto je Evropská ulice, kulaté náměstí a tři velké mimoúrovňové křižovatky. Největší křižovatka bude zřejmě Malovanka, plánovaná - letos potvrzená - kapacita je 125 tisíc vozidel denně, což je v podstatě kapacita, která se rovná dnešní jižní spojnici. Ty křižovatky v podstatě jsou od sebe kousek. Toto je křižovatka Malovanka, podívejte se, jak je prezentovaná, toto je poměrně prázdná, při té kapacitě by mohla vypadat asi takto. (Na slide pulzuje mnoho světelných bodů.) To znamená 125 tisíc vozidel za den, je to rozptýleno do 24 hodin, nikoli pouze do nějakých špiček. Ty špičky budou samozřejmě horší.

Toto je křižovatka na Prašném mostě, tady je směr k Vítěznému náměstí, směr do centra na Špejchar, tady v těch místech dneska jsou hřiště a zeleň, bude tady vjezd a výjezd do tunelů a budou tam hromadné garáže s plánovanou kapacitou 900 vozidel. Pro vaši představu – parkování v obchodním domě Kotva má kapacitu 300. To znamená, že to bude obrovská kapacita, která sem podle našeho názoru vozidla přivede. To, co je modré, jsou podzemní tunely, které vedou dál, potom doprava na Špejchar a směrem k Letné.

To, co je tady v těch místech, je vlastně tunel dneska, který vede nahoru na Prašný most. Jeho šířka dnes je 16 metrů, plánovaná, projektovaná bude 40, což je více než Nuselský most. Kapacita v roce 2000 byla 27 tisíc vozidel, plánovaná kapacita po zprovoznění těchto staveb bude 47 tisíc. To znamená, že nárůst bude obrovský a v podstatě bude směřovat z Prašného mostu směrem dolů. Tato část je v podstatě začátkem takzvané utajené radiály směrem dolů na Jugoslávských partyzánů do Podbaby. Tady je fotografie nebo simulace, která nám ukazuje, jak dvakrát tři pruhy směřují dolů, pak se to zužuje. Nevím, co se stane tady, protože tady je zúžení velmi minimální, ale tam už samozřejmě ta vizualizace nepokračuje. Kromě toho tady v těch místech budou podzemní garáže, plánuje se výstavba na Vítězném náměstí s dalšími kapacitami atd. okolo.

Křižovatka na Prašném mostě. Tady jenom vidíte zobrazení zátěží. V tunelech se v této části bude pohybovat téměř 100 tisíc vozidel, na Milady Horákové 30 tisíc a jak jsme již říkali, v ulici Svatovítská z 27 tisíc na 47 tisíc. Další parkoviště – obrovské – bude na kraji Letné, kde se plánuje výstavba zhruba pro 1000 vozidel, To, co vidíte červeně, je na povrchu. To, co je modré, jsou tunely v podzemí. Toto je oblast, kde je tramvajová smyčka. To znamená, že další část zeleně z Letné tady ubude. Jinak povrchová doprava na Letné zůstane zachována a nebude žádným způsobem redukována.

Kolem městského okruhu v podstatě se vytvářejí různé mýty, šíří se základní mýty, těch je asi sedm, a hovoří o tom, že městský okruh vyřeší dopravu v Praze. Neznám město, nezažil jsem, neslyšel jsem, že by nějaký okruh v některém z měst dopravu vyřešil. Dále se hovoří o tom, že městský okruh odlehčí severojižní magistrále, což samozřejmě také není pravda, jak uvidíte z výsledků studií. Pokud nevyřeší individuální (automobilovou? – nesrozumitelné) dopravu v Praze, ani neodlehčí magistrále, samozřejmě nevyřeší ani dopravní přetížení Prahy 6. O zlepšení prostředí se mluvit nedá, protože nárůst kapacit, které se vytvoří těmito stavbami, bude obrovský. Uvidíte v tabulkách počty, oficiální čísla.

Další argument, poměrně řekl bych velmi slabý, je ten, že stavba je neviditelná, nenaruší prostředí, protože je pod zemí, což je samozřejmě nesmysl, ale povíme si a ukážeme si obrázky dál o tom, jak je to dobrá investice – opět ukážeme tabulku, přehledy.

Další mýtus, který se šíří, protože proti tomuto projektu se zvedl odpor dávno a ty diskuse už se o něm vedou velmi dlouho, je ten, že projekt nelze zastavit, protože o stavbě je rozhodnuto. O tom, jak se vyřeší doprava, svědčí tato tabulka nebo tato mapka. S tím, že vlastně to, co tu vidíte, to zelené, je jižní spojka, která v podstatě naznačuje, jak se na ní odsává doprava z města. To červené tady uprostřed je takzvaná památková zóna. To hnědé je kompaktní město, to znamená běžná klasická zástavba, a právě tady je vidět, že severojižní magistrálu, která je v těchto místech středem, v podstatě nahradíme nebo spíš doplníme další komunikací, která má stejný směr, téměř stejný začátek i konec a jde nám zhruba 200 metrů od Pražského hradu, od Lorety a napojení je vlastně poblíž Břevnovského kláštera, směřujeme potom přímo do těchto historických oblastí, bude tam obrovská kapacita vozidel, která to zničí. To znamená, že nám vzniká nová magistrála a vzhledem k postupu prací samozřejmě vzniká nebezpečí, že toto se zprovozní dříve než severozápadní okruh, ten vnější silniční.

Závěrem – shrnutím je, že městský okruh, to znamená to červené, co se má stavět, de facto přivede dopravu blíže k centru a zvýší množství vozidel v této části Prahy.

Druhý mýtus o tom, že městský okruh odlehčí severojižní magistrále, spočívá v tom, že magistrála má kapacitu dnes zhruba 90 tisíc vozidel a po zprovoznění městského okruhu, to

znamená té části, která půjde přes Prahu 6, by mělo dojít k poklesu přibližně 30 tisíc aut denně. Trasa městského okruhu ovšem, když si spočítáte kapacity, zaznamenaná nárůst, nikoli kapacitu, ale nárůst o zhruba 80 tisíc aut. To znamená, že celkový nárůst dopravy bude kolem 50 tisíc aut za den. Je to samozřejmě i důsledek toho, že v lokalitě Pankráce, Karlína, Holešovic a v dalších přilehlých oblastech probíhá výstavba obrovských obchodních a kancelářských center a plánuje se i další výstavba, která dnes ještě není v projektech a není prezentována. Samozřejmě na magistrálu tyto objekty přivedou další dopravu. Jedním z nich je například i obrovské obchodní centrum plánované a stavěné, realizované na náměstí Republiky. Znamená to tedy, že řešením dopravy rozhodně není přemístit dopravu z jedné části do jiné, to znamená ze severojižní magistrály na Břevnov. Znamená to také, že pokles na magistrále severojižní bude pouze krátkodobý a dočasný. Prostě ten prostor se tam stejně zaplní.

Mýtus toho, že se vyřeší doprava, je vidět z této fotografie, kde v podstatě je vidět, jak nám severojižní magistrála vyřešila dopravu v Praze. Jenom pro vaši informaci, pokud na to trochu dobře vidíte, tady je dohromady šest aut vedle sebe, z toho vlevo i vpravo se stojí na chodníku, takže toto je řešení severojižní magistrály pro přilehlé ulice. Jak by se zlepšila situace v případě, že by tato magistrála byla v tunelu – v podstatě znamená vůbec nijak, protože ta kapacita vozidel je podstatná, ta tam přijede a ta auta tu oblast zahltní.

Mýtus o vyřešení dopravního přetížení Prahy 6 vyplývá – jak vidíte - a je patrný i z usnesení 1421 z roku 2004 rady městské části, která sama upozorňuje na to, že těmito stavbami dojde k nárůstu dopravy v ulici Svatovítské, Jugoslávských partyzánů, a už toto usnesení nazývá ulici Jugoslávských partyzánů radiálou. To, že je utajená, nic nemění na situaci, že tam kapacita dopravy obrovským způsobem naroste i po zprovoznění všech staveb, které jsou plánované.

Břevnovská radiála je další problém. Podívejme se jenom na to, že je to vlastně přivaděč na městský okruh a na Malovanku a ve studii proveditelnosti, kterou zpracovali projektanti, kteří tu sedí, předložili ji v květnu tohoto roku, je břevnovská radiála charakterizována jako jedna z nejvýznamnějších a do budoucna i jedna z nejzatíženějších komunikací hlavního města Prahy. To znamená, že to bude komunikace, která nám sem přivede nejvíce vozidel. O dopravním přetížení Prahy 6 svědčí i plánování obchvatu Vítězného náměstí, protože bude třeba uvolnit kapacitu Vítězného náměstí, protože ta vozidla by se tam v těch zátěžích nedostala, a dokazuje to v podstatě i zvýšení zátěží, které potom uvidíte v oficiálních tabulkách, v oficiálních číslech.

Závěrem tedy lze konstatovat, že ať je vozovka na povrchu nebo v tunelu, návazná uliční síť bude zahlcená a výsledkem pro Prahu 6 a pro občany v přilehlých oblastech a vůbec v Praze 6 jako takové, od Břevnova přes centrální Dejvice do Bubeneč, bude, že v podstatě za velké peníze, řádově v desítkách miliard, vyprodukujeme další nárůst dopravy v přilehlých ulicích.

Tady je vidět ten mýtus o zvládnutí přetížení. To, co vidíte tady, ten graf, je v podstatě graf, který ukazuje možnosti městského okruhu na Letné a kapacitu poptávky, která je. Ve studiích pro územní rozhodnutí je charakterizováno toto místo tak, že nebude zvládat ani průměrné dopravní špičky, opakují – ani průměrné dopravní špičky, a doprava se bude muset šířit na povrch, to znamená k té dopravě, která už tam je, která se obsluhuje po povrchu, k tomu bude nutno přeposílat dopravu z tunelů. Protože jak vidíte sami, a to jsou čísla opět z oficiální studie, bude nutno regulovat rychlost až na 35 km, popřípadě, tak jak známe ze

Strahovského tunelu, dočasně ten prostor zavírat. Znamená to tedy znovu, že z té kapacity tunelů městského okruhu se to rozlije zpět na povrch.

O zlepšení životního prostředí – nevím, kde vznikl tento mýtus, protože na posouzení vlivů těchto staveb na životní prostředí – to provedeno nebylo, to znamená, že není pro to žádný podklad. Opak může být pravdou. Jenom k těm, kteří si myslí, že na tom městském okruhu auta pojedou rychle, plynule, že selepší ovzduší – je třeba si uvědomit, že na Letné dneska jede 36 tisíc aut, až to bude zprovozněno, bude tam jezdit zhruba 150 tisíc aut, nikoli jen po povrchu, ale v součtech. To znamená, že to zatížení bude, velké a nebude jezdit 70kilometrovou rychlostí, ale – jak jsme již ukázali na grafu – bude to tam popojíždět, popřípadě se to zavře.

To životní prostředí je patrné i z vyjádření rozhodnutí o umístění stavby, kde je uvedeno, že až se to postaví, tak se to změní, mluvíme o emisích a o hygieně, a v případě překročení limitu budou provedena příslušná další opatření na obytných objektech. To znamená nucené větrání s přívodem vzduchu - což je, že domů dostanete ventilaci a přes byt vám povedou trubky z druhé strany domu - a případně bude překročeno ke změně bytové funkce na nebytovou. To je osud Legerovy ulice, kde se to vlastně vystěhovalo a jsou z toho kanceláře. Takže pokud máte bydlení někde poblíž, tak vás může potkat i tato skutečnost. To je otázka Malovanky a jak vidíte, i tady v této dokumentaci je popsáno, že je třeba vyměnit okna, připravit nucené větrání v obytných objektech na ulici Patočkova. Stavba začíná, práce na těchto pracích počaty nebyly. Ale je to spíš příklad toho, s jakým životním prostředím se v těch místech počítá.

Závěrem samozřejmě to, co jsme již říkali, nikoli tunely, ale nárůst dopravy je to nebezpečí, které nám hrozí a jednoznačně zhorší prostředí v Praze 6, jinak prostředí na Břevnově, pokud máme měření hygieniků – již dnes se překračují limity jak hluku, tak i v emisích.

Pátý mýtus, který hovoří o tom, že stavba je vlastně neviditelná, že nepoznamená Prahu 6, protože je pod zemí, je opět velký omyl. Protože na povrch samozřejmě ty tunely vycházejí na Praze 6, respektive na městském okruhu na třech místech velkými mimoúrovňovými křižovatkami. Je to křižovatka Malovanka, křižovatka na Prašném mostě a křižovatka na Špejchaře. Pokud jde o Prahu 6 jako takovou, je to ještě křižovatka na Vypichu, na břevnovské radiále.

Celá tato situace – tady vidíte siluetu Pražského hradu, v těchto místech, na té křižovatce budou vjezdy do tunelů. Tady vpravo vzadu, jak je zeleň, ta zmizí, protože tam budou také vjezdy do tunelů, a v těch místech budou vybudovány hromadné garáže. Znamená to tedy, že touto stavbou se Dejvice oddělí od Pražského hradu – jednak fyzickou překážkou, jednak psychologicky, a to si myslím, že zejména Dejvice poznamená velmi negativně, protože dojde ke ztrátě kontaktu Prahy 6 s areálem Pražského hradu a zabrání se tomu, aby Dejvice byly vtaženy do této atraktivní zóny. Tady vidíte opět jednu z fotografií, tak jak je to dnes a pokud se to postaví, tak v těchto místech, kde stojí fotograf v tuto chvíli, budou dvakrát tři pruhy, to znamená, že tady bude šířka té vozovky přes 40 metrů. To je – opakuji znovu – více než na Nuselském mostě. Z hlediska urbanistického samozřejmě velmi nepřijatelná bariéra. Takto vypadá ta situace dnes u Strahovského tunelu, takto by měla v zásadě podobně vypadat i v místech na Prašném mostě. Na toto se asi turisté dívat nepřijedou.

Tady jsou tabulky, které jsem vám sliboval. Jsou to oficiální tabulky Ústavu dopravního inženýrství. Jsou to tabulky porovnané – rok 2000, to znamená doba nedávná, a rok 2010, v počtech, kdy je plánováno, že bude dokončen jak městský okruh, to je vnitřní, tak silniční okolo ve variantě J, jsou tyto počty: na ulici Patočkova z 27 tisíc na 60 tisíc, v ulici Střešovická z 12 na 20, takže pokud vám někdo říká, že tam se to zklidní, tak to pravda není, protože tam je plus 71 %, a ulice Svatovítská z 27 na 47 tisíc vozidel. Nejsou to naše čísla, jsou to oficiální čísla, která má samozřejmě radnice a magistrát k dispozici už dávno. Znamená to tedy, že situace v Praze 6 na povrchu se rozhodně nezlepší.

Pokud jde o další část, je tu jmenovaná oblast Milady Horákové, U Vorlíků, je to vlastně oblast kolem Špejcharu na Letnou. Jak vidíte, nárůst z 36 tisíc vozidel, bavíme se o povrchu, na 49 tisíc – na Letnou, to znamená, jestli tam je dneska nacpáno, tak až se to dokončí, bude to tam ještě horší o 37 %. V ulici Korunovační dojde samozřejmě k poklesu, protože z Vítězného náměstí to nepojede na Československé armády a k letenskému tunelu, ale pojede to právě přes Prašný most, takže tam dojde k mírnému poklesu zhruba o 10 tisíc vozidel. Nicméně když se podíváme potom na ty nárůsty, tak ty součty celkové říkají o tom, že křižovatka na Letenském náměstí, ta kapacita nebo to zatížení se zvýší o 6 %. Letenský tunel bude zatížen plus 53 procenty. Znamená to tedy, že ani Letné městský okruh výrazně nepomůže.

Mýtus o tom, že městský okruh je dobrá investice, by bylo dobré rozebrat, Mgr. Kolínská vám potom vysvětlí některá čísla, ale je třeba se podívat na to, že město dosud nepředložilo rozpočet na tu stavbu. Je třeba si uvědomit, že roční investice města do rozvoje infrastruktury je 5 miliard a Prahu čekají obrovské investice zejména v oblasti Podbaby, respektive čistírně odpadních vod, která je prioritou zejména z pohledu Evropské unie, kde nám potom hrozí nějaké sankce za nesplnění, a tam jsou plánované výdaje 9 miliard. Tak jak známe praxi, bude to samozřejmě – předpokládáme – více.

Zadlužení města v roce 2005, to je k dnešnímu dni, je uváděno v rozmezí 29 – 30 – 34, takže dejme tomu průměrně 33 miliard k dnešnímu dni, a Strahovský tunel - Pelc Tyrolka, to je ta oblast toho městského okruhu o které jsme se bavili, tam už dnes je plánovaná cena 30 miliard Kč. Jak jsem již říkal, nevíme zatím, kolik to bude stát skutečně, kde na to vezmeme, jak to zaplatíme. Pokud někdo počítá s projekty Evropské unie, z fondu Evropské unie, tyto fondy samozřejmě vyžadují splnit vysoké standardy na ochranu životního prostředí, takže bez toho na to finance nepřijdou.

Závěrem tedy z našeho pohledu je možno konstatovat, že městský okruh je nad finanční možnosti města a že při realizaci této stavby, tak jak je navržena, dojde k zadlužení města na velmi dlouhou dobu a v důsledku toho zejména k omezení či zastavení investic do jiných priorit, které jsou. Myslím si, že zejména je to oblast veřejné dopravy, která by výrazně pomohla Praze 6.

Městská část už se zmínila ve svých předchozích usneseních, že za prioritu považuje prodloužení metra trasy A a bylo by asi rozumnější penězi, které by se měly uhradit za silnice v rámci městského okruhu tady, financovat metro. Čemu dá městská část Praha 6 přednost, to už záleží na zastupitelích, kteří tu jsou.

Další je mýtus, který hovoří o tom, že o stavbě je rozhodnuto – je třeba konstatovat, že v podstatě v současné chvíli výstavba úseku dosud nezačala, to znamená, že vždycky se může neříkám zastavit, ale pozastavit, zvažovat a hledat lepší řešení. Vzhledem k tomu, že někdy je

argument, že stavba je v územním plánu – je to vždycky takové účelové tvrzení, protože zastupitelstvo Prahy schvaluje ročně stovky změn v územním plánu, takže by tato skutečnost neměla ničemu hrozit. Domníváme se, že pozastavení této stavby je reálné.

Jak je to z ekonomického hlediska už jsme říkali, ale pozastavení této věci v podstatě by bylo zajímavé, protože nevíme dodnes, jak financovat tuto stavbu, dosud vynaložené prostředky jsou v porovnání s tím, co by ta stavba stála, dá se říci naprosto mizivé, a proto je rozumnější – myslíme si – projekt pozastavit a zvážit, než pokračovat v nějakém špatném rozhodnutí. Myslím si, že trvat na špatném řešení by bylo neomluvitelné.

Závěrem tedy asi shrnout to, jaká je představa, jak v této věci pokračovat. Zprvce by bylo pozastavení výstavby městského okruhu a dostavění silničního okruhu, to znamená ten vnější, který by na sebe převedl podstatnou část kapacity, která dnes jezdí přes centrální Dejvice, posoudit vlivy těchto staveb na životní prostředí v rámci procesu EIA a vybudovat záchytná parkoviště, o kterých se velmi dlouho mluví, na okraji Prahy v té severozápadní části – naší - a napojit je na veřejnou dopravu. Je to rychlejší, je to levnější a pro centrální Prahu 6 a Prahu 6 jako takovou je to nepochybně i ekonomicky, ekologicky výhodnější. Přednostně tedy investovat do veřejné dopravy, to znamená do prodloužení metra na trase A, vyřešit propojení Dejvic a Bohnic tramvajovou tratí a bylo by velmi dobré, a nechápeme, proč se tak dosud nestalo, propojit Prahu 6 a Prahu 5 prostřednictvím Strahovského tunelu, protože je to velmi krátké, velmi výhodné, ale bohužel opět pouze pro individuální automobilovou dopravu.

Zdroje informací, kterými jsem vás tu obšťastnil, když to tak řeknu, jsou různé dokumenty, studie, rozpočty hlavního města, informace o posouzení různých projektů, takže jsou to všechno oficiální údaje a všechny tyto informace můžete najít i na webu, který pro tento projekt nebo pro toto zasedání byl zřízen, to je „praha6.ecn.cz“. Děkuji za pozornost. (Dlouhotrvající potlesk z řad občanů.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Pane doktore, paní Kolínská, vzhledem k tomu, že schválený postup umožňuje, abyste prezentovali svá stanoviska 60 minut, táži se, zda z vašeho petičního výboru, respektive z vašich tří občanských sdružení si v rámci tohoto bodu přeje ještě někdo vystoupit s nějakým stanoviskem, které je v rámci toho vašeho petičního výboru nebo jestli bude pokračovat paní Kolínská.

Paní Mgr. Petra Kolínská: Teď budu pokračovat já 15 minut a budu mluvit o financování dopravních staveb v Praze, jenom jestli můžu poprosit, upřesnit, kolik máme ještě času.

Starosta pan Tomáš Chalupa: V tuto chvíli hovoříte 25 minut, takže ještě 45 minut můžete hovořit. (Námítky. Hlasy: 35.) Pardon, omlouvám se, 35 minut.

Paní Mgr. Petra Kolínská (vzhledem k odbornosti tématu bylo vystoupení zaznamenáno bez formulačních úprav, aby nedošlo ke zkreslení smyslu): Dobrý den. Já se jmenuji Petra Kolínská, jsem z Občanského sdružení Wuchterlova, moje prezentace bude kratší, budu mluvit o finančních možnostech města, postavit městský okruh, protože je vážné nebezpečí, že tato stavba bude zahájena, její výstavba by se mohla výrazně protáhnout a Praha 6 by mohla být obětí nefunkčního torza. Moje přednáška nebo prezentace bude mít tři základní body – v tuto chvíli, jak probíhá investice do výstavby silničních komunikací, jaké

jsou možnosti města pokračovat ve financování silniční stavby a krátké srovnání investiční politiky u Prahy a Berlína. (Výklad provázen prezentací na obrazovce v čele sálu.)

Komunikační síť. V roce 1999, kdy se schvaloval územní plán, tak zastupitelé dostali do podkladů také odhady cen těchto staveb. Nutno říci, že silniční okruh financuje stát, takže ten městskou pokladnu výrazně nezatěžuje, ale ty následné investice, městský okruh, radiály a sběrné komunikace financuje město. Celkové náklady v roce 1999, kdy tyto stavby byly umístěny do územního plánu, 88 miliard.

Současný stav výstavby. Chybí nám toho více než polovina, zejména v silničním okruhu má stát velké zpoždění. Teď vám ukážu, jak se liší cifry, které byly schváleny v roce 1999, od stavu, který máme v roce 2005. Budu se věnovat jenom tomu našemu úseku v severozápadní části, kde v roce 1999 byly odhadované náklady 8 miliard. Při přípravě územního řízení již město hlásilo částku 19 miliard. V roce 2002, kdy nabylo územní rozhodnutí platnosti, byly náklady oficiálně udávány 21 miliard. Občanská sdružení sdružená v koalici SOS Praha, která tuto prezentaci vyrobila, se zaměřila na výpočet prodražování staveb od jejich ohlášení nebo započítání do doby realizace. Ty nárůsty jsou obrovské. V našem severozápadním segmentu městského okruhu je vlastně rozdíl mezi částkou v roce 1999 a územním rozhodnutím, tedy tím razítkem, které tu stavbu umožňuje, 149 %. My si myslíme, že městský okruh bude nakonec stát – ta část Strahovský tunel, Pelc Tyrolka – 31 miliard. Ještě před rokem a půl jsme byli považováni za když ne lháře, tak přeháněče. Ovšem v těchto dnech schvaluje nebo projednává hlavní město svůj rozpočet a i z oficiálních míst se udává částka 29 miliard. Jenom pro vaši informaci – město si objednalo od firmy Atkins ekonomický rozbor, kolik bude městský okruh stát a zda by nemohl být financován z privátních zdrojů, a tam také se cifra 31 miliard objevuje. Takže rozdíl mezi chvílí, kdy zastupitelé města rozhodovali o stavbách a dnešní situaci vidíte v pravém dolním rohu.

Vrátíme se ještě jednou k tomu celkovému číslu. Ten odhad, pokud do toho započteme i silniční okruh, který – zdůrazňuji – platí stát, 250 miliard Kč. Proč se ceny takto radikálně zvyšují? Náklady jsou podhodnocovány právě ve snaze prosadit politicky realizaci stavby. Požadavky na investice přesahují reálné možnosti města. Například v tuto chvíli chybí městu 30 milionů na dokončení průzkumné štoly pod Stromovkou. A také korupční prostředí. V minulých dnech jste měli možnost přes média vidět nebo slyšet zprávu Transparency International, kdy Česká republika má s tímto fenoménem vážné problémy.

Možná tu bude zmíněno, že stavby se prodražují také proto, že se odvolávají občanská sdružení a stavbu zdržují. V tuto chvíli se staví metro z Ládví do Letňan. Tam se žádné občanské sdružení neúčastní, nikdo se neodvolával, a přesto z avizovaných 9 miliard máme v tuto chvíli cenu 13 miliard, na stránkách stavebníka již avizuje částku 16 miliard. Takže podle nás jsou náklady na dopravní stavby v případě schvalování územního plánu hrubě podhodnoceny, dochází ke zpoždění a k prodražování většiny dopravních staveb a reálné odhady jsou kolem 250 miliard.

Město plánovalo dlouhodobě dosáhnout dluhu 35 miliard, což je částka, kterou mu umožňuje zákon o obcích. Povodně toto zadlužení výrazně urychlily. V tomto asi městu nelze nic vyčítat. Trošku vážně splácení toho dluhu. Už jste tu cifru slyšeli, v tuto chvíli je aktuální dluh někde mezi 32 – 34 miliardami. Také je typické, že z oficiálních zdrojů vychází takto různá čísla. Město ve výhledu, jak bude hospodařit, se snažilo tento dluh vyřešit přebytkovým rozpočtem, ale to se v rozmezí let 2002 a 2004 nikdy nepodařilo a město vždycky hospodařilo

s rozpočtem, který byl deficitní. Na příští roky plánuje opět optimisticky jisté přebytky na splácení dluhů.

Takže naše úvaha je taková, že pokud se Praha nemá dále zadlužovat na úkor jiných funkcí města a investic do jejich rozvoje, může si do dopravních sítí dovolit investovat 20 miliard do roku 2015. V minulém roce investovalo město do rozvoje dopravy do velkých investic 5 miliard, je v tom jak výstavba silnic, tak výstavba veřejné hromadné dopravy. Pokud tedy vezmeme oficiální čísla, plánované investice celkem od roku 2015, to znamená 183 miliard, a srovnáme si to s možnostmi, které město má, to znamená 20 miliard, vidíte ten výrazný nepoměr.

Z vedení města často slyšíme, že Praha investuje maximálně velké množství prostředků do rozvoje veřejné dopravy. Tady je srovnání z minulého roku, to jsou ty modré části těch sloupců, nalevo vidíte investici Berlína, která výrazně překračuje 50 %, kdežto v Praze se to drží plus mínus na polovině. Je také dobré si povšimnout té struktury rozvoje veřejné dopravy, protože jedna věc je mít další metro a více tramvajových kolejí, ale to, co nás také jistě zajímá, je kvalita například vozového parku. To, že po Praze v tuto chvíli jezdí možná jeden zkušební vůz nízkopodlažní tramvaje a všechny velmi hlučí, je spíše politováníhodné.

Když byl můj kolega, který je autorem této prezentace, Štěpán Boháč na stáži v Berlíně, dozvěděl se, jak město plánuje dopravní stavby. Chová se tak, jako každá normální domácnost nebo rodina. Vezme si balík peněz, který má a přemýšlí, co si za něj může koupit. Takže v Berlíně se vychází z toho, kolik je peněz, pak se popřemýšlí o tom, co se chce postavit a po vyhodnocení efektů těch staveb, nejen dopravních, ale i ekonomických a sociálních, se vybere konkrétní seznam projektů, které se za tu částku postaví. Ale vychází se z toho, že je omezený počet peněz. Kdežto investiční politika Prahy, tak jak ji máme možnost sledovat, začíná z druhé strany. To znamená – potřebujeme městský okruh, potřebujeme radiály, chceme metro do Letňan, na letiště a také trasu D, ještě tu máme také čističku. Kolik to bude skutečně stát, nevíme. Kde na to vzít, nevíme. Jak město splatí dluhy, nevíme.

Závěrem: Současná dopravní koncepce je finančně nereálná a konkrétně Praha 6 opravdu stojí před rozhodnutím, buď městský okruh nebo pokračování metra. Při pokračování výstavby městského okruhu, konkrétně úsek Strahov – Pelc Tyrolka, hrozí, že vznikne nefunkční torzo na dlouhá léta, a proto je naprosto nezbytné hledat jiná, finančně méně náročná řešení. Děkuji vám za pozornost. (Dlouhotrvající potlesk z řad občanů.)

Pane starosto, to je za občanské iniciativy, které iniciovaly výzvu, v tuto chvíli všechno. Děkuje za ten prostor.

Starosta pan Tomáš Chalupa: Děkuje, paní Kolínská, děkuje, pane Ohrablo. Znamená to tedy, že nikdo z vašich petičních výborů nebo čtyř občanských iniciativ nechce vystoupit? Má tu možnost, stále běží čas, takže já chci dodržet férová pravidla pro všechny, jestli si přeje někdo z vás vystoupit jménem vašich čtyř občanských sdružení, tak ten prostor opravdu má, má prostor diskutovat.

Paní Mgr. Petra Kolínská: My za ten prostor děkuje, ale platí to, co jsem vám říkala v jednu hodinu v interpelacích, my si myslíme, že ty úvodní bloky by neměly být tak dlouhé, že by mělo být více prostoru pro dotazy a diskusi. Také jsme navrhovali, že ty minuty, které teď ušetříme, bychom rádi využili na konci toho bloku, protože nám přijde

nefér, že nebudeme moci reagovat na to, co teď budou říkat zástupci města a městské části. (Potlesk z řad občanů.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Paní magistro, já rozumím tomuto vašemu jistě pozitivně míněnému tlaku, na druhou stranu jsme si všichni řekli, že to je tak závažná problematika, že všichni jsme připraveni sedět a diskutovat třeba do rána jenom proto, aby zazněly všechny názory. Takže myslím, že jsme všichni, kteří jsme v tomto sále, na to připraveni. Paní Kolínská za občanská sdružení tedy uzavřela ten blok. V tuto chvíli postupujeme k bodu dva jednání, to je:

Vystoupení přizvaných odborníků

Já poprosím paní ing. Trnkovou, aby postupně vyvolávala jednotlivé osoby.

Zástupkyně starosty paní Jaroslava Trnková: Takže já bych v tuto chvíli požádala o úvodní vstup generálního ředitele PUDISu pana ing. Aleše Mertu.

Starosta pan Tomáš Chalupa: Dámy a pánové, já bych prosil všechny osoby v sále, jestli by byly tak laskavé a u svých mobilních telefonů ztlumily vyzvánění.

Pan ing. Aleš Merta, generální ředitel PUDIS (vzhledem k odbornosti tématu bylo vystoupení zaznamenáno bez formulačních úprav, aby nedošlo ke zkreslení smyslu): Dobrý večer. Vidím, že jde o čas, tak přistoupím přímo k vyžádanému výkladu. (Výklad doprovázen prezentací na obrazovce v čele sálu.)

Jaká je výchozí situace? (Stížnosti občanů na špatnou slyšitelnost.) Přerušen panem starostou.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Není slyšet, pane řediteli, musíme upravit mikrofon tak, aby vás bylo více slyšet. Já bych v mezičase, než se připraví technika, upozornil, že stále ještě jsou v sále volná místa. Dámy a pánové, kteří stojíte, je možné se posadit. Zároveň se snažíme ještě doplnit jednu řadu židlí, aby opravdu každý mohl sedět a jednání mohlo probíhat úspěšně. (K dr. Hruběšovi:) Pane doktore, jak jsme na tom se židlemi? (Jsou doplňovány.)

Pan ing. Aleš Merta, generální ředitel PUDIS: Jaká je výchozí situace? Takový základní rámeček, na pozadí kterého připravuje město stavbu svého dopravního systému: Praha jako správní centrum republiky, jak je vidět z tohoto obrázku, čelí vnějšímu tlaku dopravy, všechny zásadní komunikace jsou orientovány centrálně vůči Praze. Ten poměr, jak která komunikace, která vstupuje do Prahy, k tomu přispívá, je znázorněn na tomto obrázku. Je však nutno říci, že ten tranzit přes Prahu není pro vnitřní dopravu v Praze významný, rozhodně není převažující. Proto – tady taková trochu malá odbočka – jaké jsou mýty o tranzitu: Upozorňuji, že opravdu to platí pouze pro ulici Wilsonovu, čili takzvanou magistrálu u muzea.

