

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 zpochybujících 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 Balabenky a další část směrem na Jarov, jsou řečneme v poloprofilu či v určité dočasné etapě a výstavba městského okruhu tam bude postupovat pouze dokončováním, 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 štoly, to je, znovu opakuji, naprostý nesmysl a financování štoly 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 vyčerpali 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 případech, 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 řečiště. 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 lidi 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. Vyhláší 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.)