

Stenografický záznam veřejného projednání posudku EIA stavby 518,519
silničního okruhu kolem Prahy, úsek Ruzyně - Březiněves

Suchdol - 6. 12. 2001 - aula ČZU

..... veřejném projednání vítám. Jelikož se jedná o poměrně komplikovanou záležitost, MŽP pověřilo řízením dnešního veřejného projednání nezávislou osobu, kterou je pan dr. Milan Macháček. Předávám mu slovo.

P. M a c h á č e k .

Dámy a pánové, mám nelehký úkol jako pověřená osoba podle vyhlášky 499/1992 Sb. vést toto veřejné projednání stavby silniční okruh kolem Prahy, stavba 518 a 519 Ruzyně - Březiněves.

Jsem způsobilou osobou podle zákona 240/92 Sb. k provádění dokumentací a posudků. Zároveň jsem pracoval na státním orgánu v Jihlavě na referátu životního prostředí okresního úřadu, kde jsem vedl agendu EIA, takže jsem řadu veřejných projednání vedl ze své úřední kariéry, a zároveň jsem vedl některá veřejná projednání v loňském a v letošním roce na některé konfliktní stavby. Možná proto jsem dostal důvěru.

Úvodem poznamenávám, že jsem naprosto nezávislá osoba, protože na této stavbě jsem se nepodílel ani konzultacemi, ani jakýmkoli dílem na zpracování dokumentace posudku, podkladů a jiných materiálů.

K tomu, proč se tady dnes scházíme. Jak řekl pan Žák z MŽP, jsme na veřejném projednání podle zákona 244/92 Sb. o posuzování vlivů staveb, činností, technologií na životní prostředí. Struktura tohoto veřejného projednání je dána § 10 citovaného zákona. Jde tedy o úřední jednání za účasti veřejnosti s cílem interaktivním způsobem posbírat věcné připomínky k posuzovanému záměru z hlediska vlivu na životní prostředí. Nejde tedy o žádné plenární zasedání jakéhokoli samosprávného orgánu, nejde o žádné referendum, nejde o žádné další způsoby veřejného slyšení, kde by se hlasovalo. Jde skutečně jen o veřejné projednání, jehož cílem je, aby příslušný orgán, tedy MŽP, získalo co nejvíce podnětů pro formulaci závěrečného stanoviska podle § 11 citovaného zákona.

K meritů věci. Zákon 244/92 Sb. je první českou právní normou, která dává jasná pravidla pro to, aby jednotlivé strany, ať obce, samosprávné orgány, dotčené orgány státní správy, veřejnost, mohla sdělit své připomínky v zákonem daných lhůtách k tomu, aby každá stavba, která je povinně posuzovaná podle přílohy č. 1 nebo 2 tohoto zákona byla projednána ze všech podstatných hledisek. Je to tedy úřední proces otevřený názorů veřejnosti.

Důležité je také sdělit, na základě jakých podkladů se takovéto procesy dějí a řídí.

Tento zákon vychází z procedury posuzování vlivů na životní prostředí jako veřejné s tím, že vkladem do této procedury je oznámení, které má přesné náležitosti co stavba oznamuje. K oznámení musí ten, kdo stavbu zamýšlí, přiložit dokumentaci o hodnocení vlivů na životní prostředí. Nejde o projektovou dokumentaci, ani o prováděcí dokumentaci pro stavební povolení či jinou vyšší úroveň přípravy stavby, jde o přípravný podklad charakteru rozboru, expertizy vlivů na životní prostředí, jehož obsah je naprosto striktně dán přílohou č. 3 zákona 244/92 Sb. Tato dokumentace je příslušným orgánem, v tomto případě MŽP, rozesílána k vyjádření, je zveřejněna. K dokumentaci je možno se vyjádřit dvojím způsobem: buď na příslušné obci, kde musí být toto zveřejnění

oznámeno po dobu 30 dnů ze zákona, může každý, kdo má potřebu se vyjádřit, nahlédnout do dokumentace, podívat se do ní, pořizovat si výpisy, opisy a kopie, a má-li zato, že potřebuje sdělit v této dokumentaci svůj názor, ve lhůtě 30 dnů musí dát na příslušnou obec své písemné stanovisko.

Druhá cesta je, že dokumentace je posílána dotčenému orgánu státní správy podle povahy a meritu věci. Mají lhůtu 50 dnů ze zákona.

Pokud jde o vyjádření veřejnosti po době 30 kalendářních dnů, obec má 14 dnů ze zákona na to, aby napsala své vyjádření a poslala na příslušný orgán. Ten má tři možnosti: buď na základě připomínek dokumentaci vrátit k přepracování, k dopracování, k novému zveřejnění, nebo připomínky přijmout a zajistit zpracování posudku u jiné oprávněné osoby. Podotýkám - dokumentaci o hodnocení vlivů může zpracovávat pouze osoba, která prošla zkouškou způsobilosti u MŽP a má na to příslušné osvědčení.

Stejnou kvalifikaci musí mít zpracovatel posudku jako oponentury s tím, že posudek hodnotí úroveň dokumentace, hodnotí úplnost vlivů na životní prostředí, hodnotí jednotlivá vyjádření veřejnosti, vyjádření dotčených orgánů státní správy a všech, co se písemně vyjádřili k dokumentaci ve lhůtách, které jsem úvodem připomínal. Dále hodnotí technické řešení. Součástí posudku musí být návrh stanoviska příslušného orgánu.

Tento návrh stanoviska příslušného orgánu je základním vkladem pro otevřené setkání s veřejností, to je dnes, kdy veřejné projednání v kontextu příslušné legislativy hodnotí a projednává obsah posudku, jak dostal všem zákonným aspektům, jak se vypořádal s jednotlivými vyjádřeními. Toto veřejné projednání by nemělo zpětně znovu hodnotit dokumentaci jako takovou. V rámci veřejného projednání je nutno sdělit, jaké připomínky k tomu, jak se zpracovatel posudku vypořádal s připomínkami k dokumentaci. To je pro příslušný orgán důležité.

Po tomto veřejném projednání musím já jako příslušná osoba vyhotovit protokol. Z tohoto důvodu je celé veřejné projednání nahráváno na magnetofon a bude ještě pořízen stenografický záznam. To jsou dva základní indikační materiály, které budou sloužit příslušnému orgánu k tomu, aby vše, co zazní, bylo postiženo a bylo možno vyhodnotit v rámci přípravy stanoviska.

Když příslušný orgán dostane protokol, má všechny další podklady, vydává stanovisko podle § 11 citovaného zákona, které je neopomenutelným podkladem pro vydání navazujícího správního rozhodnutí povolení opatření, není ale závazné. Protože má povahu expertního stanoviska, není to povaha správního rozhodnutí, soudního rozhodnutí ani jiného správního nebo právního aktu.

Můžete si klást otázku, proč takovéto show, když to k ničemu asi není? Není to pravda. Je nutno znát názory. Jako vedoucí projednání budu velmi striktně limitovat věcnost tohoto veřejného projednání, aby všechny připomínky šly k meritu věci, aby se týkaly vlivu stavby na životní prostředí. Žádám zástupce všech skupin, které dorazily na toto veřejné projednání, bez rozdílu jakou stranu zastupují, aby na tomto jednání nezaznívaly politické proklamace, ekonomicko-politické proklamace a takovéto záležitosti, ale skutečně jen aspekty, jaké mohou mít jednotlivé varianty na životní prostředí, co si o tom kdo myslí atd. Všechny vás o to žádám.

Tím jsem splnil úvodní část dnešního projednání, abyste věděli, proč se scházíme, jaké to má legislativní a zákonné opodstatnění a co je cílem dnešního veřejného projednání.

K návrhu programu. Nechal jsem vyhotovit cca 500 kusů programu dnešního projednání, byly k dispozici u prezence:

Zahájení a seznámení s procedurou, představení účastníků dnešního projednání - představím jednotlivé subjekty, které se zákona zapojily do tohoto procesu, vystoupení oznamovatele - Ředitelství silnic a dálnic ČR Praha, vystoupení zpracovatelky dokumentace EIA paní ing. Michaely Vrdlovcové s jejím kolektivem, úvodní vystoupení zpracovatele posudku EIA pana dr. Vyhnálka. Jeho hodnocení by obsahovalo otázku úplnosti dokumentace, úplnosti vlivů záměru, poskytnutí vyjádření, metod hodnocení, návrhu technického řešení, návrhu opatření, návrhu stanoviska, jak mu to ukládá § 9, odst. 5.

Pak by bylo dobré udělat přestávku.

Bude následovat diskuse s tím, že první diskusi by měli vést především zástupci těch stran, které se písemně vyjádřily. Ve veřejném projednání je jejich právem si ověřit, jak se zpracovatel posudku dokázal s jejich vyjádřeními vypořádat. Proto bych nechtěl v této fázi připouštět všeobecnou rozpravu.

Podle potřeby uděláme další přestávku. Pokud budou vyčerpány dotazy těch, kteří využili svého práva a napsali své vyjádření, otevřel bych všeobecnou rozpravu s tím, že bych byl rád, aby se týkala jednotlivých profilujících okruhů a témat. Stává se naprosto běžně při takovýchto jednáních, že se všichni vrací k témuž. Probrat aspekt ze všech podstatných hledisek. Pokud k tomu nebude podstatná námitka, probrat další aspekt.

Nejsme časově výrazně limitováni. Protože subjektů, které se vyjádřily, je 60, dovolím si požádat, aby vyjádření k posudku bylo do 5 minut. Pokud půjde o jednotlivou otázku, kolem 3 minut, pokud půjde o technickou poznámku - do 1 minuty. Pokusím se měřit všem stejně. Neznamená to, že se někdo nemůže zeptat pětkrát. Odpovídající budu žádat, aby byli maximálně struční a věcní, protože vypořádat všechny připomínky nebude jednoduché. Jde o to, aby toto veřejné projednání bylo konstruktivní, kulturní a aby poskytlo co nejvíce věcných argumentů, připomínek a poznámek.

Děkuji, že jste vydrželi toto mé úvodní vystoupení. Věřím, že k takto navrženému programu není zásadní připomínka, protože odpovídá struktuře zákona, struktuře vyhlášky, která je kladena na veřejné projednání, kdo a jak se má vyjádřit.

Nyní si ověřím, zda za jednotlivé strany jsou v sále příslušní zástupci. Byla sice prezence, ale jako vedoucí projednání potřebuji mít zcela jasnou představu o tom, kdo kterou stranu zastupuje v sále. Na tohoto zástupce se budu obracet. Pokud má v sále své odborníky, může je požádat o doplnění.

Dovolím si vyjít z toho, jak příslušný orgán provedl rozdělovník k této dnešní akci.

Za oznamovatele Ředitelství silnic a dálnic ČR ing. Laušman jako ředitel výstavby, ing. Horský - vedoucí oddělení. Vzal si s sebou tiskového mluvčího pana Švába.

Za příslušný orgán, který celou proceduru řídí, je zde pan Žák. Mám avizovanou paní nám. ministra ing. Evu Tylovou, která během jednání přijde, aby i ona z pozice ústředního orgánu ochrany životního prostředí byla přímo účastna.

Za tým zpracovatele dokumentace představuji paní ing. Michalu Vrdlovcovou, která má za sebou také své odborné zázemí. Předpokládám, že představí své spolupracovníky.

Za tým zpracovatele posudku pana dr. Vyhnálka. Především on bude tou osobou, která bude v palbě dotazů. Připomínám, že neprojednáváme dokumentaci, projednáváme obsah posudku.

Za další subjekty, které by zde měly být. Za hl. m. Prahu pan arch. Kasl, za MČ Praha 6 pan starosta Bém,

za MČ Praha 8 - zástupce starosty Lukavský, za MČ Praha 9 pan místostarosta Jarolím, za MČ Praha-Suchdol pan starosta Čížek, za MČ Praha-Dolní Chabry pan starosta Málek, na MČ Praha-Ďáblice nikdo není, za MČ Praha-Březiněves nikdo, za MČ Praha-Přední Kopanina nikdo, za MČ Praha-Nebušice- pan starosta Černý, za MČ Praha-Lysolaje-nikdo, za obec Horoměřice pan starosta Káše, za obec Tuchoměřice pan starosta Hégr, za Roztoky u Prahy pan starosta Martin Štífl, za obec Úholičky byl obeslán pan starosta Divina - nevidím, za obec Únětice pan starosta Vytiskal - nevím, zda je přítomen, za obec Statenice pan starosta Kopinec - nevím, za obec Lichoceves pana starostu nevidím, za obec Kněžves pan starosta Michl - nevidím, za obec Středokluky paní starostka Holcmanová, za obec Svrkyně pan starosta Kozel, za obec Tursko pan starosta Vlk, za město Libčice nad Vltavou paní starostka ing. Chrtová, za obec Velké Přílepy pan starosta Říha, za obec Dolany pan starosta Dobeš - nevidím, za město Kralupy nad Vltavou pan starosta Rynd - omlouvá se, zastupuje ho pan Martínek, odbor životního prostředí, za obec Chvatěruby pan starosta Derfl - nevidím, za obec Kozomín - pan starosta Veselý - zatím nevidím, za obec Úžice pan starosta Myslivec, za město Klecany pan starosta Malík, za obec Husinec pan starosta Pína, za obec Klíčany pan starosta Bříška, za obec Větrušice paní starostka Stará, za obec Zdiby pan starosta Šácha, za obec Sedlec pan starosta Veselý - nevidím, za Středočeský kraj pan hejtman Petr Brendl - z pověření hejtmána vedoucí odboru životního prostředí pan dr. Obmajer.