Toto jsou objektivní čísla, zdrojem dat je dotazový průzkum ÚDI hl. m. Prahy z listopadu loňského roku. Z celkového počtu asi 90 tisíc vozidel za den, která projedou kolem muzea, je tranzitu pouhých 3 %. Tranzitu – myšleno vozidel, která mají cíl nebo zdroj mimo Prahu. To ukazuje v tom poměru ta červená spodní linka. Ten jeden odstín zelené

vystihuje počet vozidel nebo podíl vozidel, která mají v Praze cíl nebo zdroj. Ten druhý konec – mimo Prahu, to největší pole jsou všechna vozidla, která projíždějí z Prahy do Prahy.

Praha má opravdu svůj velký potenciál na to a generuje si svoji vlastní dopravy. Je to vidět i na tomto grafu, který znázorňuje vývoj motorizace ve srovnání Prahy a České republiky. Česká republika celkem jsou ty modré sloupce, Praha je červeně. Jestliže se nám tam zdá, že v roce 2003 došlo k nějakému poklesu, je to jen zásluhou nějakého administrativního ... (Předsedající paní ing. Trnková upozorňuje řečníka na to, že grafy nejsou vidět, je třeba je slovně popsat.) Byl jsem upozorněn, že grafy nejsou zcela jasně vidět, myslím, že to není na závadu. (Smích z řad občanů.) Grafy vystihují spíše tendence, ta čísla nejsou rozhodující. Pokud tam budou významná čísla, tak je zmíním.

Tento graf znázorňuje vývoj dopravních výkonů na území hlavního města Prahy v období od roku 1961 až do roku 2004. Je to ve správném měřítku, takže je vidět, že do roku 1990 ten trend byl poměrně klidný, od roku 1990 každým rokem je dramaticky růstový. Nutno říci, že tento nárůst individuální dopravy není samozřejmě na úkor městské hromadné dopravy. Pokles nebo stagnace městské hromadné dopravy se zastavila. Já tady mám čerstvé údaje z ročenky dopravy pro rok 2004, z ročenky dopravy ministerstva dopravy, kde je vidět, že od roku 2000 do roku 2004 se v Praze už i zvyšuje počet přepravených osob. (Poznámka občana mimo mikrofon – nelze zaznamenat.)

Tento graf znázorňuje podíl intenzit na komunikační síti hlavního města Prahy v rozdělení na vnější a centrální kordon. Centrální kordon je znázorněn těmi červenými sloupci. Je vidět, že od roku 2000 intenzity na centrálním kordonu stagnují. Naopak vnější kordon stále strmě roste. Jaké jsou asi příčiny tohoto jevu? V centru města dochází už k naprosté saturaci. To znamená, že komunikační síť už víceméně více aut nepřeveze, naopak přenášejí se na vnější kordon dopravní vztahy, na realizované stavby. Například stavba Zlíchov a Radlická, tunel Mrázovka a Strahovský tunel již jsou na vnějším kordonu.

Jak na to Praha reaguje? Praha na to reagovala v roce 2000 přijetím územního plánu. Jednou ze zásadních kapitol územního plánu je kapitola dopravy. Systém dopravy pro individuální dopravu znázorňuje tento průmět toho základního systému do mapky města. Skládá se z pražského okruhu, který je v kompetenci státu, a z městského okruhu a radiál, které jsou v kompetenci města. Ale pozor, tento stav nebo toto schéma znázorňuje cílový stav. Jaká je situace v roce 2005? Z nadřazené komunikační sítě jsou dokončeny a provozovány ty okrové linie a je zcela zřejmá absence staveb v severním segmentu, čímž vzniká vlastně nespojitá funkce celého toho systému, a funkci toho systému nadřazené komunikační sítě přebírají městské třídy, v případě severního segmentu je to trasa Patočkova, Milady Horákové, Veletržní.

Jaký je důsledek tohoto stavu sítě, která je provozována v roce 2005? Takové dva gordické uzly pražské dopravy, Barrandovský most a řekněme Prašný most nebo průjezd Letnou: Ty grafy dole vpravo ukazují vývoj intenzit na Barrandovském mostě od roku 1995, stále tendence růstu, v roce 2004 projíždělo v průměrný pracovní den 125 tisíc vozidel za den, v koridoru severním – Milady Horákové, přesně v úseku Na Valech – Prašný most to bylo 45 tisíc vozidel za den. Je vidět, že zde od roku 1995 do roku 2004 ty intenzity víceméně stagnují.

Řešení toho problému vidí Praha v tom, a tak ho také podle územního plánu postupně realizuje, na jihu výstavbou stavby 514 a 513. Tam je situace taková, že v současné době

probíhají výběrová řízení pro zhotovitele stavby, a na severu dvěma stavbami silničního okruhu, 518 a 519, a samozřejmě systémem městského okruhu – systémem Blanka.

Nějaké podrobnější údaje k pražskému silničnímu okruhu. Pražský silniční okruh je celý v kompetenci státu. Pověřeným investorem je Ředitelství silnic a dálnic, financování probíhá přes Státní fond dopravní infrastruktury a počítá se s příspěvky z EU.

Jaký byl vývoj stabilizace pražského okruhu v severním segmentu pro územní plán Prahy? V první polovině 90. let, kdy se tvořil koncept územního plánu, se hodnotily varianty řeknu ve svazku J, to jsou varianty Ruzyně – Suchdol – Březiněves se svými dalšími subvariantami v průchodu Suchdolem, a varianty S, které byly v trase Ruzyně – Roztoky – Zdiby, zase s dalšími subvariantami severně od Řeže, vztah ke Klecanům apod. Z tohoto vějíře variant si na základě vyhodnocení Praha zahrнула do územního plánu variantu takzvanou J, jižní.

Jaký byl následný postup přípravy varianty J? V březnu 1999 investor předložil k projednání návrh dokumentace pro územní rozhodnutí a současně s tím dokumentaci EIA, což je dokumentace hodnocení vlivu na životní prostředí. V červnu téhož roku byla z ministerstva životního prostředí dokumentace vrácena k přepracování s definicí variant pro posouzení. K posouzení bylo určeno celkem pět variant, varianta J, Sc, Sd, Ss a varianta T od jihu k severu. Investor tomuto požadavku vyhověl, zpracoval technické dokumentace pro všechna tato řešení a zpracoval EIA, nebo opatřil EIA v úseku celého severního segmentu pražského okruhu. V září roku 2000 předložil tuto EIA k projednání, v září 2001 vznikl posudek této dokumentace. V prosinci 2001 došlo k veřejnému projednání posudku a v dubnu 2002 vydalo ministerstvo životního prostředí souhlasné stanovisko s podmínkami. Na základě těch podmínek, které jsou zde uvedeny, to znamená, že z hlediska vlivů na životní prostředí lze akceptovat realizaci varianty Ss a J, ostatní varianty byly z posuzování vyloučeny, z hlediska vlivů na životní prostředí doporučuje ministerstvo životního prostředí realizovat variantu Ss. Variantu J lze připustit v případě, že projednání konceptu územního plánu velkého územního celku pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty Ss. Plus řada dalších podmínek, které byly stanoveny jak pro fázi přípravy, tak pro fázi výstavby a provozu. Ty podmínky byly stanoveny pro obě varianty.

Investor po dohodě s městem se rozhodl, že bude nadále pokračovat v přípravě varianty J, varianty jižní a že zapracuje všechny připomínky stanovené ministerstvem životního prostředí do dokumentace. V současné době je stav takový, že v prosinci letošního roku bude k dispozici úplný čístopis dokumentace a Ředitelství silnic a dálnic bude připraveno podat žádost k zahájení územního řízení.

Definice těch staveb v severním segmentu vypadá asi takto: Ruzyně – Suchdol, což je stavba 518 a stavba Suchdol – Březiněves, stavba 519. Ten žlutý puntík pulzující ukazuje rozhraní staveb.

Zde asi není prostor pro to, abychom popisovali technické řešení těch jednotlivých staveb, proto jenom ukázky toho rozhodujícího objektu, což je přemostění Vltavy v prostoru Suchdola. To přemostění vzniklo na základě architektonicko-konstrukční soutěže z února 1999 a ve vizualizacích vypadá asi takto. Zákres do fotografie, ještě jeden, včetně modelu.

Myslím si, že další podrobnosti ohledně staveb silničního okruhu, ale i těch dalších, které tady budou popisovány, uvidíte na dvou adresách, nebo můžete získat na dvou adresách.

Jedna je Informační centrum dopravních staveb na Praze 6, které je zřizováno péčí odboru městského investora, sídlí v budově polikliniky v Břevnově, Pod Marjánkou 12, otevřeno je každou první středu v měsíci od 14 do 18 hodin. Druhé informační centrum, které spravuje odbor dopravy Magistrátu hlavního města Prahy, sídlí na adrese Praha 1, Řásnovka 8, čili v sídle odboru dopravy, a otevřeno je v pondělí a středu odpoledne. To je za mě všechno. Děkuji.

Zástupkyně starosty paní Jaroslava Trnková: Děkuji panu generálnímu řediteli Mertovi. Nyní k problematice městského okruhu bych prosila pana ing. Dvořáka. (Instalace prezentace.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Pane inženýre, máte slovo.

Pan ing. Josef Dvořák, Satra, s. r. o. (vzhledem k odbornosti tématu bylo vystoupení zaznamenáno bez formulačních úprav, aby nedošlo ke zkreslení smyslu): Děkuji. Dobrý večer, dámy a pánové. Mé jméno je Dvořák, jsem ze společnosti Satra a chtěl bych vám sdělit některé informace o stabilizaci trasy městského okruhu v oblasti Prahy 6 a dalších staveb, které spadají do sítě hlavních komunikací hlavního města Prahy.

Jak už jsme viděli, tady je ukázána síť, z které budeme hovořit o stavbách městského okruhu v úseku od Strahovského tunelu po Pelc Tyrolku. Zmíním se o břevnovské radiále a o komunikačním propojení Evropská – Svatovítská. Malý exkurz do minulosti: Úvahy o trasování městského okruhu v této oblasti se v podstatě datují od 60. let minulého století, byla zpracována celá řada studií. Z hlediska stabilizace trasy se dá považovat za rozhodující období od roku 1990, v dubnu, v roce 1993 byla založena komise pro řešení trasování městského okruhu v této oblasti. Tato komise se skládala ze zástupců Prahy 6, Prahy 7, Prahy 8, Troji a magistrátu. V úvodu tato komise vlastně soustředila veškeré materiály, které v té době byly, doplňuje vlastní náměty a z toho v podstatě vzniklo šest variant, které byly předloženy k multikriteriálnímu posouzení na Vysoké učení technické v Brně a společnosti CITYPLAN. Souborné stanovisko k tomuto hodnocení zpracovalo České vysoké učení technické. Na základě tohoto souborného stanoviska komise vybrala k dalšímu sledování tyto tři varianty, které byly pracovně nazvány Dana, Hana, Blanka – v podstatě se jedná o začáteční písmena oblastí, Dejvice, Bubeneč a Holešovice.

Útvar rozvoje města byl komisí pověřen, aby dopracoval tyto varianty do srovnatelné úrovně. Tento materiál byl posléze předložen Radě Zastupitelstva hlavního města Prahy, které usnesením č. 1429 ze dne 25. 10. 1994 rozhodlo, že se tyto varianty podrobí kompletnímu projednání v podstatě v rozsahu, v jakém se projednává územně plánovací dokumentace. Po projednání byl opět tento materiál předložen na radu zastupitelstva a ta usnesením č. 364 ze dne 28. 3. 1995 vyloučila variantu Dana a rozhodla zpracovat do územního plánu – do konceptu územního plánu varianty Blanka a Hana. S tím také koncept územního plánu byl posléze projednáván. Dále v tomto usnesení bylo rozhodnuto, že je možné zahájit investorskou přípravu trasy městského okruhu.

Na základě tohoto rozhodnutí byla v letech 1998 – 1999 zpracována ověřovací studie, která v detailu prověřovala dopravní kapacity trasy, řešení křižovatek, úpravy stávající dotčené uliční sítě a rozdělila celý tento řešený úsek městského okruhu na tři stavby. K této dokumentaci bylo zpracováno stanovisko Útvaru rozvoje města a tento materiál se stal vlastně závazným podkladem pro zahrnutí trasy městského okruhu do územního plánu a závazným podkladem pro zpracování dokumentace pro umístění stavby. Schválením územního plánu

v závěru roku 1999 byla stabilizována i trasa městského okruhu v úseku Malovanka – Pelc Tyrolka. Je to součást výkresu č. 5 závazné části územního plánu. To je z hlediska toho historického vývoje.

K současné situaci: Tady je vidět trasa městského okruhu, která se skládá celkem z pěti staveb, dvě stavby v oblasti severního vyústění Strahovského tunelu jsou druhou stavbou Strahovského tunelu a další tři stavby jsou součástí souboru staveb v úseku Myslbekova – Pelc Tyrolka. Tady jsou některé základní údaje o těchto stavbách. Když si to probereme v detailu, tak tady je vyznačená stavba 2A, 2B ... (Přerušen panem starostou.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Pane řediteli, musíte popisovat přesně, co je na těch grafech, protože ze zadu není podrobně vidět na ten údaj. Takže ho musíte lépe popisovat.

Pan ing. Josef Dvořák, Satra, s. r. o.: Budu se snažit. Čili tady je znázorněn úsek městského okruhu staveb 2A a 2B, které v podstatě představují mimoúrovňovou křižovatku Malovanka plus část hloubených tunelů, za křižovatku Myslbekova – Pelc Tyrolka, navazuje stavba 9515 souboru staveb, která v délce 915 metrů je vedena v celém rozsahu v tunelech. Tady bych se chtěl zastavit v oblasti křižovatky Prašný most, kde bylo zmíněno, že tam budou podzemní garáže. Ano, jsou tam navrženy, ale mají trochu jinou kapacitu, nemají 900 míst, ale 450. Čili jenom malé upřesnění. Navazuje stavba Prašný most – Špejchar, která v délce 660 metrů je vedena celá v hloubených tunelech. V tomto úseku je zajímavý fakt, že hloubené tunely jsou vedeny mezi stávajícím vestibulem stanice metra Hradčanská a trasou kladenské dráhy. Ta stavba je navržena tak, že umožňuje stavbu jak z hlediska současného stavu dráhy, to je povrchové vedení, tak i z hlediska uvažovaného zahloubení této trasy České dráhy. Stavba 0079 Špejchar – Pelc Tyrolka je nejdelší stavbou. Zahrnuje část hloubených tunelů na Letné, zhruba v poloze Sparty přecházejí do ražených tunelů a ty končí na trojské straně zhruba v poloze trojského jezu. Součástí této stavby jsou podzemní garáže na Letné, ty mají kapacitu 850 míst. V oblasti Troje je to nový trojský most, který doplňuje skelet komunikační sítě v Holešovicích, kde vlastně rozvádějí dopravu městského okruhu v trase ulice Partyzánská a Argentinská.

Tady se vracíme zpět k celému obrázku, nevím, jestli to dobře vidíte. Ta žlutá barva – to jsou tunelové části, ta červená nebo cihlová barva jsou povrchové úseky. Je potřeba říci, že tady vzniká vcelku tunelový komplex, který měří 5,5 km, čili v celé této délce je trasa městského okruhu vedena podpovrchově se dvěma mezilehlými křižovatkami.

Když se podíváme na účinky těch staveb z hlediska urbanistického, tak jsme vybrali části, kde městský okruh se dotýká povrchu. Toto je křižovatka Malovanka, tady na tom obrázku – nevím, jestli to dobře vidíte – je vyznačeno napojení na navazující břevnovskou radiálu, která je uvažována v této části v úseku Malovanka – Vypich v tunelovém provedení. Tady je obrázek křižovatky Prašný most. Byly tady prezentovány fotografie, kde se má za to, že se dost dotkne (dotknou?) povrchu rampy, které vyjíždějí nebo které napojují vlastně místní komunikační síť na tunelovou část. Ty rampy jsou vedeny z povrchu do podzemí, nemají žádné nadzemní části, čili v těch pohledových partiích se neuplatní vůbec.

Řešení Letenské pláně – současná situace na Letné je komplikována místem kolem tramvajových zastávek u Sparty. Konečné řešení Milady Horákové v úseku Špejchar – Letenské náměstí je důsledně dvakrát dva jízdní pruhy plus zvýšené tramvajové těleso. Jsou zde změněny povrchy komunikací, bude zde živičný povrch, jiná konstrukce tramvajového tělesa a dochází zde k výraznému snížení hlukových poměrů i vůči současnému stavu. Rampy

křižovatky U Vorlíků jsou zasazeny kompletně – ty viditelné části nebo odkryté části – do stávající, případně doplněné zeleně.

Oblast Troje – tam se uplatňuje trasa městského okruhu v podstatě pouze mezi novým trojským mostem a stávající křižovatkou Pelc Tyrolka u mostu Barikádníků. Součástí stavby je výstavba nového trojského mostu, na který bude převedena tramvajová doprava ze stávajícího mostního provizoria.

Nyní několik slov k tomu, jak vypadá příprava těchto staveb, druhé stavby Strahovského tunelu A a B. Na stavbu 2A je pravomocné územní rozhodnutí z 30. 6. 2001, v březnu letošního roku byla vydána stavební povolení a stavba v podstatě byla v březnu zahájena. Stavba 2B Strahovského tunelu má pravomocné územní rozhodnutí z 5. 3. 2004, dokončuje se dokumentace pro stavební řízení a tato dokumentace se bude následně projednávat.

Jaký je stav souboru staveb Myslbekova – Pelc Tyrolka? Tam je na celý soubor staveb vydáno pravomocné územní rozhodnutí z 6. 6. 2003. V letošním roce nabylo právní moci územní rozhodnutí, v červnu 2005, to je územní rozhodnutí na zařízení staveniště pro stavbu 0079, to je ta nejdelší, mezi Špejcharem a Pelc Tyrolkou. Před dvěma měsíci bylo požádáno o stavební povolení na stavbu 0079 Špejchar – Pelc Tyrolka. Na všechny ostatní stavby jsou zpracovány dokumentace pro stavební povolení a projednávají se.

Tady je časová představa města, jakým způsobem se bude tento soubor staveb realizovat. Ta nejvyšší – červená - linka představuje stavbu 2A, která v současné době běží a od příštího roku se budou zahajovat zhruba s ročním odstupem jednotlivé stavby zmiňovaného souboru, čili v roce 2006 v závěru roku by měla být zahájena stavba Špejchar – Pelc Tyrolka. V následujícím roce potom stavba mezi Myslbekovou a Prašným mostem a s odstupem dalšího roku stavba prostřední. Stavba 2B Strahovského tunelu bude zahajována zhruba na přelomu 2007-2008 a celá představa o zprovoznění tohoto úseku je taková – protože se jedná o jeden tunelový komplex, tak tento soubor všech pěti staveb se bude uvádět do provozu najednou. Přesto ty jednotlivé stavby, a to jak Špejchar – Pelc Tyrolka, tak úsek Malovanka – Prašný most, jsou samostatně provozuschopné. To je potřeba tady zmínit.

Několik slov k břevnovské radiále. Jedná se o propojení mezi silničním okruhem a městským okruhem křižovatkou Malovanka. Je to trasa dlouhá necelých 7 km. Z původních návrhů, kde se uvažovaly rozsahy tunelových staveb, po zpracování studií a v současné době zpracovávané dokumentaci EIA docházíme k tomu, že vlastně ten rozsah tunelových staveb se zvyšuje. Celá trasa břevnovské radiály má zhruba tři logické prvky. Jeden je křižovatka Vypich, pak je to úsek Vypich – Malovanka a poslední úsek silniční okruh Vypich.

Z hlediska přípravy byla v roce 2004 zpracována technická (? - nesrozumitelné) ověřovací studie a k té studii byl zpracován i materiál ekonomického posouzení pro možnosti financování ze zdrojů Evropské unie. Do konce letošního roku bude dokončena dokumentace EIA, která vlastně vyústí v oznámení na ministerstvu (ministerstvo?) životního prostředí. Představy o realizaci této trasy jsou takové, že jako první - nultá etapa by měla být řešena mimoúrovňová křižovatka na Vypichu a posuzovala se potom etapizace těch dalších dvou úseků. Z hlediska současných znalostí vidíme, že důležité je zprovoznit jako první etapu úsek Vypich – městský okruh a následně teprve silniční okruh Vypich.

Ke komunikačnímu propojení Svatovítská – Evropská: Tady je jenom pohled na tuto oblast. V podstatě tato trasa převádí dopravu mimo Vítězné náměstí a navazuje na přemostění na ulici Svatovítské, přemostění České dráhy. Trasa je vedena v koridoru mezi kladenskou dráhou a pozemky ministerstva obrany. Obě tyto akce byly zkoordinovány tak, že je možno vést tuto trasu v tomto koridoru. Z hlediska přípravy byla zpracována technická ověřovací studie jako podklad pro dokumentaci EIA, která bude zadána začátkem příštího roku. Jinak z hlediska těch parametrů je to zhruba úsek dlouhý 800 metrů, v délce zhruba 650 metrů je ten úsek vedený v nové stopě v tom koridoru mezi dráhou a pozemky ministerstva obrany.

To je z mé strany vše. Děkuji vám za pozornost.

Zástupkyně starosty paní Jaroslava Trnková: Já děkuji pěkně panu ing. Dvořákovi. Prosila bych nyní pana ředitele Pivce z Ústavu dopravního inženýrství.

Pan ing. Ladislav Pivec, ředitel Ústavu dopravního inženýrství (vzhledem k odbornosti tématu bylo vystoupení zaznamenáno bez formulačních úprav, aby nedošlo ke zkreslení smyslu): Dobrý večer, dámy a pánové, jak už řekla paní místostarostka, jsem z Ústavu dopravního inženýrství a naším úkolem bylo navázat na předchozí dvě informace, které nám poskytly základní vstupy pro to, jak jsou připravovány obě základní stavby, které se týkají území městské části Praha 6, to znamená pražského okruhu a městského okruhu. A naším úkolem bylo podle aktuálních informací o rozvoji výstavby na území městské části, na území okolí Prahy i v Praze celé, na základě posledních dopravních průzkumů a znalostí, které máme o vývoji pražské dopravy, modelovat, tedy prognózovat stav dopravy po zprovoznění těchto dvou dopravních staveb. (Výklad provázen prezentací na obrazovce v čele sálu.)

Nejprve alespoň krátká poznámka o tom, jakým způsobem taková prognóza vzniká. Tím základním vstupem je jednak řada dopravních průzkumů, které provádíme na komunikační síti města, nejen dopravních průzkumů klasických, ale i dopravních šetření, dopravních anket, abychom znali dopravní chování obyvatel, abychom věděli, jaké potřeby obyvatelé města ve vztahu k dopravě mají.

Druhým velice významným vstupem je otázka znalosti využití, skutečného využití ploch na území města nebo na území té oblasti, kterou posuzujeme, z hlediska rozvoje tohoto území, to znamená z hlediska naplnění územního plánu hlavního města Prahy. Víte, že i oblast Prahy 6 patří mezi rozvojová území, mezi území, kde se předpokládá a buduje řada nových staveb, které mají samozřejmě i velký dopad na dopravu.

Dalším vstupem byly varianty komunikační sítě, které přicházejí v úvahu, jsou popsány na tom slide. Základní vstup je pochopitelně definování současného stavu dopravy na současné komunikační síti. Druhý výpočet, který jsme prováděli, byl výpočet na komunikační síti, která se předpokládá v období let 2010 – 2011, bez jakýchkoli okruhů. Třetí variantou potom komunikační síť, která obsahuje pražský okruh a konečně poslední variantou, kterou jsme posuzovali, bylo řešení, které je obsaženo v územním plánu, to znamená oba dva okruhy v té severozápadní části města jsou dobudovány.

Na základě těchto vstupů, těchto informací potom přichází poměrně rozsáhlý programový balík software, pomocí něhož rozvrhujeme zátěže na komunikace. Je to software, který je používán v rámci prakticky celé Evropy, software, jehož autorem je firma PTV z Karlsruhe. Je plně aplikován na podmínky České republiky a speciálně na podmínky Prahy.

Výstupem tohoto postupu, to znamená po definování základních vstupů, definování variant komunikační sítě a zpracování toho vlastního dopravního modelu, vznikají jednotlivé prognózy dopravy, prognózy intenzity dopravy.

Připomenu ještě, na jaké síti jsme to rozvrhování dopravy prováděli, čili jaký je předpoklad reálné výstavby sítě k tomu období roku 2010 – 2011. Je to zprovoznění části pražského okruhu v rozsahu od dálnice D 1 až po dálnici D 8, zprovoznění městského okruhu vlastně v celé délce s výjimkou té východní části.

Na tomto slide je definován, respektive popsán na vybrané komunikační síti městské části Praha 6, Praha 7 současný stav dopravy. Na těch hlavních komunikacích jsou uvedena čísla, která definují celodenní intenzitu – obousměrnou celodenní intenzitu – automobilové dopravy v jednom průměrném pracovním dni. To, co je uvedeno červenou barvou, jsou úseky povrchové, to, co je barvou modrou, jsou jednotlivé tunely. Toto je tedy výchozí stav, se kterým se dnes setkáváte na komunikacích našeho města. (Přerušen panem starostou.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Můžu vás, pane řediteli, poprosit – protože nevím, jestli ta čísla vidí všichni – jestli byste mohl ty základní tahy popsat, říci, odkud kam který úsek a říci k nim číselný údaj, kolik tam dnes, v tyto dny jezdí aut.

Pan ing. Ladislav Pivec, ředitel Ústavu dopravního inženýrství: Takže popíšu to, co je vidět. Vybrali jsme základní komunikační síť na tom území zhruba od pražského okruhu až po Argentinskou. Znovu opakuji – jsou to celodenní obousměrné zátěže, na pražském okruhu 46 až 61 tisíc automobilů, na ulici Evropská 35 tisíc automobilů, na ulici Patočkova 33 tisíc automobilů. Půjdu-li dál na východ, Jugoslávských partyzánů 20 tisíc, Svatovítská 26 tisíc, dál směrem východním, pokračování, Čs. armády - Pod kaštany – Korunovační 30 tisíc, Milady Horákové 37 tisíc, v oblasti Letné 33 tisíc vozidel, Veletržní 41 tisíc. Významné – jak dále uvidíte - je i zatížení třeba Nábřeží kpt. Jaroše, byť je to už Praha 7, kde ta intenzita je 37 tisíc vozidel.

Pro základní srovnání jednotlivých možných variant výstavby oné hlavní komunikační sítě jsme jako první namodelovali rok 2010. Toto je tedy schéma, jak by vypadala dopravní zátěž na komunikacích města, pokud by se nepostavilo vůbec nic, to znamená pokud by byl současný stav. Já se malinko vrátím k současnému stavu, jenom pro připomenutí, tam, kde jsou vidět ta čísla, a ta změna, která se uděje, pokud nepostavíme naprosto žádnou komunikaci, je takováto: Když se na to podíváte, dochází k nárůstu prakticky na všech komunikacích, všechny komunikace jsou zatíženy víc, než v současném stavu. Mohu-li zase komentovat některá čísla nebo je přečíst – Evropská 37, Patočkova 41, Jugoslávských partyzánů 28, Čs. armády – Pod Kaštany – Korunovační 36 tisíc, Milady Horákové 45 tisíc, v oblasti Letné 39, Veletržní 41 tisíc. Zmiňovaná komunikace levobřežní – 43 tisíc vozidel.

Pojďme dál. Další posuzovanou variantou je varianta taková, kdy se v tomto severozápadním sektoru města postaví pouze pražský okruh a nepostavil by se okruh městský. Jaké to má dopady na zátěže, vidíte. Když to jenom okomentuji ve vztahu k tomu srovnávacímu pentlogramu, který ukazoval stav 2010 bez jakékoli výstavby, tak vidíte, že pražský okruh skutečně už má pozitivní vliv především na ty komunikace, které jsou v západní části, to znamená speciálně Evropskou ulici, kterou může pro řadu motoristů nahradit, a na té Evropské dochází k poklesu dopravy. Zatímco v oblasti ulic Milady Horákové, oblasti Letenského náměstí, v oblasti ulice Pod kaštany, Veletržní žádný velký pokles nenastává.

Toto je poslední modelový výpočet, který prognózuje vývoj dopravy, to znamená intenzity dopravy na celé síti, která vychází z územního plánu. To znamená, že je postavena jak severozápadní část pražského okruhu, tak ona část okruhu městského. Za této situace vidíte, že dochází k poklesu, velmi výraznému poklesu zatížení na povrchových částech komunikací. Ty poklesy jsou výrazné. Mohu se ještě jednou vrátit k tomu stavu 2010, kdyby nebylo postaveno nic. Když se podíváte – Veletržní 41 tisíc vozidel, pokud postavíme oba okruhy, 26 tisíc vozidel. Můžeme-li se podívat třeba na oblast Milady Horákové – 18 a 27 tisíc pokud postavíme oba dva okruhy, 45 – 39 pokud nepostavíme nic. Čili myslím, že z tohoto pohledu na ten severozápadní sektor vyplývá, že skutečné řešení pro odlehčení povrchových částí komunikací spočívá ve výstavbě obou dvou okruhů.

Tady jsou ještě jednou všechny čtyři obrázky, tak jak jsem je popisoval, vlevo současný stav, vpravo stav roku 2010, když nepostavíme žádný okruh, vlevo dole pouze s pražským okruhem, vpravo dole oba dva okruhy podle územního plánu.

Nicméně si myslím, že není možný pouze pohled z hlediska jedné části Prahy nebo jednoho segmentu Prahy, že je vhodné se na dopravní řešení podívat i z hlediska celopražského, respektive z hlediska Prahy a jejího nejbližšího okolí. O takovýto pohled jsme se pokusili a spočítali jsme pro celkové dopravní výkony, které se na komunikační síti města a jeho nejbližšího okolí budou v roce 2010 konat, objemy ve vyjádření, které poskytuje pravděpodobně nejlepší informaci o zátěžích, které vyplývají z dopravy, to znamená vyjádření pomocí vozokilometrů.

Z té tabulky je zjevné, že v případě, kdyby Praha nepostavila žádný okruh, je celkový dopravní výkon na komunikační síti města a jejího nejbližšího okolí ona hodnota, která je v tom prvním řádku, to znamená 38,66 milionů vozokilometrů denně. Pokud město postaví nebo pokud bude v Praze postaven pouze pražský okruh, poklesne dopravní výkon na hodnotu 38,38 milionů vozokilometrů. Pokud se postaví okruhy oba dva, je tam další pokles na hodnotu 38,23. Když to řeknu ne v těch milionech, ale v tom, co to znamená, tak zprovozněním pražského okruhu dojde k poklesu dopravního výkonu na povrchové komunikační síti o 320 tisíc vozokilometrů denně. Pokud postavíme pražský i městský okruh, dojde k dalšímu poklesu potřebných najetých vozokilometrů, a to celkové snížení je oněch 880 tisíc vozokilometrů. Neboli pokud tyto dva okruhy postavíme, denně bude najeto o takřka 900 tisíc kilometrů méně, než pokud bychom nepostavili nic.

Co za sebe závěrem? Jaké jsou přínosy městského okruhu podle mého nebo podle našeho názoru? První – soustředění hlavních výkonů dopravy automobilové na nové trasy, které jsou vedeny převážně v tunelu. Z toho vyplývá snížení intenzit automobilové dopravy na řadě povrchových komunikací, které jsou dneska zatěžovány neúměrně dopravním provozem – Milady Horákové, Veletržní, Čs. armády a další. Velice významným dopadem je také to, že díky výstavbě těchto okruhů mohou vytvořit podmínky pro účinnou regulaci automobilové dopravy, a to jak na území Prahy 6, Prahy 7, tak i v centru města. A konečně bezesporu zajímavým přínosem městského okruhu v této části je to, že vytvořím dobré tangenciální spojení mezi oblastí Prahy 6 a Prahy 8, respektive 9, na jih potom na oblast Prahy 5.

Poslední poznámka: Aby tento systém mohl fungovat, jsou vhodná dvě opatření, která by měla doprovázet tuto výstavbu. Jednou z těch věcí je zlepšení pohybu chodců v oblasti Vítězného náměstí, počítá se s podchodem, který by měl řešit tuto situaci. A konečně je

potřebné ono propojení Svatovítská – Evropská, o kterém hovořil už kolega, aby došlo k odlehčení Vítězného náměstí. To je z mé strany vše.

Starosta pan Tomáš Chalupa: Děkuji za vaše vystoupení, pane řediteli.

Zástupkyně starosty paní Jaroslava Trnková: Já bych si dovolila teď ještě pozvat na posledních pár jenom srovnání pana ing. Lávice ze CITYPLANu.

