

## 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 možnosti 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 trochu 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, nechť 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 neprodejné 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 nemovitostí 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 nechota městské části Praha 6 prosazovat plné zakrytí zbývajícího úseku břevnovské radiály v Bělohorské ulici.“ – Já předpokládám, že víceméně se to řešení kloní k tomu, že to bude zakrytým a odvětrávaným 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 trochu 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, zopakuj 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 zlepšila 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:** Pojd'me 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 jedině 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 Majsnere (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.*

Ted' bude vystupovat pan Tuček, pak budete vystupovat vy, pane Majsnere (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 zproblematizovalo 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 nevhodné. 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 Majsnere (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 načala, 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  $\text{NO}_x$  dnes je emisní limit pouze  $\text{NO}_2$ . 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 Majsnere (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 nezabavili, 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 nezaznívají 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 zabrání 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 Martíne, 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 Veleslavín 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. Zavolal 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 vybuďovala 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 veprostřed 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 jediné 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 zkresleny 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 nejdříve 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 většinou 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 rezie 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 „kulat’áku“ 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 otázky, na které jsem byl schopen reagovat, protože jsem věděl, o co jde, protože tu problematiku Prahy 6 trochu 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, kterou 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 tragédie. (Reakce na poznámku pana Laudáta pravděpodobně k údajím, 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 Patočkova dálnice 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. Patočkova 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 organizuji, si zorganizuji 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 někomu 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 povolanějších 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 všecko.

**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 „auťácích“, 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. Táži 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? Táži 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.