Za dotčené orgány státní správy: Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí - paní ředitelka, za odbor výstavby, protože je vodohospodářským orgánem hl. m. Prahy - nevidím, za odbor dopravy Magistrátu - pan Heroudek, za odbor památkové péče Magistrátu - nevidím.

Je v sále přítomen zástupce městského hygienika? Ano. Za krajského hygienika - nevidím. Za Okresní úřad Praha-východ - zástupce se nehlásí. Za Okresní úřad Praha-západ paní dr. Vaněčková. Za Okresní úřad Mělník - nevidím. Zástupce České inspekce životního prostředí - přítomen. Za Ministerstvo zemědělství, odbor státní správy lesů a myslivosti - nevidím. Za Obvodní báňský úřad v Kladně- nevidím. Za MŽP, odbor ekologie krajiny - nikdo. Praha-Řepy - pan Svoboda, zástupce starosty.

Nyní oslovím zástupce ostatních subjektů, buď občanských iniciativ, jednotlivých občanů, odborných aktivit atd. Pražský ústav památkové péče - nevidím. Archeologický ústav AV ČR - není. OHES Praha-východ, totéž pro Mělník? Městská hygienická stanice pro Prahu 6, pro Prahu 8, pro Prahu 9?

Zástupce různých odborných sdružení: Ústav pro ekopolitiku - vyjádření podával pan Tomáš Gremlica, nevidím ho. Občanské sdružení SISO - pan ing. Hejl. Občanské sdružení Ekofórum - pozvánku dostal pan ing. Havel z Prahy 8. Ekologická iniciativa Modrá obloha - mgr. František Tichý. Občanské sdružení na ochranu Šáreckého údolí - pan Čapek. Občanské sdružení Lysolaje - byl obeslán pan ing. Lucius Pavlacký jako zmocněnec. Občanské sdružení Na padesátníku - pan ing. Stanislav Kout. A. S. Ekopol - pan dr. Korec, nehlásí se. Společnost pro trvale udržitelný život - nikdo. Za hnutí Duha Středokluky - zástupce se nehlásí. Za občanské sdružení Děti země - nevidím. Atelia pro životní prostředí z Prahy 4 - nevidím. Petice občanů Prahy 8 - Karlína - byla obeslána zmocněnkyně paní Eva Hrůdová, nevidím. Za Povodí Vltavy, s. p. - ing. Krátkého nevidím. Za Pražskou botanickou zahradu, za Přírodovědeckou fakultu - katedra zoologie - paní dr. Vilímová není. Za společnost Body International, s. r. o. - nevidím. Za Českou zemědělskou univerzitu - ing. Erben. Za regiony sdružení ČSOP 10, metropolitní region Klecany - pan Bratka. Za Český zahrádkářský svaz byla obeslána paní Miroslava Dziánová - není. Z MŽP,

odbor ochrany ovzduší - měl jsem avizovanou paní ředitelku Rychlíkovou. Je s ing. Tylovou v Parlamentu.

Myslím si, že z těch, kteří se vyjádřili, nebyl nikdo opomenut.

Je tu ještě někdo, kdo zastupuje některá občanská sdružení, která se písemně vyjádřila k dokumentaci? Pražská organizace ČS svazu zahrádkářů - pan Ouředník.

Vím, že se vyjádřili někteří občané jako jednotlivci. Věřím, že bude možnost jim dát prostor k vyjádření. Jmenovitě si dovolím oslovit, jestli z těch občanů, kteří měli odvahu a napsali vyjádření jako jednotlivci, zda jsou v sále. Manželé ing. Kuchařovi, Razokovi, mgr. Kateřina Čapounová - není, dr. Jiří Sádlo z Botanického ústavu - není, pan doc. dr. Flégr z Přírodovědecké fakulty - není, pan dr. Hofman - přítomen, pan ing. Smrčka - není, pan Karel Čapek - přítomen.

Tím jsem vyčerpал všechny, kdo vydali písemné vyjádření k dokumentaci, nebo byli obesláni jako zástupci stran sdružení dotčených orgánů.

Děkuji za to, že jste tuto formální část vydrželi.

Nyní přecházíme k tomu, co nás všechny zajímá.

Vrátím se k meritu věci a řeknu, jak tento záměr, byl řešen. První oznámení včetně předložení dokumentace bylo 11. února 1999. Rozeslání dokumentace dotčeným orgánům státní správy, příslušným obcím a veřejnosti bylo provedeno 23. dubna 1999. Tato dokumentace byla 14. 6. 1999 příslušným orgánem vrácena se zdůvodněním a následným stanovením rozsahu a variant, dále 23. 7. 1999. Druhé oznámení včetně předložení aktualizované dokumentace, která vstoupila do této procedury, bylo 24. 10. 2000. Rozeslání dokumentace dotčeným orgánům státní správy, příslušným obcím a veřejnosti 15. 11. 2000. Stanovení zpracovatele posudku 5. 1. 2001. Poslední aktualizovaná vyjádření posudkáři předána 22. 5. 2001. Vyjádření bylo hodně, z veřejného projednání to zjistíte. Posudek byl zpracován a předán příslušnému orgánu 22. 10. 2001. Dnešní projednání bylo oznámeno dopisem MŽP zd dne 22. 10. t. r. na dnešní den. Mé pověření je ze dne 15. 11. 2001. Tím máte celou chronologii procesu tak, jak proběhl do dnešního dne, uvedenu.

Předám slovo zástupci oznamovatele, panu ing. Laušmanovi za Ředitelství silnic a dálnic. Žádám ho, aby byl maximálně stručný a věcný, aby detailní technické parametry ponechal na případné dotazy v diskusi, ale hlavně aby seznámil se zdůvodněním stavby, proč ŘSD přistoupilo k těmto stavbám, z jakých důvodů.

P. L a u š m a n :

Vážené dámy a pánové, dovoluji mi, abych vám popřál pěkného Mikuláše. Budu velmi stručný.

Pan doktor mi ulehčil situaci tím, že vám ocitoval historii, která je novodobá. Historie starší, která předcházela, trvá již několik desítek let. Variant bylo obrovské množství.

Proč Ředitelství silnic a dálnic je oznamovatelem, proč dokumentaci pořídilo, předložilo atd.? Ředitelství silnic a dálnic je státní příspěvkovou organizací zřízenou Ministerstvem dopravy a spojů a jako taková je investorem všech silnic 1. tříd, rychlostních silnic i dálnic. Je zřízena k tomu účelu, aby předkládala podobné projekty, aby zajišťovala celý proces přípravy a realizace.

Silniční okruh jsme na základě usnesení vlády a následně i ZHMP převzali postupně od r. 1995. Některé byly zrealizovány, toto je část, která je v přípravě. Postupnou genezi od r. 1995 jste slyšeli od mého předřečníka. Z

toho je vidět, že i novodobý proces je strašně dlouhý. Domnívám se, že Pražanům se dopravním podmínky neustále zhoršují a že už není možné to prodlužovat.

Popisovat dokumentaci nehodlám, protože to uslyšíte jak od zpracovatelů, tak od posudkáře. Nebudu do těchto podrobností zabíhat. Řeknu jen názor Ředitelství silnic a dálnic: podle našich zkušeností a znalostí ze všech hledisek jak dopravních, tak urbanistických, územně plánovacích, minimalizace dopadu na občanů Prahy, je nejvýhodnější jižní varianta J, ale přesto Ředitelství silnic a dálnic souhlasí s návrhem stanoviska, jak je uvedeno v posudku, neboť se domníváme, že úkolem procesu EIA není vybrat jedinou možnou trasu, ale jeho úkolem je posoudit všechny trasy, které v tomto případě naše organizace předloží a které jsou možné i z jiných hledisek a říci, za jakých podmínek je realizovatelná. Toto jak posudek, tak návrh stanoviska splňuje. Proto s tímto stanoviskem souhlasíme.

Dovolím si přečíst tři věty ze stanoviska Ředitelství silnic a dálnic, které je dlouhé asi 1,5 stránky, které předá kolega MŽP.

Posudek byl podle našeho názoru zpracován v souladu se zákonem 244/92 Sb. Součástí je též návrh stanoviska příslušného orgánu, tedy MŽP. Po prostudování posudku Ředitelství silnic a dálnic konstatuje, že s posudkem souhlasí, a to jak pokud se týká jeho velice širokého záběru problémů s připravovanou stavbou souvisejících, tak s vlastním závěrem posudku, který nepochybně realizovatelnost dokumentací EIA doporučené a ve schváleném územním plánu hl. m. Prahy uvažované varianty J a navíc podtrhuje skutečnost, že v delším časovém horizontu mnoha desítek let provozu lze jen těžko určit směry technického rozvoje dopravních prostředků, od jejichž aktuálních parametrů jsou nyní odvozovány negativní vlivy provozu na životní prostředí. Ředitelství silnic a dálnic se na základě výše uvedených skutečností domnívá, že v současné době již nic nebrání MŽP jako příslušnému orgánu celého schvalovacího procesu EIA vydat stanovisko, na jehož základě bude nadále sledována a připravována varianta J, jejíž průchodnost byla prokázána jak hodnocením vlivu na životní prostředí, tak posudkem této dokumentace, stejně jako stanovisko valné části veřejnosti příslušných obcí a dotčených orgánů státní správy.

Děkuji vám za pozornost.

P. M a c h á č e k .

Musím rád konstatovat, že pan ředitel dokonce nevyčerpal svůj limit. Když budou všichni takto věcní, bude daleko větší prostor pro diskusi. Přál bych si to.

Za tým zpracovatele dokumentace vystoupí paní ing. Vrdlovcová. Avizovala 15-20minutový příspěvek. Bude promítat.

Prosím, abyste dávali pozor, protože to je stručná prezentace hlavního vstupu do veřejného procesu EIA, abyste vystoupení nepřerušovali, protože tady se dozvíte první konkrétní aspekty, souvislosti a hodnocení.

P. V r d l o v c o v á :

Vzhledem k rozsahu dokumentace se pokusím být velice stručná. Začnu tím, co bylo cílem dokumentace. Bylo to posouzení variant vedení trasy silničního okruhu mezi dvěma danými body - tím byla Ruzyněves a Březiněves. To jsou místa, kde se napojují úseky navazujícího silničního okruhu.

Posuzovaly se varianty J, SC, SD, SS, T a varianta 0, to je stav, kdyby se tato část silničního okruhu nestavěla.

Ve variantě J byly ještě dále uvažovány její podvarianty, což jsou části, které se liší od varianty J pouze přemostěním Vltavy.

Závěrem celé dokumentace je doporučení jedné varianty.

Obsahem dokumentace je celkové hodnocení. Pro to, aby toto celkové hodnocení, které je zpracováno podle přílohy č 3. zákona 244/92 mohlo být zpracováno ... (konec strany A první pásky)

. . . . částí dokumentace jsou i analytické mapy.

Podklady, které nám byly předány od oznamovatele, byly koridory tras, které stanovilo MŽP pro varianty SC, SD, SS a variantu T. Varianta J, která je podle územního plánu hl. m. Prahy - k tomu nám jako podklady sloužily technické studie pro jednotlivé varianty, které zpracovala firma Pragoprojekt a PÚDIS. Dalším podkladem byly dopravní intenzity, které zpracoval Ústav dopravního inženýrství.

Hlavní funkcí silničního okruhu je funkce propojovací, která má propojovat dálnice a silniční radiály vnější komunikační sítě a převádět tedy tranzitní dopravy. Dále je to funkce rozváděcí, která slouží pro rozvádění vnější dopravy se zdrojem a cílem v Praze. Tuto funkci využívá především nákladní doprava. Dále je to funkce spojovací, která má sloužit ke spojení okrajových částí Prahy a k odlehčení městské komunikační sítě.

Všechny posuzované varianty jsou umístěny v severní a severozápadní části pražské aglomeraci. Týká se to Prahy, okresů Praha-východ, Praha-západ a ve variantě T částečně i okresu Mělník. Plocha celého posuzovaného území byla zhruba 160 km². Zájmové území stavby má vysokou kulturní, historickou i krajinářskou hodnotu.

Územní varianty jsou vedeny po zemědělsky intenzivně využívaných plochách s velice kvalitní půdou. V území se vyskytují rozvíjející se příměstské urbanizace a původní zástavba obcí vesnického typu. Všemi variantami celým územím prochází údolí Vltavy, které je tvořeno cennými přírodními partiemi, které jsou zvláště chráněny. Rovněž údolí Vltavy a většina jeho bočních přítoků tvoří rekreační zázemí Prahy.

Všechny varianty silničního okruhu přecházejí údolí Vltavy velkým mostním objektem.

Stručně se zmíním o komunikaci. Je to komunikace funkční třídy A1 městských rychlostních komunikací v šířkovém uspořádání 2x tři jízdní pruhy s dělicím pásem. Dále jsou tam pruhy pro připojení větví mimoúrovňových křižovatek. Pouze varianta T je navržena v uspořádání 2 x 2 jízdní pruhy vzhledem k nízkým dopravním intenzitám. Návrhová rychlost na silničním okruhu je 100 km.

K jednotlivým variantám. Varianta J je vedena z Ruzyně kolem lokality Na Padesátníku, jihovýchodně od Přední Kopaniny a Horoměřic přes Suchdol a údolí Vltavy, severně kolem Čimic a Dolních Chaběr. Na dálnici D8 se připojuje u Březiněvsi nad skládkou komunálního odpadu v Ďáblicích. Podvarianty jsou vedeny ve stopě varianty J s tím, že varianta JR je uvažována s patrovým mostem přes údolí Vltavy a varianta JN je varianta s nízkým mostem, který je veden zhruba ve třetině celkové hloubky vltavského údolí. Příjezd k tomuto mostu je tvořen raženými tunely.