Starosta pan Tomáš Chalupa (reakce na žádosti z pléna): Ne, povedeme rozpravu, budete moci v ní vystoupit, pokud jste občané Prahy 6. Teď jsou přednášky, postupujeme podle programu. Nezlobte se.

Pan ing. Jiří Lávic, CITYPLAN, s. r. o. ((vzhledem k odbornosti tématu bylo vystoupení zaznamenáno bez formulačních úprav, aby nedošlo ke zkreslení smyslu): Dobrý večer, dámy a pánové. Moje jméno je Lávic, jsem ze společnosti CITYPLAN a připravili jsme pro vás takovou krátkou prezentaci. (Přerušen panem starostou.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Já si vás dovoluji upozornit, pane inženýre, že máte opravdu nějakých šest minut, takže velmi rychle.

Pan ing. Jiří Lávic, CITYPLAN, s. r. o.: Pokusím se to maximálně zkrátit. (Výklad provázen prezentací na obrazovce v čele sálu.) Připravili jsme pro vás takovou prezentaci, která v podstatě porovnává varianty návrhu dopravního systému podle návrhu, který je uveden na webových stránkách občanských sdružení SOS Praha s tím řešením, které je zakotveno v územním plánu hlavního města Prahy. A to z hlediska prognózy intenzity individuální automobilové dopravy.

Na tom prvním slide je ta koncepce dejme tomu oficiální, kterou už jsme tady mnohokrát viděli, proto se s ní nebudu příliš zdržovat. Jedná se tedy o radiální okružní systém. Naproti tomu dopravní koncepce podle SOS Praha nahrazuje ten městský okruh polookruhem a v té části severní upřednostňuje variantu vedení trasy pražského okruhu tou vzdálenější trasou, to znamená variantou Ss. Předpoklady té dopravní prognózy jsou obdobné, jako prezentovali kolegové z Ústavu dopravního inženýrství, to znamená, vše je založeno na matici zdrojů a cílů toho daného regionu a ten objem dopravy tedy negeneruje ... (Přerušen panem starostou.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Dobře. Jděte k číslům. Omlouvám se. Vycházíte ze stejných principů.

Pan ing. Lávic, CITYPLAN, s. r. o.: Tady je v podstatě ta varianta, kdy jsou zprovozněny stavby podle územního plánu. Vidíme, že k nárůstu toho dopravního zatížení dojde na těch trasách, které jsou označeny těmi červenými šipkami, to znamená Strahovský automobilový tunel, břevnovská radiála, dále pak městský okruh Blanka a propojení Evropská – Svatovítská. Ovšem když porovnáme variantu, která by nastala v případě realizace, resp. nerealizace břevnovské radiály a té části toho městského okruhu, tak na tom povrchu bude situace vypadat následujícím způsobem: Ty nárůstu tam jsou znatelné. K poklesům dojde na Střešovické, potom na tom propojení Evropská – Svatovítská, na křižovatce na Malovance. Na ostatních komunikacích jsou větší či menší nárůsty. Je vidět, že ta dopravní síť je zahlcená, to znamená, že ta doprava se v podstatě rozlévá i do těch dnes relativně klidných částí místních komunikací, jako například Keplerova, Jelení. Na Patočkově je nárůst proti té

variantě, kdy bude v provozu břevnovská a městský okruh, o 148 %, na Evropské nárůst o 35 procent, na Jugoslávských partyzánů 19 %. Celkový výkon na této části, na tomto výřezu Prahy 6 poklesne pouze o 10 %. To znamená, že ty dopravní vztahy se budou realizovat navzdory.

Další je centrální oblast města. Situace je tam obdobná, nebudu se tím zabývat. V té variantě, kdy je vytvořena kapacitně nedostatečná síť, se vlastně ta doprava rozlévá do celého města, to znamená, že jsou omezené možnosti, jak regulovat. Tady vidíme ještě rozdílový kartogram širšího území, červeně jsou zobrazeny nárůsty dopravního zatížení, zeleně jsou zobrazeny poklesy.

Závěry a doporučení, které z našich poznatků vplynuly: Ta výstavba nových komunikací není sama o sobě řešením, které vede k zajištění udržitelné mobility, avšak narůstající individuální dopravě lze čelit promyšlenou dopravní politikou, nikoli návrhem nevyhovujícího dopravního systému, jehož důsledkem je potom nárůst časových ztrát a vyšší nehodovost. Dopravní zklidňování není možné tam, kde není k dispozici silniční síť, která zajišťuje přijatelnou míru mobility a dopravní obslužnosti. Automobilovou dopravu, která je nutná pro zajištění standardní úrovně základních funkcí městské aglomerace, je vhodné převést na typ komunikací, které jsou odděleny od té obytné zástavby, v tomto případě jsou to ty tunelové úseky.

Pro možnost regulace individuální automobilové dopravy v těch vybraných oblastech je nutné samozřejmě zajistit rozvoj dalších možností, jak tu danou cestu uskutečnit, to znamená veřejná hromadná doprava, vytvoření podmínek pro chodce apod.

Celkově by ta realizace návrhu dopravního systému s realizací městského polookruhu znamenala v tom výhledovém období horší dopravní situaci na většině posuzovaných míst. Celkový objem dopravy by se sice nepatrně snížil, ty dopravní vztahy by se realizovaly téměř ve stejném objemu, avšak za horších podmínek. Já bych poděkoval za pozornost a doufám, že jsem příliš nepřekročil časový limit.

Starosta pan Tomáš Chalupa: Ne – přesně končí hodina určená pro rozpravu k tomto bodu. Končím bod dva jednání tohoto zastupitelstva, pokračujeme bodem číslo tři, vystoupení zástupců hlavního města Praha s mandátem mluvit jménem hlavního města Prahy. Nevím, pánové, kdo dřív, jestli pan radní Steiner nebo pan předseda výboru. Pan radní Steiner. Pane radní a pane předsedo, konstatuji, že oba dva máte dohromady 45 minut na to vystoupení, je na vás, jak si to rozdělíte nebo jestli využijete plně tohoto času.

Vystoupení zástupců HMP

Pan Radovan Steiner, Rada hlavního města Prahy: Já myslím, že zdaleka tento časový limit asi nevyčerpáme. Dobrý den, vážené zastupitelky, vážení zastupitelé, vážení občané, nemám připravenou řeč. Myslím, že předchozí prezentace jednotlivých odborníků hovořily samy za sebe, uvedly na pravou míru některé řekněme zkrácené informace, které zde zazněly v první části našeho zasedání. Přesto se musím vyjádřit jménem hlavního města Prahy také k některým nepravdám, které zde zazněly právě na adresu hlavního města.

V tuto chvíli bych chtěl říci, že v první části vystoupení, ve vystoupení pana Ohrabla, oceňuji jeho korektnost, jeho řekněme kultivovanou prezentaci, byť si neodpustím poznámku,

že byla velmi selektivní, takzvaně co se komu hodí do krámu. Nicméně i tak to považuji za prezentaci velmi kultivovanou. To ale nelze říci o vystoupení slečny Kolínské, kde zaznělo hned několik nepravd. Pokusím se k nim za pár minut vrátit a uvést je na pravou míru.

Přesto mi dovolu k vystoupení pana Ohrabla několik poznámek či komentářů nad rámec toho, co myslím již bylo uvedeno ve správnost v předchozích vystoupeních. Například údaj o 125 tisících automobilů na mimoúrovňové křižovatce Malovanka, kterými občanská sdružení velmi často straší, je opravdu sčítáním hrušek s jablky. Již dnes v trase městského okruhu, to znamená u výjezdu ze Strahovského tunelu a pokračování na řekněme severovýchod jezdí zhruba 45 tisíc automobilů. Skutečně po dokončení městského okruhu, tak jak to bylo vidět v prezentaci pana ředitele Pivce, tímto směrem výrazně stoupne intenzita provozu v tunelu, zhruba na 88 tisíc automobilů. Ovšem tyto automobily nijak neovlivní dopravu na povrchu, nijak neovlivní životní prostředí, nebo velmi málo ovlivní životní prostředí ... (Smích, posměšky z řad občanů.) ... v oblasti mimoúrovňové křižovatky Malovanka.

Já jsem měl možnost tuto středu se seznámit s výstupy ankety či lépe průzkumu veřejného mínění realizovaného velmi renovovanou agenturou. Tento výzkum hovoří o tom, že nejenom většina občanů Prahy 6, ale dokonce většina obyvatel Břevnova ... (Pískot a výkřiky z řad občanů.) ... si přeje výstavbu mimoúrovňové křižovatky Malovanka. Ano, je oprava hezké, že tady pískáte a pokřikujete, ale na druhé straně jistě nelze zpochybnit, že průzkumy veřejného mínění probíhají mezi všemi občany Prahy 6. Pokud je dělá renomovaná agentura, pak nevím, jestli vhodným řešením je na ně pískat a pokřikovat. Já myslím, že vhodným řešením je hovořit o tom, že existuje ... (Výkřiky z řad občanů.) ... menšinový názor a existuje většinový názor. Samozřejmě i k tomu menšinovému názoru je nutno přihlížet, ale není možné, aby si ta menšina uzurpovala právo hovořit za všechny. (Výkřik občanky: To bylo za komunistů.) Ne, to právě nebylo za komunistů. (Pokračují výkřiky z řad občanů.)

Zástupkyně starosty paní Jaroslava Trnková: Já bych prosila o klid v sále. Všichni předchozí řečníci mohli mluvit v klidu. (Pokračují výkřiky z řad občanů.) Já bych prosila, abychom drželi tuto úroveň až do samého konce.

Pan Radovan Steiner, Rada hlavního města Prahy: Myslím, že podstatou demokracie je právě rozhodování většiny, ale i úcta k názorům menšin a řekněme brání ohledů na jejich názory. Čili chci uvést na pravou míru, že nebude po mimoúrovňové křižovatce Malovanka jezdit 125 tisíc aut denně. Po této mimoúrovňové křižovatce po všech jejích nájezdových, sjízdných rampách bude jezdit jenom o málo větší počet aut, než tím územím projíždí dnes, to znamená něco kolem 45 tisíc automobilů. To je hned jedno řekl bych zkruslení, které je často v této souvislosti používáno.

Pan Ohrablo hovořil o takzvaných mýtech, které se dle jeho názoru týkají problematiky městského okruhu. Nevím – část těchto tvrzení slyším poprvé a neměl jsem možnost se s nimi setkat. Možná, že někdo s nimi operuje – hlavní město Praha určitě ne. Nicméně asi dvě nebo tři z těchto tvrzení, která on zpochybňoval, skutečně hlavní město Praha zastává, a to z důvodů, které jsou více než evidentní. Konkrétně pan Ohrablo hovořil o tom, že je mýtem tvrzení, že okruhy vyřeší dopravu v Praze a – cituji – že nezná takové město, kde by okruhy vyřešily dopravu. Já taková města znám. Zním jich celou řadu. Uvedu jenom příklady – Brusel, Madrid, Lublaň nebo dokonce zde zmiňovaný Berlín. Ale k tomu se ještě vrátím. (Výkřiky z řad občanů.)

Další zde zpochybněný takzvaný mýtus hovoří o tom, že by městský okruh měl vyřešit dopravní zatížení Prahy 6 a že tedy – opět cituji – tunely neřeší přetížení na návazné uliční síti, a operuje se zde s pro mě velmi problematickým pojmem dopravní indukce, tedy vyprodukovaný nárůst dopravy. Vážení zastupitelé i občané Prahy 6, prosím, podívejte se na sousední městskou část Praha 5, kde zprovoznění tunelu Mrázovka v loňském roce přineslo právě tyto efekty, o kterých se zde hovoří, že neexistují nebo že jsou mýtické či virtuální. Přineslo právě zklidnění místních komunikací. Přineslo právě řešení přetížení na návazné uliční síti. Dokonce řešilo zprovoznění Mrázovky i zlepšení životního prostředí nebo řekněme prostředí k životu v tom širším slova smyslu. (Pískot, výkřiky z řad občanů.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Dámy a pánové, pane radní, nezlobte se. Já chápu a rozumím, že mnohým z vás názory zde přednesené nemohou nebo nemusí být libé. Ale žijeme v civilizované společnosti. Pokud chcete pískat a hlučet na slova, která se vám nelíbí, tak to není projevem civilizovanosti. Já přeruším toto zastupitelstvo, a myslím to smrtelně vážně, jestli bude pokračovat tento způsob přerušování vystoupení řečníka. Nikdo to nedělal při vystoupení předřečníků, ať uváděli jakákoli data a ať uváděli jakékoli zdroje informací. Moc vás prosím, jsme všichni občané Prahy 6 a nedělejme ostudu ani sobě, ani této městské části. Prosím, pane radní.

Pan Radovan Steiner, Rada hlavního města Prahy: Děkuji, pane starosto. Budu se snažit pokračovat v civilizovaném duchu. Součástí demokracie je právě úcta k alternativním názorům, s kterými třeba ani nemusím souhlasit. Já také nesouhlasím s řadou tvrzení, které zde pan Ohrablo nebo zejména slečna Kolínská přednesli, ale nijak jsem je nepřerušoval, nepískal jsem na ně a snažím se věcně, argumentačně oponovat jejich názorům a přednést svůj, pro některé z vás možná alternativní pohled.

Dále se ve vystoupení hovořilo mnoho o finančních možnostech hlavního města Prahy. Musím říci, že reálně zde byla prezentována naprosto falešná a nepravdivá čísla. Není pravdou, že by výstavba městského okruhu měla vést k omezení investic do veřejné dopravy. Nebylo tomu tak nikdy v minulosti. Nebylo tomu tak zejména v posledních pěti letech, kdy souběžně s výstavbou tunelu Mrázovka pokračovaly plným tempem všechny významné investice do sítě veřejné dopravy, to znamená jak výstavba metra 4C1, nádraží Holešovice – Ládví, tak výstavba tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov, tak například prodloužení trasy A metra ze Skalky do depa Hostivař, pro vaši informaci - tam by měla být stanice otevřena zhruba někdy za půl roku, řekněme na konci jara 2006. Takže není pravdou, že město nebylo schopno nebo není schopno zajistit finanční zdroje na stavby veřejné dopravy, pokud probíhají stavby dopravy individuální, tedy automobilové.

Těch zdrojů, které hlavní město Praha používá a může do budoucna používat, je hned několik. Kromě vlastních investičních zdrojů, které jsou rok od roku vyšší, jsou to také dotace například ze Státního fondu dopravní infrastruktury, který na rozdíl od některých jiných státních orgánů a institucí má k potřebám Prahy poměrně řekl bych výraznou citlivost a poskytuje dotace na řadu jak rekonstrukčních akcí, tak na výstavbu nových investičních celků v objemu mnoha set milionů Kč ročně. Pak jsou to přímé dotace ze státního rozpočtu. Zde mám na mysli podporu výstavby metra, která je dle mého názoru nedostatečná, přesto představuje nemalý objem, zhruba půl miliardy Kč ročně s určitou perspektivou nárůstu tohoto objemu až na dvojnásobek. A poté jsou to fondy Evropské unie, například z operačního programu JPD 2, už v letošním rozpočtu byly některé akce spolufinancovány z fondu Evropské unie, v příštím roce to bude ještě více. A samozřejmě až do roku 2009

máme možnost čerpat částky v řádu mnoha miliard Kč v přepočtu ekvivalentu ze zdrojů Evropské unie. Dalším takovým zdrojem jsou úvěry Evropské investiční banky, kterými nyní financujeme částečně výstavbu metra, do budoucna bude možné financovat z úvěrů EIB například i výstavbu městského okruhu.

Stejně tak stát, který je investorem pražského okruhu, čerpá z podobných zdrojů, dokonce opět také i z návratných dotací Evropské unie, například na výstavbu jižní a jihovýchodní části pražského okruhu. Takže prosím, nehodnoťte finanční možnosti města bez znalosti věci. Nehovořte o tom, že výstavba městského okruhu na Praze 6 je konkurenční prodloužení trasy metra A na letiště. Toto tvrzení chci velmi zásadně popřít. Už z časového hlediska je toto absurdní nesmysl. Zastupitelé jistě vědí, věřím, že i řada občanů, že prodloužení trasy metra A severozápadním směrem, záměrně neříkám na letiště, protože to je řekněme jeden z kamínek této mozaiky, ale prodloužení zejména z Vítězného náměstí, z Dejvické severozápadním směrem, ať už na území Prahy 6 nebo částečně i Prahy 5, je pro hlavní město prioritou. V současné době je projednávána změna územního plánu, která takové prodloužení trasy metra A umožní. Nicméně reálně po zařazení této akce do územního plánu je potřeba ještě minimálně tři roky na projednávání územního rozhodnutí, stavebního povolení, a to i za předpokladu, že nebudou tyto procesy komplikovány podobnými vlivy, jako je tomu u staveb městského okruhu. Čili reálně hovoříme o zahájení stavby prodloužení stavby trasy metra A severozápadním směrem v době, kdy městský okruh v úseku Strahovský tunel – Pelc Tyrolka bude téměř finišovat. Takže už z časového hlediska tyto stavby nejsou konkurenční. Naopak jsou komplementární, tak jako tomu bylo v předchozích čtyřech letech u těch staveb, o kterých jsem hovořil.

Nyní bych se rád dostal k těm nepravdivým tvrzením, která zazněla ve vystoupení slečny Kolínské. Zaprvé hovořila o cenovém růstu dopravních staveb v Praze. Opět používám přesné citáty, které jsem si v průběhu jejího vystoupení zaznamenal. Hovořila o tom, že v průběhu schvalování územního plánu v roce 1999 zastupitelstvo mělo k dispozici odhady – používám opět tohoto slova, které bylo správně v jejím vystoupení citováno – cen dopravních staveb v cenové úrovni roku 1999. Dále hovořila o určitých nárůstech a v další větě použila termín „cifry, které byly schváleny v roce 1999“. Prosím, v roce 1999 nebylo schváleno kromě územního plánu rozhodně nic, rozhodně ne cenové odhady. Cenové odhady jsou opravdu stavem roku 1999. Jistě všichni víme, že cenová úroveň roku 2005 je někde jinde, a to i z hlediska obecné inflace. Bohužel ve stavebnictví tato inflace oborová je výrazně vyšší. Můžeme diskutovat o tom, jaký vliv na to měl vstup České republiky do Evropské unie. Můžeme diskutovat o tom, jaký vliv na to má určitá globalizace stavebního sektoru v České republice, odkup velkých stavebních firem do vlastnictví významných nadnárodních stavebních koncernů. To všechno jsou vlivy, které jsou řekl bych nad rámec možností našeho ovlivnění, a to jak Prahy 6, tak hlavního města Prahy.

Ani já nemám radost z toho, že odhady cen v roce 1999 jsou výrazně jiné, než odhady cen v roce 2005. Ale taková je realita a netýká se to zdaleka jen dopravních staveb, a rozhodně se to netýká jen hlavního města Prahy nebo celé České republiky, ale týká se to i dalších zemí, které přistoupily do Evropské unie v loňském roce. To je první teze, kterou jsem chtěl zásadně popřít a zpochybnit, že zastupitelstvo schválilo jakési ceny, které v průběhu času narostly. Rozhodně tomu tak není.

Ve vystoupení pana Ohrabla jsem zaznamenal ještě tvrzení o tom, že hlavní město Praha neví, kolik budou jednotlivé dopravní stavby stát. To je samozřejmě tvrzení pravdivé. My nemůžeme vědět, kolik budou jednotlivé dopravní stavby stát až do doby ukončení

veřejných soutěží. Hlavní město Praha, stejně tak jako Ředitelství silnic a dálnic, soutěží dnes již v celoevropském prostředí. Jakákoli firma z 25 členských států Evropské unie má možnost se zúčastnit bez jakýchkoli omezení soutěží na výstavbu těchto zásadních dopravních staveb v Praze. Stejně tak jako české firmy mají možnost se zúčastnit obdobných tendrů v jiných zemích Evropské unie. A samozřejmě, že do okamžiku rozhodnutí příslušných komisí a příslušného zadavatele můžeme uvádět opět pouze cenové odhady. Takže ta čísla, s kterými bylo operováno, jsou cenovými odhady v cenové úrovni roku 2005. Pokud se bude celý proces prodlužovat, stavební povolení bude řekněme komplikováno dalšími odvoláními ještě dva roky, pak v cenové úrovni 2007 nepochybně cena těchto staveb bude ještě vyšší. Stejně tak jako u Mrázovky, kdy prodlužování a obstrukce ze strany některých občanských sdružení – a řada osob je shodných s těmi osobami, které nyní bojují proti výstavbě městského okruhu na Praze 6 – vedly k prodražení o více než jednu miliardu Kč. Já doufám, že v případě tunelu Blanka tomu tak nebude.

Druhé naprosto nepravdivé a pro mě nepochopitelné tvrzení, které chci zásadně popřít, je, že snad chybí jakýchsi 30 milionů na dokončení průzkumné štoly tunelu Blanka, to znamená tunelu městského okruhu v trase Špejchar – Pelc Tyrolka. To je prosím zásadní nepravda, průzkumná štola je prakticky dokončená. Informace, které byly získány, zejména z hlediska geologie a dalších podkladů pro budoucí soutěž na dodavatele této stavby, jsou neocenitelné a ta investice hlavního města Prahy se v tomto případě velmi vyplatila.

Třetím nepravdivým tvrzením, u kterého bych také rád věděl, z čeho vychází, ale rozhodně má k pravdě daleko, je věta, opět budu citovat, tak jak jsem si stačil zaznamenat: Město plánovalo dosáhnout zadlužení 35 miliard, což je maximum, které mu umožňuje zákon o obcích. – Prosím, skutečná pravda je taková, že zákon o obcích neurčuje žádné maximum zadlužení. Dnes už dokonce ani nemá tu doporučující hranici, kterou měl tento zákon dříve, respektive ona to byla vyhláška ministerstva financí, ale nebudu zde zacházet do detailů, která hovořila o tom, že obce by na dluhovou službu, čili na splácení dluhů, neměly věnovat více než 20 % svých rozpočtových příjmů. Pokud dluhová služba přesáhne limit 20 %, pak je cosi prohnílého ve státě dánském a tato obec by měla řekněme velmi výrazně přistoupit k restriktivním opatřením.

Pro vaši informaci – Praha v současnosti na dluhovou službu nepoužívá ani 5 % ze svých rozpočtových příjmů. Čili tento doporučující limit, který ještě nedávno platil, nenaplnujeme ani ze čtvrtiny. Číslo 35 miliard jsem opravdu v životě neslyšel. Dnes hovoříme o tom, že v rámci konzervativního rozpočtového hospodaření nechceme, aby zadlužení města přesáhlo zhruba 45 miliard Kč, což je objem ročního rozpočtu. Hovořím samozřejmě o absolutní výši dluhu, nehovořím o dluhové službě, ta je opravdu na úrovni zhruba těch 5 %. Čili i v tomto porovnání máme k dispozici kromě všech dalších zdrojů – to znamená fondů Evropské unie, Státního fondu dopravní infrastruktury a vlastních investičních zdrojů – ještě minimálně 10, spíše 15 miliard prostoru na přijetí úvěrů, ať už od Evropské investiční banky nebo od jakýchkoli jiných peněžních ústavů, případně na další emise obligací, které Praha velmi úspěšně realizovala v uplynulém volebním období.

Nesmysl č. 4 – opět budu citovat: Hlavní město Praha chtělo řešit přebytkovým rozpočtem své zadlužení, nezdařilo se. Nyní hlavní město Praha plánuje přebytky na splácení dluhu. – Zde myslím došlo k zásadnímu smíšení dvou pojmů, a to je rozpočtový přebytek jako účetní kategorie a spoření na úhradu budoucích splátek dluhu. Skutečně hlavní město Praha v uplynulých pěti letech ukládalo nikoli přebytky svého hospodaření, ale část svých rozpočtových příjmů na takzvaný spořicí účet v zájmu akumulace určitých finančních zdrojů

do roku 2009, 2010, 2011, kdy budou splatny některé emise obligací a některé úvěry, které hlavní město Praha v uplynulém volebním období přijalo. Pro vaši informaci – tyto rozpočtové zdroje, nikoli přebytky, zdůrazňuji, nikoli přebytky v rozpočtovém slova smyslu, v účetním slova smyslu, tyto zdroje představují dnes zhruba 5,5 miliardy a Zastupitelstvo hlavního města Prahy i Rada hlavního města Prahy rozhodly o tom, že tyto prostředky mohou být postupně zapojeny právě na financování strategických investičních akcí, což je kromě dokončení metra 4C2 Ládví – Letňany také výstavba městského okruhu, jeho severozápadní části, to znamená Strahovský tunel – Pelc Tyrolka. Čili opět další finanční zdroj, který máme již dnes reálně k dispozici, fyzicky, jak na našich účtech bankovních, tak samozřejmě v našem hospodaření. Nicméně chci zásadně popřít, že by se jednalo o rozpočtové přebytky a není pravdou, že by hlavní město Praha v minulosti plánovalo přebytkové hospodaření. Vždy v uplynulých několika letech plánovalo hospodaření buď mírně schodkové nebo vyrovnané. Rozhodně nikdy neusilovalo o rozpočtový přebytek.

Konečně pátý bod, který bych si dovilil označit téměř jako nahrávku na smeč, to je Berlín, který zde byl prezentován jako jakási nirvána, jakýsi ideál toho, jak má městská samospráva hospodařit. Berlín, vážené dámy a vážení pánové, je předlužené město. Je město, které má mnohonásobně - jak v procentech, tak i v absolutní výši dluhu – vyšší zadluženost, než hlavní město Praha. Dokonce do té míry, že před několika lety Berlínu hrozila finanční insolvence, hrozil fakticky bankrot. Takže srovnávat Berlín s Prahou a dávat nám Berlín za příklad já považuji za velmi nevhodné a za důkaz toho, že ten pán, který byl na stáži v Berlíně, asi nestudoval příslušné účetní podklady dostatečně do hloubky, protože dávat nám Berlín za příklad považuji opravdu za velmi úsměvné.

Nelze nám ho ale dávat za příklad ani z dalších důvodů, a to mimo jiné proto, že dopravní infrastruktura, o které tady hovoříme a o které hovořila i slečna Kolínská, to znamená silniční okruhy a trasy metra, jsou v Berlíně v zásadě dobudovány. Silniční okruhy zcela a trasy metra až na určité řekněme doplňkové úseky, které propojují existující trasy, prostě v Berlíně již jsou historicky dobudovány. Proto se může – tak jak to v tom koláčovém grafu vyznělo – Berlín soustředit opravdu všemi silami na modernizaci vozového parku městské hromadné dopravy a nemusí například investovat do prodlužování existujících tras metra. Samozřejmě nemusí investovat ani do výstavby okruhů, pokud tyto okruhy již v Berlíně existují a pokud, jak já tvrdím, velmi výrazně pomohly k řešení dopravy v hlavním městě spolkové republiky Německo.

Chci ale ovšem popřít tvrzení o tom, že Praha málo investuje do modernizace a obnovy vozového parku MHD. Uvedu konkrétní číslo. Za poslední čtyři roky bylo do vozového parku městské hromadné dopravy v Praze investováno více než 10 miliard Kč. To je částka řekl bych unikátní ve všech nově přistoupičích zemích Evropské unie. V porovnání například s Budapeští, Varšavou nebo jinými městy, s kterými se reálně můžeme srovnávat, je to částka několikanásobná, a dokonce i v porovnání s mnoha hlavními městy starých členských zemí Evropské unie je to částka řekl bych úctyhodná.

Velkým problémem samozřejmě zůstává, že stát, státní rozpočet se podílí na obnově vozového parku naprosto minimálně. To je situace, která je v Evropské unii nevídaná. V Evropské unii hlavní města, ale koneckonců i další města, která provozují hromadnou dopravu, mohou žádat až o 50procentní spoluúčast státního rozpočtu na těchto financích. Pro vaši představu – z těchto 10 miliard, které jsme investovali v uplynulých čtyřech letech, nám stát přispěl necelých 100 milionů Kč, čili necelé jedno procento z těchto nákladů. To je myslím naprosto směšné a mimo jiné jeden z faktorů, proč zadluženost hlavního města Prahy,

v tom jediném s předřečníky mohu souhlasit, vykazovala v uplynulých letech poměrně výraznou dynamiku. Ovšem na druhé straně tohoto tvrzení stojí fakt, že dnes máme k dispozici 48 nových vlaků metra pro trasu C, každý v hodnotě zhruba čtvrt miliardy Kč, že máme k dispozici zhruba 30 modernizovaných souprav metra v provozu na trase A, každou v hodnotě zhruba 120 milionů Kč a že pokračuje obnova vozového parku i na trase B, kde již příští rok by měl podíl modernizovaných vlaků dosáhnout téměř 50 %. (Výkřiky z řad občanů.) To jsou myslím fakta, prosím, abyste se, pokud někdy používáte metro, projeli po trase A, po trase C, nenajdete tam už ani jeden jediný původní ruský vlak. Na trase B ta obnova dostane poměrně velkou dynamiku v příštím roce. O obnově vozového parku tramvají zde bylo hovořeno. I já souhlasím s tím, že by mohla probíhat rychleji a budu dělat všechno pro to, aby v příštích letech byl hlavní akcent obnovy našeho vozového parku soustředěn právě na tramvaje. V oblasti autobusů jsme na tom myslím velice dobře v porovnání s městy jako Budapešť, Varšava, Bratislava, o kterých jsem hovořil, ale koneckonců i Brno, Liberec, České Budějovice či další města provozující MHD v této republice, jsme na tom velice dobře. (Výkřiky z řad občanů, požadavek, aby se řečník věnoval tématu, poznámky, že metro s jeho dvěma stanicemi na obvodě Praha 6 se jich prakticky netýká, protestní potlesk.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Dámy a pánové, nezlobte se, prosím o klid. Pane radní, jestli mohu poprosit, pojďme se věnovat Praze 6. Konstatuji, že v tuto chvíli máme za sebou 28 minut z toho vystoupení.

Pan Radovan Steiner, Rada hlavního města Prahy: Jenom několik vět na závěr tohoto vystoupení. Myslím, že i problematika modernizace vozového parku metra velmi úzce souvisí s Prahou 6, byť podepíší tvrzení, že dvě stanice metra pro Prahu 6 jsou málo a že i já budu dělat vše pro to, aby v budoucnu těch stanic na území Prahy 6 bylo více. Prosím, vraťme se k problematice městského okruhu. I my chceme, aby pražský okruh byl v severní či řekněme severozápadní části zprovozněn současně nebo s určitým předstihem před příslušnou severozápadní částí městského okruhu. To dle mého bytostného přesvědčení bude realitou roku řekněme 2010, možná 2011, i proto, že výstavba městského okruhu v ražených tunelech trvá podstatně déle, než výstavba pražského okruhu, který s výjimkou hloubeného a tudíž z hlediska výstavby jednoduššího tunelu v městské části Suchdol bude trvat podstatně kratší dobu, než výstavba městského okruhu. Proto si dovoluji vás, vážené zastupitelky a vážení zastupitelé, poprosit, abyste i v souladu s výsledky průzkumu veřejného mínění, který proběhl právě mezi občany Prahy 6, podpořili výstavbu městského okruhu, podpořili naši snahu o maximální tlak na vládu, ministerstvo dopravy a Ředitelství silnic a dálnic o maximální urychlení výstavby pražského okruhu ve variantě J tak, abychom se možná za pět zde, třeba v tomto sále nebo někde jinde na území městské části Praha 6, mohli sejít a konstatovat, že oba dva okruhy byly zprovozněny a velmi výrazně zlepšily dopravní situaci na Praze 6. O tom jsem přesvědčen. (Pískot.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Nezlobte se, jestli bude takto probíhat jednání, pískání apod., tak opravdu přeruším toto jednání zastupitelstva. Opravdu to myslím vážně. Děkuji panu radnímu Steinerovi. Poprosím pana předsedu výboru dopravy Laudáta. Pane předsedo, máte maximálně 15 minut na toto vystoupení.

Pan ing. František Laudát, předseda výboru dopravy ZHMP (stylisticky upraveno): Dobrý večer, dámy a pánové, já si myslím, že ani těch 15 minut nevyužiji, protože to není o jednorázovém povídání o číslech, koncepcích apod. Výbory dopravy Zastupitelstva hlavního města Prahy jsou veřejné, takže kdo chce, může se jich zúčastnit, a pokud vím, tak slečna Kolínská a další lidé tam chodí. Nemusíme se leckdy shodnout, nicméně někdy přece

jenom se aspoň na něčem shodneme. Já tady také nebudu komplexně něco přednášet. Na samém začátku tady padl termín „nekontrolovatelný nárůst individuální automobilové dopravy“. Prostě občané po roce 1989 po ní sáhli způsobem nevídaným a já to беру jako realitu, s kterou je třeba něco dělat. Já se domnívám, že nejhorší by bylo rezignovat na tento stav. Žádná jiná alternativa není. Jsou dvě cesty, není ta třetí cesta, o které se vy domníváte, že existuje a čas od času je vám možná umně nebo méně umně podsouvána. Buď budeme řešit ten vývoj, který nastal, který pokračuje, anebo druhá alternativa je na to rezignovat. Není ta třetí cesta. Ono už to slovíčko „nekontrolovatelný“ – já si myslím, že jste byli kontrolováni ne 40 let, ale prakticky od 38. roku, vaši rodiče, dědové, prarodiče. Takže já si myslím – trochu pokory.

Já jsem byl nedávno v jakési předtáčené besedě v České televizi, pořad Na větví. Když jsem se nad tím zamýšlel - protože někteří lidé, kteří tady k vám mluvili, byli i v tomto pořadu - tak je to možná trošku jakási neúcta k tomu, že společnost, lidé se nějak vyvíjejí, něco používají, a jak je začnete regulovat, tak kde ta regulace skončí! Samozřejmě nelze trpět, aby jeden svým chováním, svými prostředky poškozoval dalšího.

Řeknu ještě jednu věc. Je mi líto, já jsem přijal pozvání pana senátora Schwarzenberga, na některé argumenty – jak zde v těch prvních dvou úvodních vystoupeních zazněly - jsem reagoval, řekl jsem, že nejsou pravdivé, přesto i s tímto vědomím tady dnes zazněly ty argumenty znovu.

Další věc je EIA. Chybí EIA – představte si, že legislativa umožňovala donedávna, dnes už nikoli, obcím nedělat ten formalizovaný proces EIA, to posouzení vlivů na životní prostředí. To vůbec neznamená, že u pražských dopravních staveb tyto procesy v té praktické rovině neprobíhají. Probíhají, a probíhají dokonce tvrději, než vůbec předepisuje EIA.

Pokud uslyšíte od některých lidí, jak se prodražila Mrázovka – víte, co bylo podstatnou částí? Není pravda, že občanské iniciativy nezdržují. Téměř každá stavební firma, každý dodavatel si prosadí, je to součástí tendru, inflační doložku do své smlouvy. A pokud na 4 miliardy máte inflační doložku 5 – 10 %, to mluvím o době, kdy ve stavebnictví byly takto navyšovány nebo narůstaly indexy, tak si z té částky lehce spočítáte, proč najednou to „ustřelí“ o 400 milionů, jako se stalo v případě Mrázovky. Druhá fáze je ta, že hygienik, životní prostředí, dopravní policie - i když schválí projektovou dokumentaci jak na úrovni územního rozhodnutí, tak stavebního povolení - před spuštěním kladou další a další požadavky a málokterý politik či úředník řekne kategoricky ne. To je další velká částka z těch peněz, o co to narůstá. Jestliže tady zaznívalo téměř posměšně, že někde v té dokumentaci je napsáno, že po realizaci těch staveb budou změřeny a přehodnoceny skutečné dopady a následně se podle toho Praha zařídí, to je standardní proces. Nikdo z vás by nechtěl, aby to skončilo tím, že se ta stavba postaví – jako kdysi byla centrem Prahy prokletěna severojižní magistrála, a pak už se nikdo nezabýval, kromě stěhování občanů, tím, jaké to má ty reálné dopady. Protože jedna věc jsou teoretické výpočty, modely, druhá věc je realita. Kdo se pohybuje například v oblasti problematiky hluku, tak víte, že hluk je natolik problémová fyzikální veličina, že nikdy nepostihnete nejenom přímo místní, ale dokonce i vzdálenější dopady, nikdo nespočítá přesně dopředu veškeré efekty. A pak je zcela samozřejmé - dokonce dnes máte zákonné opatření, jak se bránit proti překročeným hladinám hluku – že vám nikdo neřekne „my vás v tom necháme, to už je váš problém, že najednou se tam nepříznivě změnil ten parametr“.

Pokud někdo řekne, že posláni dopravy automobilové pod zem nezlepší podmínky pro život, tak to je fabulace. Chce snad někdo tvrdit, že Strahovský tunel dneska devastuje Strahovský klášter? Tam ty vzdálenosti budou možná ještě kratší, přímé vzdálenosti, než jak se tady mluví o vzdálenosti městského okruhu a Pražského hradu. Není to pravda. Dodneška se pořád životní prostředí výrazně točí kolem emisí, imisí, ale já vám řeknu, že už i bruselští úředníci a politikové, kteří hledají vůbec téma, co Evropská unie může nabídnout velkým a bohatým městům, přišli s tím, že je to problematika hluku. Pokud by na Smíchově byly realizovány představy z dob konce komunismu o povrchové variantě městského okruhu - vy dobře víte, že se představoval jižní portál Strahovského tunelu, mám pocit, že dokonce nadvakrát - tak jaké by to mělo dopady! Byly dělány zkusmo první studie o dopadu hluku na lidské zdraví a ty výsledky jsou katastrofální.

Jinak pokud tady někdo užívá termín „dálnice“, také to tady zaznělo, já doufám, že to je skutečně pouze pejorativní označení, protože v Praze se žádné dálnice nestavějí, v Praze dokonce není žádná dálnice, dokonce ani ne rychlostní silnice, to má nějaké svoje parametry, nějaká řešení. Ani toto to není, městský okruh bude skutečně uliční komunikace s navrhovanou nebo provozní rychlostí myslím 60 km. Není to tak, žádné dálnice tady nikdo nestaví.

Já vám chci říci jednu zásadní věc. My sem žádnou další dopravu zatahovat nebudeme. Oblast Letné, Prašný most, Dejvice patří dnes k těm nejhorším. To, co se povedlo na Praze 5, bylo dáno historicky – proto kromě zvenčí tam nebyly žádné místní iniciativy, všechna odvolání dávali lidé, kteří určitě nebydleli v tom dotčeném území, bylo to všechno importováno, nesešli se tam občané, tak jste se tady dnes sešli vy z Prahy 6. Můžu vám říci, že tam ta situace nebyla takovým předmětem - tam to bylo dáno historicky. Jistě si pamatujete z roku 1990 na vražedný ... (? nesrozumitelné), které oblasti v Praze jsou na tom nejhůř, tak Smíchov vždycky vedl. Vývoj se posunul někam jinam a dnes se ten problém přesunul na Prahu 6, 7 a 8. A neřešit to – tím zakládáte na velký průšvih.

Vy se domníváte, že my vám sem chceme dát něco horšího. Bude hodně záležet na místní politické reprezentaci, ne jestli zabrání stavbě okruhu. Podstatnější bude, jak si prosadí cílové dopravní řešení po vybudování městského okruhu na vašem území na povrchu. Protože na Smíchově by v životě nevznikla pěší zóna bez městského okruhu, to by tam nikdo neprosadil, nikdo by si to ani neriskl, protože bohužel Pražané jsou automobilisté, ať se to komu líbí nebo nelíbí.

Nikdo neřekl, aspoň z okruhu těch relevantních, kteří za to zodpovídají a snaží se hledat řešení pražské dopravy, že snad Blanka nebo něco podobného vyřeší pražskou dopravu. Praha žije nějakým vývojem, přicházejí nové výzvy. Jedna z nich je například letiště a jak ho řešit. Totéž rozvoj metra. Nikdy to není cílové, konečné řešení. Já nechápu – magistrála, budete se divit, já nevyčítám to, že v éře socialismu někdo takové nápady měl. Já jsem se na to jednoho komunisty ptal, on dokonce říkal, že inspiraci hledali snad někde v Los Angeles, že se tam koncem 60. let vypravila delegace. Naštěstí se tento koncept nepodařilo prosadit, ale představte si, co by se dělo, kdyby bohužel dneska tolik proklínaná magistrála nebyla, lidé by do těch aut sedli tak jako tak, i bez té magistrály. Je škoda, že tady není takový rozdílový obrázek intenzit, na kterém by bylo jasně vidět, z jak velkých území Prahy 6 vysaje městský okruh – z jakých území vysaje tu dopravu. Doprava se chová, automobily se chovají jako povodeň, jako voda, natečou tam a cpou se tudy, kde vůbec mohou projet. Na Smíchově tento efekt zafungoval. Zafungoval na celé jižní cestě kolem šterboholské radiály. Není nejmenší důvod pochybovat o tom, že zafunguje i tady. Samozřejmě pokud by někde to

fungování bylo problematičtější, pak musí nastoupit politikové, odborníci, aby tam zneprůjemnili průjezd, vjezd těch aut tak, aby ty obývané ulice se staly místy pouze pro rezidenty a pro ty aktivity, které tam patří. V žádném případě hledání uliček na průjezd, který se dokonce nemusí ani té Prahy 6 týkat.

Takže ani Blanka nevyřeší dopravu. Efekt narůstá, když bude hotová co největší část celého pražského skeletu. Odlehčí magistrále. Víte, Praha 1, 2 si představuje, a má zpracované projekty, že magistrála vypadne z hlavních komunikací Prahy, že se to stane možná rušnější, ale pouze v uliční síti. Že už to nebude spojnice dokonce střední Evropy mezi východem a severem.

Já se tady nebudu dotýkat vystoupení slečny Kolínské. Jenom bych chtěl říci k tomu, co řekl už můj předřečník, že se zapomnělo na to, že o 14 % skočily automaticky ceny staveb změnou sazby DPH, protože obcím není dovoleno, aby byly plátcí DPH, takže když nic jiného, tak jenom touto legislativní změnou skočila cena staveb z 5 na 19 %, a hlavnímu městu Praze se ty peníze nevracejí. Hledáme cesty, ale vzhledem k tomu, že prý na tom zatím nejsou podnikány ekonomické aktivity, nemůžeme – ani kdyby to dělala například akciová nebo obchodní společnost – dosáhnout toho zpátky.

Vzhledem k tomu, že už jsem měl méně času, chtěl bych vás poprosit závěrem přece jenom o jisté zamyšlení a možná toleranci. Kdysi jsem byl u toho, když se otevíral jeden úsek dálnice, byla to teplická dálnice, tam zaznělo, že každý rok, kdy není dálnice z Prahy do Hradce Králové, zbytečně navíc umře mezi Poděbrady a Hradcem Králové 11 lidí. Pokud by někdo dělal analýzu této situace v Praze, tak by ta čísla byla podstatně hroživější. Protože vím, že se odhadovaly jakési počty zranění zasažených osob v případě jenom odtažení pražského okruhu ze Suchdola do severní varianty. Vy se možná domníváte, že to je něco vzdáleného, ale jednou vám může přijít telefonát, že zrovna váš blízký – nebo i vám se to může stát ... (Přerušen paní ing. Kousalíkovou.)

První zástupkyně starosty paní Marie Kousalíková: Pane inženýre, nerada vás přerušuji, ale uplynulo 45 minut.

Pan ing. František Laudát, předseda výboru dopravy ZHMP: Děkuji. Takže já končím. Může se vám to stát. Obrovské dopady na zdraví. Není to imaginárního, je to něco, co se vám může stát už zítra. Samozřejmě není ta metodika, aby tady někdo ukázal - přímo tady kvůli autu to tak je. (Přerušen potleskem.) Děkuji.

První zástupkyně starosty paní Marie Kousalíková: Já děkuji zástupcům hlavním města. Vyčerpali 45 minut. Přistupujeme k bodu osm – stanovisko zástupců městské části Praha 6. Za městskou část Praha 6 promluví místostarostka Prahy 6 paní ing. Trnková.

Starosta pan Tomáš Chalupa: Ještě před tím, než dám slovo paní inženýrce, dovolu, abych vás seznámil s následujícím procesem projednávání. Poté, co domluví paní ing. Trnková, vystoupí pan Jiří Vitzany, který je zastupitelem hlavního města Prahy a má toto právo ze zákona. Následně jsem obdržel tyto přihlášky do diskuse – budu je číst v pořadí, abyste se postupně připravili: pan ing. Lejčar (foneticky), který se přihlásil jako první už i elektronicky, pan Pavel Sobotka, Josef Knop (Knob?), paní Petra Kolínská, pan Mgr. Tuček, pak jsou dva „neobčané“ Prahy 6, pan Zeman a pan Majsner (foneticky), o nich budeme hlasovat, dále pak Jiří Forman, pan Jaroslav Novák, pan Jaroslav Švejda, paní Šenarová (foneticky), která také není občankou Prahy 6, o jejím vystoupení se bude hlasovat, dále pak

pan Menberger (foneticky), pan Vidlák, pan Martínek, pan Dobiáš, pan Maňák, pan Frane (Franc). Dále jsou přihlášení zastupitelé, prosím, aby bylo mi promítnuto na obrazovku, kteří to byli. Pan ing. Kužílek, pan arch. Holub. Následně jsou další přihlášky, a to pan Aleš Ohrablo, paní Bohdanecká nevystoupí, to je jenom poznámka. Takže jako 21. bude pan Ohrablo. Prosím všechny diskutující, až budou vystupovat v rozpravě, aby na začátku oznámili, zda svůj příspěvek berou jako první nebo si ho přejí spojit s druhým, tedy jestli budou mluvit tři minuty nebo šest minut. Teď má slovo paní ing. Trnková.

Stanovisko zástupců městské části Praha 6

Zástupkyně starosty paní Jaroslava Trnková: Vážení zastupitelé, vážení hosté, já jsem teď v trochu svízelné situaci, protože v poločase bych měla udělat nějaké shrnutí. Ten poločas je to, že jsme vyslechli jednak názory občanských iniciativ, jednak názory odborníků a zastupitelů zastupitelstva hlavního města. Musím se přiznat, že petici občanských iniciativ SOS brala radnice velice vážně. Shromáždili jsme všechna usnesení rady a zastupitelstva vyjadřující se k dopravní problematice a probírali jsme se i zápisy z odborných komisí, abychom zjistili, jaká byla naše vyjádření zpětně, abychom konfrontovali současná vyjádření s těmi vyjádřeními předchozích zastupitelstev.

Při této příležitosti jsme zjistili, že názor radnice ve věci postoje k pražskému okruhu je od samého začátku zcela konzistentní, a to takový, že jsme vždy podporovali přednostní výstavbu pražského okruhu ve stopě J. Já bych chtěla znovu opakovat, že zastáváme důrazný požadavek, který jsme uplatnili i písemně na vyšších orgánech, požadujeme, aby dokončení pražského okruhu se zrealizovalo ještě před zprovozněním městského okruhu. Myslím si, že tady padlo vysvětlení délky výstavby městského okruhu a délky výstavby pražského okruhu, takže stále ještě si myslím, že je šance, aby došlo k tomu, že pražský okruh bude ukončen dřív, než okruh městský.

Pokud se týká městského okruhu, zase jsme našli, že naši zástupci se již v přípravě podkladů pro materiál dopravní koncepce velice aktivně podíleli, ten koncept byl posléze schválen v roce 1994. Dnes jste vyslechli námitky, ale i důvody k výběru tohoto řešení. Důvody k tomu, proč je dobré, aby se městský okruh postavil. Přiznám se, že městská část po mnoha připomínkách nakonec vyslovila souhlas se stavbou městského okruhu a je na něj vydáno územní rozhodnutí.

Domnívám se, že velice významné v tom dnešním projednávání byly údaje, které jsme si mohli vyslechnout jako zpřesňující a které vlastně jsou asi 14 dnů staré, jako výsledky koordinační dokumentace městského okruhu a dopady městského okruhu na komunikační síť.

Chtěla bych se ještě vrátit k problematice hromadné dopravy. Myslím si, že ta hromadná doprava velice úzce souvisí s dopravou obecně, s dopravou na komunikacích. Za městskou část lze konstatovat, že naší prioritou byla vždycky hromadná doprava a myslím si, že jsme to projevili i velice důrazně v našem požadavku, aby došlo k rozvoji zejména při prodloužení metra A z Vítězného náměstí západním směrem. Radnice Prahy 6 se velice aktivně podílela na zpracování podkladů pro změnu územního plánu a jak jste slyšeli, v současných měsících má dojít k tomuto projednání na Zastupitelstvu hlavního města Prahy.

Chtěla bych ještě říci, že jsme se nejen ubírali touto cestou konzultace s odborníky a nějaké té snahy po revizi a dobrání se toho správného postoje. Městská část si nechala

zpracovat i průzkum názorů občanů na různé otázky dopravní problematiky. Myslím, že tady máte možnost se s těmi výsledky dobře seznámit. Já bych si dovolila uvést alespoň dva základní názory, které nás přesvědčily i o tom, že naše rozhodnutí snad byla v souladu i s tím, co si přejí naši občané. Při dotazu na názor na severní úsek obchvatu na celém území Prahy 6 vyslovalo 70 % obyvatel souhlas s tím, aby byla realizována varianta J pražského okruhu. (Poznámka pana starosty: A to co nejrychleji.) A to co nejrychleji. A pokud se týká názorů na dopravní stavbu mezi Malovankou v Praze 6 a Pelc Tyrolkou v Praze 7, vyslovalo souhlas s touto realizací 58,1 % obyvatel. Samozřejmě pak jsou k tomu ještě další doprovodné údaje, ale ty všechny jsou umístěny na těch informačních stojanech, takže je doporučuji vaší pozornosti.

Já si myslím, že v tuto chvíli bude nejlepší, když bude otevřen prostor k diskusi, takže končím, pane starosto.

Starosta pan Tomáš Chalupa: Děkuji. V tuto chvíli jsme vyčerpali blok vystoupení, nastupuje rozprava. Pan Jiří Vitzany. Pane doktore, máte slovo. Prosím vás na začátku o sdělení, zda spojujete příspěvky dohromady či nikoli.

Diskuse občanů MČ Praha 4 a členů ZMČ (včetně člena ZHMP)

Pan dr. Jiří Vitzany, člen ZHMP: Ano, spojuji dohromady. Vážené dámy, vážení pánové, dobrý večer. Dovolte mi pár poznámek jako opozičnímu členu Zastupitelstva hl. m. Prahy, členu finančního výboru. Přiznám se, že na zasedáních Zastupitelstva hl. m. Prahy nevidám tolik účastníků z řad veřejnosti, snad velmi výjimečně, a prakticky nikdy při projednávání rozpočtu hlavního města Prahy, a to ukazuje, jak toto téma na území Prahy 6 je významné.

V této souvislosti bych vás také rád pozval na jednání Zastupitelstva hl. m. Prahy, jednání, které se bude zabývat návrhem rozpočtu pro rok 2006 a bude se konat 15. prosince od 9.00 hodin na Mariánském náměstí. Proč to říkám? Návrh rozpočtu, tak jak ho schválila rada a bude projednávat zastupitelstvo, obsahuje celou řadu položek a jedna z těchto položek je „zahájení komplexu staveb“, konkrétně stavby úseku Špejchar – Pelc Tyrolka, toho klíčového úseku o délce 4,3 km. V rozpočtu je zařazena poměrně zanedbatelná částka 200 milionů Kč plus v komentáři předpoklad zahájení této stavby v průběhu roku 2006. Touto nepatrnou částkou dojde fakticky k zahájení obrovské investice ve výši 30 miliard Kč, tak jak tady byla popisována. Myslím si, že je zde šance se k této stavbě vyjádřit.

Jak se na tuto stavbu dívat? Já myslím, že v zásadě ze dvou hledisek. První otázka je: Má Praha vůbec na financování takovéto stavby? Druhé hledisko je: Co tato stavba přinese Praze a konkrétně Praze 6?

Pokud jde o tu první otázku, já musím říci, že pan radní Steiner nemluvil pravdu, jestliže tvrdil, že Praha nemá problémy s financováním komplexu staveb městského okruhu, že Praha ví, kde získat peněžní prostředky. Praha neví. Není to pravda. V návrhu rozpočtu dokonce není ani řešeno financování dostavby metra do Letňan, je zde řešena pouze polovina této částky, a teprve v průběhu roku město bude řešit, zda čerpat další cizí zdroje, případně rozpouštět rezervy na splácení dluhů.

Jak zde bylo řečeno, absolutní, maximální možností pro zadlužení hlavního města Prahy je cca 45 miliard. To je dáno smlouvami s Evropskou investiční bankou. Je zde tedy prostor pro maximální čerpání ve výši 10 miliard. Potřeba na dofinancování všech investičních akcí, které má nyní město v rozpočtu, včetně řekněme vozů metra atd., je 180 miliard. Potřeba pro dofinancování městského okruhu je cca 50 až 70 miliard. Z toho vidíme, že město neví, jak tyto akce dofinancovat. Zařazuje do rozpočtu 200 milionů, vykopává díru do země, neví, jak bude dál pokračovat. Hrozí to, že skončí jako Berlín, který je předlužen a má dostavěno pouze torzo městského okruhu.

Druhá otázka je, co tato stavba přinese Praze 6. Když poslouchám tuto diskusi, myslím si, že ty přínosy jsou velmi sporné. Podstatné je skutečně to, co zde bylo řečeno – jak bude vypadat dopravní situace na Praze 6 po eventuálním případném dokončení tohoto okruhu. Donedávna ty známé odhady, spíše neoficiální, ukazovaly, že ten vývoj dopravní situace na kulatém náměstí, Jugoslávských partyzánů atd. bude v podstatě katastrofický. To, co dnes bylo předneseno, vypadá trošku optimističtěji, nicméně ve své podstatě, když se podíváte na ta čísla, říká, že nejlepší variantou je dostavět pražský okruh a nestavět městský okruh. (Reakce na poznámku z pléna:) Ano, z těch čísel vycházelo, že nejnižší intenzity dopravy vycházejí v této variantě. (Reakce z pléna – mimo mikrofon.) Ale budiž, necht' je tato diskuse vedena dále, ta čísla dnes nebo před pár týdny byla zveřejněna poprvé.

Já osobně bych proto doporučil radě, aby zaujala stanovisko, které spočívá v tom, nezahajovat tyto stavby minimálně do té doby, než bude ujasněna časová návaznost, termíny dokončení pražského silničního okruhu. Zpracovat studii dopadů na životní prostředí, zpracovat alternativní úspornější řešení, také ohleduplnější k životnímu prostředí a především prioritně financovat rozvoj městské hromadné dopravy.

Stanovisko zastupitelstva městské části, rady městské části je klíčové, nicméně konečné slovo v této věci má Zastupitelstvo hlavního města Prahy a Rada hlavního města Prahy. Proto vás, dámy a pánové, znovu zvu – přijďte říci 15. prosince svůj názor na tuto stavbu, která má být financována z rozpočtových prostředků hlavního města Prahy, tedy z vašich peněz. Děkuji. (Dlouhotrvající potlesk z řad občanů.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Děkuji vám, pane doktore. Slovo má arch. Lejčar, připraví se pan Sobotka. Znovu vás poprosím, pane architektke, o to sdělení, zda spojujete nebo nespojujete příspěvky. (Odpověď pana arch. Lejčara: Nespojuji, budou to tři minuty.)

Pan arch. Ivan Lejčar: Dobrý den. Moje jméno je Ivan Lejčar, jsem architekt urbanista a živím se v podstatě tím, že se snažím koordinovat profesi urbanisty, architekta urbanisty s profesí dopravního inženýra, respektive aby tyto dvě profese se navzájem prolínaly. Z toho vyplývá také to, že dávám přednost oné filozofii, která tady dnes byla prezentovaná, to znamená – tady bylo prezentováno to, že nemáme zastavit stavbu městského okruhu, nýbrž pozastavit a že máme dát přednost veřejné dopravě před výstavbou této silniční stavby. Já si myslím, že hybnost obecně se nemusí řešit vždycky jenom pohybem automobily a vlastně výčtem strohých čísel, kolik lidí potřebuje jezdit nebo nepotřebuje jezdit. Samozřejmě, že jízda do nemocnice s babičkou nebo jízda s dítětem do školy je něco jiného, než když pojedou džípem do fitcentra na Pavlák někde z Jesenice. To jsou rozdílné věci. Čili ta filozofie, která je tady nabídnuta – dejme přednost veřejné dopravě před silniční, je naprosto správná. Teď jenom k dimenzím těch povrchů. Ta čísla jsou podle mě od ÚDI, ale jsou z jiného období, z jiné doby, ale to, co tady bylo předloženo, vycházelo z údajů ÚDI.

Co se týká magistrály, myslím si, že v této filozofii – dát přednost veřejné dopravě před individuální, by šlo regulovat magistrálu hned, nebo před deseti lety už k ní mohlo dojít. Zrovna tak mohlo dojít k regulaci individuální dopravy na Malé Straně po zprovoznění Strahovského tunelu.

Myslím si, že ten Berlín je právě v té filozofii vzorem. Samozřejmě, že to nelze srovnávat, Berlín je větší město, měl jiné problémy, ale oni tu síť metra, S-bahnu nebo tu veřejnou dopravu museli po sjednocení Berlína zcela obnovit, ona byla úplně zdevastovaná. Ale ten okruh skutečně nikdy nedokončí nebo v roce 2030 z něj budou mít torzo.

Ještě jednu poznámku. I kdyby to všechno vyšlo tak, jak pan ing. Pivec říkal, že ta čísla jsou nižší, než původně dejme tomu ta verze petiční, která tady byla předkládána, dává na těch površích, tak pořád je to hodně, a ty povrchy jsou podle mého názoru poměrně necitlivě vyřešeny. Například na té křižovatce Prašný most, tam vlastně – místo aby to byla promenáda na Hradčany – je to to, co to je. A ještě jenom pro představu srovnání s Prahou 5. Představte si, kdyby městský okruh byl před Andělem a ne za Andělem, jaký dopad by to mělo na tu lokalitu? Čili Praha 6 nebo kulaté náměstí je víceméně v této pozici. Děkuji za pozornost. (Potlesk z řad občanů.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Děkuji, pane architektke. Dále je přihlášen pan Sobota, připraví se pan Knop (Knob?). Pane Sobotko, dotaz – spojit nebo nespojit příspěvky? (Odpověď pana Sobotky: Spojit, ale doufám, že to nevyčerpám.) Dobře, spojuji vám příspěvky.

Pan Pavel Sobotka: Já se jmenuji Pavel Sobotka a jsem místopředseda Sdružení na ochranu Břevnova. Pocházím právě z oblasti, která je strašně postižená, protože na Patočkově ulici je už dnes velice špatná situace. Proto jsme založili toto sdružení a snažíme se něco v tom dělat. Předseda sdružení pan Hruban mě pověřil, abych přečetl prohlášení našeho sdružení k této problematice:

„V poslední době začala výstavba křižovatky na Malovance. Je tedy jasné, že její zkapacitnění přivede do Břevnova další zvýšení počtu projíždějících aut pod našimi okny. Bydlení při Patočkově ulici a pokračující Bělohorské ulici od kláštera směrem k Vypichu je již dnes pro život nebezpečné. Svědčí o tom mimořádný počet umírajících zde na rakovinu, nemoci srdce, dýchacího ústrojí, alergií nepočítaje.“ – Pokud to můžu doplnit, minulý týden jsme zase pochovali souseda z vedlejšího domu, který má být byt jako naše rodina, to znamená všechna tři okna v prvním patře na výpadovku. My jsme před měsícem pohřbili psa, který dostal rakovinu močového měchýře také. To jsou věci osobní, ale opravdu je to tak, v našem domě máme 20 bytů a zemřelo tam 6 lidí na rakovinu, takže to začíná už být neúnosné. – „Zanedbatelné není ani trvalé znehodnocování našeho majetku, bytů a domů. Ty v tvrdé konkurenci v Praze se stanou neprodejně a nepronajímatelné. Vzhledem k akutnosti stavu toho životního prostředí, jeho vlivu na naše zdraví žádáme, aby do zahájení stavby břevnovské radiály“ – protože to nebude tak hned – „byla přijata opatření na zmírnění škodlivých dopadů v bytech a domech v bezprostředním kontaktu s Patočkovou ulicí a navazující částí Bělohorské ulice. Chápeme, že městská část Praha 6 vynaložila rozsáhlé prostředky do nemovitosti Ladronka, přesto nesouhlasíme se záměrem postavit ten odvětrávací komín“ – pokud by tam byl případně odvětrávaný tunel – „tunelové části radiály na Vypichu místo na travnatém prostranství Ladronky. Usedlost je určena k podnikání, nikoli k bydlení. Vzhledem k rozlehlosti prostor kolem ní by ekologický dopad na okolí byl zanedbatelný. Naše roztrpčení vyvolává také nerozhodnost až neochota městské části Praha 6

prosazovat plné zakrytí zbývajících úseku břevnovské radiály v Bělohorské ulici.“ – Já předpokládám, že víceméně se to řešení kloní k tomu, že to bude zakrytým a odvětraným tunelem, až těch 150 metrů za klášter, ale myslím, že by se vyplatilo – tam nebude potřeba nic kopat, stačilo by ten tunel zakrýt a tou zeminou, která se z toho nekvalitního lesíka se odtěží, případně ty betonové části aspoň částečně zakrýt a zase zalesnit nějakým křovím nebo stromy. Ten úsek, o kterém jsem teď mluvil, je extrémně zatížen hlukem a imisemi z dopravy. „Žádáme zastupitele městské části Praha 6, aby se v budoucnu zdrželi všeho, co by vedlo k poškozování práv občanů.“

Ještě k tomu úseku, který je od kláštera nahoru, bych řekl, že i architektonicky se moc nehodí k tomu klášteru. Tam je Bělohorská, která má dnes čtyři pruhy pro auta a dva pruhy pro tramvaje, to je šest, pak by byl schodek směrem dolů, kde má být otevřená, nechci používat toho slova dálnice, ale komunikace čtyřpruhová, takže vedle Břevnovského kláštera, cenné památky, by bylo vlastně 10 dopravních pruhů. Je to údolí, kde se ty zplodiny kumulují a myslím, že je zbytečné, aby od ústí toho kláštera k tomu větracímu místu, ať už bude na pravé nebo na levé straně té Bělohorské, byl veden nějaký zvláštní tunel nebo nějaké potrubí, když by stačilo ten tunel trošku k tomu místu odvětrávání protáhnout. Myslím, že by to z hlediska cenové náročnosti stavby nebyla tak hrozná komplikace a ten Břevnov by zůstal trošku vzhledově slušný. To je všechno. Děkuji. (Potleskl z řad občanů.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Děkuji, pane Sobotko. Prosím pana Knopa (Knoba?), kterého jsem již vyvolával. Pak je přihlášen podruhé pan Lejčar, nevím, jestli to bylo myšleno tak, že se přihlásil zároveň elektronicky i písemně, nebo je to druhý příspěvek do diskuse. Nevím, jak si s tím poradit, pane architektke. (Jmenovaný sděluje, že to bylo myšleno jako jeden příspěvek.) Pan Lejčar už vystoupil. Po panu Knopovi (Knobovi?) vystoupí paní Kolínská. Pane Knope (Knobe?), přejete si spojit nebo nespojit příspěvek? (Jmenovaný odpovídá „spojit“.) Spojit dohromady. Děkuji. Máte dohromady šest minut.

Pan Josef Knop (Knob?): Já jsem pan Knop (Knob?), jsem z Břevnova. Mě by zajímalo, jak má město Praha zajištěno, že bude dokončen vnitřní okruh a že snad dokončí i ten vnější okruh. To je první otázka. Aby nedošlo k situaci, kterou jsme tady bohužel neviděli na těch čtyřech obrázcích, že veškerá doprava zůstane v Praze.

Druhá otázka je, že by mě zajímalo, jak je možné, že když běžný občan něco staví, tak musí splnit limity stanovené odborem ovzduší hlavního města Prahy a když něco dělá město Praha, takovou obrovskou stavbu, tak vlastně nějaké požadavky tam splněny nejsou. (Potlesk z řad občanů.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Pane Knope (Knobe?), je vaše vystoupení celé? Ano. Děkuji. Prosím Mgr. Kolínskou. Po slečně Kolínské bude vystupovat pan Mgr. Tuček. Prosím, aby se připravil. Slečno Kolínská, přejete si spojit dva příspěvky v jeden? Ne.

Paní Mgr. Petra Kolínská: Zátěže. Já děkuji za ty diagramy, které jsme tu viděli. Chci se zeptat pana ředitele Ústavu dopravního inženýrství a pana starosty Chalupy, kdy a kde budou tyto údaje zveřejněny na internetu a proč do dnešního dne nejsou veřejnosti známy propočty zátěže na Smíchově, když to tam tak úžasně pomohlo. Druhá věc k zátěžím – co instituce, to jiný údaj. Jsou to trošku hry s čísly. Ústav dopravního inženýrství říká jiná čísla, vytváří jiná čísla, než sekce Útvaru rozvoje města. V každém případě ta čísla, která jsme zde viděli, máme z podkladů pro územní řízení, pro územní rozhodnutí k městskému okruhu. K údaji 125 tisíc aut na Malovance – o tom si s panem Steinerem virtuálně povídáme už asi

půl roku. My máme doma dopis s razítkem ÚDI, kde je toto číslo napsáno. Získání toho údaje nás stálo přes 2000 Kč. Další perlička, vážení občané, získat tento údaj od instituce, kterou si platíte z vlastních daní, stojí peníze. Takže já tento dopis budu reklamovat a ten pán, který za ten dopis zaplatil, pan Vávra z Břevnova, bude požadovat ty peníze zpátky, pokud je ten údaj neplatný. (Potlesk z řad občanů.) Zátěže na Malovance - a zastupitelé Prahy 6 to dostali do svých podkladů od nás – je jasně napsáno, že v několika ulicích kolem této křižovatky budou muset být vyměněna okna a instalováno nucené větrání. Proč se tak stane, když na té křižovatce bude jezdit tak málo aut, a ještě všechna v podzemí! (Potlesk z řad občanů.)