Varianta J má celkovou délku 16,4 km. Suchdolem prochází tunelem délku 1955 m. V trase jsou tři velké mosty, a to přes Vltavu délky 548 m, Čimický potok 128 m, a přes Drahaňské údolí je velký 495 m. V trase je 7

mimoúrovňových křižovatek, a to se silnicí 1/7 u Horoměřic, křižovatka Výhledy, Rybářka, Čimice, se silnicí 2/608, což je ulice Ústecká mezi Zdiby a Dolními Chabry, a s dálnicí D8 u Březiněvsi.

Součástí stavby je i přivaděč Rybářka, kde je tunel délky 860 m, a přivaděč k mimoúrovňové křižovatce Čimice.

Problematickými úseky ve variantě J je průchod Suchdolem, který je řešen tunelem. Problémem zůstávají výdechy a portály tunelu. Dále přechod Vltavy a její pravý břeh, kde se nacházejí cenné přírodní lokality. Zde se to bude řešit mostem. Důležité je technické řešení nejen mostního objektu, ale i trasování přes cennější území, a zejména opatření v průběhu výstavby.

Z hlediska dopravy je tato varianta nejvhodnější, protože splňuje všechny funkce silničního okruhu, které jsou na ni kladeny.

Celkový vliv varianty J na životní prostředí v území je výrazný, ale při realizaci optimalizačních opatření je výstavba možná. Varianta J nejlépe splňuje účel stavby.

Varianta SC je vedena po silnici 1/7 kolem lokality Na Padesátníku a jihovýchodně od Přední Kopaniny společně s variantou J, dále severozápadně od Horoměřic a jihovýchodně od obce Černý Vůl, severozápadně od obce Únětice přes Vltavu, Husinec, severně kolem Klecan na dálnici D8 a po dálnici D8 bude pokračovat do Březiněvsi. Celková délka varianty je 20,717 km. Technickými díly v trase je tunel pod Řivnáčem a tunel Husinec, velkým mosty v trase je most přes Únětický potok, který má 633 m, a Vltavu 540 m. V trase je 5 mimoúrovňových křižovatek se silnicí 1/7 u Statenic, u Velkých Přílep, u Klecan, ve Zdibech a v Březiněvsi. Součástí stavby bude zkapacitnění dálnice D8 v úseku mezi Zdiby a Březiněvsi.

Problematickými úseky je přechod Vltavy, kde jsou cenné přírodní lokality, podchod pod vrchem Řivnáč, který je nemovitou kulturní památkou a nachází se v blízkosti národní kulturní památky Levý Hradec, a střet s výhradním ložiskem stavebního kamenech v Klecanech. Dopravně je tato trasa méně výhodná proti variantě J.

Celkově byla varianta SC hodnocena jako přijatelná s výhradami na dopady na životní prostředí v okolí trasy a její dopravní význam klesá.

Varianta SD je vedena po silnici 1/7 až do Tuchoměřic. Zde odbočuje ze silnice 1/7 kolem Lichovsevi, Velkých Přílep, severozápadně kolem Únětic, přes Vltavu, Husinec, kde se již napojuje na variantu SC kolem Klecan na dálnici D8 a odtud zpátky do Březiněvsi.

Varianta má délku 24,35 km, vyžaduje zkapacitnění silnice 1/7 v úseku Na Padesátníku - Tuchoměřice a dálnice D8 v úseku Zdiby - Březiněves, tunel Řivnáč a tunel Husinec, most přes Vltavu má délku 540 m a v trase je 5 mimoúrovňových křižovatek - v Kněževsi, Tuchoměřicích, u Velkých Přílep, Klecan, Zdib a Březiněvsi.

Problematickými úseky je opět přechod vltavského údolí, vrch Řivnáč, střed s výhradním ložiskem stavebního kamene. Trasa neumožňuje plynulé napojení silničního okruhu v Ruzyni a v Březiněvsi a představuje další pokles významu pro řešení dopravního systému Prahy.

Celkově je varianta SD přijatelná s výhradami dopadů na životní prostředí v okolí stavby a s výhradami vůči uplatňovanému záměru stavby v centru Prahy.

Varianta SS je vedena z Ruzyně po silnici 1/7 do Tuchoměřic, západně a severozápadně kolem Tuchoměřic, obce Lichosevsi, západně až severně kolem obce Velké Přílepy, severně nad obcí Úholičky, kde

překračuje Vltavu, severně nad Řeží kolem Klecan nad dálnicí D8 a po dálnici D8 opět do Březiněvsi. Délka trasy je 24,891 km. Most přes Vltavu je délky 813 m a trasa vyžaduje zkapacitnění silnice 1/7 v úseku Na Padesátníku - Tuchoměřice a dálnice D8 v úseku Zdiby - Březiněves.

Problematickým úsekem je pouze přechod údolím Vltavy, a to v blízkosti národní přírodní rezervace Větrušická rokle, kde by procházela ochranným pásmem. Dopravně neumožňuje napojení silničního okruhu v Ruzyni a Březiněvsi a představuje další pokles významu silničního okruhu pro řešení dopravního systému Prahy.

Celkově tato varianta bude mít nejmenší dopad na životní prostředí v území stavby. Výhrady jsou vůči záměru stavby v centrální části Prahy.

Varianta T je vedena po silnici 1/7 do Tuchoměřic, společně s variantou SS západně a severozápadně kolem Tuchoměřic, kolem obce Lichoceves, západně až severně kolem obce Velké Přílepy, východně kolem obce Tursko, mezi obcemi Dolany a Debrno, kde přechází Vltavu, západně od Chvaterů do Úžic a z Úžic po dálnici D8 do Březiněvsi. Délka je 35,49 km, most přes Vltavu má délku 793 m. V trase je 6 mimoúrovňových křižovatek - v Kněževsi, v Tuchoměřicích, v Tursku, v Kralupech-západ, v Kralupech-východ, Úžice a Březiněves. Trasa by si vyžádala zkapacitnění silnice 1/7 v úseku Na Padesátníku - Tuchoměřice. Varianta by peážovala, to znamená, že by vedla souběžně. Silniční okruh by byl součástí dálnice D8 a zároveň by tvořila peáž s aglomeračním okruhem v úseku Tursko - Úžice. Aglomerační okruh bude tvořit silnice II/101.

Varianta T má bezproblémové vedení trasy z hlediska vlivu na přírodu, z hlediska záměru stavby postrádá význam pro navrhovaný dopravní systém Prahy, funkčně jako součást silničního okruhu je nevyhovující. Přebírá však funkci aglomeračního okruhu.

Na základě všech provedených hodnocení byly vyhodnoceny jako nejvhodnější varianta SS a J. Obě jsou realizovatelné, ekologicky únosné za předpokladu uplatnění opatření, která jsou v dokumentaci navržena. Varianta SS byla vyhodnocena jako nejvhodnější z hlediska ochrany životního prostředí v okolí navrhované stavby.

Protože jsme museli provést výsledné doporučení pro jednu variantu, a to by mělo být přijatelné nejen z hlediska ekologické únosnosti území, musí splňovat požadovaný dopravní účel. Proto kritériem bylo nejen pozitivní ovlivnění stavu životního prostředí pro centrální část Prahy, ale ani nezhoršení životního prostředí v okolí stavby pod stanovené limity.

Z tohoto důvodu jsme v závěru dokumentace doporučili k dalšímu zpracování variantu J za předpokladu navržených opatření, která se v dalších stupních budou upřesňovat a prohlubovat na základě prováděných průzkumů.

P. M a c h á ě k :

Děkuji za maximální věcnost a racionálnost, limit nevyčerpala o 5 minut. Předávám slovo panu dr. Vyhnálkovi jako zpracovateli posudku. Než ho vyzvu, dovolu, abych mezi námi přivítal náměstkyni ministra životního prostředí ing. Evu Tylovou. Předám slovo.

P. T y l o v á :

Děkuji za přivítání. Omlouvám se, v Parlamentu mám zákon o ovzduší, musela jsem tam být.

P. Macháček :

Nic nám nebrání, abych požádal zpracovatele posudku o jeho vystoupení.

Chci připomenout, aby pan doktor nezapomněl na věci, které ukládá zákon - zhodnotit dokumentace, zhodnotit základním způsobem podaná vyjádření, zhodnotit technické řešení a seznámit s návrhem stanoviska.

P. Vyhnanálek :

Dámy a pánové, pokusím se být také stručný jako mí předchůdci, ale obávám se, že nebudu tak úspěšný jako oni, protože mám tady práce nejvíce. Omluvte mě, pokud budu mluvit trochu déle.

Prosím paní ing. Vrdlovcovou o asistenci s průhledkami.

Na začátku bych se vrátil k procesu EIA a znovu bych na názorném příkladu krátce zopakoval, co je jeho úkolem a co bylo zejména mým úkolem jako zpracovatele posudku.

Pokusím se to prezentovat na prvním obrázku.

Na tomto modelovém příkladu jsem znázornil čtyři varianty A, B, C, D, které vstupují do procesu EIA. Jak řekl na začátku pan dr. Macháček, proces EIA je expertním procesem, který má připravit dostatek podkladů pro politickou reprezentaci, aby mohla co nejlépe rozhodnout.

V názorném příkladu ukazují, že čtyři varianty by měl proces EIA rozdělit do dvou základních skupin, to znamená, že by měl identifikovat varianty, které jsou z hlediska vlivu na životní prostředí nepřijatelné, které není možné doporučit k realizaci a akceptovat. To tam naznačuji silnou čarou dole, a pod čarou jsou varianty B a E. Nad silnou čarou jsou varianty, které mají pouze takové vlivy na životní prostředí, které jsme schopni přijmout a případně zmírnit odpovídajícími opatřeními. Jsou to varianty D, C, A.

Poslední krok, který by měl proces EAI učinit - z variant, které jsou akceptovatelné, doporučit ty, které jsou z hlediska vlivu na životní prostředí nejlepší k realizaci.

Výstup z procesu EIA by měl sloužit všem zainteresovaným osobám, zejména politické reprezentaci, aby na tomto základě vybrala variantu, kterou považuje za nejvhodnější nejen z hledisek vlivů na životní prostředí, které se identifikují v tomto procesu, ale i z hlediska ostatních, např. časových, dopravních a zejména z hledisek finančních. Politická reprezentace odpovídá za finance a za jejich vynaložení.

Prosím o další obrázek.

Pokud se týká konkrétního procesu EIA na úsek silničního okruhu mezi Ruzyní a Březiněvsí, je na stole k posuzování pět variant, které jsem z hlediska jejich historie, z hlediska podrobnosti zpracování a z hlediska připravenosti k výstavbě rozdělil do tří skupin. V první skupině je varianta J, která je zpracovaná do největší podrobnosti. Byla do ní zpracována při projednávání územního plánu hl. m. Prahy.

Dále je to varianta SC, kterou můžeme považovat za reprezentanta v minulosti prověřované skupiny severních variant, které při přípravě byly upuštěny. Není to tak docela pravda, ale pro hrubou orientaci to stačí.

V poslední skupině jsou varianty SS a T. To jsou varianty, které se objevili během procesu EIA. První dokumentace, která hodnotila pouze variantu J s některými subvariantami, byla vrácena, a během přípravy nové dokumentace EIA byly navrženy různými subjekty varianty SD, SS a varianta T. Z toho vyplývá i způsob jejich

připravenosti a detailnost jejich propracování.

Přejdu-li ke svému konkrétnímu úkolu jako zpracovatele posudku, zopakují, že mým úkolem bylo vyhodnotit dokumentaci po formální a obsahové stránce a vyhodnotit, zda dokumentace je dostatečná pro zpracování posudku a zda je dostatečná pro formulaci návrhu stanoviska příslušnému orgánu.

Dále mým úkolem bylo vyhodnotit doručená vyjádření, na všechna reagovat a vysvětlit, jak se s požadavky, které se ve vyjádření objevují, vypořádala dokumentace, zda dostatečně, nebo v případě potřeby zajistit dodatečné podklady, nebo v případě potřeby navrhnout další vrácení dokumentace k dopracování.

Nejdůležitějším úkolem zpracovatele posudku je příprava návrhu stanoviska tak, aby tento návrh stanoviska mohlo převzít MŽP a na základě dnešního veřejného projednání tento návrh použít k formulaci konečné verze stanoviska, které je výsledným dokumentem, který opouští proces EIA a vstupuje do navazujících správních řízení, konkrétně do územního řízení.

Co se týká prvního úkolu - vyhodnocení dokumentace po formální a obsahové stránce:

S obsahem dokumentace vás ve stručnosti seznámila paní ing. Vrdlovcová. Nezbyvá mi než konstatovat, že po formální stránce dokumentace stoprocentně odpovídá požadavkům přílohy č. 3 zákona 244. V této příloze jsou specifikovány všechny části dokumentace, které v ní musí být obsaženy. Všechny v ní obsaženy jsou, dokonce jsou tam některé části navíc.

Co se týká obsahového zpracování dokumentace, zastavím se postupně u jednotlivých částí dokumentace. První částí jsou úvodní vstupní odstavce, které informují o probíhajícím procesu EIA. Zde jsem zpracovatelům dokumentace vytkl jednu formální chybu, a to je určitá absence seznámení čtenáře dokumentace s historií přípravy této části silničního okruhu. V dokumentaci není zmínka, že je to dokumentace již druhá, to znamená, že v procesu byla první dokumentace vrácena a že toto znamená doplnění dokumentace o vyhodnocení dalších variant. Výtka je to pouze formální, protože ani v jednom vyjádření, které došlo, se neprojevil nějaký pocit nedostatku informací. Je to proto, že vy o procesu víte, a byl to spíše problém pro mne se v dané problematice orientovat. Trvalo mi to o chvíli déle.