Peníze: To, že chybí 30 milionů na dokončení průzkumné štoly mám z oficiálního dopisu z výboru dopravy, je to na webu, vy jste členem toho výboru. (Potlesk z řad občanů.) K tomu, že má město spoustu peněz na financování městského okruhu – město si objednalo za 7 milionů firmu Atkins, aby vymyslela, z čeho se bude financovat městský okruh. Myslím, že ty výsledky šly do ztracena. Pokud ne, tak budu ráda slyšet, jak „radění“ firmy Atkins dopadlo, jak se to zužitkuje pro město.

To, že nedostanete peníze z Evropských fondů, pane Steinere, víte moc dobře. (Poznámka pana starosty: Slečno, já se omlouvám, teď jsou tři minuty. Chcete spojit své dva příspěvky?) Ano. (Poznámka pana starosty: Spojuji je. Pokračujte.) Z JPD 2 – to se týká určitých území Prahy, nikoli Prahy 6, pro projekty, které je možné financovat z evropských fondů, potřebujete proces na posuzování životního prostředí. To je další z otázek, proč tento projekt nebyl posuzován podle zákona o EIA. (Potlesk z řad občanů.)

Dále k penězům: Na výboru dopravy se téměř pravidelně mluví o tom, že TSK nemá peníze na opravy, dejvické metro mělo mít novou stropní desku, má platné stavební povolení, právě visí na úřední desce žádost o prodloužení. Důvod? Nejsou peníze. Metro – už jsem to říkala, zopakuji to – z Ládví do Letňan: Původní plán 9 miliard, teď 13, na stránkách Metroprojektu 16 miliard. Žádné občanské sdružení se neodvolávalo.

Ještě k rozpočtu dopravy. Až se 15. 12. uvidíme na Zastupitelstvu hl. m. Prahy, doporučuji všem občanům podívat se do kapitoly Školství, kde jsou náklady rozpoložkovány do detailu 100 000 Kč, a když se podíváte na strukturu rozpočtu Doprava, tak je tam „městský okruh 29 miliard“. (Potlesk z řad občanů.)

Zakončím otázkou, proč, když se tak dobře zlepší kvalita života na Praze 6 a v Dejvicích, slibuje nám pan starosta podchod pod Vítězným náměstím - protože už se tam s auty nevejdeme. Proč totéž je plánováno na Miladě Horákové jako podchod na Pražský hrad. Děkuji. (Dlouhotrvající potlesk z řad občanů.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Děkuji slečně Kolínské. Vystoupí pan Mgr. Tuček a následně – ještě před tím, než mu dám slovo – musím dát hlasovat o navazujícím vystoupení, šestém, a to pana Jana Zemana. Pan Zeman má trvalé bydliště, já vám to řeknu přesně podle přihlášky, na Janského ulici na Praze 13, je zároveň zastupitelem městské části Praha 13, což mu nezakládá právo ex lege. Budeme hlasovat, zda jako „neobčan“ Prahy 6 má na tomto zasedání městské části Praha 6 a jeho občanů vystoupit. Pane předsedo návrhového výboru, mohu poprosit, zda byste řekl, že můžeme hlasovat v tomto okamžiku, či nikoli?

Předseda návrhového výboru pan René Pekárek: Podle mého názoru, respektive podle názoru celého návrhového výboru je možno v tomto okamžiku hlasovat.

Starosta pan Tomáš Chalupa: Pojdme prosím hlasovat o vystoupení pana Zemana, občana městské části Praha 13.

(Hlasování č. 4:) Pro 21, proti 5, zdrželo se 9, nehlasovalo 10. Návrh nebyl přijat.

Dalším přihlášeným po panu Zemanovi je pan Zdeněk Majsner (foneticky). U něj ta situace je trochu složitější, podle sdělení je občanem městské části Praha 7, kde má trvalé bydliště, nicméně uvádí, že přechodné bydliště má na Kladenské 27, tedy v Praze 6. (Poznámky.) Nebo Na Dlouhém lánu. Tady je napsáno „Kladenská 27, Na Dlouhém lánu“. Mohl byste to nějak upřesnit, prosím?

Pan Majsner (foneticky): Děkuji. Já jsem do toho papíru napsal, že se pohybuji a má rodina je na těch dvou adresách, ale v první řadě, a na to jsem upozornil jednoho z vašich členů zastupitelstva, já zde v této chvíli nehovořím za sebe. Já zde reprezentuji stanovisko pana Vávry, který je v občanském sdružení Za životní prostředí Malovanka. Je to pán, který má 81 let a pouze a jedinečně z fyzických důvodů tady dnes mezi námi není. Já bych chtěl prezentovat výsledek jeho zjištění z MŽP pokud jde o emisní situaci u malovanského výdechu. Takže já tady nemluvím za sebe. Děkuji.

Starosta pan Tomáš Chalupa: Děkuji, pane Majsner (foneticky). Jenom se zeptám - pan Vávra je občanem městské části Praha 6?

Pan Majsner (foneticky): Ano, bydlí přímo nad výdechem na Malovance.

Starosta pan Tomáš Chalupa: Děkuji. Budeme tedy hlasovat o vystoupení pana Majsnera, který sděluje stanovisko občana městské části Praha 6 pana Vávry, myslím, že tak to asi lze nejlépe popsat. Pojdme prosím hlasovat.

(Hlasování č. 5:) Pro 28, proti 0, zdrželi se 3. Návrh byl přijat.

Teď bude vystupovat pan Tuček, pak budete vystupovat vy, pane Majsner (foneticky). Pak bude vystupovat pan Jiří Forman, který je občanem Prahy 6. Pane Tučku, prosím, přejete si spojit dva příspěvky v jeden? (Jmenovaný odpovídá, že spojí své dva příspěvky v jeden.)

Pan Mgr. Jiří Tuček: Jmenuji se Jiří Tuček a jsem obyvatelem Prahy 6. Velice mírně řečeno, udivilo a znepokojilo mě, že když se mluvilo o sociologických a politických analýzách reakcí občanů na zamýšlené projekty, o kterých tady hovoříme, tak nebyla vůbec zmíněna petice, kterou uspořádal Zelený kruh. Je tomu asi čtyři roky, vy to budete vědět přesněji, protože archivy jsou přesnější než moje paměť. A tam k zamýšleným projektům, o nichž tady mluvíme, se vyjádřilo několik tisíc lidí v tom smyslu, že několik tisíc lidí takovéto monstrózní stavby prostě nechce. To je jedna věc.

Druhá věc: Jestliže by k tomuto systému zamýšlených staveb mělo dojít, pak tedy navrhuji, aby všechny práce s tím spojené, všechny práce při budování byly čistě, striktně uspořádány nebo organizovány tunelovou metodou, tedy ražením tunelů, aby bylo přímo zakázáno budování stopy hloubením. Protože hloubení nejen strašlivým způsobem devastuje životní prostředí, ale strašlivým způsobem zatíží život Pražanů a dále potom přináší další obtíže při regeneraci toho dotčeného prostoru. Ražením tunelů by samozřejmě stouply náklady, a to by byla velmi pozitivní věc, protože by se zamýšlení této stavby opět

zproblematicizovalo a hlavně by byla dražší, tudíž bychom se možná dočkali nových analýz a nového pojetí celé věci. To je druhá věc.

Třetí bod, konečný: Velice mě zaujaly myšlenky o pořizování celé věci na dluh, tedy zadlužování Prahy vůči budoucnosti. Ptám se – je to taková kacířská myšlenka, která možná někoho rozesměje, ale přesto jistě na ní mnohé je: Není to záměr, takto zadlužit Prahu? Protože kdo je zadlužen, je otrokem vůči tomu, kdo prodává, kdo půjčuje. Ten potom získává různé služby a různé hodnoty za prostředky a za ceny, které jsou prostě pro toho dlužníka nevýhodné. Děkuji vám. (Potlesk z řad občanů.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Děkuji za vaše vystoupení, pane Tučku. V tuto chvíli vystoupí pan Majsner (foneticky) jménem pana Vávry. Pak vystoupí pan Forman, doufám, že je přítomen. Viděl jsem ho. Pane Majsner (foneticky), přejete si spojit ty dva příspěvky? (Jmenovaný sděluje, že bude hovořit tři minuty.) Tři minuty vám budou stačit.

Pan Zdeněk Majsner (foneticky) – za pana Vávru: Děkuji. Paní Mgr. Kolínská to tady začala, leč přesto bych se k tomu ještě vrátil, protože ta věc neměla odezvy a myslím, že by se nějakým způsobem mohla projevit v návrhu vašeho usnesení. Podívejte se, pan ředitel ÚDI, tady hovořil – viděli jsme to na těch „pentlákách“ – o 48 tisících aut v Patočkově ulici na dolní části. Viděli jsme to tady na několika „pentlákách“ najednou. Já bych – přestože už to tady zaznělo – zarecitoval dopis Ústavu dopravního inženýrství z roku 2003. (Čteny pouze úryvky bez upozornění, co je citace z dopisu a co je komentář řečníka:) Na vaši žádost ze dne ... předáváme dopis o stávajícím počtu vozidel projíždějících křižovatkou Malovanka – Patočkova. Bylo zjištěno – promiňte, toto je 2003 – 49 tisíc aut, už máme o tisícovku víc, předloni, 2004 – konstatuje vedoucí sekce dopravního plánování ÚDI, z vašeho podniku - 63 tisíc aut.

Já to říkám proto, že jsme tady viděli jakousi sérii čísel, se kterými se nějak manipulovalo, jak to bude, až bude městský okruh, kdyby nebyl atd., a ono je to všechno trošičku jinde. Já se přiznám, že když jsem kdysi dopravu studoval na vysoké škole, tak jsme se smáli tomu, když někdo říkal, že něco bude na desetinná čísla. Ono to tak není. Protože nic není tak flexibilní, jako je dopravní nárok, jako je dopravní poptávka. Takže já to říkám proto, že se nutně musí hledět na ten celkový urbanistický dopad a tyto všechny čachry, finanční nebo číselné, je nutné dát stranou. To není rok 2005. To jsme někdy v 80. letech. Takže já to říkám proto, že je tady nějaká zodpovědnost lidí, kteří vůči nám hovoří.

Teď je tady druhá věc. To je právě to, na čem pan Vávra pracuje 25 let, od té doby, co se tam začalo budovat, respektive o tom uvažovat. Podívejte se – byl tady emisní limit NO_x dnes je emisní limit pouze NO₂. Ten limit je 40 mikrogramů na kubík. Evropská unie nám dala šanci 18 mikrogramů navíc, to znamená 58, každý rok je to méně a méně o 2 jednotky. V roce 2010 to bude těch 40. Můžu to ukázat na kameru? Říkám to jenom proto, že v této chvíli při těch dnešních hodnotách – a poslední měření bylo z přelomu října–listopadu t. r. – jsme na těchto emisních hodnotách, na tom limitu. Takže držíme zákon a přes ten vlak nejede. Všechno ostatní je beletrie, kterou si můžeme dávat ... (? – nesrozumitelné), ale držíme zákon. (Poznámka pana starosty: Pane Majsner (foneticky): Spojuji vám dva příspěvky dohromady. Povídejte.) Končím. (Poznámka pana starosty: Tak ne.) Děkuji. (Potlesk z řad občanů.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Slovo má pan Forman, připraví se pan Jaroslav Novák. Pane Formane, přejete si spojit příspěvky dohromady či nikoli. (Odpověď pana Formana: Nespojit.)

Pan Jiří Forman: Dobrý večer, dámy a pánové. Moje vystoupení bude jenom krátké. Já bydlím na Praze 6 už 12 let. Za tu dobu se ta situace – ať už jde o dopravu, prach, hluk atd. – jenom zhoršuje. To, co tady dnes zaznělo – já myslím, že nikdo z těch prvních dvou řečníků neřekl, že nechceme řešit dopravní situaci, že chceme zakonzervovat stávající stav. Myslím, že bylo jasně řečeno několikrát, že víme, že situaci je potřeba řešit, že se pouze lišíme v názoru na to, jakým způsobem je třeba ji řešit. My si nemyslíme, že je nutné tady vyhrabat obrovské díry, zalít zbytek Prahy, to, co zbylo ze zeleně, betonem. Já mám pouze jednu otázku a věřím a doufám, že na ni dostanu dneska odpověď. Otázka zní: Proč se nepostupovalo při posuzování vlivů na životní prostředí u toho, co je dnes rozestavěno, to znamená u toho, co se začalo stavět, to je Malovanka, proč se nepostupovalo standardním způsobem. Proč bylo vymyšleno něco, co tady padlo, jakoby jako přísnější nebo náročnější, nedovedu to slovo přesně ocitovat – proč se nepostupovalo standardním způsobem. To znamená EIA. To mi stačí, odpověď na tuto otázku. Děkuji vám. (Potlesk z řad občanů.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Děkuji. Dále je přihlášen pan Novák. Po něm se do rozpravy hlásí pan Švejda. Pane Nováku, chcete spojit dva příspěvky v jeden? (Odpověď pana Nováka: Spojit.)

Pan Jaroslav Novák: Zmíním nejdřív městskou hromadnou dopravu, potom okruhy a pak životní prostředí. Bydlím v Dejvicích, pracuji na Zahradním Městě, jezdím metrem. Nesouhlasím s tím, že se dělá hodně v Praze 6 pro městskou hromadnou dopravu. Obrátím se do minulosti. Praha 6 měla podle vojenských plánovačů zabránit tomu, aby se veškerá vozidla na pásech nebo na kolech dostala kamkoli jinam z Prahy 6 - na sever, na jih, přes Vltavu. Dneska jsme se toho ještě nezbavili, vidíme to v dopravě, jak se to projevuje různými dopravními kolapsy.

V městské hromadné já vidím situaci zhoršenou. O metru se tady hovořilo, doufejme, že se to bude zlepšovat, ten dluh, který je v Praze vůči Praze 6 co se týká metra. Co se týká železnice, nedělalo se dost pro to, aby železnice byla integrovaná, myslím teď slibované nádraží Bubeneč, nádraží Dejvice, na městskou hromadnou dopravu. Ve věci metra, ve věci železnice máme skluz minimálně 10, 15 let. To, co tady dnes řešíme, se mělo řešit po roce 1990. Zrušily se v Praze 6 trolejbusy. Existovala prozatímní trať v sedmdesátých letech kolem Motolské nemocnice. Ta byla zrušena. Zrušily se některé autobusové linky v Praze 6, konkrétně linka 125. Zrušily se některé autobusové přístřešky, například v těchto lokalitách. Nechci zabíhat moc do detailů. Já mám to štěstí, že nebydlím na Milady Horákové ani na Jugoslávských partyzánů. Chápu ty lidi, kteří jsou z toho pobouřeni a chápu i jejich reakce.

Myslím si, že by se mělo postupovat velice rychle. Jestliže vzniknou nějaké průtahy s těmi investicemi, řekněme zmrazí se část investic, kolem sta miliard, při nějakých 3,5 procentech, tak to máte 3,5 miliardy za rok, o které jsme přišli na inflaci řekněme stavebních prací. Když si to vezmete za den, tak je to denně zhruba nějakých 11 milionů, jestli dobře počítám. Jistě sleduje řada z vás, co jsou schopny udělat tisíce lidí pro 11 milionů. Nám by to tady takto odlétlo. Čili já jsem pro to, aby se postupovalo rychle, abychom se pokusili dohnat ty skluzy, které vznikly v Praze 6.

Co se týká toho, že se dělá hodně, teď například, už se o tom mluvilo před časem, v oblasti Dejvic, není zkolaudovaná část sídliště Baba, která se stavěla v sedmdesátých letech. Něco naprosto neuvěřitelného. Nechci to dál rozvádět, protože jsme tady kvůli jiným věcem.

Teď bych se chtěl podívat na nějaké věci, které tu zazněly. Čísla. Zazněla různá čísla. Jsem strašně rád, že tady nezazníávají stejná čísla, která by někdo nadiktoval a všichni ostatní je opisovali a papouškovali. To jsem zažil. Zaplať Pán Bůh, že diskutujeme a ta čísla se liší. Limity – zaznělo tady, že se sledují ostře limity na ochranu ovzduší. Mám bohužel zprostředkované informace, že pokud se občan rozhodne, že si instaluje malý kotel, tak co se týká limitů, je mu řečeno, že má dodržet limity, které stanovil výrobce. Tomu se musím smát. V dnešní době, když se tady hádáme o emise ze všeho možného, je toto pro mě veliké překvapením, že na malé zdroje (?) si to vlastně nehlídáme. V Evropské unii jsme přes rok. Nechci žádný komentář. Prosím, zamyslete se nad tím.

Co se týká těch okruhů, chci ještě připomenout jednu věc, to je přistávací dráha v Ruzyni, která souvisí i s tím okruhem přes Suchdol. Na jedné akci zaznělo, že ta dráha je vlastně v souběhu s tím okruhem a že za určitých okolností se to bude zahlubovat, aby se piloti nespletli a nesedli náhodou na část toho okruhu. Takže si myslím, že by bylo vhodnější, kdyby se dříve zprovoznil ten okruh přes Suchdol a teprve potom ta přistávací dráha. Aby si ti piloti na to zvykli. Určitě jsou tady na to ještě jiní odborníci.

Co se týká hodnocení Prahy 6, že Praha 6 – pan starosta to jistě rád teď vyslechne – je exkluzivní čtvrť, tak já tady tvrdím, že Praha 6 je před totálním kolapsem. Nemyslím teď jenom ta auta, která stojí tady kolem Hradu a na Milady Horákové. (Poznámka pana starosty: Nezlobte se, já se omlouvám, ale teď opravdu jste vyčerpali i ten druhý příspěvek. Už opravdu jen dvě větičky.) Dvě věty. Podnikatelé z Prahy 6 mají problémy se dostat kamkoli jinam do Prahy a když si zavoláte do bytu opraváře odjinud, než z Prahy 5 nebo 6, tak k vám nepřijede nebo vás to bude stát strašně moc peněz. Nebudu dál zdržovat. Děkuji, že jsem tady mohl vystoupit. (Potlesk z řad občanů.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Děkuji vám, pane Nováku. Další přihlášený do rozpravy je pan Švejda. Ještě před panem Švejdou musím nechat hlasovat o dalším přihlášeném do diskuse. Přihlášena je paní Šenarová, která je z Prahy 8, předsedkyně občanského sdružení Za naši budoucnost, která chce hovořit o důsledku Blanky pro Prahu 8 v kooperaci s Prahou 6. O jejím vystoupení budeme hlasovat. Prosím, hlasujte.

(Hlasování č. 6:) Pro 12, proti 4, zdrželo se 10, nehlasovalo 19. Návrh nebyl přijat.

Po panu Švejdovi vystoupí pan Menberger (foneticky), který je občanem Prahy 6. Pane Švejdo, přejete si spojit vaše příspěvky v jeden a mluvit šest minut, nebo tři minuty? (Odpověď pana Švejdy: Prosil bych je rozdělit.) Takže teď jednou. Povídejte.

Pan Jaroslav Švejda: Já děkuji za tři minuty, které tady budu mít k diskusi. Je to poněkud podivné srovnání, protože dvě hodiny jsme tady poslouchali dost nudné projevy zástupců městské části Prahy 6. Jak jsem zjistil z okolí, tak většinu lidí to ani nezajímalo, nezaujalo je to. Je to zřejmě představa o demokracii. Trvalo to dvě hodiny, než jsme se konečně dostali ke slovu. Já jsem chtěl říci pouze jeden technický dotaz. Viděl jsem tady na tabulkách napsáno, že v Evropské se sníží limity. Kdyby mi snad někdo z těch projektantů nebo z těch, kteří vytvářeli tento paskvil, řekl, jakým způsobem. Protože když jsem viděl, jak je napojena Gymnazijní ulice, jak bude napojena ze Strahovského tunelu do Evropské ulice, kde se mnohonásobně zvýší počet aut, tak jestli si ten projektant myslí, že se tím sníží emise, tak mi to připadá, že je kouzelník.

Zadruhé bych chtěl říci, že mám pocit, že městská část Praha 6 se o občany moc nestará, nechci připomínat už 15 let starý spor o zastávku autobusů pod okny našich bytů na Evropské ulici, kde v podstatě neudělala nic. To je všechno. Děkuji. (Potlesk z řad občanů.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Pan Švejda vystoupil. Teď pan Menberger (foneticky) a připraví se pan Vidlák. Přejete si spojit ty dva příspěvky v jeden? (Odpověď pana Menbergra (foneticky): Já se pokusím být stručný. Já jsem radši stručný.) To ale neznamená, že nebudete mluvit šest minut. (Poznámka jmenovaného: Nebojte se.)

Pan Menberger (foneticky): Občanské sdružení Hanspaulka publikovalo svůj názor na dopravu v předminulé Šestce. Prioritou se nám zdá udělat konečně obchvat Prahy přes Suchdol. Druhou důležitou věcí by bylo vytáhnout městskou dopravu k letišti, jestliže to nepůjde hned tak metrem, poněvadž nejsou peníze, jak jsem tady slyšel ty nářky, mohlo by se to řešit provizorně povrchovou dopravou. Jestliže bude ten obchvat a MHD k letišti, pak co zabráni lidem jezdit do Prahy? Jestliže se bude platit mýtné, jako se platí třeba v Londýně, oni radši použijí městskou dopravu, poněvadž bude vybudováno v tom bývalém opukovém lomu velké parkoviště. To je řešení, ke kterému asi dojdou v mnoha městech, poněvadž města byla budována v době, kdy lidé jezdili v kočárech nebo na koních a nepočítalo se, že bude tolik automobilů. Čili všechny tyto řeči, které jsme tady slyšeli, by bylo myslím dobře shrnout do toho momentu, že si můžeme dovolit, na co stačí momentálně peníze, co jde okamžitě udělat, a pak teprve se můžou řešit další věci. Vešel jsem se do svých tří minut? (Poznámka pana starosty: Ano. - Potlesk z řad občanů.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Teď pan Vidlák, pak pan Martínek. Přejete si spojit příspěvky? (Poznámka pana Vidláka: Stačí mi tři minuty.)

Pan Vidlák: Já jsem chtěl požádat naše zastupitele, aby se nás opravdu zastávali, a to ve všech funkcích města, které toto město má mít. (Potlesk z řad občanů.) Protože doprava, o níž tady hovoříme, je pouze jednou z mnoha funkcí tohoto města. Děkuji. (Potlesk z řad občanů.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Dobře. Pan Martínek, připraví se pan Dobiáš. Pane Martínku, přejete si spojit dva příspěvky v jeden nebo budete mluvit jen tři minuty? Spojit, dobře.

Pan Martínek: Dobrý večer. Slyšíte mě? Nejsem zvyklý mluvit na mikrofon. Slyšeli jsme stanoviska obou stran, avšak někdy zamlčely údaje, které jim nevyhovovaly. O průzkumné štole už se tady mluvilo, nárůst financí byl o 66 %. (Reakce na poznámku z pléna:) Údaj z denního tisku minulý týden. Ekologové ale použili také údaje z tabulky intenzity dopravy v roce 2010, avšak jenom ty, které jim vyhovovaly. Tady tu druhou polovinu tabulky nepoužili, protože ve variantě městský okruh plus varianta J je nárůst na Patočkově 125 %, ovšem ve variantě Ss je nárůst 155 %. Tu prosazují. Ve Svatovítské je to podobné. Nárůst varianta J plus městský okruh 72 %, plus severní varianta 88 %. Takže každý si vždycky použije jenom to, co se mu hodí.

Teď začnu z jiného soudku. Minulý týden jsem pětkrát volal na telefonní číslo 14110, kde jsou údaje o ovzduší. Z pěti měření byl Velešlavin třikrát nejhorší z celé Prahy a dvakrát byl mezi třemi nejhoršími. Jedná se o PM desítky, takzvaný poléťavý prach menší než 10 mikronů, který nevykašleme a který je nositelem karcinogenních látek. Na pana starostu bych

se obrátil třeba s tím, že by mohl nechat udělat namátkovou kontrolu autobusů, které jezdí po Evropské, těch kladenských.

Jsem proti realizaci městského okruhu do té doby, než bude zprovozněn obchvat ve variantě J. Nemohu podporovat variantu Ss, kterou prosazuje SOS a která by znamenala nárůst dopravy na Evropské o 35, na Patočkově o 33 %, neodsaje dopravu vnitroměstskou. Tím, že to lidem ze Suchdola nebo z druhého břehu vadí, berou si celou Prahu jako rukojmí. (Potlesk z řad občanů.)

Můžete mi vysvětlit, proč nyní okruh ve variantě J je blokován územním plánem obce Zdiby? Tento problém nebyl dřív znám nebo co? Protože na besedě 24. října mi na tuto otázku bylo odpovězeno, že územní plán bude na jaře příštího roku. Zavola jsem na příslušný obecní úřad a dověděl jsem se, že na jaře nebude, protože jsou problémy se soukromými pozemky a že to bude někdy v říjnu apod. Ve mně totiž vzniká dojem - od projednávání EIA na Suchdole už uplynuly čtyři roky - že někdo nebo kdosi neustále tlačí ten městský okruh před Suchdol, a přitom ten Suchdol by daleko víc pomohl Praze.

A teď k závěru. Včera jsem četl petici proti zavedení autobusové linky na Babu. Proti. Protože část občanů tam žádala autobusovou linku. A protože by někde musely být zastávky, zvýšil by se asi trochu hluk, tak vznikla tato petice - cituji: Velké množství rodin vlastní i několik dopravních prostředků a mohou se dopravovat pohodlně a bez problémů, takže autobusová doprava není nutná. (Smích.) - Kde to jsme? Máme nohy a myslím, že třeba konkrétně ta Baba by se dala řešit nějakými mikrobusey, jako to dělají na Žvahově.

A pak jenom poznámku. Při městském provozu vzniká až dva a půlkrát větší množství emisí, než při plynulém provozu, když to jede rychle. První patro - Vysoká škola chemicko-technologická, tam je katedra životního prostředí. Mají na to údaje. Děkuji vám. (Potlesk.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Děkuji za vystoupení panu Martínkovi. Teď je přihlášen do rozpravy pan Dobiáš, pak pan Maňák. Pane Dobiáši, přejete si spojit dva příspěvky v jeden? (Odpověď pana Dobiáše: Ano, prosím.)

Pan Dobiáš: Dámy a pánové, já jsem pohoršen poměrně malým diskusním prostorem, který dostali předkladatelé petice. V podstatě slyším celou dobu, i v médiích, kde se o tom hovořilo - pan starosta - o nátlakových skupinách, o marginalizaci celé této skupiny, a nyní, kdy by vlastně bylo potřeba, aby po svém velmi jasně strukturovaném referátu v otázkách se nějakým způsobem vyslovili k hodině a 45 minutám příspěvků, které byly velmi obsáhlé, ne všechno z těch čísel bylo také vidět atd., tak na to mají každý šest minut. Myslím si, že je to škoda, že je to málo, že by měli mít příležitost vyjádřit se podrobněji, skutečně nějakým způsobem diskutovat. (Přerušen panem starostou.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Já se omlouvám, nezlobte se, já vám zastavím ten čas a budete pokračovat dál. Já jsem se zapřísáhl, že nebudu reagovat, ale v tento okamžik musím. Občanská sdružení, kvůli jejichž petici jsme se sešli, měla na začátku hodinu pro své vystoupení. Tento čas nevyčerpala. Já jsem se několikrát dotazoval, zda někdo jiný jménem těch občanských sdružení hodlá vystupovat ve zbývajícím 20minutovém čase, a nikdo se nepřihlásil. Máte navíc 23 vteřin.

Pan Dobiáš: Já jsem měl na mysli reakci na to, co zaznělo na jejich příspěvek. Ale chtěl jsem říci, že jsem se seznamoval s výsledky toho průzkumu veřejného mínění a v něm

mimo jiné se píše, že téměř 90 % respondentů hodnotí pozitivně práci radnice, a k záležitostem jako EIA nebo financování těchto staveb tam žádné otázky nebyly. Čili k tomu, čeho se týkala právě ta petice.

Chtěl jsem ještě říci, že jsem teď pracoval dva roky v Moskvě, kde skutečně takových severojižních magistrál je celá řada, a tato zkušenost mě naučila trochu se podobných staveb bát, protože žít v takovém městě a chodit v něm pěšky není příjemné a město, které je pouze pro auta, má potom velmi negativní životní kvality. (Potlesk z řad občanů.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Pan Jiří Maňák, pak se připraví pan Pavel asi Franc (Franc), pak vystupují zastupitelé, mezi nimi ještě pan dr. Ohrablo, pan Bauman, paní Hešíková. Další přihlášky jsem neobdržel, takže jsem přihlásil do rozpravy jednotlivé odborníky, aby odpovídali na ty v průběhu vznesené dotazy, jako poslední. Pokud budou další přihlášky – zatím žádnou jinou, než které jsem vyjmenoval, nemám. Pane Maňáku, přejete si spojit dva příspěvky v jeden? (Odpověď pana Maňáka: Spojit.)

Pan Jiří Maňák: Dobrý večer. Jmenuji se Jiří Maňák a jsem občanem Prahy 6 s tou smůlou, že okna mého bytu vedou na Patočkovu ulici. Já osobně jsem jako občan zděšen, že slyšíme zde, kdy se očekává, že bude dokončen pražský okruh, kdy bude dokončen městský okruh, jaká opatření se uvažují na radiálách, ale neslyšel jsem jediný termín, kdy opatření na radiálách, respektive zatrubnění nebo vedení v podzemí, bude provedeno. Já chci říci jednu věc. Na Patočkově ulici v úseku Malovanka – Vypich je dnes doprava tak intenzivní, že městská část vybuodovala nadchod pro chodce jako jedno z řady dopravních opatření. Dnes se slyším, že se připravuje zatrubnění. Bohužel neslyšíme jeho termín. Osobně se domnívám, že příprava dopravních staveb probíhá v tak špatné časové koordinaci, kdy nejdříve se uvažuje o budování pražského okruhu. To chápu, to je v pořádku. Pak se mluví o budování městského okruhu, uvádějí se termíny. Ale následná opatření, která způsobí městský okruh na radiálách, mi vyplývají, že se budou řešit dodatečně, a dodatečná opatření dopravní na těchto radiálách pochopitelně zasáhnou daleko širší území, než jenom vlastní trasu radiály. Proto se domnívám, že by se časový sled jednotlivých dopravních staveb měl pozměnit, a pozměnit v takovém sledu, že po vybudování pražského okruhu by měla proběhnout veškerá dopravní opatření na radiálách a teprve potom má smysl budovat městský okruh tak, aby došlo k minimální zátěži právě občanů bydlících na radiálách, kde to území je daleko širší, než občanů, kteří bydlí na městském okruhu, speciálně v úseku Malovanka – Pelc Tyrolka. (Doslovný přepis.) Děkuji. To je všechno. (Potlesk z řad občanů.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Teď je přihlášen pan Franc (Franc). Máte slovo. Přejete si spojit dva příspěvky v jeden? (Odpověď pana France: Ano.)

Pan Franc (stylisticky upraveno): Jmenuji se Franc a na Praze 6 bydlím 43 let. Zaujaly tady takové drobnosti. Je tu uváděn průzkum veřejného mínění, kde spousta lidí se nějakým způsobem vyslovovala, ale když jsem ten průzkum četl, tak mi v zásadě přišlo, že mnohé otázky byly položeny vyloženě stylem „chcete rohlík za dvacetník nebo za korunu“. Samozřejmě, všichni odpoví, že za dvacetník. To je vcelku jasné. Takže si myslím, že každý průzkum je v zásadě tak dobrý, jaké se tam položí otázky, jestli mi někdo položí otázku toho typu, „chcete odvést od vašeho baráku pryč tu dopravu“, tak já samozřejmě řeknu, že chci. Ovšem musím také vidět tu druhou cenu. Bohužel. Tady mi přijde, že celé to řešení ústí v to, že nakonec budeme žít někde ve prostřed dálnic, v betonovém světě, který bude občas pod tunely, ale každá nová silnice spokojeně indukuje svou dopravu, ona si svoje auta najde, takže zvýšením té dopravní kapacity způsobíme jedině to, že těch aut bude jezdit opravdu víc.