V další části zpracovatelé dokumentace popisují posuzovanou stavbu. V této části přebírají údaje, které jim zadává oznamovatel, v tomto případě Ředitelství silnic a dálnic. Vycházejí z technické studie jednotlivých variant. Zde jsem podklady po technické stránce vyhodnotil jako dostatečné, to znamená všechny varianty jsou zpracovány do takové technické podoby, že je možno říci, že takto silnice v případě vyhodnocení jako nejlepší by mohla být realizována.

Trochu mám výhrady k hloubce informací o dopravně urbanistickém zpracování jednotlivých variant. Informace tohoto charakteru jsou dostatečné u varianty J. Tam známe všechny souvislosti, ať pozitivní či negativní, a to ze všech oblastí, nejen z oblasti životního prostředí. Na druhé straně u zbývajících variant, to znamená u těch, které byly navrženy až v průběhu procesu EIA, všechny důsledky případné výstavby těchto variant nejsou známy, nebyly v dokumentaci prezentovány. Tento můj názor potvrdil vývoj projednání a zpracování konceptu územního plánu velkého územního celku pražského regionu, kde zpracovatel územního plánu pan arch. Kerner byl pověřen, aby prověřil u varianty SS vyloučení peáže, to je souběhu s dálnicí D8, a prověřil možnost přímého pokračování do navazujícího úseku 520, což je na první pohled logická záležitost.

Dále byl pověřen, aby prověřil možnost doplnění dalšího mostního spojení mezi levým a pravým břehem Vltavy na úrovni Prahy 6. Dále byl pověřen, aby prověřil možnost doplnění chybějících radiálních přívaděčů pražské dopravy na silniční okruh, které ve variantě SS chybí.

V tomto případě mám určité výhrady, ale nepadají na hlavu zpracovatelů dokumentace, jsou to výhrady, které vyplývají z podstaty věci - že se některé varianty objevily později.

Zde se ještě pozastavím u varianty T. Domnívám se, že varianta T se neměla dostat do posuzování, protože ji není možné považovat za variantu silničního okruhu kolem Prahy. Je to koncepčně odlišné dopravní řešení. Pokud bychom měli reálně o variantě T uvažovat, znamená to pravděpodobně mnohem hlubší zásahy do celého dopravního systému hl. m. Prahy.

Další části dokumentace je popis území, ve kterém se má posuzovaná stavba realizovat, to znamená popis prostředí na severozápadním území Prahy. K této části dokumentace EIA nemám žádnou připomínku. Jsem přesvědčen, že se zpracovatelům dokumentace podařilo shromáždit obsáhlý materiál, využili k tomu až již archivní údaje, vlastní terénní průzkumy. Materiál, který se jim podařilo shromáždit, je naprosto dostatečný pro odpovídající zhodnocení vlivů na životní prostředí u jednotlivých variant.

Nyní se dostávám k vlastnímu vyhodnocení jednotlivých vlivů na životní prostředí a metod, které zpracovatelé dokumentace k tomuto vyhodnocení použili.

Zde musím konstatovat, že zpracovatelé dokumentace a všichni subdodavatelé se svého úkolu zhostili stoprocentně co se týká vyhodnocení konkrétních vlivů v trase silničního okruhu a v bezprostředním okolí. U tohoto bodu se zastavím, protože je to standardní přístup ve všech procesech EIA na silniční stavby. Jestliže se posuzuje více variant, posuzují se jednotlivé vlivy, prakticky se vždycky vyhodnocují vlivy, jaké budou přímo v trase posuzovaných variant. Případný pozitivní efekt na obec nebo město - odkud se posuzovaná doprava má převést na posuzovaný okruh - se považuje za samozřejmý. Nesetkal jsem se s případem, že by posouzení tohoto vlivu bylo tím zásadním faktorem, který bude rozhodovat o vyhodnocování a o doporučení jedné varianty k realizaci.

Na druhé straně je třeba konstatovat, že Praha jako město je v naší republice jediné, a tento faktor je třeba vzít v úvahu jako významné kritérium si zaslouží, aby byl použit.

Prosím o další obrázek.

Na tomto obrázku jsou vidět vlivy silničního okruhu na jednotlivé složky životního prostředí. Na tomto obrázku je dobře vidět, jakou variantu hraje varianta T. Zpracovatelé dokumentace nakonec vyhodnotili celkové pořadí jako nejlepší variantu SS, druhá varianta T, potom J a jako nejméně vhodné varianty SC a SD. S tímto vyhodnocením souhlasím, myslím si, že je správně. Pokud se zabýváme pouze vlivy v trase, jsem přesvědčen, že rozdíl mezi variantou SS a T není tak velký, klidně bychom mohli říci, že tyto varianty jsou srovnatelné. Tady se opět vracím k tomu, že si myslím, že do procesu EIA by se měly dostat pouze varianty, které přicházejí reálně v úvahu. Mohli bychom se dostat do situace navržení naprosto nesmyslné varianty, která ale bude naprosto nejlepší z hlediska vlivu na životní prostředí. Pak bychom mohli obtížně zdůvodňovat, proč právě tato varianta se bude stavět.

Prosím další obrázek, kde jsem variantu T vyloučil z dalšího vyhodnocení. Zde jsem pomocí vykřičníků označil ty vlivy na životní prostředí, které zpracovatelé dokumentace - a ztotožňuji se s nimi - považují za nejvýznamnější. Jsou to vlivy hluku a vlivy emisí a imisí na obyvatele, vlivy na podzemní vody, vlivy na lesy, na

ekosystému, zvláště na chráněná území přírodní parky a vlivy na krajinný ráz.

Vlivy na ovzduší samy o sobě nepovažuji za příliš významné, pouze ve zprostředkované funkci vlivu na obyvatelstvo. Co se týká povrchových vod, nejsou také významné, ale proto, že rozdíly mezi variantami jsou zanedbatelné. Vždy se zde setkáváme s problémem velké komunikace a malých vodních toků a tím s vysokou zátěží např. chloridových iontů, s kterou se dá poměrně máloco dělat, jediná možnost je nesolit.

Co se týká vlivu na nerostné bohatství, to ve svém důsledku nepovažuji za vliv na životní prostředí, ale za formální vliv a rozhodnutí priorit, zda si více ceníme okruhu nebo dotčeného ložiska.

Co se týká památek, jsem přesvědčen o tom, že dotčena nemovitá památka nebude žádná.

Co se týká archeologických lokalit, v dnešní době můžeme pouze tušit, co nás čeká pod zemí. Proto jsem ani tomuto nepřidal tak vysokou hodnotu.

Souhlasím s pořadím variant SS a J, i přestože např. problematika krajinného rázu, je-li lepší varianta J nebo SS, je diskutabilní. Drobné výhrady k některému hodnocení nemohou ovlivnit celkový výsledek, že jako nejvhodnější hodnotím variantu SS a jsem s tím se zpracovateli zajedno.

Prosím další obrázek.

Přicházíme k největšímu problému současného procesu EIA, to je vyhodnocení zprostředkovaného vlivu variant posuzovaných na území města Prahy.

V dokumentaci byly vyhodnoceny varianty J, SC a T. Varianta SC byla vyhodnocena jako reprezentant variant SC, SD a SS. Myslím si, že pro tento případ je to naprosto v pořádku. Zde je jednoznačně vidět pořadí ve všech vyhodnocovaných vlivech, to znamená vlivy na dopravu, na zdraví obyvatel, na hluk a na imisní zatížení, že varianta J je nejlepší, varianta SC prostřední, varianta T nejhorší. Souhlasím s tím s výhradou kritéria hluku, kde z podrobné hlukové studie, která je součástí dokumentace EIA, výhodnost varianty EIA není tak zřetelná a evidentní. Mohlo by se klidně přeformulovat že varianty J a SC jsou srovnatelné.

Prosím další obrázek.

Závěr dokumentace je takový, že vlivy v přímo v trase ne nejlepší varianta SS, z hlediska vlivů na území Prahy je nejlepší varianta J, a proto z hlediska celkového hodnocení doporučuji jako nejvhodnější řešení variantu J. Tady je největší problém celé dokumentace, protože srovnáváme věci, které jsou těžko srovnatelné. Vyhodnotit dvě varianty podle vlivů přímo v trase je věc relativně jednoduchá proti tomu vyhodnotit tyto vlivy proti zprostředkovaným vlivům na území hl. m. Prahy. Domnívám se, že v dokumentaci EIA nebyl shromážděn dostatečně průkazný materiál, který by dokázal, že pozitivní vlivy varianty J na území Prahy jsou tak významné, aby převážily negativní vlivy varianty J přímo v trase a aby se dalo říci, že celkově je varianta J vhodnější než varianta SS, a proto by mohla být doporučena k realizaci.

Prosím o další obrázek.

Myslím si, že z dosavadního vystoupení jak paní inženýrky, tak mého, a z dosavadního průběhu procesu EIA jsme se dostali k situaci, že hovoříme jen o variantách J a SS. O variantě T jsem řekl, že ji nepovažuji za variantu silničního okruhu, a proto si myslím, že nemůže být rovnocenně hodnocena s ostatními variantami, a varianty SC a SD jsou varianty, které mají nevýhody obou dvou doporučovaných řešení, to znamená varianty J a SS.

Varianty SC a SD mají stejné, případně horší negativní vlivy přímo v trase a mají podstatně menší

předpokládané vlivy na hl. m. Prahu, a proto se domnívám, že je z hlediska přehledu procesu vhodné tyto varianty v současnosti odložit stranou a dále se zabývat jen variantou J a variantou SS.

Myslím si, že z celého procesu EIA vyplynuly dvě zásadní otázky. V několika vyjádřeních dotčených orgánů státní správy a v mnoha vyjádřeních veřejnosti se objevil názor, že varianta J je ve své trase tak špatná, že ji nelze realizovat. První otázka je, zda variantu J z hlediska vlivů na životní prostředí lze akceptovat.

Druhá otázka zní, zda očekávané přínosy pro hl. m. Prahu u varianty J jsou natolik významné a natolik důležité a prokázané, že prokáží negativa varianty J v její trase tak, aby ji bylo možné doporučit.

Prosím další obrázek.

Dostávám se k zásadnímu procesu celého procesu EIA, a to jsou dopravní zátěže, někdy nazývané jako dopravní intenzity. To je podklad, který zpracovatelé dokumentace EIA dostávají připravený většinou od oznamovatele a pouze s ním pracují, nemají možnost kvalitu a důvěryhodnost tohoto podkladu prověřit. V posudku jsem napsal, že je možné soustředit se pouze na nějaké základní prověření, zda tam nejsou numerické chyby či zda nedošlo k manipulaci s výsledky. To jsem provedl a je možné konstatovat, že nedošlo, ale logika věci a realita podkladů je věc, která se v procesu EIA posoudit nedá. Je to podklad, za kterou musí nést plnou odpovědnost ten, kdo podklad zpracoval.

V tomto případě dopravní zátěže použité v dokumentaci EIA zpracoval útvar dopravního inženýrství hl. m. Prahy. Podklad byl i v tomto případě napadán, že je nereálný, že jsou v něm chyby, že je zmanipulovaný. Využil jsem příležitosti, že se pohybujeme na území hl. m. Prahy, kde je možné získat podklady od druhé organizace zabývající se podobnou problematikou, kterou je Ústav rozvoje hl. m. Prahy - ÚRM. Požádal jsem ÚRM o dopravní zátěže na vybraných komunikacích. Tímto termínem myslím komunikace hl. m. Prahy, na kterých byly v podkladech ÚDI předpokládány největší dopravní zátěže a na kterých byly předpokládány největší rozdíly mezi variantou SS a J. Provedl jsem jednoduché porovnání. Zjistil jsem následující věc: že dopravní zátěže přímo na silničním okruhu jsou srovnatelné. Znamená to, že obě organizace se ve svých předpovědích sešly - týká se to přímo dopravních zátěží na silničním okruhu a z nich počítaných vlivů na životní prostředí. Mezi těmito organizacemi není podstatný rozdíl.

Naopak, co se týká situace v Praze, dospěl jsem k závěru, že v podkladech ÚDI, který byl použit v dokumentaci EIA, dopravní zátěže vykazují větší rozdíl na území hl. m. Prahy mezi variantou J a SS. V podkladech ÚDI je lépe prokázána výhodnost varianty J pro hl. m. Prahu.

Naopak v podkladech útvaru pro rozvoj města jsou tyto rozdíly menší. Neprovedl jsem kvantitativní matematické vyhodnocení, nicméně posun je systematický. Tam, kde jsou ve variantě SS vyšší zátěže, jsou prakticky v obou podkladech a vždycky jsou v podkladech ÚRD nižší.

Na základě tohoto zjištění se domnívám, že není možné považovat pozitivní přínosy varianty J pro hl. m. Prahu za prokázané - neříkám, že neexistují, ale na základě materiálů, které jsou dnes v procesu EIA k dispozici, domnívám se, že není možné potvrdit závěry dokumentace, že varianta J přinese významně větší pozitivní efekty pro Prahu než varianta SS, a proto variantu J jednoznačně doporučit k realizaci, ačkoli má ve své trase výrazně horší negativní vlivy na životní prostředí.

Nyní se dostávám k závěru svého prvního vystoupení.

Prosím další obrázek.

Na základě tohoto poznatku se dostávám k odpovědím na dvě otázky, které jsem definoval před chvílí - to znamená: lze jižní variantu akceptovat? Souhlasím v tomto případě se zpracovateli dokumentace a jsem přesvědčen o tom, že variantu J za podmínky splnění opatřených navržených k minimalizaci jak v dokumentaci, převzatých a doplněných do posudku, do návrhu stanoviska, lze realizovat. Vedou mě k tomu dvě věci.

První věc. Požádal jsem zpracovatele rozptylové studie o doplnění o optimalizaci vzduchotechniky v tunelu Suchdol. Toto doplnění prokázalo, že za předpokladu dopravních zátěží, které byly v modelu použity na zastavěném území Suchdola a na území, které je územním plánem určeno k zástavbě, nedojde k překročení v současnosti platných limitů oxidu dusíku a s velkou pravděpodobností nedojde ani k překročení limitu Evropské unie, které by měly být přijaty do naší legislativy v budoucnosti. To je závěr velice důležitý - doplnění rozptylové studie.

Dále se domnívám, že realizaci varianty J je možná na základě architektonické soutěže, která byla vypsaná pro mostní objekt přes údolí Vltavy. To je kritický bod této varianty z hlediska vlivů na přírodní složky životního prostředí. Nedomnívám se, že architektonická soutěž jednoznačně potvrdila, a nepíši, že by to měla být ta varianta, která byla vyhodnocena, v posudku jsem napsal jako vítězná, ale bylo to jedno z udělení druhých míst, ale převzal jsem po diskusi s panem doc. Rotrem doložené technické podklady tohoto mostu a jeho výstavby. Tento most, který byl navržen - jeho pozoruhodnost je, že je to most dvoupatrový, dvoupatrovost spíše vidím jako technickou záležitost, která může mít vliv na životní prostředí, ale jako poměrně významnější vidím dva faktory, které jsou technicky v tomto návrhu prokázány.

Za prvé je možné vyloučit zásah do břehů Vltavy, konkrétně do přírodních památek Zámky a Sedlecké skály. První mostní pilíře mohou stát na břehu Vltavy, případně ve vodě, a dále břeh zůstane nedotčen až do předpolí mostu, do místa, kde se most odpojuje od zemského povrchu. Takto most může vypadat ve své hotové podobě. Co je nejdůležitější - most je možné postavit tak, že do těchto partií pod mostem nebude zasaženo. Most bude staven nahoře na předpolí a bude postupně vysouván přes vltavské údolí, přes montážní plošinu ve Vltavě.

Na základě těchto diskusí a potvrzených skutečností jsem navrhl dostatečně přísná opatření pro ochranu přírodních památek Sedlecké skály a Zámky, pro ochranu biologicky cenných břehů. Jsem přesvědčen, že tyto podmínky bude případný dodavatel stavby schopen realizovat. Doplnil jsem je o takové věci, jako je doprava materiálu z výkopu tunelu. Měla by probíhat na Vltavu a odvoz pomocí člunů. Musí se to týkat i odvodnění. Ani odvodnění nesmí zasáhnout do zemského povrchu mezi předpolím mostu a břehem Vltavy.

Prosím další obrázek.

Vracíme se k začátku. Tady je mé vyhodnocení všech podkladů, které jsem měl k dispozici. Černá čára odděluje varianty, které nedoporučuji k dalšímu sledování. Nemyslím si to proto, že by nebyly realizovatelné, ale myslím si, že v současné době není důvod pro jejich další sledování,... (konec 1. pásky)

... stanoviska doporučuji, aby k realizaci varianty J bylo přistoupeno pouze v případě, že se prokáže prokázat její všestrannou prospěšnost pro hl. m. Prahu, o čemž jsem přesvědčen, že se zatím na úrovni zpracování dokumentace EIA nepodařilo.

Zastavil bych se u prospěšnosti pro hl. m. Prahu. Trochu nad rámec svých povinností v rámci zpracování

posudku jsem se zamyslel nad tím, zda dopravní zátěže a z nich vyplývající ovlivnění ovzduší v r. 2010 je tím pravým kritériem, které by mělo rozhodovat o realizaci varianty stavby, která budou sloužit desítky a pravděpodobně stovky let. (Potlesk)

V době, kdy nevíme, na jaké palivo budeme jezdit za 50 let, nejsem si tak jist, zda by právě toto kritérium mělo být to rozhodující. Domnívám se, že by výběr měl být proveden na základě dopravně urbanistických kritérií, na základě celkového komplexního vyhodnocení těchto dvou variant a nalezení té varianty, která bude jak pro Prahu, tak pro obce, kterých se dotkne, tím nejlepším řešením.

To by bylo vše pro vyhodnocení dokumentace. Zeptám se vedoucího dnešního zasedání, zda mám rovnou přejít k vyhodnocení vyjádření.

P. M a c h á č e k :

Myslím si, že základní screening vyhodnocení by měl zpracovatel posudku udělat, protože předpokládám, že těžiště diskuse bude mezi zpracovatelem posudku a těmi, kdo vyjádření podávali, na kolik jsou spokojeni se zahrnutím do posudku.

Prosím o věcnost a stručnost.

P. V y h n á l e k :

Prosím o další obrázek.

Snažil jsem se tady vyjádřit, jak to vypadá s vyjádřenými dotčenými orgány státní správy, obcí a veřejnosti. Zobrazil jsem vyjádření, která obsahují buď jednoznačný souhlas, nebo jednoznačný nesouhlas s určitou variantou. U obcí jsem zohlednil pouze ta vyjádření, která se týkají varianty, která prochází přes správní území obce. Nepovažuji za fér, když obec doporučuje variantu, která se jí přímo nedotýká.

Myslím si, že je tady jednoznačně vidět složitost stávajícího procesu. Není to tak, že jedna strana zúčastněných by byla pro jednu variantu, druhá strana zúčastněných pro jinou variantu. Chtěl bych upozornit na pozoruhodnou věc, že souhlas s variantou vyjádřilo 7 obcí - aby varianta J procházela jejím správním územím, zatímco u varianty SS to není žádná obec. Toto považuji za doklad toho, že varianta SS se u obcí, kterých se dotýká, objevila najednou až s dokumentací EIA. Obce neměly možnost se o ní dozvědět dříve, neproběhla obvyklá příprava na úrovni studií, na úrovni územního plánu, neproběhlo určitě dostatečné vysvětlení obcím, co varianta SS znamená.

Je velice dobře vidět i reakce občanských sdružení, zde jsem vyjádřil stanoviska ne jednotlivých občanů, kde to jde jednoznačně proti sobě - souhlas s jednou a nesouhlas s druhou variantou. Velice zajímavé z hlediska realizovatelnosti varianty J je nesouhlas dvou dotčených orgánů státní správy. Jako nesouhlas беру napsání - nesouhlasíme s realizací varianty J. Pokud je tam jen pořadí a varianta J se ocitá na posledním místě, toto nepovažuji za nesouhlas. Nesouhlas dotčených orgánů státní správy vyjádřil odbor ochrany ovzduší Magistrátu hl. m. Prahy a Česká inspekce životního prostředí z hlediska ovzduší a z hlediska ochrany přírody a krajiny.

Domnívám se, že doplněním rozptylové studie o vyhodnocení optimalizace vzduchotechniky tunelu v Suchdole a prokázání dodržení našich limitů a s velkou pravděpodobností i limitů EU, by toto výrazně negativní vyjádření mohlo být modifikováno.

Co se týká negativního vyjádření z hlediska ochrany přírody a krajiny, navrhuji tam opatření, která by měla zajistit nezasažení zvláště chráněných území Zámky a Sedlecké skály výstavbou a pozdějším provozem, kde možnost minimalizaci vlivů na životní prostředí je malá, to jsou vlivy na lesní porosty, které budou zasaženy zejména při přechodu Čimického údolí a Dražanského údolí. Tam je třeba konstatovat, že možnosti minimalizace jsou omezené a že tam zcela určitě ke kácení lesních porostů dojde.

To by bylo vše k souhrnnému vyjádření jednotlivých vyjádření. Vzhledem k důležitosti a komplikovanosti tohoto procesu jsem udělal něco, co v jiných případech nedělám - vzal jsem v posudku všechna vyjádření a na ně jsem jednotlivě odpověděl. I když se opakovaly stále stejné výhrady, opakovaně jsem na ně v posudku reagoval a odpovídal. Normálně to udělám tak, že udělám určitý soubor jednotlivých výhrad, a ty odpovím najednou. Na tomto veřejném projednání jsem to provedl obráceně. Vzhledem k tomu, že jsem se jednotlivým vyjádřením věnoval podrobně v posudku, na tomto místě jsem si dovil jen celkové vyhodnocení došlých vyjádření. Jsem připraven zodpovědět vaše dotazy, pokud nebudete spokojeni s tím, jak jsem se s vaší připomínkou vypořádal.

P. M a c h á ě k :

Děkuji panu dr. Vyhnálkovi za jeho vystoupení. Předpokládám, že diskuse bude velmi obtížná.

Abyste byli schopni rozmyslet si své argumenty, dovolím si udělat krátkou technickou přestávku. Jako první vyzvu obec hl. m. Prahu.

(Přestávka)

Jsme v bodě programu, který se týká diskuse I, tedy diskuse, kdy by měli reagovat na posudek - nikoli na celou dokumentaci EIA, pokud není nový argument - zástupci těch subjektů, které se písemně k dokumentaci vyjádřili. Aby nebylo sporu, že někoho upřednostňuji, dovolím si vyzývat jednotlivé subjekty k jejich vyjádření tak, jak jsou postupně anotovány v posudku, protože projednáváme obsah posudku ve smyslu § 10 zákona 244.

Než tak učiním, dovolím si zopakovat mnou jednou prezentovaná základní pravidla diskuse.

Pokud jde o vyjádření k posudku jako celku, prosím, aby nebylo delší než pět minut. Pokud jde o položení konkrétního dotazu a připomínku, prosím, aby byly položeny jednotlivě - nejdéle do tří minut, aby bylo možné hned reagovat. Pro potřeby protokolu není technicky zvládnutelné zaznamenat 35 připomínek, a pak nechat reagovat. To se rozuteče.

Pokud bude technická poznámka, aby byla do minuty, byla do jednovětná technická poznámka k něčemu. Nepřipustím, aby technická poznámka přešla do koreferátu.

Dovolím si požádat zástupce příslušných obcí. Dostal jsem na papíře námitku, že v kontextu vnitřních předpisu statutárního města Prahy se městské části nerovnájí obcím, ale tomu jako Jihlavák nerozumím, to je vaše věc. Žádám hl. m. Prahu. Pan radní Kovářík. Prosím, aby dodržel limit.

Pokud má někdo s sebou stanovisko k posudku písemně, byl bych rád, aby ho celé nečetl, ale aby mi ho předal k předsednickému stolu. Zaručím, že toto stanovisko jako příloha k protokolu bude předáno příslušnému orgánu, a ten musí tyto připomínky vypořádat do stanoviska.

Pane radní, máte slovo.

P. K o v á ř í k :

Oficiální stanovisko hl. m. Prahy k posudku dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí pro záměr vybudování silničního okruhu kolem Prahy, stavby 518 a 519, v úseku mezi Ruzyní a Březiněvsi.

Vzhledem k tomu, že bylo ministerstvu odevzdáno písemně, vynechám některé pasáže.

V době nárůstu automobilové dopravy v hl. m. Praze a v pražské aglomeraci od r. 1990 do r. 1995 narostl počet motorových vozidel o 150 % a dopravní výkony o 78 % vznikla v hl. m. Praze a v jeho okolí kritická dopravní situace, která se nadále zhoršuje. Týká se nás všech.

Jedním z prostředků, jak čelit tomuto tlaku na centrum města a na město samé je urychlená dostavba nadřazené komunikační sítě města, která by na sebe soustředila rozhodující část automobilového provozu. Tato síť je součástí řádně schváleného územního plánu hl. m. Prahy a územního plánu příslušných obcí, pokud se jich konkrétně týká, v tomto případě Horoměřic.

Z prognóz a výpočtů dopravního zatížení je zřejmé, že význam silničního okruhu, o kterém se dnes jedná, bude neopomenutelný.

Z hlediska řešení kritické situace je v současné době pro město a jeho okolí nejaktuálnější silniční okruh v úseku Ruzyně - Suchdol - Březiněves. Vedení této trasy bylo rozsáhle diskutováno v rámci projednávání územního plánu a po zvážení všech důvodů byla trasa silničního okruhu začleněna do návrhu územního plánu a následně s dvojnásobným souhlasem MŽP schválena ZHMP a stala se tímto nedílnou součástí platného územního plánu. Stejná trasa je též součástí schváleného územního plánu Horoměřic, což předpokládám přednese starosta této obce.

Z projednávané dokumentace hodnotící vlivy na životní prostředí a z posudku na ni zpracovaného vyplývá, že vedení komunikace ve stopě varianty J plní z posuzovaných variant nejlépe požadavky kladené na silniční okruh z hlediska jeho funkcí, tedy rozvádění vnější dopravy se zdrojem nebo cílem na území hl. m. Prahy, zprostředkování spojení mezi okrajovými částmi Prahy, odvedení největšího podílu dopravy z centra města a řešení tranzitní dopravy.

Z předloženého posudku na dokumentaci vlivů na životní prostředí a z podkladů doplněných na vyžádání zpracovatele posudku vyplývá, že negativní dopady průchodu silničního okruhu v Suchdole je možné zmírnit optimalizací vzduchotechniky v tunelu. Navržená opatření zajistí dodržení imisních limitů v zastavěném území Suchdola na plochách určených územním plánem pro obytnou zástavbu.