Takže se domnívám, že to jediné rozumné řešení, které tady my máme, je posilovat tu hromadnou dopravu a za peníze, které bychom tady mohli ušetřit, koupit třeba nové vozy metra, něco postavit, koneckonců proč by lístek na tramvaj nebo metro měl stát 20 Kč? Proč by třeba nemohl být levnější, aby víc lidí využívalo tu dopravu.

Tady z toho mi přijde, že navržené řešení je prezentováno jako hezké, ta čísla jsou hezká, ale je to taková extrapolace. Pouštíme se do čísel, ale nevíme. Teď se tady ještě bokem řešilo, jestli jižní variantu pražského okruhu nebo severní. Teď se tvrdí, že jižní, ale co já vím, když byla vybrána, tak už i sám Nejvyšší kontrolní úřad ve své zprávě tento výběr zpochybňuje. Píše, že nebyly zohledněny – to přesně píše, že porovnání variant Ss a J z ekonomického hlediska bylo přitom provedeno v březnu 2003, že výsledky provedených společensko-ekonomických hodnocení byly zkruseny ve prospěch varianty J, především nesprávným zahrnutím údajů o dopravních intenzitách, a nezahrnutí všech nákladů pro variantu J. – Kde bereme tu jistotu, že to nepokračuje? To je asi tak všechno, co jsem vám chtěl říci. (Potlesk z řad občanů.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Pane Franci, jestli dovolíte, když říkáte nějaká fakta, já si dovolím jenom přečíst dotaz, jak byl přesně položen: Dlouho se už mluví o tom, že by kolem Prahy měl vést silniční okruh, který by z města odvedl hlavně tranzitní dopravu. V současné době se nejvíc diskutuje o severním úseku obchvatu, který by měl vést tunelem v oblasti Suchdola. Jaký je váš názor na tuto stavbu: 1. obchvat by se měl co nejdřív postavit, 2. obchvat by se stavět neměl, 3. je vám to jedno, 4. není mi to jedno, ale neumím se rozhodnout. – Nevím, v čem je ta otázka návodná.

Pan Franc: Já jsem nemyslel přesně tuto otázku, já jsem to myslel většinově a nepřišlo mi to jako dobrý test. Já jsem říkal – v zásadě když se mě někdo zeptá a budu bydlet na „Červeňáku“, jestli tam má vést metro, já samozřejmě budu říkat, že ano, prostě budu zohledňovat to svoje plus. Jestliže budu bydlet na Suchdole a někdo se mě zeptá, jestli chci mít dálnici pod Suchdolem, tak samozřejmě řeknu, že ne. (Potlesk z řad občanů.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Děkuji. Já myslím, že je zbytečné diskutovat. Jenom drobná poznámka. On mezi těmi Suchdolskými názor, že by to tak mělo být, převládá. (Poznámka pana France mimo mikrofon, nelze zaznamenat. Poznámka občanky z konce sálu, nelze zaznamenat.) Myslím, že vy jste paní Lungová, jestli se nepletu, podle hlasu. Pokud se chcete přihlásit do této rozpravy, stačí vyplnit přihlášku, většinou to tak v civilizované společnosti děláme. Přihláška je možná, nebyla uzavřena rozprava. Prosím, přihlaste se, jste-li občankou městské části Praha 6. (Reakce zmíněné občany mimo mikrofon.) Pokud chcete vystoupit, přihlaste se, jinak nevykřikujme. Děkuji. Teď přečtu přihlášky po sobě, jak jsem je dostal. Teď vystoupí pan zastupitel Kužílek, pak pan zastupitel Holub, pan dr. Ohrablo, pan zastupitel Bauman, paní zastupitelka Hešíková, pan Milan Vašek, pan zastupitel Petr Martan, pak pan Jiří Slavínský. Další přihlášku jsem neobdržel. Takže teď má slovo pan Kužílek.

Člen ZMČ pan Oldřich Kužílek: Tři minuty. Dámy a pánové, jednak vyjádřím politování, že ta režie byla opravdu taková, že se prakticky dvě hodiny ztratily na projevy, které nutno posoudit, že asi z 80 % se netýkaly toho, proč se zde občané sešli a proč vyvolali tuto věc, a to na řešení toho problému Dejvic a Bubence. To zaprvé. Zadruhé myslím si, že je potřeba zkoncentrovat, o čem zde vlastně hovoříme a já se to pokusím zkoncentrovat do pozmeněné dětské říkačky: Před Dejvicí za Dejvicí nikdo nesmí stát, nebo nebudu hrát. Ano, ono nejde o nic jiného, než jestli to řešení, ke kterému se dospělo nějakou cestou před mnoha lety, je možné a správné. Před Dejvicemi anebo za Dejvicemi. To je celý ten problém, a ze

všech těch průzkumů, které se tady ukazovaly, přece bylo potvrzováno všemi čísly, že to řešení před Dejvicemi, tedy mezi kulatým náměstím a Hradem, způsobuje mimořádně velké zatížení a problémy toho, co je jádrem Dejvic, jádrem Bubence a svým způsobem jádrem Prahy 6.

To, že se někdy dospělo ke špatnému řešení je možné, od té doby však nastal jednak posun v čase, jednak nastaly nové skutečnosti. Nové dopravní analýzy, některé jsme tady viděli, jasně potvrzují to, co říkám, že to tam mimořádně zvýší zátěž. Zadruhé to řešení, které bylo odmítnuto, to je ta Dana nebo varianta DUA, bylo kritizováno, že má moc tunelů. V mezičase se stalo to, že ta dnes navrhovaná Blanka má stejný počet tunelů a je stejně drahá. Čili ten argument se změnil. Zatřetí jsme v Evropské unii, a to znamená, že jakmile věc více splňuje požadavky EIA ... (Přerušen panem starostou.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Já se omlouvám. Ještě jednou apeluji na všechny v sále, aby vypnuli vyzvánění u svých mobilních telefonů. Prosím, pokračujte.

Člen ZMČ pan Oldřich Kužílek: To znamená, že pokud stavby více splní nároky životního prostředí, můžou přijít evropské peníze. Další novinka je metro na Praze 6, které mění určité poměry, myslím budoucí, ale je schváleno, a dalších několik věcí, které změnilly situaci. Na změněnou situaci je potřeba reagovat. Já chci říci, že Praha 6 zaspala, Praha 6 nereagovala na tuto změnu situace, mnoho minulých let se zde žilo, jako kdyby se nic nedělo, jako kdyby to bylo nějak samo od sebe.

Dámy a pánové, argumentaci, že teď už je pozdě, zcela odmítám. (Poznámka pana starosty: Spojuji vám první příspěvkem s druhým příspěvkem. Pokračujte prosím.) Prosím ne, dořeknu jednu větu, jinak bych potom musel žádat, pane starosto, jako předseda klubu, abych mohl předkládat stanovisko klubu, a to by byl problém, hádali bychom se o jednací řád. Navíc jste mi kus času sebral tím, že jste správně upozornil lidi na mobily.

Poslední věta: Chrám svatého Víta byl postaven zhruba v roce 900 a tisíc let se čekalo, až byl dostavěn. A padesát let poté bylo postaveno kulaté náměstí panem Englem, kterého jsme vyznamenali jako čestného občana. Představa bulvárového propojení „kulatáku“ a Hradu je zásadní představa pro Prahu 6. Jakékoli narušení v horizontu nějakých myšlenek, které se pohybují jenom v desetiletí, této možnosti, považuji za zločin a kdo se k tomu nepostaví tak, že zkusí, jestli s tím ještě dovedeme něco udělat, musí nést tuto odpovědnost na dalších deset, sto a tisíc let. Nezlobte se na mě. Tak to je. (Dlouhotrvající potlesk z řad občanů a části zastupitelů.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Pan arch. Holub má slovo. Připraví se pan dr. Ohrablo. Pane architektke, přejete si spojit dva příspěvky v jeden? (Odpověď pana arch. Holuba: Ano.) Děkuji.

Člen ZMČ pan Alexander Holub: Dámy a pánové, odborníci se nás snažili dnes večer přesvědčit o tom, která trasa je pro Prahu 6 nejlepší. Myslím trasa okruhu. Já si troufnu tvrdit, že je mi to úplně jedno, kudy ta trasa povede. Já od ní očekávám, že se budu moci po Praze 6 pohybovat plynule, bezpečně, že budou ulice klidné a že se v nich budou moci pohybovat bezproblémově chodci. To je podle mého názoru určité politické zadání. Je na odbornících, aby našli řešení, která tomuto zadání vyhovují nejlépe. Nevím, kdo z nás je takový dopravní odborník, aby byl tady schopen precizně diskutovat o jednotlivých problémech jednotlivých tras atd. Nevím. Já – i když trošku do toho vidím – si to netroufnu

takto z fleku. Ale konstatuji, že mě ani jedno z těchto řešení neuspokojilo, protože nesplňuje ono obecné politické zadání. Ty pokusy, které tady byly, o předvedení těch jednotlivých variant, všechny velmi kulhají. Je to jakési srovnávání hrušek s jablky, bylo to vidět na několika příkladech. Byla tady uvedena trasa Hana – Dana – Blanka. Už kolega Kužílek mluvil o tom, že to byly věci, které se nedají úplně srovnávat. Opravdu té variantě DUA, když se předkládala v tom vlastně prvním volebním období, byly vyčítány ty tunely. Dneska ta Blanka jich má víc, než měla tenkrát DUA.

Ze své praxe vím, že je velmi obtížné, riskantní a odvážné najít koncept, dopředu, o kterém mohu být přesvědčen, že při dalším rozvíjení bude přinášet jenom klady. Ono se může také stát, že při dalším rozvíjení toho konceptu se začnou objevovat problémy a mohu dojít do situace, kdy mám na zvážení, zda pokračovat ve vršení těchto problémů, anebo přiznat, že to nebyla nejlepší cesta, a zkusit cestu jinou. Já se ptám, proč není možno v daném okamžiku tuto jinou cestu zkusit. Já nechci tvrdit, že ta zvolená varianta Blanka je špatná. Nevím. Ale mně chybí ochota k tomu, zkusit dneska porovnat tuto variantu s jinými, dříve zavrhanými variantami, které podle té půdorysné stopy by byly lepší.

Jako pomocný argument se to zvolené dopravní řešení podporuje tou anketou, která byla dělána. Já nevím, kdo z vás jí byl také přítomen. Musím říci osobně, že já ano. V neděli ráno zazvonil telefon, ozvalo se, že je to průzkum veřejného mínění a dostával jsem do telefonu otázku, na které jsem byl schopen reagovat, protože jsem věděl, o co jde, protože tu problematiku Prahy 6 trošku znám, ale je mi naprosto jasné, že člověku, který se v této problematice tolik nepohybuje, nemůže ani ta formulace otázek něco říci. Takže vypovídající schopnost této ankety považuji za velmi matoucí a to, že se vlastně s touto anketou zde vystupuje, považuji právě za důkaz, že ty argumenty pro podporu toho zvoleného dopravního řešení jsou velmi slabé. (Dlouhotrvající potlesk z řad občanů.) Já mám těch šest minut, tak mě ještě nechte mluvit.

Podívejte se, já si myslím, že jsme zapomněli při té celé diskusi – nechali jsme se zatáhnout do toho, že se bavíme o velkých stavbách, ale vraťme se na zem. Vraťme se k tomu, že chceme ty klidné ulice. Zajímavé je, že veškeré tyto velké dopravní stavby vždycky skončí v určitém momentě a „dál už jsou lvi“. To je ten problém, jak už jsme se tady bavili, Vítězného náměstí. Potom se dozvíte - tady to bylo promítáno, jenom dvěma krátkými hesly - řešení: Dáme lidi pod zem a uděláme nějaké úpravy, aby to Vítězné náměstí bylo průjezdnější. Jugoslávští partyzáni jsou dnes už zahlceni – podle průzkumu 20 tisíc aut. Má jich tam jezdit 26 až 28 tisíc. Jak se to udělá? Já nevím. Opravdu jediné tím, že naženeme lidi pod zem a nahoře necháme auta. Považujeme toto za odpovídající řešení? Můžeme se bavit dál – Horoměřická, která prochází Šárkou. (Poznámka pana starosty: Pane architekté, šest minut je za námi, dokončete větu nebo myšlenku.) Horoměřická, která prochází Šárkou, a opět je to území, které tiše slouží jakoby přivaděč dopravy k Praze, se vlastně vůbec nikde neobjevuje v těchto průzkumech. Čili to nás vedlo k tomu, že jsme připravili určité usnesení, o kterém zřejmě budeme potom mluvit dál. Děkuji. (Potlesk z řad občanů a části zastupitelů.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Teď vystoupí pan dr. Ohrablo. Pane doktore, přejete si spojit dva příspěvky v jeden? (Odpověď: Spojit.)

Pan dr. Aleš Ohrablo: Já bych jenom chtěl reagovat – udělal jsem si řadu poznámek k vystoupení pana Steinera, pana Laudáta. Spousta těchto věcí už tady zazněla, vysvětlily se nebo bylo vysvětleno, že jsou nepravdivé. Jenom bych chtěl podotknout – nebyl jsem tu za sebe, byl jsem tu a prezentaci jsem předváděl za čtyři občanská sdružení, a bylo to za petici,

kerou podepsalo 1500 občanů. Takže není to otázka jednoho člověka, který tu cosi přednášel. Zátěž 125 tisíc, která je na Malovance, která je písemně potvrzena z roku 2004, to znamená necelý rok, už tady padla. Padla tu zmínka o řešení na Mrázovce na Smíchově. Samozřejmě je to vynikající záležitost, ale pouze pro Smíchov. Jestliže slyšíme, že na Smíchově nahoře zmizelo 16 nebo 6 tisíc aut, podívejme se, kolik jich poté, co byla zprovozněna, přibylo na Břevnově. Tuto statistiku vám nikdo neřekne, protože na Břevnově přibylo po otevření Mrázovky zhruba 6 tisíc aut nahoře. To znamená – výborně, pan Laudát, zastupitel Prahy 5, blahopřeji za Smíchov, ale bohužel na Praze 6 je to tragedie. (Reakce na poznámku pana Laudáta pravděpodobně k údajům, že je zastupitelem na Praze 5.) Omlouvám se, nicméně mám pocit, že bydlíte na Praze 5.

Pokud tady šlo o evropské peníze, Praha – už to tady také zaznělo – je tu JPD 2, ovšem nejsou to peníze určené na výstavbu, jsou to peníze, které jsou dávány na uměle vytvořený region, zaostalý nebo zanedbaný, uměle vytvořený i počtem občanů a rozlohou. Takže není to otázka toho, že by se z toho stavěly silnice na Praze 6. Pokud jde o další zdroje, tak - jak bylo řečeno - Evropská investiční banka poskytuje komerční půjčky, takže nejsou to žádné dotace nebo příspěvky na hrazení části výdajů s tímto spojených.

Je tu spousta takových drobností – diskuse o tom, jestli je Patočková dálnicí nebo není. V podstatě je to čtyřproudová komunikace, která má určitou kapacitu. Když nahlédnete do některých norem, které má Evropská unie například pro hluk, tak tam jsou silnice definovány podle průjezdu, podle počtu vozidel, která projedou za rok. Patočková ulice je bohatě splňuje a překračuje na to, aby byla hodnocena jako velmi zatížená komunikace a aby byla hodnocena podle hygienických limitů.

Další poznámky už také zazněly s tím, že EIA se dělá daleko přísněji. Já bych rád viděl výstupy z těchto hodnocení, protože kdykoli jsme požadovali informace, nikdy jsme je nedostali. Setkali jsme se pouze s obstrukcemi, odkazy na firmy. Ty nám sdělovaly, že jsou komerční a že nám nic nedají atd.

Naposledy velmi stručně – byl tu zmíněn průzkum, nechtěl jsem o něm vůbec mluvit, ale je to taková perlička. Prováděla ho firma Faktum invenio (foneticky), zrovna ale bohužel ve chvíli, kdy tady ten průzkum se objevil, tak špičky ODS tuto společnost zpochybnily, zhruba před deseti dny, za to, že má nespolehlivé předpoklady a špatné metodiky, protože se zrovna nehodil výsledek, který přinesly v preferencích. To jen tak na okraj. Cena za tento průzkum – 800 tisíc Kč – mi připadá velmi vysoká na ten výsledek, který jsme z toho získali. To je asi všechno, to by stačilo. Děkuji. (Potlesk z řad občanů.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Děkuji panu dr. Ohrabovi. Teď vystoupí pan zastupitel Bauman, pak paní zastupitelka Hešíková, pak pan Milan Vašek, pan Metr Martan, pan Slavínský, o jedno vystoupení ještě žádá pan Majsner, takže o tom budeme muset znovu hlasovat. Teď pan Bauman, pak paní Hešíková. Chcete spojit ty příspěvky dohromady nebo ne? (Odpověď pana Baumana: Myslím, že ne.)

Člen ZMČ pan Pavel Bauman: Dobrý den, vážení přítomní. Myslím, že budu mluvit teď proti vašemu přesvědčení nebo proti tomu, pro co jste sem přišli, neboť mám dojem – z toho pískotu, který tady byl při některém zdůvodňování odborníků – že jste sem víceméně přišli proto, abyste prosazovali jenom to svoje. Padla tady připomínka, že došlo ke zpoždění přípravy metra. Ano, došlo ke zpoždění přípravy metra, začalo se na tom znovu dělat v zásadě v roce 1994, 1996. Ale jedna věc – při těch průzkumech veřejného mínění atd. byla na šestce

spousta lidí, kteří prosazovali a chtěli řešit dopravu rychlodráhou. Dost špatně se nám pracovalo pro to, abychom prosadili metro, které jsme chtěli dělat vůbec od samého začátku. Můžu říci – možná jste znali bývalého radního Winklera, byl pro metro, Xkrát jsme byli na ministerstvu dopravy za ministrem apod., chodila tam jak ing. Trnková, tak starosta - tenkrát místostarosta Chalupa. Čili nebylo jednoduché toto prosadit a podařilo se nám prosadit to, že bude metro severním směrem zahrnuto do plánu.

Byly tady připomínky v zásadě kvůli tomu, že by se měl spustit předem městský okruh apod. Od samého začátku, jak byly tyto záležitosti řešeny, prosazujeme, aby byla trasa J, čili takzvaný pražský okruh, protože to je jediné řešení. Jako doplněk pro lidi, kteří tady hovoří třeba o trase S, tak chci jenom připomenout, že měla vést kolem Řeže a přímo ředitel Řeže upozorňoval na to, že tam trasa vést v žádném případě nemůže, protože tam je uložen radioaktivní materiál. Čili nikdo by to býval ani nepřipustil, byl to svým způsobem zbytečný humbuk.

Potom se tady hovořilo o tom, že se stane z Prahy 6, z Jugoslávských partyzánů dálnice apod. Už při projednávání v komisi územního rozvoje ... (Poznámka pana starosty: Pane zastupiteli, spojuji vám druhý příspěvek. Pokračujte další tři minuty.) ... se hovořilo a kreslila se záchytná parkoviště jak v Podbabě u hotelu International, tak nahoře u letiště apod. Právě proto, aby se omezil pokud možno průjezd lidí, kteří sem přijíždějí za prací, aby tam mohli auto odstavit a mohli dál využívat metra.

Jenom jednu věc – teď budu nepříjemný, půjdu i do řad zastupitelů: Chci jenom zdůraznit, že jedna ze stran, které dříve prosazovaly rychlodráhu a neměly zájem o metro, byla třeba ODA, z které je, byl Mgr. Kužílek. Děkuji.

Starosta pan Tomáš Chalupa: Děkuji za vystoupení panu Baumanovi. Teď má slovo paní Mgr. Hešíková. Připraví se pan Milan Vašek.

Členka ZMČ paní Jaroslava Barková Hešíková: Dobrý večer, dámy a pánové, kolegyně a kolegové, jestli dovolíte, pane starosto, já bych chtěla šest minut. (Pan starosta registruje.) Já bych měla několik poznámek, ale ta první poznámka směřuje jako poděkování k občanským iniciativám, že umožnily toto setkání, neboť to mělo minimálně výraznou informační hodnotu pro občany, kteří přišli v hojném počtu, ale i pro členy zastupitelstva, kteří se třeba v problematice dopravních staveb vůbec neorientují, a také to způsobilo to, že přišla celá řada odborníků, kteří měli šanci tady říci svůj názor. Takže milí občané, iniciativo, děkujeme vám.

K tématu dopravních staveb. Chci konstatovat jednoduchá fakta. Silniční okruh zaostává za městským okruhem. Zprovoznění silničního okruhu před městským okruhem je pro Prahu 6 naprosto smrtící. Jugoslávští partyzáni se stanou skrytou radiálou, dojde ke zvýšení dopravy, dojde ke hlukové a imisní zátěži. Vedení městského okruhu ve stopě Blanka je řešení špatné a je potřeba ho nahradit řešením, které je pro Prahu 6 přijatelné. Toto řešení, tedy Blanka, rozdělí Prahu 6 na Prašném mostě, tedy Pražský hrad bude za hradbami aut. Metro A je v nedohlednu. Na čem se shodne koalice a opozice, je asi to, že silniční okruh musí předcházet městskému okruhu. Na čem by se měla shodnout koalice a opozice v Zastupitelstvu městské části Praha 6, je to, že by stavby městského okruhu měly podléhat posouzení podle zákona EIA, tedy vlivů staveb na životní prostředí, neboť ostatní stavby městského okruhu, jako je Balabenka – Štěrboholská nebo Pelc Tyrolka – Balabenka tomuto zákonu podléhají. Tak proč ne na Praze 6? A na čem se asi neshodneme s vedením radnice, je,

zdali je možné vrátit se o deset let zpět a tehdejší špatné řešení s variantou Blanka nahradit řešením, které je pro Prahu 6 příznivější.

Ještě bych k tomu chtěla říci, pakliže Praha 6 setrvá na stanovisku, že podporuje Blanku, tak je to asi tak, jako když malé dítě přijde k rozpáleným kamnům desetkrát za sebou a stále pořád dokola si pálí tu ruku.

A k tomu proslulému výzkumu. Já jsem si ho velmi podrobně přečetla, od rána jsem ho měla k dispozici. Já vám přečtu dvě otázky, abyste pochopili, proč ten výzkum dopadl tak, jak dopadl. Otázka k Dejvickému divadlu zní takto: Praha 6 dotuje Dejvické divadlo tak, že ke každé koruně vybrané za vstupné přidá přibližně další dvě z rozpočtu městské části. Každá vstupenka je tak dotována částkou asi 600 Kč a za rok je to dohromady zhruba 12 milionů Kč. Myslíte si, že by měla radnice Prahy 6 přispívat Dejvickému divadlu i nadále, nebo by měla peníze použít na něco jiného? - A otázka k městskému okruhu zní: Mezi Malovankou v Praze 6 a Pelc Tyrolkou v Praze 7 začíná výstavba další části městského silničního okruhu, která by měla vést převážně v tunelech. Jste pro co nejrychlejší výstavbu této části městského okruhu? Nebo – další varianty. - Uvědomujete si, že vlastně otázky takto položené absolutně zkreslují výzkum, který je na webu a kterým se radnice Prahy 6 chlubí? Korektní radnice by k otázce o městském okruhu řekla zátěže imisí, počet aut, který bude jezdit městským okruhem za 24 hodin apod. To se nestalo. Takže ptám se vedení radnice, co je tedy většinový názor občanů z pohledu radnice. Jsou to tedy ti, kteří podepsali petici a kteří přišli dnes sem, anebo jsou to ti anonymní, kteří odpovídali na tento průzkum, ze kterého jsem vytáhla pouze dvě otázky? To nevím. (Potlesk z řad občanů a části zastupitelů.)

Zástupkyně starosty paní Jaroslava Trnková: Slovo má pan doc. Milan Vašek. Potom se připraví pan ing. Petr Martan.

Pan doc. Milan Vašek: Dobrý večer. Já budu stručný, tak doufám, že se nebudou muset ty příspěvky sdružovat. Jenom jednu poznámku k výsledku toho průzkumu. Také nepovažuji jeho vypovídací hodnotu za zrovna hodnověrnou. Průzkum, který si organizují, si zorganizují tak, aby odpověděl na to, jak chci dostat odpovědi. Tak to myslím dopadlo. Rozhodně takový průzkum není doklad, kterým bych mohl operovat. Přirovnal bych to k tomu, jako nedávno si pan premiér stěžoval, že jeden průběh dopadl v jeho prospěch a v televizi dopadl v jeho neprospěch. Myslím, že to má úplně stejnou cenu. Skutečná informatika, jak by to bylo, by bylo třeba referendum v těchto věcech, ale s otázkami, které by byly řádně promyšlené, ne s ohledem získat odpovědi pro tazatele, ale pro ty, kteří to budou užívat. To je první bod.

Druhý bod: Celou tu dobu se tady hovořilo o okruhu městském, trochu o dálničním okruhu pražském, ale pořád se nehovořilo o těch radiálách, co s nimi bude. Já na těch Jugoslávských partyzánů žiji 64 let a doprava se zhoršuje podle všech výsledků, ať to říká ÚDI nebo ŘSD, tak to stoupá, jestli 25 tisíc nebo 38 tisíc, nevím, jsou to všechno modely. Jaká je pravda, to ukáže čas, ty modely jsou všechny trochu pochybné. Ale výsledek je, že ten život tam bude nesnesitelný. Čili nutně se zruší parkování, ta auta by se tam nevešla, krámky, obchody, život bude špatný. Jak to bude s dýcháním, s hlukem – nikdo neodpovídá, jak se to vyřeší. Souhlasím s tím – jeden z předřečníků to řekl – že tyto věci se mají řešit jako první. Pak se řeší to ostatní, až se vyřeší, co budeme tady umět udělat, pak řeším okruhy. Jinak mi to připadá, že budu stavět dům a potom budu kopat inženýrské sítě. I to se tady kdysi dělalo. Ale myslím si, že to už by se dělat nemuselo. To je bod, co se bude s tou ulicí dělat, aby se v ní dalo dále žít. Teď se nám mají ty domy prodávat – nebo ty byty – jako bytové, ale je

nebezpečí, že se stanou nebytovými. Kdyby mi někdo prodal auto s takovou vadou, tak ho zažaluji, že mi tu vadu neřekl předem, ale tady se mi to veřejně nabízí. To je věc, ke které by si každý měl říci svoje nebo se nad ní zamyslet.

A pak tady jeden z předřečníků před chvílí řekl něco o tom, že pokud jde o varianty J a Ss, je jasné, že varianta J. Mně osobně to není tak jasné. Manipuluje se tady s argumentem jaderné bezpečnosti v Řeži. Tady je dopis z 29. září 2005 od Karla Béma, náměstka pro jadernou bezpečnost starostovi Suchdola tuším, kde se říká, že dosud nikdo nevyžádal odpověď na otázku, v jaké vzdálenosti tu danou stavbu lze realizovat a nikdo se na to neptal. (Poznámka paní zástupkyně starosty ing. Trnkové: Pardon, pane docente, přejete si pokračovat?) Pokud můžu. (Poznámka paní zástupkyně starosty ing. Trnkové: Tak další kolo.) Nelze interpretovat první vyjádření, stanovisko jaderné bezpečnosti tak, že je vyloučeno vedení trasy silničního okruhu trasou takzvané severní Ss, pouze poukazuje na potenciální možnou kolizi těch pásem. A teď se ukazuje, že ta kolize asi není. To by někdo měl řešit. A mě zarazí, že státní kontrola se vyjádří k postupu ŘSD, že nevyhodnocovalo správně varianty, ale rovnou hodnotilo variantu J jako jedinou. Nerozumím takovým postupům. Jestliže se má něco udělat a teď se to kritizuje, tak se to hodí pod stůl a jedeme zase dál? Nebo se k tomu někdo vrátí někdy? Děkuji. To je asi všechno. (Potlesk z řad občanů.)

Zástupkyně starosty paní Jaroslava Trnková: Děkuji. Slovo má ing. Petr Martan.

Člen ZMČ pan Petr Martan: Dobrý večer, dámy a pánové. Já bych vás chtěl všechny pozdravit a předem bych chtěl říci, že petice občanů, která obnáší 1500 podpisů, je sice hezká, ale na Praze 6 nás žije 100 tisíc. Chtěl bych také říci, že nevím, kdy by v minulých letech nebo desetiletích docházelo k tak masivním investicím do oblasti dopravy a dopravního zajištění, jako v posledních letech. Takže o tom, že finanční část není zajištěná, bych nerad mluvil. Ale strašně rád bych připomenul něco, co tady nezaznělo, že jsme také něco zdědili z minulosti. Myslím si, že bychom to všichni měli mít v povědomí a komu to nic neříká, tak je to šílený program ZAKOS, který existoval a my nějakým způsobem na tuto věc musíme navazovat. Chci říci, že všichni bychom si měli uvědomit, co to obsahovalo, a jestli se někdy někdo někoho ptal, jestli chceme, aby mezi muzeem a Václavským náměstím vedla dálnice - nikdo se na to nikoho neptal, dálnice je tam postavena a my se s tím dnes musíme vyrovnat. Já bych všem připomenul, co se tady dělo v minulosti a co se tady děje dnes, kdy se o všem diskutuje. Já vím, že jsou lidi, kterých se samozřejmě některé stavby dotknou, ale mně to přijde strašně nespravedlivé, protože když si řekneme, že dnes nebudeme stavět nic, tak nikam jezdit nebudeme. Děkuji. (Potlesk části zastupitelů.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Teď má slovo pan Slavínský. Ještě před tím budeme hlasovat o navazujícím vystoupení, druhém vystoupení pana Majsnera (foneticky), který není naším občanem, musíme o tom znovu nechat znovu hlasovat. Bude hovořit pan Slavínský a teď budeme hlasovat o vystoupení pana Majsnera (foneticky).

(Hlasování č. 7:) Pro 11, proti 3, zdrželo se 15, nehlasovalo 16. Návrh nebyl přijat.

Po panu Slavínském vystoupí pan Kužílek a paní Elena Dobiášová. Pane Slavínský, máte slovo.

Pan Jiří Slavínský: Děkuji. Dámy a pánové, já nebudu otravovat s nějakými technickými detaily, tady spousta lidí povolanejších se k tomu vyslovovala, k těm okruhům,

který by byl lepší apod. Já bych jenom chtěl říci, že selským rozumem se mi zdá, že nejdříve by se mělo stavět něco celkově okolo Prahy a pak teprve ten vnitřek. Můžu se samozřejmě mýlit, ale zdá se mi, že největší překážkou asi je vystavit ten velký most přes Vltavu, to asi stojí dost peněz. Možná že ty finance nebudou úplně v pořádku nebo že jich nebude dost na straně státu.

Jinak už před více než rokem byla podobná diskuse na technice v Dejvicích. Tam jsem se seznámil s paní Trnkovou a bohužel se mi nepodařilo ji přesvědčit o tom, že křižovatka Jugoslávských partyzánů, která tady byla mnohokrát zmiňována, se Zelenou ulicí se systematicky neopravuje a dnes už je v tak dezolátním stavu, že večery, noci a rána jsou úplně horrorem, poněvadž ta vícetunová nákladní auta, která mají depo někde v Suchdole, tam na těch hrbolech asfaltu vystřelují příšerné rány. Bohužel se toho nikdo na radnici nechopil. Napsal jsem i dva e-maily, ale ani na jeden jsem nedostal odpověď. Děkuji. To bude všechno.

Starosta pan Tomáš Chalupa: Děkuji, pane Slavínský. Dále je přihlášen do rozpravy pan Kužílek, pak paní Elena Dobiášová, potom pan zastupitel Zaorálek. (Pan ing. Kužílek sděluje, že se nehlásil do diskuse.) Říkal jsi, že bys chtěl vystoupit s nějakým sdělením, takže jestli ne, tak ne. Před chvílí jsi za mnou kvůli tomu přišel. (Pan ing. Kužílek hovoří s panem starostou mimo mikrofon.) Pan ing. Kužílek si nepřeje vystoupit. Paní Dobiášová. Připraví se pan Zaorálek. Paní Dobiášová, přejete si spojit dva příspěvky v jeden?

Paní Elena Dobiášová: Já budu mluvit velmi stručně a chtěla bych velice krátce reagovat na to, co tady řekl pan zastupitel Bauman. On s jistým despektem řekl, že jsme sem přišli, abychom tady prezentovali jenom náš názor. Pravda je, že skutečně s tím jsme sem přišli, ale také jsme se domnívali, že zastupitelé budou mít zájem o náš názor a že si ho vezmou za svůj, budou o něm přemýšlet a případně nás budou zastupovat. Takto to vypadá, že náš názor a názor mnohých zastupitelů se liší. (Potlesk z řad občanů.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Teď vystoupí pan Zaorálek, další přihlášený do rozpravy jako náš občan je pan Klindera.