Nyní k vlastnímu závěru hl. m. Prahy. Hl. m. Praha proto po zvážení všech okolností nesouhlasí s návrhem stanoviska obsaženém v posudku a se závěry zpracovatele posudku, protože považuje všestrannou a dlouhodobou výhodnost trasy ve variantě J pro hl. m. Prahu za jednoznačně prokázanou. (Pískot)

P. M a c h á č e k .

Prosím o klid v sále. Musím do toho vstoupit. Chápu, že toto stanovisko hl. m. Prahy vzbuzuje emoce, ale jsme na veřejném jednání. Je to oficiální stanovisko hl. m. Prahy jako obce, musí zde pro účely MŽP zaznít. Prosím o korektnost k jiným názorům, které nesouhlasí s tím, který právě cítíte. Děkuji za pochopení.

P. K o v á ř í k .

Děkuji za poznámky, které zazněly. Věřím, že obdobně obyvatelé, kteří v tuto chvíli projeví svůj názor, ho dokáží projevit ve Veletržní, případně v jiných částech města a že s tímto názorem tam uspějí. (Potlesk)

Ještě jednou přečtu naše stanovisko, doufám, že tentokrát nebudu rušen.

Hl. m. Praha proto po zvážení všech okolností nesouhlasí s návrhem stanoviska předkládaného jako stanovisko MŽP ČR se závěry zpracovatele posudku, protože považuje všestrannou a dlouhodobou výhodnost varianty J za jednoznačně prokázanou. Hl. m. Praha trvá na realizaci záměru v souladu s platným územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy schváleným po souhlasu všech dotčených orgánů státní správy včetně MŽP ve smyslu svého stanoviska formulovaném v usnesení rady hl. m. Prahy č. 61 z 16. ledna 2001 a žádá MŽP ČR o urychlené vydání již v r. 1999 ministrem slíbeného stanoviska v souladu s územním plánem hl. m. Prahy a územním plánem Horoměřic.

Není možné považovat městské části hl. m. Prahy za obce. Domnívám se, že to bylo dílčí opomenutí v posudku. Je to formální připomínka.

Jednotlivé konkrétní připomínky k posudku by přednesl pan primátor, toto je pouze oficiální stanovisko schválené hl. m. Prahou. (Potlesk)

P. M a c h á č e k :

Předběhl jste mne. Chtěl jsem se zeptat, jestli jsou konkrétní připomínky. Byl bych rád, aby jejich formulace byla naprosto jasná. Musím nechat oslovené subjekty reagovat.

Pane primátore, prosím.

Prim. K a s l :

Děkuji za korektní diskuse, děkuji zpracovateli posudku za velice jasné a srozumitelné vysvětlení, leč máme některé výhrady.

P. K l o r o f - technická připomínka:

Jsem místopředsedou občanského sdružení Ekoforum.

Pan radní Kovářík mluvil o tom, že územní plán hl. m. Prahy byl schválen zákonným způsobem. Chtěl bych říci, že tady existuje zásadní rozpor. Do dnešního dne je stále platný územní plán pražské středočeské aglomerace z r. 1976, který byl novelizován vládními usneseními v r. 1986 a 1993.

P. M a c h á č e k :

Omlouvám se, že do toho vstupuji.

P. K l o f o r :

Územní plán vyššího územního celku je v rozporu s plánem hl. m. Prahy, který má statut charakteru obce.

Je zde rozpor. (Potlesk)

P. M a c h á ě k :

Děkuji za technickou poznámku. Chci jen poznamenat, že toto jednání neprojednává územní plán hl. m. Prahy, ani neprojednává územní plán středočeského regionu. Projednává vlivy stavby městského okruhu na životní prostředí. Nemá smysl debatu na téma zákonnost územního plánu v tomto jednání rozvíjet.

Prim. K a s l :

Navíc to není pravda.

Z hlediska výhrad k posudku bych rád vypíchl jedno, co nezaznělo v projevu pana dr. Vyhnálka, a to že nutnost doplnit radiální síť komunikací vybudí v Kamýčké ulici, v hlavní ose Suchdola, zátěž 26 - 30000 vozidel za den, protože logicky při SS variantě nebude žádné jiné radiální spojení.

Nezaznělo příliš důrazně - cituji posudek na str. 14 - nesystémovost napojení silničního okruhu na dálnici D8.

P. M a c h á ě k :

Chce na to reagovat zpracovatel posudku?

P. V y h n á l e k :

Souhlasím s tím, co řekl pan primátor.

P. Š t i c h o v á - technická poznámka:

Pracovala jsem do 31. 7. na odboru dopravy Magistrátu. Měla jsem možnost se velmi podrobně seznámit s dokumentací, zejména s dopravně inženýrskými podklady. Musím konstatovat, že na Kamýčké při variantě SS se vůbec hodnoty nemění. (Potlesk)

P. M a c h á ě k :

Děkuji paní ing. Štichové za poznámku, dávám ji do protokolu.

Občan MČ Praha - Suchdol - technická:

Technická připomínka k tomu, co bylo řečeno radním Kovářikem. Varianta J i SS vychází ze schváleného územního plánu. Územní plán byl tehdy přijat v rozporu s tehdy platným zákonem o hl. m. Praze, zákonem 418/1990 Sb., s § 8, odst. 1, písm. a), který zakládal samostatnou působnost městských částí v oblasti rozvoje, programu, kompetencí a dalších oblastí pokud jde o rozvoj území městských částí. V daném případě je nutné konstatovat, že územní plán byl schválen v rozporu s tehdy platným zákonem. Bylo na to upozorněno Ministerstvo pro místní rozvoj.

P. M a c h á č e k :

Připomínku protokoluji. Jsem povinen jako osoba vedoucí toto veřejné projednání sdělit zcela jednoznačně, že toto jednání neprojednává územní plán. Pokud jsou zde námitky k tomu, je to zaprotokolováno a příslušné orgány se toho budou muset ujmout zcela jednoznačně.

Pan radní Kovářík chce reagovat. Je to poslední reakce na zákonnost územního plánu. Jinak se nedostaneme k projednávání této stavby.

P. K o v á ř í k :

Zákonnost územního plánu osvědčuje příslušný orgán státní správy, v tomto případě Ministerstvo místního rozvoje. Připomínku, kterou zde říkal občan ze Suchdola, Ministerstvo místního rozvoje jednoznačně zodpovědělo. Územní plán byl zpracován, projednán a schválen plně v souladu se zákonem. Toto je dosvědčeno a ministerstvem jednoznačně deklarováno. Co zde říkal kol. Korf, bylo konkrétně na jeho připomínku ministerstvem zcela jednoznačně zodpovězeno.

Varianta SS na její trase není v souladu s územním plánem žádné obce. Je v rozporu s územními plány všech obcí na jejich trase. To zde nezaznělo.

P. M a c h á č e k :

Prosím, aby diskuse nebyla k otázce zákonnosti územního plánu. Všechny subjekty, které podaly svá vyjádření k dokumentaci, svůj prostor dostanou.

Požádal jsem pana prim. Kasla, aby formuloval další připomínku k posudku.

Michal O d a r č e n k o - technická:

Jsem občan Prahy. Paní Štichová nehovoří pravdu, když říká, že v Suchdole se doprava nezvýší. O velmi značném zvýšení hovoří jak posudkář, tak i tento pentogram, který jsem vytáhl ze současného konceptu územního plánu hl. m. Prahy. Jsou tam zátěže 30000 aut denně. Chcete-li vědět, co to je, běžte se podívat na ul. Milady Horákové, na Evropskou a podobné ulice. Paní Štichová, říkáte nepravdu, toto je týden starý materiál, který jsem vytáhl.

P. M a c h á č e k :

Děkuji za tuto poznámku. Diskuse k jednotlivým blokům, které se týkají procedury, chci dát do všeobecné rozpravy, aby věci necyklovaly. Nejsme jinak schopni probrat tuto stavbu ze všech podstatných hledisek, jak mi ukládá zákon.

Prosím o poslední technickou připomínku.

Martin Š i f t e r :

Jsem starosta města Roztok. Chápu, že jednáme na území hl. m. Prahy a že zde převažují zájmy této aglomerace. Považuji za velmi nekorektní, že se diskuse ubírá tím směrem, že nemáme možnost se vyjadřovat zatím

k poznámkám, které zde zazněly. Procedurálně je toto jednání prodlužováno. Žádal bych o věcnost.

P. M a c h á ě k :

Souhlasím s vámi, že věcnost je na místě. Nesouhlasím s tím, že by diskuse byla vedena tak, že by mohla zaznívat jakási pražská preference. Proti tomu se ohrazuji. Hl. m. Praha bylo vyzváno jako první z toho důvodu, že je jako první uvedeno v posudku. Na ostatní se dostane. Prosím všechny o věcnou náplň připomínek k tématu vlivy staveb silničního okruhu Prahy na životní prostředí, ne do širokých urbanisticko-ekonomických a jiných souvislostí.

Prosím, pane primátore, stručně.

Prim. K a s l :

Je třeba se soustředit na podstatné věci, které možná nezazněly v posudku a které posudek vyčítá dokumentaci, že věcně nedokladují. Je to dlouhodobá výhodnost a jednoznačná prokázaná výhodnosti varianty J pro hl. m. Prahu.

Na str. 65 se uvádí, že proces EIA nemůže být konečným procesem, který vybere jednu z variant, to musí být na úrovni územního plánu. Připomínám časový faktor. Územní plán je schválen, trasa SS je nahozená trasa mimo územní dokumentaci. Zdůrazňuji časový faktor, který zde nebyl příliš vzpomenut.

P. M a c h á ě k :

Chce zpracovatel posudku stručně reagovat?

P. V y h n á l e k :

Územním plánem jsem měl na mysli územní plán velkého územního celku, protože varianta SS jde mimo území hl. m. Prahy. Neodvážuji se odhadovat budoucí vývoj realizace obou variant.

Prim. K a s l :

K nesouladu výstupu mezi modelovými výpočty ÚDI a ÚRM. Výpočty ÚRM vycházejí z trochu jiných podkladů. Na útvaru rozvoje města posuzují, jako by územní plán města byl postaven v r. 2010 ve všech svých kapacitách. Víme, že územní plán je nabídka, nikoli realita. Je tam až 4x větší kapacita než je reálná možnost realizovat. Je to proto, že investoři staví tam, kde mají majetkoprávní vztahy vyřešeny. Proto nelze vycházet z údajů ÚRM, které posuzovaly jakousi efemerní realitu-nerealitu, kdežto ÚDI vychází z reálného odhadnutého stavu v r. 2010. Proto jsou to nesouměřitelná čísla.

P. V y h n á l e k :

Jestliže existují dva podklady o dopravních zátěžích a srovnáváme-li rozdíl mezi dvěma variantami, nikoli absolutní hodnoty, je potřeba vzít v úvahu i výstup ÚRM.

P. M a c h á ě k :

Dovolím si poznamenat, že z metodického hlediska je povinen každý, kdo dělá posudek k dokumentaci EIA, vzít maximálně nepříznivý v úvahu přicházející stav.

Prim. K a s l :

Myslím, že to jsou potom podklady ÚDI, které měly být brány v potaz.

Nechci opakovat formální výhrady, které máme, je jich asi 10 stran, ale shrnul bych hlavní argument. Domníváme se, že reálnost prokázaná technicky, ekonomicky, časově pro variantu J jednoznačně dokládá výhodnost pro hl. m. Prahu, neboť bez silničního pražského okruhu nelze realizovat městský okruh. Bez městského okruhu nelze zklidnit Letnou, nelze chránit centrum, nelze restringovat dopravu osobních automobilů v centru Prahy, nelze chránit vnitřní město.

(Pokřiky v sále)

P. M a c h á ě k :

Prosím, aby výrazy, které zde zazněly, jednoznačně nepatřily na úřední jednání.

Prim. K a s l :

Děkuji za věcný tón jednání. Myslím si, že jak ministerstvo, tak zpracovatel zvolili velice dobrý model nezávislého moderátora. Učme se diskusi, učme se tomuto projednávání.

P. M a c h á ě k :

Chtěl se vyjádřit zpracovatel posudku k tomu, že použil chybné vstupy?

Pak jsou zde dvě technické poznámky. Potom dám prostor MČ Praha 6, protože je v posudku jako druhá.

P. V y h n á l e k :

Pan primátor vyjádřil tři kritéria, podle kterých je varianta J lepší. Stačil jsem si označit technické a časové. Ani jedno není v souvislosti s životním prostředím. Nepochybuji o nich, že tak jsou, nicméně výhodnost z hlediska životního prostředí nepovažuji za přesvědčivě prokázanou.

Jana M i l e r o v á , Suchdol:

Připomínka jazyková. Celou dobu jsme viděly, že hlavní varianty mají svá pro a proti. Proč se ve stanovisku hl. m. Prahy objevuje tak často a tak zřetelně termín jednoznačně?

Prosím, aby nebyl zaměňován pojem dálniční okruh a městský okruh. Zde projednáváme dálniční okruh.

Prim. K a s l :

Omlouvám se, nebylo asi dobře slyšet. Řekl jsem, že městský okruh, který je uvnitř města, může být

budován až poté, co bude vybudován silniční a v realitě dálniční okruh. To jsou dva různé okruhy. Jistě podporujete, aby se dříve budoval vnější silniční okruh kolem Prahy, než vnitřní.

K panu doktorovi. Posuzujete samozřejmě z hlediska životního prostředí, a sám jste to řekl jako slabinu procesu EIA, že se posuzuje konkrétní vedení trasy. Posuzujeme to z pohledu na celé město, vy jste to připustil. Velmi jsem tento postoj ocenil. Z pohledu dopadu na celé město i vy musíte přiznat, že vlivy na hl. m. Prahu jsou významné. Domníváme se, že jsou jednoznačně prokázány a že jsou prokázány také tím, že trasu J lze realizovat v čase, v daných penězích, v daném navrženém řešení doloženém studií dokumentací k územního řízení.

P. M a c h á ě k :

Pane primátore, některé argumenty opět i vy dáváte opakovaně. Měli bychom držet racionalitu jednání. Prosím zpracovatele posudku.

P. V y h n á l e k :

Nemusím reagovat, protože se to netýkalo životního prostředí.

P. M a c h á ě k :

Dávám prostor dvěma technickým poznámkám.

P. Š t i c h o v á :

Konstatování pana Odarčenka, jak vypadá situace dnes, nemohu vyvrátit, ani potvrdit. Rozebrala jsem veškeré dopravně inženýrské podklady pro EIA, mám to tady zpracováno ve schématu. Můžete se tam podívat na jednotlivé intenzity vyjádřené v počtech automobilů, především na Kamýcké.

P. M a c h á ě k :

Máte-li podklad písemně k dispozici, je-li ho možno v kopii předat MŽP, bude součástí příloh, které byly předány příslušnému orgánu, a je na něm, jak z hlediska své odbornosti s podkladem naloží, stejně jako se zástupcem hl. m. Prahy. Tady mají všichni stejný metr.

Prosím Prahu 6, pana starostu Béma, aby neopakoval argumenty, které zazněly, a řekl to, co pokládá Praha 6 za specifikum, a dodržel časový limit.

P. B é m :

Nebudu konstatovat, že Praha 6 preferuje variantu J, protože to všichni vědí. Děkuji jak zpracovatelům EIA, tak panu dr. Vyhnálkovi, autorovi posudku, za perfektní představení. Myslím, že řada z nás nepracuje vždy s racionálními fakty a že často dáváme spíše na mýty.

Omlouvám se všem obyvatelům Suchdola, jichž je zde v sále naprostá většina. Vím, že každá dopravní stavba přinese zatížení na místo, kudy prochází. Omlouvám se vám tím, přesto ale respektujte, že jako starosta Prahy 6 zastupuji zájmy 103 obyvatel, kteří za Prahu 6 bydlí.

Dovolte konstatování. Ze závěrů ÚDI vyplývá následující konstatování:

Zatížení v ulici Korunovační, Veletržní, Milady Horákové a Evropské v případě varianty J ve srovnání s variantou SS: 42000 automobilů ve Veletržní v případě J, 64000 automobilů denně v případě varianty SS. Korunovační: 29000 v případě varianty J, 38000 v případě varianty SS. Milady Horákové: 64000 v případě varianty J, 80000 v případě varianty SS. Toto dávám jako jeden z argumentů, proč Praha 6 podporuje variantu J.

Na závěr připomínka na adresu pana kol. Vyhnálka. Řekl, že z hlediska dopravního stavu, z hlediska zdraví obyvatel, z hlediska hluku, z hlediska imisního zatížení - to jsou klíčové parametry, kterými poměřujeme, zda příslušná dopravní stavba má na zdraví obyvatel vliv či ne - se hovoří o tom, že jižní trasa je z tohoto pohledu optimální.

Na druhou stranu kol. Vyhnálek řekl, že si neodvažuje odhadnout časový faktor výstavby obou variant a že se nedomnívá, že vlivy na zdraví obyvatel v tomto ohledu jsou jednoznačně prokázány. Argumentem bylo srovnání dvou studií.

Nevím, zda víte, že existuje třetí, která je zpracována oběma těmito subjekty dohromady - ÚRM a ÚDI. V závěrech této studie je, že dokonce vykazuje větší zatížení v případě varianty SS ve srovnání s J dokonce proti té variantě, kterou jste zmínil, že je neprokazatelné - té, kterou zpracoval Ústav dopravního inženýrství. Říkám to jen proto, že si můžeme hrát hru na prokazatelnost nebo neprokazatelnost jednotlivých závěrů, které jsou v rámci EIA posuzovány. Dovolím si připomenout vaše slova, kdy jste řekl, že variantu T nepovažujete za možnou k diskusi, protože neplní základní funkci silničního okruhu. Stejně tak jste zde řekl, že by se tak dala napadnout varianta SS. Proč variantu SS jste ze stejných důvodů nenapadl a nevyčlenil z posuzování? Ptám se rétoricky, protože mi připadá nefér na jedné straně zpochybnit výstupy nebo vstupy do EIA a do posudku, které jsou podloženy statistikami a čísly renomovaného Ústavu dopravního inženýrství, a na druhé straně nezpochybnit druhé konstatování, že stejně jako varianta T nemusela být posuzována, nemusela být posuzována ani varianta SS.

P. M a c h á č e k :

Mám avizované dvě technické připomínky. Pak musí reagovat zpracovatel posudku, abychom neztratili kontinuitu.

P. P e n c , Praha 6:

Chtěl bych reagovat na slova pana starosty Béma v případě kapacit komunikací, kdy mluvil asi o 84000 vozidel za 24 hodin, což jsou kapacity, které překračují teoretickou kapacitu těchto komunikací.

P. H e j l , MČ Suchdol:

Chtěl bych se pana Béma zeptat, zda 80000 na ul. Milady Horákové bylo řečeno s městským okruhem, nebo bez městského okruhu. Podle dokumentace EIA to bylo bez městského okruhu. Neklamte nás tady.

P. M a c h á č e k :

Protokoluji to jako tvrzení proti tvrzení. Prosím pana dr. Vyhnálka o reakci.

P. V y h n á l e k :

Jestli pan starosta Bém zaslechl, že jsem připouštěl možnost vyloučení varianty SS, domnívám se, že jsem to neřekl. Variantu SS považuji za variantu silničního okruhu proto, že v doplnění podkladů pana arch. Kernerera variantu SS vážně uvažuje s jejím přímým pokračováním s křížením dálnice D8. To dokazuje, že to může být varianta silničního okruhu. Pokud takto rozuměl některé mé věty, omlouvám se, ale nikdy jsem nevyhodnotil variantu SS jako variantu možnou vyloučit z posuzování vlivů na životní prostředí.

P. M a c h á ě k :

Děkuji za jasnou odpověď. Prosím o dvě technické poznámky.

Doc. B e n e š , zastupitel Suchdola.

Chtěl bych se zeptat pana starosty Béma, jestli by mohl uvést, kolik aut bude jezdit po ul. Jugoslávských partyzánů a po Vítězném nám.?

P. K r o f t :

Chtěl bych se pana starosty Béma zeptat, jestli ví, jaká je základní dopravně technická funkce tohoto okruhu. Odpovím za něj: jsem schopen to doložit oficiálními materiály Ministerstva dopravy a spojů, které jsou určeny pro EU. Základní charakteristika je oddělit tranzitní dopravu od místní. To je základní funkce, která je deklarována vedením Ministerstva dopravy a spojů do Bruselu.

P. M a c h á ě k :

Protože byl dvakrát osloven pan starosta Bém, prosím o stručnou reakci.

Pokud se kdokoli ohání jakýmkoli podkladem, je-li podklad uvolnitelný pro to, aby ho MŽP mělo, je potřeba, abych ho měl k dispozici, aby ho MŽP dostalo.

Prosím pana starostu Béma o stručnost.

P. B é m :

Technická poznámka na technickou poznámku. Základní funkce silničního okruhu zde byly popsány a jsou tři: odváděcí, rozváděcí a spojovací. Funkce tranzitní je pouze jednou z funkcí.

Uvedu na pravou míru výměnu názorů s panem kol. Vyhnálkem. Pan kolega si postavil dvě základní východiska. Východisko první: je možné akceptovat realizaci varianty J vzhledem k jejím negativním vlivům přímo v její trase a v jejím okolí?

Druhé východisko: jsou přínosy varianty J pro zklidnění dopravy a zlepšení v Praze skutečně tak významné, aby ospravedlnily její realizaci?

Ptám se pana Vyhnálka, proč si nepostavil jiná východiska - např. zda je možné akceptovat variantu SS, přestože neplní v požadované míře základní cíle a smysl silničního okruhu proti variantě J? Dovolím si tvrdit, že je

možné použít stejný druh argumentů, pro které pan kol. Vyhnálek vyloučil z úvah a ze srovnání variantu T.

P. V y h n á l e k :

Otázku realizovatelnosti varianty J jsem si musel položit, protože se jednalo o vlivy na životní prostředí, které mám posuzovat. Jestli varianta SS plní nebo neplní dopravní funkce, to se neptejte mne, ale proč byla předložena varianta, která neplní své základní dopravní funkce?

P. M a c h á ě k :

Reagovat chtěl oznamovatel.

P. L a u š m a n :

Chtěl jsem reagovat na poznámku, že materiály EU vylučují expresní okruh v trase J nebo SS. Není to pravda. Věta zní: umožnit oddělení místní a tranzitní dopravy, což se přesně děje. Jakýmkoli okruhem se tranzitní doprava odvádí z města Prahy. To je ono.

Na podporu svých slov bych řekl jednu věc: evropská komise, která schvaluje stavby do programu ISPA, je stejná jako evropská komise, která schvaluje stavby do programu půjček Evropské investiční banky. Tato komise dala kladné stanovisko k financování ... (konec strany A 2. pásky)

. . . aut bude jezdit po ul. Jugoslávských partyzánů a Vítězném nám.

P. M a c h á ě k :

Otázku zaprotokolovávám, prosím, aby ji zaprotokoloval i kolega Žák z ministerstva v bloku všeobecné diskuse k dopravě. Chtěl bych, abychom vyčerpali v nejkratším racionálně možném termínu vyjádření těch subjektů, které se vyjádřily k dokumentaci. Ony mají především právo se vyjádřit k posudku.

Podle pořadí, které bylo dáno v posudku, prosím MČ Prahu 8.

P. L u k a v s k ý , zástupce starosty Prahy 8.

Omlouvám nemocného pana starostu, který zaslal na MŽP naše usnesení. Z našeho usnesení cituji jedinou větu:

MČ Praha 8 požaduje, aby stanovisko vydané MŽP, doporučovalo k realizaci pouze variantu J.

Vážení přítomní, MČ Praha 8 potřebuje most. MČ Praha 8, kde bydlí 1110000 lidí, na most čeká léta. Most tam mohl být ještě za první republiky. Nebyl realizován při výstavbě sídliště Bohnice, v Praze chybí. Jestli někdo má připomínky k životnímu prostředí, ať se jde podívat do ulice V Holešovičkách.

Děkuji vám za vstřícný přístup k výstavbě mostu, který - doufám - velmi rychle postavíme.

P. M a c h á ě k :

Děkuji za názor Prahy 8, zaprotokolovávám ho.

Prosím o poznámky k tomu.

Doc. B e n e š :

K mostu. Souhlasíme plně s tím, že most tady musí být, ale nesmí to být sběrný most pro tranzit. Ať Praha postaví v této obci most, který bude městský, nikoli tranzitní.

Ivan P a v e l k a , Suchdol:

Suchdol sám navrhoval, že by se mohl postavit nízký most, který by možná spíše vyřešil pražskou dopravu.

Nezaznělo zde během doby, že i když se postaví varianta J, i když se postaví varianta SS, intenzita dopravy ve Veletržní a v Korunovační stejně v průběhu několika let vzroste. Když bude potřebovat Pražák jet z Dejvic do Holešovic, když pojedje přes most do Březiněvse, pojedje kolem Heydrichovy zatáčky dolů, stejně se dostane do zácpy v Holešovicích. Je mu jedno, jestli bude stát tam nebo tam.

P. M a c h á č e k :

Děkuji za váš názor. Diskuse k dopravním aspektům ještě bude.

Prosím o další technickou.

Ing. Š l o s a r , dřívější ředitel Výstavby hl. m. Prahy:

To, o čem se zde hovoří, říká se z neznalosti dřívějších zajišťovacích prací v Praze, když jsme připravovali výstavbu města před 40 lety. Nebýt toho, že Praha 8 nebo Praha 6 nebo ostatní Prahy, kde jsme postavili čtvrt milionu bytů, museli jsme řešit třeba Barrandovský most, i když tam dnes jde tranzitní doprava kolem Prahy, Suchdol jsme připojovali ku Praze v dobré víře, že budeme budovat suchdolský most. Tenkrát byl připravovaný, jako jsme připravovali Nuselský most. Situaci neznáte, řešíte to momentálně, kdy vám zrovna někde jede auto. Běžte se podívat na Libeň, na Veletržní, na Strojnickou, abyste viděli, co se tam děje. Bydlel jsem tam 15 let.

P. M a c h á č e k :

Děkuji za vaši poznámku, ale byl bych rád, aby technické poznámky byly do minuty. Ctím vaši paměť, ale já ji mít nemohu.

Prosím o klid. Zdůrazňuji, že musím dát prostor k vyjádření těch, kdo napadali dokumentaci, jak se s tím posudek vypořádal.

Technická poznámka.

P. L u k a v s k ý .

Hlásil jsem se o slovo, protože jsem chtěl odpovědět tomu pánovi. Jestli chcete suchdolští nízký most, městská část Praha 8 ho nechce, protože problémy, které by vznikly, by byly daleko vyšší než při výstavbě vysokého mostu.

P. M a c h á č e k :

Omlouvám se panu místostarostovi Lukavskému za Prahu 8. Diskuse k dopravě, pokud je vyvolána potřebou této radiály, bude v dalším bloku diskuse. Pro účely protokolu potřebuji, abychom probrali bezprostřední souvislosti vlivů staveb 518 a 519 Ruzyně - Březiněves na životní prostředí. Chápu, že se všichni chcete vyjádřit najednou, ale nejde to.