Člen ZMČ pan Michal Zaorálek: Dobrý večer, dámy a pánové. Já bydlím v sousedství ulice Jugoslávských partyzánů a očekávaná dopravní zátěž v souvislosti se zvažovaným dopravním řešením se mě přímo dotýká, i mé rodiny s malým miminkem. V tomto případě bych měl sedět mezi vámi a petenty. Proč tomu tak není? Protože jako zastupitel městské části, jako rada městské části, jako zastupitelé hlavního města musíme zvažovat a zajistit, aby hlavní město Praha bylo stále funkčním celkem, životaschopným organismem. K tomu je potřeba fungující a průchodná dopravní infrastruktura. Všichni tady mluví jenom o „autácích“, o tisících aut. Ale to nejsou jenom stroje – ta auta řídí lidé, ti lidé sem chodí pracovat, dělají tady služby, které všichni konzumujeme. Většina těchto vozidel sem dováží zboží, které si kupujeme, které pro sebe potřebujeme. Pokud město nebude mít fungující a průchodnou infrastrukturu i v budoucích letech, to nebude živé město. To město bude stagnovat. Děkuji vám. (Potlesk části zastupitelů.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Teď pan Klindera. Konstatuji, že už jsem neobdržel žádnou jinou přihlášku do rozpravy, než zmíněnou přihlášku pana Klindery. Pane Klindero, přejete si spojit dva příspěvky v jeden? (Jmenovaný sděluje, že mu stačí tři minuty.)

Pan Klindera (stylisticky upraveno): Dobrý večer. Jmenuji se Klindera, žiju tady 55 let. Připadá mi to asi tak, jako když se stavěl Stalin, tento způsob jednání, jestli městský okruh

nebo jaká varianta. Myslím, že varianta Blanka bylo rozhodnutí, které bylo učiněno stejným způsobem, jako když se stavěl Stalin - nikdo se nás neptal a bylo to postaveno, neřeší situaci – třeba Prašný most, návaznosti na kulaté náměstí, na Evropskou atd. Obchvat, který je navrhován městskou částí Praha 6, je přesunutí problémů z kulatého náměstí na Svatovítskou. To je celá věc. Žádám tedy zastupitele městské části Praha 6, aby se vyslovili pro pozastavení Blanky, než bude udělán obchvat – jestli s J nebo Ss. Ostatní věci se dořeší později. Děkuji. (Potlesk z řad občanů.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Tím jsme vyčerpali příspěvek pana Klindery. A teď, protože byla řečena celá řada stanovisek a položena řada konkrétních dotazů ... (Doručena přihláška do diskuse.) Ještě se hlásí pan Švejda. Pan Švejda mluvil v rámci limitu tří minut, může vystoupit dvakrát. Pane Švejdo, můžete vystoupit. Ale opravdu jenom ty tři minuty.

Pan Jaroslav Švejda: Já bych chtěl jenom stručně mluvit k těm limitům exhalací. My máme zjištěno, že v naší ulici Evropská už nyní přesahují exhalace hygienické limity. Když tam chce radnice zavést svod dopravy a velkou křižovatku z Thákurovy ulice, tak už se dokonce počítá s tím, že některé bytové jednotky by se zrušily, protože by byly neobyvatelné v důsledku těchto exhalací, a že by se z toho udělaly nějaké sklady nebo kanceláře. Ptám se, jak je to možné, když nám tady experti vypočítávali, že se sníží exhalace, když na druhé straně se počítá tajně s tím, že nás vlastně vymístí z tohoto prostoru. Na závěr bych chtěl jenom opakovat to, co tady řekla už přede mnou jedna paní, že zastupitelé by nás měli skutečně zastupovat a ne zastupovat nějaké lobbistické firmy. Děkuji. (Potlesk z řad občanů.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Dámy a pánové, tím jsme vyčerpali přihlášky do rozpravy. Táhá se – je ještě nějaká přihláška, kterou někdo zapomněl odevzdat nebo se někde ztratila, ať nejsme ve stavu, kdy bude kdokoli podezříván, že neměl právo vystoupit. Přeje si nějaký občan městské části Praha 6 přítomný v tomto sále vystoupit? Táhá se ještě jednou. (Nikdo se nehlásí.) Ne. V tento okamžik uzavírám tu obecnou rozpravu. (Námitky.) Promiňte. Pan ing. Kužílek se přihlásil elektronicky. (Námitka z pléna, že na obrazovce už je měřen čas pro diskusi panu ing. Kužílkovi, aniž by hovořil.) Musíme znovu obnovit čas. Nějak se nám to nedaří. Máte 20 vteřin navrch.

Člen ZMČ pan Oldřich Kužílek: Já se domnívám, dámy a pánové a pane starosto, že z hlediska procedurálního – a mrzí mě, že musím využít svůj příspěvek na tuto věc – bychom si měli trochu vyjasnit, jaký bude další postup z tohoto hlediska. Myslím si, že by bylo velmi správné, aby zastupitelstvo hlasovalo, to znamená zvedalo ruce a vystavilo se odpovědnosti za to, co činí, vůči všem v zásadě předkládaným návrhům. Tady se teď pro občany možná hraje taková ne zcela průhledná hra. My jakoby tady teď se snažíme, aby každý mohl předložit usnesení jako poslední, protože se bude hlasovat od posledního zpátky. A já navrhuji, abychom se takto necítýrovali, abychom si řekli, že vezmeme návrh usnesení občanského sdružení, který si musí vzít některý zastupitel za svůj, by se o něm mohlo hlasovat. My jako klub občanských demokratů, pardon, Evropských demokratů – (Veselost. Poznámka pana starosty: Občanských demokratů je hodně variant, přátelé.) – Evropských demokratů a nezařazených bychom předložili své usnesení. A předpokládám, že radniční koalice - nebo jestli ODS a připojí se další, do toho nemám co mluvit, samozřejmě i komunistická strana to může předložit - předloží usnesení a že by se to nějak seřadilo tak, aby se prohlasovala tato usnesení a dospělo se k tomu, co nakonec má tu jedinou řeckněme nadpoloviční podporu. Myslím si, že by bylo rozumné to takto uspořádat. Zároveň chci říci, že nepokládám v tuto chvíli za zvlášť potřebné, aby se zde vedlo druhé kolo reakcí odborníků, ať už z magistrátu nebo z projektových organizací k tomu, co bylo řečeno. Já jsem to poslouchal, v té debatě

nezaznívalo moc takových argumentů postavených na nějakém čísle, které by se náhle mohlo ukázat jinak. To prostě tak není a nevím, jestli je tady co komentovat. Čili já bych poprosil, abychom po nějaké případné poradě předsedů klubů nebo grémia dospěli k předkládání usnesení tak, aby se v zásadě o nich mohlo v nějaké rozumné logice postupně hlasovat a abychom tu nehráli hru na posledního. Děkuji.

Starosta pan Tomáš Chalupa: Pane kolego Kužílku, já jenom ocituji schválený postup jednání. Po rozpravě nastupuje porada politických klubů a pak – bod 11 – předložení návrhů usnesení a protinávrhů. Takže já moc nerozumím vašemu příspěvku, vždyť na to máme v programu schválený speciální bod. Nevím, v čem je problém nebo jaká nečistá hra – s kým nečistá, od koho ušpiněná – se hraje. Otázka, kterou vznesl pan kolega Kužílek je oprávněná a relevantní ve smyslu hlasování, totiž zda mají vystupovat zástupci odborných organizací a hlavního města Prahy, aby odpověděli na dotazy, které zde byly vzneseny. Pokud navrhuje, pane kolego, aby se tak nestalo, tak to beru jako návrh, o kterém by se mělo hlasovat. Rozumím tomu, pane předsedo návrhového výboru, správně? (Pan ing. Kužílek diskutuje s členy návrhového výboru.)

Předseda návrhového výboru pan René Pekárek: Pokud rozumím vyjádření pana Mgr. Kužílka, které teď upřesnil, tak pokud půjde o odpovědi na otázky, nemá námitek proti jejich vystoupení. (Poznámka pana starosty: Takže nemusíme o tom hlasovat?) Nemusíme hlasovat. (Poznámka z místa: Jednací řád.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: My tady máme diskusi občanů a členů zastupitelstva. Máte pravdu v tom, že v tomto ohledu to není. Je to vystoupení k tomu bodu. Zástupci hlavního města Prahy mohou vystoupit ze zákona, tak jak vystoupil třeba pan Vitzany, ale v případě odborníků jsem myslel, že bychom o tom nechali hlasovat právě proto, že nejsou občany Prahy 6. Já ani nevím, jestli pánové jsou občany Prahy 6, to netuším, ale předpokládám, že asi nejsou, takže bychom o tom hlasovali. Ale beru to v rámci rozpravy. Já se, pánové, ptám, přijde mi, že tu byly vzneseny dotazy, na které nebylo odpovězeno. Já tomu moc nerozumím, já bych předpokládal, že bude poptávkou, aby na ně odpovězeno bylo. Přiznám se, že jsem trochu v situaci, kterou jsem neočekával. Paní Mgr. Hešíková.

Členka ZMČ paní Jaroslava Barková Hešíková: Já mám jako praktická žena konstruktivní návrh. Jestliže se přítomní občané domnívají, že chtějí odpovědi na své dotazy, tak bych navrhovala, abychom dali hlasovat, aby se občané přihlásili, zdali chtějí, aby přítomní odborníci jim odpověděli na dotazy. V případě, že ne, tak budeme pokračovat v programu tak, jak jsme si ho schválili. Jinak odpovědi odborníků nejsou v tomto našem schváleném programu, pane starosto.

Starosta pan Tomáš Chalupa: Paní magistro, při vši úctě – model založený na tom, že se hlasuje mezi občany na zastupitelstvu, jestli chtějí nebo nechtějí pokračovat v rozpravě, jsem ještě nikdy v životě neviděl. To není neúcta k těmto občanům. Já jsem se jenom skromně domníval, že občané, kteří položili dotazy, také chtějí, aby byly zodpovězeny, protože se obracejí na nás jako na zastupitele, abychom o věci rozhodovali. Já už tomu opravdu nerozumím. Pan Tryml - technická poznámka, paní Hešíková – technická poznámka. Stále opakují dotaz – přejeme si, aby teď byly zodpovězeny zde položené dotazy od občanů?

Člen ZMČ pan Michal Tryml: Ne, nepřeji. Prosím pěkně, my jsme schválili jasný dnešní program, jasný jednací řád a pojďme jednat podle něj. Najděte mi tam někde odpovědi odborníků v tom schváleném řádu. Nic takového tam není. Znamená to – kdo odpoví – to

přece je kolotoč, který nikdy nezastavíme. Teď budou odborníci odpovídat na otázky. Občanské sdružení bude odpovídat na jaké otázky – které položili třeba ti odborníci tomu občanskému sdružení? To je kolotoč, který se nezastaví. Pojdme to prosím pěkně utnout a jedeme podle jednacího řádu.

Starosta pan Tomáš Chalupa: Já se tomu vůbec nebráním, aby se zastavovalo. Vždyť přece diskutujeme, čím déle budeme diskutovat - mně to nevádí, pojdme diskutovat, povídat si, říkat si argumenty. A jenom jednu poznámku, pane kolego. Nezlobte se na mě, to, co navrhuji, není v rozporu s tím návrhem. Já jenom říkám, tak jako jsme hlasovali o vystoupení osob, které nejsou občany městské části Praha 6 a slovo jsme jim dali, tak ten návrh, který jsem formuloval, zní: Zástupci hlavního města Prahy mají právo vystoupit tak jako tak a u odborníků já podám návrh na to, aby se o tom hlasovalo. Když si zastupitelstvo odhlasuje, že nechce, aby odpověděli, tak je to jeho svébytné právo. Já jenom kladu řečnickou otázku. To jsme se tu sešli proto, abychom si řekli jenom stanoviska, nebo také proto, abychom si odpověděli na dotazy, které jsou kladeny? Já tomu nerozumím. Jinak mám pocit, že tady hrajeme nějaké divadlo. Paní Mgr. Hešíková.

Členka ZMČ paní Jaroslava Barková Hešíková: Já mám stejný pocit, pane starosto, takže ještě jednou zopakuji svůj návrh. Občané pokládali dotazy v průběhu několikahodinového jednání zastupitelstva. Tito občané tady možná ani nejsou, je tady zbytek občanů, někteří možná na ten dotaz čekají. Já navrhuji – s ohledem na to, že toto zastupitelstvo je mimořádné, to znamená, že my se můžeme řídit mimořádně i tím, že se těchto občanů, kteří tady zbyli, zeptáme, zdali se chtějí zeptat odborníků. A nechte hlasovat. Naprosto jednoduchá záležitost. Nic víc, nic méně. Taková je demokracie. Jestliže tady zůstal v 11 hodin takový počet občanů, nevím, proč se jich bojíme zeptat, zdali čekají na odpovědi odborníků nebo nečekají. (Potlesk z řad občanů.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Paní magistro, populistické dotazy tohoto typu jsou bezvadné, ale já jenom upozorňuji, že ať už je to jednání zastupitelstva řádné nebo mimořádné, tak stále ještě platí zákon o hlavním městě Praze a předpokládám, že jako zastupitelka ho znáte. (Odpověď paní Mgr. Barkové Hešíkové: Zním.) Zastupitelé hlasují. Já nevím, jak to mám jinak vysvětlit. Můj dotaz je: Byly vzneseny dotazy od občanů. Čtyřicet zastupitelů, kteří sedí v této místnosti, na ně nechce slyšet odpověď? Já tomu nerozumím. Tak pojdme hlasovat. Zastupitelé hlavního města Prahy zkrátka mají právo vystoupit, tak vystoupí. Je to jejich právo ze zákona. Tři minuty nebo šest minut, pokud nehovořili v rámci příspěvku. A o vystoupení odborníků budeme hlasovat, a já podávám tento návrh. Před tím technická poznámka – pan Kužílek.

Člen ZMČ pan Oldřich Kužílek: Přátelé, je to celkem jednoduché. My chceme vědět, jestli si někdo pamatuje ty dotazy, jestli je někdo eviduje – to je dotaz na předsednictvo, jestli zaznamenalo dotazy. Já jsem si tady s kolegou říkal, že pokud si pamatujeme, tak byly asi tři dotazy. Zná je v tuto chvíli někdo? My chceme, aby se tento bod teď neroztáhl do všeobecného odpovídání takzvaných odborníků na všechno a ztratily se tím další dvě hodiny. To je celé. Jestliže někdo ví ty tři dotazy, ať je řekne, vyvolá k nim příslušné odborníky, jedeme dál a je to v pořádku. (Z pléna připomenut dotaz paní Gušlbauerové, že v programu není počítáno s odpovědi na dotazy a následující vysvětlení pana starosty, že na dotazy bude odpovězeno v rámci rozpravy.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Já tady mám dotaz pana Knoba (Knopa?), jak se zajistí, že bude dokončen okruh a budou na něj finance, jak budou zajištěny limity a jakým

způsobem se bude postupovat, když nebudou splněny. Pak paní Kolínská se ptá, kdy a kde budou zveřejněny zátěže a proč ještě nebyly zveřejněny. Proč nebyly zveřejněny údaje o Suchdole, to je pátý dotaz. Že chybí 30 milionů, jestli ten údaj je nebo není pravdivý, to je šestý dotaz. Pak se ptala také na to, proč nebylo posuzováno v rámci EIA. To je sedmý dotaz. Pak se také ptala, jak je možné, že když TSK nemá peníze, proč to není zařazeno do rozpočtu. To je osmý dotaz. Proč, když se to tak zlepšilo, není tato věc řešena, to je devátý dotaz. Pan Tuček říkal, co budeme dělat se zadlužením – není náhodou záměr zadlužit Prahu, to je desátý dotaz. Pak se pan Majsner (foneticky) ptal – pane kolego, mám pokračovat? (Potlesk části zastupitelů.) Já jsem zvyklý na dotazy odpovídat. Nevím jak vy. V tento okamžik vystoupí zástupci hlavního města Prahy, každý z nich v maximálním limitu šest minut, to musíte, pánové, opravdu dodržet, to nejde jinak. A teď dávám návrh na to, aby směl vystoupit pan Dvořák a pan Pivec. Žádám návrhový výbor, aby tento návrh zaregistroval jako můj návrh, o kterém se bude hlasovat. Pane předsedo návrhového výboru, je to hlasovatelný návrh?

Předseda návrhového výboru pan René Pekárek: Ano, pane starosto, je to hlasovatelný návrh, o kterém se dá teď hned hlasovat.

Starosta pan Tomáš Chalupa: Konstatuji, že tento návrh je také, aby to bylo v maximální době šesti minut pro každého jednoho z vás, takže musíte vybrat to nejpodstatnější z těch věcí a nejčastěji kladené dotazy. Budeme hlasovat nejdřív o panu Dvořákovi, aby to bylo oddělené, a pak o panu Pivcovi. Teď hlasujeme o panu Dvořákovi. Prosím, hlasujme.

(Hlasování č. 8:) Pro 37, proti 1, zdržel se 0, nehlasovalo 7. Návrh byl přijat.

Ještě budeme hlasovat o vystoupení pana ředitele Pivce. Prosím, hlasujme.

(Hlasování č. 9:) Pro 34, proti 0, zdržel se 0, nehlasovalo 11. Návrh byl přijat.

Jako první vystoupí zástupci hlavního města Prahy. Prosím, pane radní a pane předsedo výboru. Avizují opravdu šest minut maximální časový limit.

Pan Radovan Steiner, Rada hlavního města Prahy: Abych splnil časový limit, tak se s kolegy podělím o ty dotazy. Já si vezmu ty, které byly adresovány přímo mně a na které se cítím povoláný odpovědět.

Pan Knop (Knob?) – jak má hlavní město Praha zajištěno, že dokončí městský okruh a také jak je zajištěno, že dokončí pražský okruh. K tomu bych si dovolil připomenout – nevím, jestli všichni v sále jsou si toho plně vědomi, z některých příspěvků vyplývalo, že pravděpodobně nikoli, že investorem pražského okruhu, čili vnějšího silničního okruhu kolem Prahy, je stát, konkrétně ministerstvo dopravy zastoupené příspěvkovou organizací Ředitelství silnic a dálnic České republiky. Role hlavního města Prahy v tomto případě je nechci říci okrajová, ale rozhodně to není investorská role. Hlavní město Praha se vyjadřuje k pražskému okruhu jako samospráva v rámci územního plánování a jako státní správa v rámci územního stavebního řízení. Ovšem není tím hybatelem, tím, který podává žádosti, tím, který shání peníze, tím, který zajišťuje hladký průběh stavby atd. Tím je opravdu stát.

Investorská role patří městu v případě výstavby městského okruhu, a tam je – na rozdíl od některých řečneme zpochybnujících tvrzení, která zde zazněla, včetně kolegy Vitzanyho – zajištěno financování. Koncepce dluhové služby hlavního města Prahy jednoznačně počítá

s celkovými náklady na dokončení městského okruhu, to znamená nejen severozápadní část, ale i další chybějící segmenty, které nejsou ještě v tuto chvíli dostavěny, jsou v dluhové službě, jsou v investičním výhledu hlavního města Prahy zohledněny. Pro představu – v tuto chvíli je v provozu o něco málo více než polovina městského okruhu. Některé stavby městského okruhu, například Povltavská ulice mezi Pelc Tyrolkou a Balabenkou, přemostění Balabanky a další část směrem na Jarov, jsou řekněme v poloprofilu či v určité dočasné etapě a výstavba městského okruhu tam bude postupovat pouze dokompletováním, dokončením té příslušné části, nebude se tedy jednat o nové stavby.

Potom zde zaznělo opět několik – a já musím použít ten výraz – nesmyslů od paní Kolínské, od těch 30 milionů na dokončení štol, to je, znovu opakuji, naprostý nesmysl a financování štol je plně zajištěno. Nevím, kde tento údaj vznikl, kdo ho říkal na výboru dopravy, já si takové informace – ani kolega Laudát – nejsem vědom. V žádném případě, ať už ho použil kdokoli, nejedná se o údaj pravdivý nebo relevantní. Stejně tak není pravda, že oprava stropu metra Dejvická byla odložena z důvodů finančních. Byla odložena čistě z důvodů dopravní koordinace a výlukových plánů elektrických drah, protože dopad na tramvajovou dopravu nejen na území Prahy 6, ale i celopražsky by byl poměrně významný.

K panu Formanovi - jeho zásadní otázka, na kterou chtěl znát odpověď, věřím, že ještě je v sále, velmi razantně se této odpovědi domáhal, proč se nepostupovalo standardním způsobem. Pane Formane, odpověď je jasná, postupovalo se zcela standardním způsobem. Standardní pro mě se rovná zákonný způsob. Všechny požadavky, které klade stavební zákon i ostatní zákony na investora, v tomto případě odbor městského investora Magistrátu hlavního města Prahy, byly splněny. Mezi těmito požadavky studie EIA není. Takže odpověď je – postupovalo se standardním způsobem, postupovalo tak se v minulosti, standardním způsobem se bude postupovat i do budoucna. Pokud zákon bude ukládat investorovi jiné povinnosti, nové, nad rámec v tuto chvíli platných povinností a platných zákonů, pak samozřejmě budou pořizovány možná i studie EIA. Nicméně řídíme se tím stavem zákonů, který je platný v okamžiku projednávání.

Poslední dotaz, na který bych si dovolil reagovat, věřím, že odpovědi na ostatní dotazy doplní kolegové, pan Martínek, varianta J, podpora, nicméně chybí územní plán obce Zdiby. Pravdou je, že úsek 519, to znamená ten druhý úsek Suchdol – Březiněves, jeho příprava je tímto komplikována, nicméně věřím, že v časovém horizontu, který zbývá k projednání dokumentace pro územní řízení a následně dokumentace pro stavební povolení, bude vše uvedeno do pořádku. Jsem bytostně přesvědčen o tom, že obec Zdiby nebude blokovat z časového hlediska, ale ani z věcného hlediska další projednávání projektové dokumentace na úseky 518 a 519 pražského okruhu, přestože – jak jsem již zdůraznil – toto není úloha Prahy, ale státu a ministerstva dopravy. Z toho vyplývá myslím i odpověď na jeho jakési podezření, že takzvaně někdo tlačí městský okruh před pražský okruh. Není, kdo by tak tlačil, ty procesy jsou naprosto paralelní a jsou zajišťovány odlišnými investorskými organizacemi, které spolu přímo nekomunikují nebo nekoordinují svou přípravu, každý postupuje v rámci svých procesů a také svých finančních plánů. Tolik ode mě. (Potlesk.)

Zástupkyně starosty paní Jaroslava Trnková: Pane radní, děkuji. Úplně perfektně jste vyčerpal svůj čas. Nyní je na řadě pan ing. Laudát.

Pan ing. František Laudát, předseda výboru dopravy ZHMP: Takže děkuji. Zda budou oba okruhy – já se domnívám, že postup prací na obou okruzích, jak městském, tak pražském, je ve stádiu, že zpátky cesta nevede. Tunely na břevnovské, jak tady zaznělo -

břevnovská radiála je stále ještě ve stádiu studií a to přání, které tady bylo, už je zapracováno. Samozřejmě s každým tím postupem, a v tom Praha 6 významně zatlačila i na zpracovatele a hlavní město Praha, dochází k tomu, že od původních záměrů je břevnovská radiála už o zcela něčem jiném. Je možná trochu škoda, že k tomu nedošlo okamžitě, a pak vzniká řada konfliktů o způsobu řešení.

Několikrát tady byla omílána, i když to nepatří do této problematiky, cena metra 4C2, to je to, co se teď staví, ta část z Ládví do Letňan. Prošlo to veřejnou obchodní soutěží, pod kontrolou Evropské investiční banky. Naopak nám zákon o veřejných zakázkách v řadě případů, budete se divit, je na obtíž, protože neumožňuje razantní zásahy do ceny, musí se hodně respektovat to, co prostě firmy nasypou do těch nabídek. Chtěl bych říci, že těch 9 miliard byla cena stavebních prací, k tomu ještě nastupují technologie. Je mi líto, jestli někdy média uvádějí něco jiného, s tím já nic nenadělám.

Zadlužování Prahy, jestli je to záměr. Protože vždycky je to používáno v nějakém pejorativním označení, tak byste věděli, na co že se Praha zadlužovala a co od té doby možná užíváte, ne s plným vědomím, že je to z těch dluhů, a říkejme si dluhů na rovinu: rekonstrukce Obecního domu – 400 milionů, část se vrátila. Pak si půjčila na Pragonett, to byla optická telekomunikační síť, tu potom prodala po několika letech zhruba s pětinasobným ziskem, a vše ostatní šlo prakticky do dopravy: Mánesův most, oprava tramvajových tratí, které ke konci socialismu byly v devastovaném, havarijním stavu. Pamatujete si asi na trčící dráty z prefáčkových panelů tramvajových, další část šla na dodělání Strahovského tunelu, dále na metro ze Stodůlek do Zličína, další na metro z Českomoravské na Černý Most, nic z tohoto nebo jenom velice nepatrná část by byla na opravu ulic v centru Prahy. Takže to jsou ty dluhy. Další část z těch 33 – na zásadní obnovu pražské vodovodní sítě. Vy třeba víte, že téměř polovina - v jednu chvíli polovina - vody, která přicházela jako pitná do Prahy, se ztrácela v zemi, a toto jsou další rekonstrukce, další rozšíření kolektorové sítě, proto ta Praha není v centru tak rozkopaná jako za socialismu. Takže jenom náznakem.

Proč se nešlo EIA-ou. Pan radní tady předeslal, že to byl standardní proces. Dneska už je nařízená, tak je. Cena za to bude – říkám – významné zpoždění řady místních staveb v obcích. Prostě něco za něco. Rušení MHD, integrace železnice – Praha v tom byla nejradikálnější, nejdál postoupila v republice, dokonce i lépe než v Německu a všude jinde, kde to budovali desítky let. Tady naštěstí nebyla tehdy taková regulace, jako už je zase dneska, takže se povedlo něco, co nám závidí i Německo, ale můžete s tím polemizovat, pokud se týká integrované dopravy - to nemělo být až po roce 1990, už v 60. letech se mluvilo o zapojení železnice do hromadné dopravy ve městských aglomeracích.

Zdiby – to už tady zaznělo, ale první fáze je územní plán, je to už středočeská obec, a my jsme hodně smutní z toho, že Středočeský kraj dodneška nemá územní plán. Není v tom jenom jeho vlastní vina, ale podílí se na tom ministerstvo životního prostředí, které neustále licituje například s variantami dálnice D3. Dne 16. listopadu bude projednávat vláda, jestli bude nařizovat Středočeskému kraji jeho přání, kudy má vést D3, takže kvůli tomu je to zablokováno, není to vina až tolik Středočeského kraje. Jedním z produktů je - některé menší obce nemají územní plány, stát se dokonce snaží jim jakýmsi způsobem pomáhat při tvorbě územního plánu, teprve potom nastupují majetkové poměry, aby vůbec se dala jakákoli stavba zrealizovat.

Proč se sníží emise na Evropské, jak to projektanti chtějí zařídit? Nijak, tam pojede míň aut. Takže proto se sníží, i když se nebudou stavebně dělat úpravy. Ale jinak existuje

v Praze nebo dává se dohromady a rozjíždí se ve větším rozsahu program postupné rekonstrukce uliční sítě, a tam už jsou tvrdší limity na hluky, používají se jiné technologie, jiné materiály, postupně to, co běhá ve světě, nebo aspoň v tom vyspělém.

MHD k letišti. V Praze 6 územní plán nikdy neřešil pokračování A. Je to dnes jedna z krizových částí, zeptejte se pana starosty a paní místostarostky Trnkové, jak jsme nasazovali krk – já jsem byl na straně Prahy 6 – aby se zvolilo hodně velkorysé řešení, ale jenom uvedu jako zajímavost: Budete se divit, v té potřebnosti nevychází tak důležité letiště, nebo letiště je dokonce srovnatelné s nemocnicí Motol, proto možná pro někoho docela komplikované trasování i s potenciálním ... (Poznámka pana starosty: Pane předsedo, já se omlouvám, máme těch šest minut, takže jenom dokončete větu, prosím.) Myslím si, že informace najdete v těch informačních centrech a postupně to budeme rozšiřovat a doplňovat. Bohužel na to ostatní nestíhám odpovědět. (Potlesk.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Děkuji vám, pane předsedo. Teď máme odsouhlasené vystoupení pana Dvořáka. Prosím vás, pane Dvořáku, abyste se ujal řečníště. Apeluji, že je opravdu maximální limit těch šesti minut.

Pan ing. Josef Dvořák, Satra, s. r. o.: Já jsem chtěl reagovat na dotaz ohledně dokumentace EIA. Pan radní Steiner na to v podstatě odpověděl, přesto bych chtěl zopakovat, jak to v té době bylo. Legislativa v době zpracování dokumentace nevyžadovala na stavby městských komunikací zpracování dokumentace EIA. Přesto ta dokumentace, na základě které bylo vydáno rozhodnutí o umístění stavby, tuto dokumentaci obsahuje. Ta dokumentace byla zpracována v rozsahu požadovaném zákonem a byla přiložena k ostatní dokumentaci a s tou byla projednána. Navíc odbor životního prostředí nařídil podle zákona zpracování biologického hodnocení pro soubor staveb městského okruhu. Toto biologické hodnocení zpracovával kolektiv, který vyšel ze správního řízení magistrátu. Při tom správním řízení byla vyzvána občanská sdružení, která se přihlásila k tomuto aktu, aby jmenovala své zástupce do toho kolektivu, který by to biologické hodnocení zpracoval. Nikdo se k tomu nepřihlásil, čili byl vybrán tým odborníků magistrátem, ten byl schválen rozhodnutím a biologické hodnocení je na soubor staveb zpracováno. Je samozřejmě přiloženo k dokumentaci a bylo podkladem pro konečné stanovisko odboru životního prostředí k souboru staveb městského okruhu. To je vše.

Starosta pan Tomáš Chalupa: Děkuji, pane Dvořáku. Jako poslední vystoupí pan Pivec. Také vás, pane řediteli, prosím o šest minut.

Pan ing. Pivec, ředitel Ústavu dopravního inženýrství: Myslím, že je nebudu ani potřebovat. Děkuji za slovo. Pokusil jsem se shrnout svoji reakci do tří bodů. Odpověď na údajná rozdílná čísla o prognózovaných intenzitách myslím už zazněla ve vystoupení jednoho z vás. Pan Dobiáš řekl – každý použije jen to, co se mu zrovna hodí. Zadruhé – zpracování prognózy, jak už jsem o tom mluvil ve své úvodní přednášce, je poměrně komplikovaná činnost, která vychází z řady podkladů, v nichž jsou definovány například rozsah komunikační sítě, stupně využití území, to znamená výstavba nových obchodních, kancelářských a dalších center, a to vše se velice bedlivě pomocí sofistikovaných programů musí propočítat a rozvrhnout na konkrétní komunikační síť. Nelze z takovýchto výpočtů, které jsou dělány pro konkrétní účely, pro konkrétní varianty vytrhovat bezmyšlenkovitě jednotlivá čísla a interpretovat je podle své momentální potřeby. Zatřetí – čísla, která jsem prezentoval v té úvodní přednášce, jsou prognózou, která byla zpracována z posledních

aktuálních dostupných údajů, která byla dokončena zhruba před týdnem, a to v souvislosti s tím, jak byly dokončeny koordinační práce na přípravě všech staveb městského okruhu.

Starosta pan Tomáš Chalupa: Pane řediteli, já bych přece jenom jeden dotaz konkrétní doplnil. Dotaz, který padl jako úplně první od pana zastupitele Vitzanyho, nebo stanovisko znělo, že bez městského okruhu čísla vycházejí lépe, než s městským okruhem.

Pan ing. Pivec, ředitel Ústavu dopravního inženýrství: Pak si myslím, že by bylo nejlépe, kdybych mohl ještě jednou pustit jeden obrázek z té prezentace, kde to je myslím zcela zřejmé. Podle mého názoru to není pravdivé tvrzení. Jak jste viděli, výstavba samotného pražského okruhu v zásadě pomůže, respektive dojde ke snížení intenzit pouze v té části západní městské části Praha 6. Já se pokusím najet na ten obrázek přímo. (Promítnuto na obrazovce.) Toto je stav, kdy není postaveno vůbec nic. Pokud na to vidíte - Evropská 37, Patočkova 41, ta část Milady Horákové 45, 39 apod. Podíváme-li se dál, postavíme-li jenom pražský okruh, tak pochopitelně to má pozitivní dopad především na Evropskou ulici, protože ta může být nahrazena tím objezdem po pražském okruhu, zatímco na Milady Horákové, jak vidíte, pokles je, ale ne příliš velký. A když dám poslední výpočet, to znamená pražský a městský okruh, vidíte, že teprve za této situace je možno rozumně regulovat, respektive rozumně se dostat k údajům kolem 18, 27 tisíc vozidel například na ulici Milady Horákové a dalších. Takže podle mého soudu toto vypovídá o tom, že ta nejlepší situace z hlediska intenzit je v té variantě s výstavbou obou okruhů.

Starosta pan Tomáš Chalupa: Technická poznámka – pan kolega Kužílek.

Člen ZMČ pan Oldřich Kužílek: Já chci jenom říci, že samozřejmě hlavní věc, o které zde mluvíme, je osa kulaté náměstí – Svatovítská. To je to, co tady nejvíc lidí zajímá, co je nejvíc zvedlo. A tam prostě dojde k nárůstu a pravdu má pan Vitzany. Ta čísla jsou jasná – 39 je víc než 31, jestli si to pamatují. (Potlesk z řad občanů.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Já nevím, jestli jsme tady jenom kvůli Vítěznému náměstí nebo celé Praze 6, jakým způsobem každý z nás vnímá tato čísla. Dobře. V tento okamžik už není nikdo dál přihlášen do rozpravy, já bych postoupil k bodu deset, to je porada politických klubů. Vyhláшуji pětiminutovou přestávku, to by snad mohlo stačit na poradu jednotlivých klubů, následně bude probíhat předložení návrhu usnesení a protinávrhů.

(Jednání přerušeno ve 23.15 hodin. Během přestávky porada jednotlivých politických klubů.)

* * *

(Ve 23.20 hodin:)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Já bych se v tuto chvíli zeptal předsedů ostatních klubů, tedy klubu komunistického a klubu Evropských demokratů, zda si přejí kratšíoučkou poradu předsedů klubů, kde bychom si řekli nějaké „noty“ nebo jestli pojedeme najednou. Vnímám, že pan kolega Kužílek žádá poradu předsedů klubů. Takže v tuto chvíli další pětiminutová přestávka na poradu předsedů klubů. Prosím paní Gušlbauerovou, pana kolegu Kužílka, pana Mgr. Hermanna, pana ing. Šafra, paní ing. Kousalíkovou.

* * *

(Jednání opět zahájeno ve 23.40 hodin.)

Předložení návrhů usnesení a protinávrhů

Starosta pan Tomáš Chalupa: Omlouvám se za protaženou poradou předsedů klubů, někdy je těžké nalézt shodu a kompromis.

Dámy a pánové, dovoluji si upozornit, že podle schváleného jednacího řádu se postupuje tím způsobem, že se vznášejí jednotlivé návrhy či protinávrhy k těmto návrhům a následně se o těchto návrzích a protinávrzích hlasuje v obráceném pořadí. To znamená, že jako první se hlasuje o tom návrhu nebo protinávru, který byl vznesen jako poslední. V tomto okamžiku otevírám rozpravu k návrhům usnesení. Upozorňuji, že pokud chce přítomná veřejnost předložit nějaký návrh, musí se s ním ztotožnit nějaký zastupitel a osvojit si ho tím, že ho předloží k projednání. Pan kolega Kužílek.

Člen ZMČ pan Oldřich Kužílek: Dámy a pánové, já si dovolím přednést návrh klubu občanských demokratů a nezařazených zastupitelů. (Poznámka.) Co jsem řekl? (Hlas: Občanských demokratů.) Návrh klubu Evropských demokratů. (Poznámka pana starosty: My tě přijmeme, jestli chceš. - Veselost.) Freudovský překlep, je zde mnoho pojítek a mnoho blízkostí a jsou zde i některé různosti.

Nejdříve něco k tomu, aby občané, kteří jsou přítomni, rozuměli tomu, o co se jedná. My se musíme nějak zorientovat v tom jednací řádu a dohodli jsme se na takové proceduře, že se v zásadě postupně nějak bude hlasovat jakoby skoro o všem, nicméně musíme to udělat tak, že my, když vzneseme jako Evropští demokraté první návrh, tak víme tím, že se o něm jako o celku vlastně už nebude hlasovat, protože dříve se bude hlasovat o návrhu koalice a dovedeme odhadnout, že ten projde, a o dalším už se hlasovat nebude. Proto já části našeho návrhu potom ještě přednesu jako doplňující návrhy k návrhu koalice. Je to trošku takový zmatek, ale postupně jakoby projdeme vším.

Návrh klubu Evropských demokratů a nezařazených zní takto – vzápětí to předám návrhovému výboru písemně. (Hlas: Už se to rozdává.) Už je rozdáváno.

Zastupitelstvo městské části Praha 6

I.bere na vědomí

petici občanů a předložené podklady k důsledkům výstavby a zprovoznění městského okruhu v úseku Myslbekova – Pelc Tyrolka a s tím související výstavbou dalších komunikací (břevnovská radiála, obchvat Evropská – Svatovítská) pro dopravní zátěž v Praze 6,

II.žádá Radu hlavního města Prahy a ZHMP

1.o soustředěný tlak na vládu ČR a ministerstvo dopravy v urychlení výstavby silničního-pražského okruhu (SO),

2.o urychlení přípravy prodloužení trasy metra A a zařazení této akce do finančního plánu HMP,

3.abych všechny stavby nadřazeného dopravního systému hl. m. Prahy, to je i stavby uvedené v bodě I., byly posouzeny dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu stavby na životní prostředí,

4.abych časová posloupnost výstavby a zprovoznění SO a MO byla stanovena v územním plánu s preferencí výstavby SO před MO,

s termínem: 24. 11. 2005,

III.ukládá

1.Radě městské části Praha 6

a)žádat o prověření variant řešení městského okruhu na Praze 6 (například odvozené od varianty DUA) odborné orgány hl. m. Prahy, včetně vlastního zadání studie, termín: do 31. 12. 2005 podat informaci zastupitelstvu městské části – respektive zastupitelům městské části,

b)vyvinout tlak na odpovědné orgány hl. m. Prahy a státu, aby byl SO zprovozněn dříve než MO,

termín: 30. 11. 2005,

c) – v tomto bodě upozorňuji ty, kteří to mají před sebou, že doplním za číslem zákona ještě jednu větu, tu jsme nestihli mít rozmnoženou:

c)podporovat stavbu pouze těch částí výstavby uvedených v bodě I., které byly posouzeny dle zákona č. 100/2001 Sb., které umožňují nejmenší dopravní zátěž do běžných ulic a preferenci chodců, a akceptovat jejich uvedení do provozu až po dokončení severozápadní části SO,

2.starostovi MČ Praha 6 Mgr. Tomáši Chalupovi

zajistit ve sdělovacích prostředcích MČ (informační kanceláře, webové stránky, měsíčník Šestka) k výše uvedeným stavbám zveřejnění:

a)schválené dokumentace v úplném znění a všechny aktuálně projednávané podklady – zde se samozřejmě nemíní, že by v časopise Šestka byla kompletní dokumentace, ale velmi stručné, ale na těch informačních kancelářích by to třeba bylo celé k dispozici,

b)údajů o vývoji dopravní zátěže uliční sítě nyní a odhady dopravní zátěže (prognózy) po dostavbě silničního a městského okruhu v severozápadním segmentu města pořizované při zpracování dopravních staveb (např. ÚDI, CITYPLAN apod.),

c)ulic na území městské části Praha 6, kde jsou již nyní překračovány limity znečištění ovzduší a hlukové limity s uvedením naměřených, případně vypočtených hodnot, včetně průběžného monitoringu,

termín: bezodkladně.

Tolik návrh Evropských demokratů a nezařazených. (Potlesk z řad občanů a části zastupitelů.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Děkuji, pane kolego. Dále je přihlášen pan Mgr. Hermann.

Člen ZMČ pan Jiří Hermann: Děkuji. Dámy a pánové, dovoluji, abych přednesl návrh koalice.

Závěry z mimořádného zasedání Zastupitelstva MČ Praha 6 k řešení velkých dopravních staveb na území MČ Praha 6

Zastupitelstvo městské části Praha 6

I.bere na vědomí

a)žádost občanů o projednání problematiky velkých silničních staveb na území MČ Praha 6,
b)výsledky proběhlé diskuse zástupců občanských sdružení a občanů s přizvanými odborníky, zástupci hlavního města Prahy a městské části Praha 6,

II.trvá

na svých preferencích městské hromadné dopravy vyjádřených usneseními Rady městské části Praha 6 ve prospěch přednostní výstavby prodloužení metra A z Vítězného náměstí

západním směrem a doplnění sítě tramvajových tratí na správním obvodě Praha 6 (Dědina, Podbaba, Suchdol),

III.žádá

1.vládu České republiky, Ministerstvo dopravy ČR a hlavní město Praha, aby podnikly všechny kroky nezbytné k urychlení přípravy a výstavby pražského okruhu stavby 518 a 519 (to je ve stopě varianty J), aby tato část byla uvedena do provozu v předstihu před dokončením městského okruhu, úseku Mylbekova – Pelc Tyrolka (to je ve stopě varianty Blanka), aniž by bylo nezbytně nutné výstavbu této části městského okruhu jakkoli zpoždovat,

2.hlavní město Praha, aby ve svém Informačním centru dopravních staveb v Břevnově, Pod Marjánkou 12 průběžně zveřejňovalo informace související s dopravní situací a realizací dopravních staveb v severozápadní části Prahy (správní obvod Praha 6),

IV.ukládá

starostovi městské části Praha 6 Mgr. Tomáši Chalupovi předat toto usnesení vládě České republiky, Ministerstvu dopravy ČR a Radě hlavního města Prahy.

Termín: 14. 11. 2005

Starosta pan Tomáš Chalupa: Děkuji. Další přihlášený do rozpravy – pan kolega Kužílek. (K panu Mgr. Hermannovi:)Předejte, pane kolego, tento návrh návrhovému výboru.

Člen ZMČ pan Oldřich Kužílek: Je to teď trochu procedurálně náročné, ale v každém případě si dovoluji přednést doplňovací návrh nebo protinávrh, jak se to řekne, k návrhu, který právě zazněl, tak, že se přidá další bod za tam uvedený bod III., který má dva body, jsou to vlastně ty dva body, které jsou v našem návrhu III.:

ukládá

1.Radě městské části Praha 6

a)žádat o prověření variant řešení městského okruhu v Praze 6 odborné orgány hl. m. Prahy – atd.,

bod b) samozřejmě nikoli,

bod c) by byl bodem b): podporovat stavbu pouze těch částí výstavby uvedených v bodě I., které byly posouzeny dle zákona o posuzování vlivu na životní prostředí a akceptovat jejich uvedení do provozu až po dokončení severozápadní části silničního okruhu,

2.starostovi městské části Praha 6

zajistit ve sdělovacích prostředcích městské části atd. ty informace, jak jsem je již uváděl.

Starosta pan Tomáš Chalupa: Jenom technická poznámka – to není doplněk bodu III., ale IV. v našem návrhu, on nebyl dán písemně, jenom to upřesňuji. Je to rozšíření ukádací části.

Člen ZMČ pan Oldřich Kužílek: Ano. Další návrh, který takto musím vznést, je protinávrh – vypustit z toho usnesení pasáže potvrzující stavbu varianty Blanka. (Potlesk z řad občanů.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Dobře. Prosím dalšího přihlášeného do rozpravy, pan dr. Tryml.

Člen ZMČ pan Michal Tryml: Dámy a pánové, já jsem byl požádán Sdružením občanských sdružení, abych se uvolil přednést jejich návrh, a protože vnitřně s ním souhlasím, tak tak učiním.

Návrh usnesení k velkým silničním stavbám na území Prahy 6
Zastupitelstvo městské části Praha 6

I. bere na vědomí

obavy občanů z negativních důsledků plánované výstavby a zprovoznění městského okruhu v úseku Myslbekova – Pelc Tyrolka na život v Praze 6 vyjádřené v petiční akci a na základě projednávaných skutečností upravuje svá předchozí usnesení (zejména usnesení rady č. 1226/04, 1421/04), která se týkají městského okruhu v úseku Malovanka – Pelc Tyrolka, břevnovské radiály, radiály Svatovítská – Jugoslávských partyzánů, obchvatu Vítězného náměstí Evropská – Svatovítská a takzvané odlehčovací komunikace v úseku Papírenská – Za elektrárnou,

II. ukládá

1. Radě městské části Praha 6

prosazovat pozastavení příprav výstavby uvedených staveb do dokončení severozápadní části silničního okruhu, které bude respektovat výsledky procesu EIA z roku 2002,

2. Radě městské části Praha 6

požadovat na hlavním městě Praze u staveb uvedených v bodě I. posouzení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. a respektovat jejich výsledek,

3. Radě městské části Praha 6

požadovat na hlavním městě Praze přednostní financování prodloužení trasy metra A, které je podle výsledků mimořádného Zastupitelstva městské části Praha 6 ze dne 17. ledna 2005 prioritou Prahy 6 a dát tak přednost rozvoji dopravy veřejné před dopravou individuální,

4. starostovi městské části Praha 6 Mgr. Tomáši Chalupovi

zajistit u staveb uvedených v bodě I. v informačních kancelářích a na oficiálních webových stránkách městské části Praha 6 zveřejnění

a) schválené dokumentace v úplném znění a všechny aktuální projednávané podklady,

b) údajů Ústavu dopravního inženýrství o denním průměrném počtu automobilů projíždějících v ulicích Patočkova, Svatovítská, Jugoslávských partyzánů, Evropská a Milady Horákové oběma směry a porovnání s nejnovějšími odhady o zátěžích pro výše jmenované komunikace po dostavbě silničního a městského okruhu v severozápadním segmentu města,

c) názvů ulic na území městské části Praha 6, kde jsou překračovány limity znečištění ovzduší a hlukové limity s uvedením naměřených, případně vypočtených hodnot,

5. Radě městské části Praha 6

v návaznosti na výsledky procesu EIA staveb 518 a 519 (ministerstvo životního prostředí č. j. MN700/1327/2020/OPVŽP/02 ze dne 30. dubna 2002) zajistit vypracování studie místního spojení Prahy 6 a Prahy 8 středně vysokým mostem Sedlec-Bohnice s preferencí tramvajové dopravy.

Pane starosto, současně na přání zpracovatele toho materiálu žádám, aby se o jednotlivých bodech hlasovalo zvlášť. (Potlesk z řad občanů.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Pane doktore, máte na mysli hlasovat zvlášť o I., II. nebo jakým způsobem? (Reakce mimo mikrofon.) Dále je přihlášena paní Gušlbauerová a pan ing. Kužílek.

Členka ZMČ paní Dagmar Gušlbaeurová: Já bych nejdříve poprosila návrhový výbor, aby byl předán návrh usnesení koalice písemně všem zastupitelům, poněvadž Evropští demokraté budou mít pozměňující návrhy k tomuto usnesení a my to usnesení nemáme. Takže bych poprosila – to je technická – aby bylo zastupitelům na stůl položeno usnesení koalice. Druhá poznámka – požaduji pět minut na poradu pro klub.

Starosta pan Tomáš Chalupa: Dobře. Pan kolega Kužílek.

Člen ZMČ pan Oldřich Kužílek: Pane starosto, já jsem se přihlásil, protože v nastalé situaci, kterou teď vážám, jestli mám vůbec nějak charakterizovat, došlo přirozeně k tomu, že bych potřeboval doplnit jeden bod, který jsem v tu chvíli si nemohl uvědomit. Čili bych doplnil ten návrh, tak jak jsem ho podal, ještě o takto znějící bod – protože já nemůžu teď znát usnesení, které nebylo písemně vypracováno a předloženo: V bodě, kde se usnesení obrací na Radu hlavního města Prahy a Zastupitelstvo hlavního města Prahy, doplnit bod požadující, aby všechny stavby nadřazeného dopravního systému hlavního města Prahy, to je i stavby uvedené – vlastně oni to tam nemají – všechny dotčené dopravní stavby nadřazeného systému na Praze 6 byly posouzeny dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů stavby na životní prostředí. Takto zní ten návrh.

Já přece jenom řeknu jednu věc. To, že k tomuto tématu, které dramaticky změní tvář Prahy 6 v klíčových pasážích, koalice vybavená třistačlenným aparátem nepřipravila nějaký podklad písemný, který by byl aspoň trošku předem k dispozici, nás velmi překvapilo. Ptali jsme se na to dopředu několikrát, jestli bude nějaké usnesení. Hrála se okolo toho jakási tajuplnost. V zásadě je jasné proč, já to řeknu pro občany – aby v tom pořadí se mohlo hlasovat tak, že vlastně projde rovnou jenom ten koaliční návrh a o dalším se už nemluvílo, jinými slovy pomocí procedury dosáhnout toho, aby zastupitelé nebyli vystaveni některému hlasování, které by třeba mohlo být pak určitou otázkou. Čili myslím si, že tím je způsobena teď tato trošku zmatená situace a ve skutečnosti mohla být věc uspořádána mnohem jednodušeji. Děkuji. (Potlesk z řad občanů a části zastupitelů.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Pane kolego Kužílku, jenom mé dobré vychování a pokročilá hodina mě zavazuje k tomu, abych komentář, který jste právě přednesl, nekomentoval slovy, která by si ve skutečnosti mnohem víc zasloužil. Paní kolegyně Gušlbauerová požadovala přestávku na poradu klubů. Během toho času poprosím, jestli by návrh koalice mohl být přepsán do počítače, rozmnožen a rozdán na stůl. Ještě s technickou poznámkou pan kolega Martan.

Člen ZMČ pan Petr Martan: Já jsem člen koalice a o věcech, o kterých nás informoval pan kolega Kužílek, nevím.

Starosta pan Tomáš Chalupa: V tuto chvíli vyhláším přestávku na poradu klubů, ta přestávka bude trvat 10 minut. V mezichase poprosím, jestli by mohl být nadiktován návrh do počítače, vtištěn a rozdán na stůl.

(Jednání přerušeno ve 24.00 hodin.)

* * *

(Jednání opět zahájeno v sobotu 12. listopadu v 0.10 hodin. Během přestávky rozdán návrh usnesení koalice.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Já bych poprosil před takto důležitým hlasováním, abychom provedli prezenci. (Děje se.) Prosím, přepněte nám obrazovky tak, abychom viděli tabulku s hlasováním. Já bych prosil pana kolegu Diviše, aby se zaprezentoval, pana; Baumanu, musíte si nejdřív zapnout ten přístroj. V tuto chvíli všichni, kteří jsou přítomni v sále, jsou zaprezentováni. Konstatuji, že je přítomno 40 zastupitelů.

Dámy a pánové, předávám slovo předsedovi návrhového výboru.

Hlasování o návrzích usnesení

Předseda návrhového výboru pan René Pekárek: Pane starosto, budeme hlasovat v pořadí, tak jak stanovuje řád pro jednání zastupitelstva. Čili první bude návrh, který přednesl pan kolega Tryml. Je to ten návrh usnesení k velkým silničním stavbám na území Prahy 6. Pan kolega Tryml tlumočil přání, aby se hlasovalo o jednotlivých bodech postupně. Budeme jednotlivé body číst a mělo by se pak hlasovat. Doporučuji, abychom především odhlasovali, jestli budeme hlasovat po jednotlivých bodech nebo o usnesení jako celku.

Starosta pan Tomáš Chalupa: Můžete nám sdělit, jak zní ustanovení jednacího řádu v této věci, abychom postupovali podle něj, pane předsedo, nebo paní tajemnice, jestli to někdo může přečíst, jak přesně jednací řád vypadá.

Předseda návrhového výboru pan René Pekárek: Paní tajemnice.

Tajemnice ÚMČ paní Lenka Pokorná: Ano, je to § 9 odst. 7: Zastupitelstvo městské části může rozhodnout, že se budou postupně projednávat jednotlivé části návrhu usnesení, o nichž se může hlasovat odděleně. Jinak se projednává návrh jako celek a jako o celku se o něm hlasuje. – Tudíž se o této proceduře musí hlasovat. V dalším bodě je napsáno, že se tato procedura musí projednat před návrhem usnesení jako meritorní věc.

Předseda návrhového výboru pan René Pekárek: Pane starosto, z toho vyplývá, že musíme hlasovat, jestli budeme hlasovat o usnesení jako celku nebo po jednotlivých bodech.

Starosta pan Tomáš Chalupa: V tuto chvíli budeme jenom hlasovat procedurální návrh, jenom o tom, jestli se bude hlasovat o každém z těch šesti bodů postupně nebo najednou. Otázka zní pozitivně nebo negativně? Jde o to, jak ji formulovat. Pane předsedo návrhového výboru, co je otázkou pro hlasování.

Předseda návrhového výboru pan René Pekárek: Musíme hlasovat o tom, jestli se hlasuje postupně, tak to je podle jednacího řádu.

Starosta pan Tomáš Chalupa: Jinak se hlasuje najednou. Návrh zní, aby se hlasovalo postupně. Kdo řekne ano, je pro to, aby se hlasovalo postupně o bodech, kdo nesouhlasí, hlasuje ne nebo zdržel se. Pojďme hlasovat.

(Hlasování č. 10:) Pro 12, proti 14, zdrželo se 13, nehlasovali 4. Návrh nebyl přijat.

Co to znamená?

Předseda návrhového výboru pan René Pekárek: To znamená, že budeme hlasovat o návrhu usnesení jako celku.

Starosta pan Tomáš Chalupa: Pojďme tedy hlasovat.

(Hlasování č. 11:) Pro 10, proti 17, zdrželo se 13, nehlasovali 3. Návrh nebyl přijat.

Dále, pane předsedo.

Předseda návrhového výboru pan René Pekárek: Teď musíme hlasovat o jednotlivých návrzích změn usnesení navrženého koalicí, tak jak je přednesl kolega Kužílek.

Starosta pan Tomáš Chalupa: Můžete nás tedy provést tím procesem - hlasuje se tedy o všech pozměňovacích návrzích najednou nebo postupně o každém?

Předseda návrhového výboru pan René Pekárek: Hlasuje se o všech pozměňovacích návrzích najednou.

Starosta pan Tomáš Chalupa: Pokud není vznesen návrh na to, aby se hlasovalo postupně. (Pan ing. Pekárek souhlasí.) Pan kolega Kužílek.

Člen ZMČ pan Oldřich Kužílek: Vzhledem k tomu, že jsem podal tři pozměňující návrhy si myslím, že se musí hlasovat o třech pozměňovacích návrzích zvlášť.

Starosta pan Tomáš Chalupa: Prosím návrhový výbor, aby nám sdělil stanovisko. (Porada návrhového výboru.)

Předseda návrhového výboru pan René Pekárek: Pane starosto, návrhový výbor je toho názoru, že budeme hlasovat tak, jak to předložil kolega Kužílek, to znamená o každém návrhu té změny zvlášť. (Poznámka pana starosty: Ale v obráceném pořadí.) V obráceném pořadí. (Poznámka pana starosty: Pokud jsou individuální návrhy, tak v obráceném pořadí.) Ano.

První změna je: vypustit v bodě III. text začínající „úseku Myslbekova – Pelc Tyrolka (to je ve stopě varianty Blanka), aniž by bylo nezbytné realizaci této části městského okruhu jakkoli zpoždovat“.

Starosta pan Tomáš Chalupa: Budeme hlasovat o tomto návrhu.

(Hlasování č. 12:) Pro 7, proti 18, zdrželo se 15, nehlasovali 3. Návrh nebyl přijat.

Další protinávrh.

Předseda návrhového výboru pan René Pekárek: Další protinávrh je doplnit úkol pro starostu městské části, to znamená IV., doplnit tam bod 2.

Starosta pan Tomáš Chalupa: To je bod a). b) a c) - 2. a), b), c). (Předseda návrhového výboru souhlasí.) Budeme hlasovat.

(Hlasování č. 13:) Pro 7, proti 12, zdrželo se 21, nehlasovali 3. Návrh nebyl přijat.

Prosím, pane předsedo, další protinávrh.

Předseda návrhového výboru pan René Pekárek: Šlo o doplnění III. bod b): podporovat stavbu pouze těch částí výstavby uvedených v bodě I., které byly posouzeny dle zákona č. 100/2001 Sb., které umožňují nejmenší dopravní zátěž do běžných ulic a umožňují

preferenci chodců, a akceptovat jejich uvedení do provozu až po dokončení severozápadní části SO.

Starosta pan Tomáš Chalupa: To jsou dvě sdělení najednou. Budeme hlasovat.

(Hlasování č. 14:) Pro 8, proti 6, zdrželo se 26, nehlasovali 3. Návrh nebyl přijat.

Předseda návrhového výboru pan René Pekárek: Pak je to návrh: Radě městské části Praha 6 – žádat o prověření variant řešení městského okruhu na Praze 6 (například odvozené od varianty DUA) odborné orgány hl. m. Prahy, včetně vlastního zadání studie. Termín: do 31. 12. 2005 podat informaci ZMČ.

Starosta pan Tomáš Chalupa: A pak je to ten bod b) pod tím. To už jste říkal. Takže budeme hlasovat.

(Hlasování č. 15:) Pro 7, proti 13, zdrželo se 20, nehlasovali 3. Návrh nebyl přijat.

Jak dál? (Konzultace návrhového výboru s panem ing. Kužílkem.) Technická poznámka – paní ing. Frankenbergerová.

Členka ZMČ paní Helena Frankenbergerová: Pane starosto, já mám připomínku k hlasování. Vy jste říkal 3 nehlasovali, přitom na obrazovce bylo vidět, že bílých políček tam bylo 5, to je těch 5 lidí, kteří chybějí. Všechna ostatní políčka byla zabarvená. Takže nevím, jak to, že tři nehlasovali.

Starosta pan Tomáš Chalupa: Můžete nám pustit sjetinu toho hlasování? (Děje se.) Já tomu nerozumím, teď váhám nad tím, o co jde, jestli to není tím, že dvě hlasovací zařízení jsou spuštěna, aniž osoba tady je, ale faktem je, že podle prezence je přítomno 40 lidí v sále a 40 lidí hlasovalo formou pro, proti a zdrželo se. Takže v tomto ohledu je to podle mého názoru v pořádku. Jde jenom o to, že někdo zapnul dvě hlasovací zařízení osob, které tu nejsou, ale které stejně nehlasovaly ani v jednom z těch návrhů, protože hlasovat nemůžou. Protože tu nejsou. Rozumíme tomu? V sále je přítomno 40 lidí podle zjištěné prezence, 40 lidí hlasovalo formou 7 plus 13 plus 20, to je dohromady 40. Nehlasovalo 5, u dvou lidí je zcela vypojené hlasovací zařízení, to znamená, že ani neukazuje. (Poznámky z pléna na toto téma) Rozumíme, o co jde? (Nejsou námítky.) Pane předsedo návrhového výboru, jak dál?

Předseda návrhového výboru pan René Pekárek: Poslední návrh, který předložil kolega Kužílek, je, aby všechny stavby nadřazeného dopravního systému hlavního města Prahy, to je stavby uvedené v bodě I., byly posouzeny dle zákona 100/2001 Sb., o posuzování vlivů stavby na životní prostředí.

Starosta pan Tomáš Chalupa: Byť to jsou stavby, které mají vydané územní rozhodnutí, ale dobře. Budeme hlasovat.

(Hlasování č. 16:) Pro 7, proti 9, zdrželo se 24, nehlasovali – to nebudu číst, takže 24, 9, 7, dohromady – jasný výsledek, neschváleno.

(Výkřiky: Hanba! Fuj!) Dále.

Předseda návrhového výboru pan René Pekárek: Pane starosto, teď budeme hlasovat o návrhu, tak jak jej předložila koalice, jako celku.

Starosta pan Tomáš Chalupa: Pojdme hlasovat o tomto návrhu. Technická poznámka paní Frankenbergerová.

Členka ZMČ paní Helena Frankenbergerová: Já jsem se nezeptala dřív, protože jsme to dostali do ruky až teď. Chtěla bych se zeptat na bod b), jaké jsou výsledky proběhlé diskuse? (Poznámky z pléna.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Já se domnívám, že každá diskuse má výsledky, jen každý z nich je třeba vnímán jinak. Ale my teď opravdu nevedeme diskusi nad usneseními. Pokud je to návrh, aby se řeklo třeba „proběhlou diskusí“, ne slovo „výsledky“, pak to beru jako protinávrh, já s tím problém nemám. Ale my teď nevedeme opravdu rozpravu nad obsahem usnesení. To není meritorní diskuse.

Členka ZMČ paní Helena Frankenbergerová: Mně šlo o to, co mám konkrétně vzít na vědomí, který výsledek. (Smích a potlesk z řad občanů.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Technická poznámka – pan ing. Kužílek, paní kolegyně Hešíková, pan kolega Martan.

Členka ZMČ paní Jaroslava Barková Hešíková (mimo mikrofon): Já jsem měla připomínku, pane starosto, navrhuji prakticky podruhé, aby koalice, pokud by to bylo možné, vyškrtla bod b), neboť to považuji za neudržitelné a nemohla bych pro toto usnesení hlasovat.

Starosta pan Tomáš Chalupa: Já se omlouvám, my teď opravdu nevedeme rozpravu. Technická poznámka – pan kolega Martan, technická poznámka – pan kolega Kužílek. Mluvte všichni na mikrofon, protože jednání se nahrává. Další technická poznámka – pan kolega Vihan. Takže pan kolega Martan k mikrofonu, pak pan kolega Kužílek k mikrofonu, pak pan kolega Vihan k mikrofonu.

Člen ZMČ pan Petr Martan: Já mám před sebou usnesení a buď ty výsledky beru na vědomí nebo neberu. To je celé. Projevím svůj názor hlasováním. Nic víc.

Starosta pan Tomáš Chalupa: To není technická poznámka, ale budiž. Pan kolega Kužílek.

Člen ZMČ pan Oldřich Kužílek: Zaprvé musím konstatovat, že pakliže teď se nevede diskuse k usnesení, tak nebyl nikdy žádný čas, jak vést diskusi k písemně předloženému usnesení. Pokud se tím říká, že k usnesení se má vést diskuse pouze v té chvíli, kdy je vyřčeno a je v paměti přítomných, tak si myslím, že to jde pouze u dvou až tříslavných usnesení. Myslím si, že je povinností ze zákona, na který tak často zde dbáme, dodržovat to, že usnesení musí být v zásadě jednoznačná, tyto úkony musí být jasné, co se jimi myslí. (Poznámka pana starosta: Podle jakého zákona?) Podle zákona o obcích a judikatury, která k tomu patří a výkladového aparátu. Tak funguje právo, právo není jenom ve slovíčkách, která jsou v zákonech, ale i (Poznámka pana starosty: Problém je, že hlavní město Praha se zákonem o obcích neřídí.) To je možné. Já si myslím, že brát na vědomí výsledky proběhlé diskuse je zmatečný akt, nikdo neví, co se tím bere na vědomí, pan starosta to dokonce sám

řekl, že si pod tím každý představuje něco jiného. Myslím si, že je nešťastné přijímat takové usnesení. (Potlesk z řad občanů a části zastupitelů.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Dobře. Já mám pocit, že toto slovíčkaření nikam nevede ...

Člen ZMČ pan Oldřich Kužílek: Ale hlavně si myslím, že to není nic proti ničemu. (Pasáž, kdy oba řečníci hovoří najednou, nelze zaznamenat.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Já nemám problém vypustit slovo „výsledky“ a ponechat „proběhlou diskusi“ jako upravený návrh koalice. Proběhlou diskusi jsme snad zažili všichni. Pan ing. Vihan.

Člen ZMČ pan Jiří Vihan: Navrhuji slovo „výsledky“ nahradit slovem „obsah“.

Starosta pan Tomáš Chalupa: Já myslím, že to je jedno, nechme tam „proběhlou diskusi“ a hotovo. Tím je to jednoznačné. Pane předsedo návrhového výboru, prosím.

Předseda návrhového výboru pan René Pekárek: Předložený návrh usnesení zůstává stejný, mění se jen v bodě I.b), vyškrtává se slovo „výsledky“, slova „proběhlé diskuse“ se nahrazují slovy „proběhlou diskusi“.

Starosta pan Tomáš Chalupa: Budeme tedy o tomto návrhu hlasovat.

(Hlasování č. 17:) Pro 27, proti 5, zdrželo se 8. Návrh byl přijat.

Pane předsedo návrhového výboru.

Předseda návrhového výboru pan René Pekárek: Pane starosto, myslím si, že tím je vyčerpána práce návrhového výboru a je možno ukončit zasedání.

Závěrečné slovo

Starosta pan Tomáš Chalupa: Dámy a pánové, dovoluji mi na závěr říci jednu větu. Já rozumím tomu, že každý z nás má na věc jiný názor, že v té věci se možná neshodneme – nebo určitě neshodneme, nicméně děkuji všem, že přišli na toto jednání zastupitelstva, svůj názor sdělili a myslím si, že všichni měli možnost ho slyšet. Dobrou noc!

(Jednání skončeno 12. listopadu 2005 v 0.30 hodin.)

* * *