Dávám slovo dámě, která se delší dobou hlásila s technickou poznámkou.

.....

Praha 8, V Holešovičkách. Mám v tašce petice všech, kteří tam umíráme. Veletržní a Milady Horákové by bledla závistí nad průjezdem a nad situací, na kterou se díváme V Holešovičkách. Nejen kvůli naší oblasti Prahy 8, ale co je vpouštěno do doliny pražské. Žádám, aby všichni vzali v potaz dvě hlediska: jedno lidské - to jsou statisíce občanů v dolině Prahy, a potom Prahu, která jako jediná z evropských měst dolinu má, a kde se ta hrůza v oblacích drží. Závídím větrnému Suchdolu, Ruzyni a této oblasti, kde to rychle západní vítr bere. Co je vidět, je hrozné. Berte v úvahu, že Bulovka, osmička, centrum, je hrozné.

P. M a c h á č e k :

Argumenty se kumulují, protokoluji je. Diskuse se začíná točit v kruhu.

Prosím o dvě technické poznámky.

P. Š v e s t k a , Chabry:

Uvedla jste správně, že jsou návětrné strany. Návětrná strana jde rovnou na Chabry. Chtěl jsem zde uvést, že když se postaví varianta, která povede přes Chabry, všechno půjde na nás. Vy to dáte z Prahy a půjde to k nám.

Mluví se o tom, že v Suchdole bude tunel. Jestliže chcete prosadit trasu J, je nutno tam zastřešit to, co půjde mimo zem, a udělat větrání.

P. M a c h á č e k :

Konstatuji, že MČ Praha-Chabry bude mít prostor se vyjádřit. Je v posudku. Je tam 60 písemných příspěvků k dokumentaci. Musím dát prostor všem 60 zástupcům. Proto musím omezovat množství technických poznámek. Jinak nejsme schopni věc projednat ze všech podstatných hledisek. Jako řídící vás prosím o pochopení pro mně, jako vedoucího tohoto veřejného projednání.

Prosím ještě o čtyři technické poznámky.

P. L a u d á t :

Jsem předseda výboru dopravy ZHMP. Tady zazněla otázka tranzitní dopravy přes silniční okruh kolem Prahy.

Od začátku je ve většině výpočtů uváděno, že tranzit, který se netýká Prahy, je ve 12 - 15 %. Mezi D5 a D8 a připojenými rychlostními komunikacemi nebude ekonomický tok. Z 85 % - když vezmu nejhorší variantu - se

jedná o potřebu Prahy. Vy jste tady kdysi na podobném mítingu křičeli, že Praze pomůžete. Tak jí pomozte.

Uvedl bych na pravou míru pojem dálniční. Není to dálniční okruh, když má provozní rychlost 100 km.

P. M a c h á ě k :

Přeruším vás, říkal jsem, že všeobecná diskuse k dopravě, kde tyto argumenty mohou zaznít, bude.

Prosím o technické poznámky.

P. R a c k o v á , Suchdol:

Proč zde nezazněl dopad rozšíření Ruzyňského letiště na životní prostředí v Suchdole?

P. M a c h á ě k :

Děkuji za tuto poznámku. K ní konstatuji toto: projednávám vlivy staveb dopravního propojení části Prahy městským okruhem, stavba 518 a 519. Předpokládám, že synergickými vlivy letiště v kontextu hluku se posudek a dokumentace zabývaly a předpokládám, že na ně bude někdo reagovat.

P. B e n e š :

Technická poznámka pro paní z Libně. Byl bych rád, kdyby si uvědomili, že obě varianty sníží zátěž v této oblasti.

P. Barbora K o l á ř o v á , Praha 8.

Chtěla jsem se zeptat pana starosty, když tak emocionálně mluvil o tom, ať se jdeme do Libně, tak pokud se postaví okruh podle plánované varianty J, ať se jde podívat do Drahaňské rokle.

Když se bavíme o okruzích, připadá mi, jako bychom se bavili o tom, že okruh znamená jen varianta J, jako by varianta SS vůbec neznamenal, že se nějaký okruh bude stavět.

P. M a c h á ě k :

Pan místostarosta Prahy 8 odpoví. Byl bych rád, aby to byly technické poznámky, které reagují na přednesené vyjádření.

Místostarosta:

Narodil jsem se v Libni a dlouhá léta žiji na sídlišti Bohnice. Mluvím za Bohnice, Čimice a celé Severní Město.

P. M a c h á ě k :

Pane místostarosto, nezlobte se, ale musím vám zatím odejmout slovo. Věřím, že ještě bude možnost se vyjádřit.

Prosím, aby se vyjádřila MČ Praha-Suchdol. Prosím o stručné a jasné konstatování k obsahu posudku atd.

Starosta MČ Praha-Suchdol:

Jako starosta MČ Praha-Suchdol, která bývá při všemožných příležitostech napadána nevybíravými slovy za svůj negativní postoj k jižní variantě silničního okruhu vedoucího středem Suchdola, musím uvést následující skutečnosti.

Na rozdíl od jiných městských částí a obcí MČ Suchdol protestuje proti vedení této komunikace, ať se v různých dobách jmenovala jakkoli, již od r. 1990. Již tehdy byl vysloven naší městskou částí nesouhlas s vedením trasy H1, nechvalně známého dopravního systému ZÁKOS. Do dnešního dne volené orgány naší městské části přijaly 24 usnesení vyjadřující nesouhlas s vedením dálnice Suchdolem. Odpovědné orgány jim zřejmě nepřikládaly patřičnou pozornost.

Svým usnesením 11/11 z r. 1996 požadovala MČ Praha-Suchdol připravit v souladu se zákonem č. 244 platným již od r. 1992 variantní řešení vedení okruhu a posouzení vlivu stavby na životní prostředí. Nikdo to neslyšel. Tak se do územního plánu hl. m. Prahy dostala trasa J přes Suchdol, aniž by byla posouzena podle zákona č. 244.

Zásadní námitkou naší městské části je - kromě zhoršení životního prostředí v naší městské části - i popření základní funkce silničního okruhu, který má odvádět tranzitní silniční dopravu projíždějící pražským regionem, ale nemající začátek ani cíl mimo zastavěné území města. Pro vnitroměstské dopravní vztahy se mu uplatnit pouze doplňkově v případech, kdy start i cíl města jsou blízko okrajů města.

Až v r. 1999 se investor stavby odhodlal respektovat zákon a přikročil k hledání dalších variant vedení silničního okruhu a ke zpracování posudku podle zákona 244.

MČ Praha-Suchdol spolu s MČ Dolní Chabry vynaložila nemálo finančních prostředků na pořízení odborných posudků. Výsledky těchto posudků jasně signalizovaly neúnosné zhoršení životního prostředí v našich městských částech a vedly k zesílení odporu proti silničnímu okruhu.

Z výše uvedeného je zřejmé, že vinu za dnešní stav nenese naše městská část, ale orgány a instituce, které postupně připravovaly různé druhy dokumentace v rozporu se zákonem č. 244.

P. M a c h á ě k :

Upozorňuji, že máte ještě necelou minutu. Chci se zeptat, jaké je vaše stanovisko k posudku. Pokud to máte písemně, dám vaše stanovisko do příloh protokolu.

Starosta MČ Suchdol:

Jako velký nedostatek vidím neřešení způsobu odvozu přebytečného výkopu v objemu 4,5 mil. m³ z tunelových staveb a odsunutí řešení tohoto závažného problému na dobu pozdější.

Na závěr je třeba odmítnout konstatování, že jen varianta J přinese zlepšení životního prostředí pro 300000 Pražanů. Dokumentace prokazuje, že i varianta SS odlehčí Praze od tranzitní dopravy, což je základní funkcí dálničního okruhu.

P. M a c h á č e k :

Chci konstatovat, že především otázka ohledně výkopu z tunelu je přesně ten typ otázek, který je třeba na takovémto veřejném projednání důsledně řešit. To je jednoznačně jeden z dopadů na životního prostředí ve smyslu Nerudovského kam s ním. Žádám zpracovatele posudku o odpověď.

P. V y h n á l e k :

Přebytek výkopového materiálu o objemu 4,5 mil. m³ je velký. Standardní záležitost, jak se řeší při výstavbě silnic, je svěřit tuto záležitost dodavateli stavby. Ten, kdo stavbu staví, ve své nabídce uvede, jakým způsobem to bude řešit.

V tomto případě jsem navrhl problém řešit nadstandardně, to znamená do zahájení územního řízení tento problém vyřešit. Podle mého názoru to není problém jen této stavby, je to problém všech silničních staveb na území města Prahy. 4,5 m³ je hodně, ale představíme-li si, kolik objemu výkopového materiálu bude z městského okruhu, kolik z další části silničního okruhu, myslím si, že se problém nedá řešit rozsekaně po jednotlivých stavbách, ale měl by se řešit komplexně pro všechny pražské dopravní stavby najednou, vyřešit návaznost jednotlivých staveb, případně využití přebytku z jedné stavby do druhé, a komplexní přebytek za celou Prahu vyřešit případně jedním procesem EIA. Dnes nevíme, co se s přebytkem stane. Teoreticky se může stát, že přebytek je možné uložit tak, že žádný proces EIA nebude, že to bude bezproblémové, i když je to málo pravděpodobné.

Proto doporučuji, aby tato záležitost byla vyřešena nestandardně, před zahájením územního řízení a v případě potřeby s procesem vyhodnocení vlivů na životní prostředí.

P. M a c h á č e k :

Prosím o technické připomínky k přednesenému vyjádření Prahy-Suchdola.

Petr H e j l , radní MČ Suchdol:

MČ Suchdol se dopisem starosty obrátila na generální štáb armády se žádostí o posouzení variant trasování silničního okruhu na severozápadě Prahy, u níž je hodnocen vliv stavby na životní prostředí dle zákona, z hlediska bezpečnosti a ochranu životů obyvatel žijících v MČ Praha-Suchdol. Dostali jsme následující odpověď, z které bych uvedl:

Komunikace tohoto typu jsou častým cílem pro vzdušné napadení, což s sebou nese i možnost bezprostředního ohrožení civilního obyvatelstva žijícího v této oblasti. Z uvedených důvodů nedoporučuji realizaci variant, které na silničním okruhu Prahy provádějí výstavbu tunelů a jsou vedeny hustě obydlenými oblastmi.

P. M a c h á č e k :

Máte-li to písemně, dám to do příloh protokolu.

Ještě technická poznámka - k vyjádření Praha-Suchdola.

P. C í l e k , Praha 5.

Děkuji starostovi Suchdola a ostatním, kteří plédují pro severní variantu, že se starají více o město než primátor. Na Praze 5 je situace neúnosná. Jako hlavě města mělo by mu být jasné, aby taková opatření jako tzv. malý okruh a nedostavba Mrázovky apod. nekomplikovala život nejen na Praze 5, ale v celém městě.

P. L a u d á t :

Žádám o zaprotokolování a aby při stanovisku ministerstva bylo jednoznačně odpovězeno, zda když bude realizována varianta SS, jak dopadne životní prostředí v Suchdole. Dnes svému starostovi tleskáte. Garantuji vám, že vaše děti ho proklejí.

P. Š t i c h o v á :

Nechci moc diskutovat, protože to doložím rozbořem, ale uvedu jistá fakta.

Jsou si Pražané vědomi, jaké zatížení přinese pro Prahu a zejména pro oblast V Holešovičkách varianta J? Dnes se tam dusíte. Varianta J vám nabízí řešení, že naroste doprava o dalších 30 %, pokud nebude městský okruh. Pokud bude městský okruh, naroste ještě o dalších 20 %. V žádném případě nedojde V Holešovičkách ke zlepšení.

P. M a c h á č e k :

Prosím o vyjádření k MČ Praha-Suchdola.

P. R e v a n s k ý , občan Suchdola:

K životnímu prostředí v Suchdole bych chtěl dodat:

Nezaznělo zde ani jednou, že ať bude realizována kterákoli ze dvou variant, je pravděpodobné, že v době, až bude dostavěna, přijede čtvrtým koridorem naprosto neznámé množství tranzitních kamionů, které v tuto chvíli nejedí přes ČR proto, že jejich příjezd na hranice trvá 8 hodin a odjezd také 8 hodin. Nemohu souhlasit s názorem, který tu zazněl, že to bude dělat 10 nebo 15 % zátěže. Přivádíme si 7 km od centra nesmírnou zátěž, kterou nedokážeme přesně odhadnout.

Martin Š t i f t e r :

Ani jedna z těchto poznámek nebyla technická. Všechno to byly diskusní příspěvky. Je to velmi špatné. Chovejme se korektně.

P. M a c h á č e k .

Musím se omluvit, velmi těžko se to sleduje.

Dávám slovo zástupci Prahy 9, potom MČ Dolní Chabry.

Zástupce Prahy 9:

MČ Praha 9 vypracovala posudek, který preferuje variantu J s tím, že v posudku uvedla řadu připomínek, které by měly minimalizovat negativní stránky, které tato varianta má.

V posudku pana dr. Vyhnálka na toto naše stanovisko bylo reagováno dostatečným způsobem, bylo odpovězeno na jednotlivé připomínky. Nemáme důvod předpokládat, že jim nebude vyhověno. Praha 9 je pro variantu J.

Mám ještě doplňující připomínku ke zdůrazňovaným podkladům, které zpracoval ÚDI a ÚRM. Proč je dávana taková váha právě těmto dvěma? Proč ne DHV a jiným institucím? Nechci se dotknout útvaru rozvoje města, ale z našich zkušeností vyplývá, že podklady, které zpracovalo ÚDI jsou více do hloubky a jsou více reprezentativní. Nemůžeme je dávat jako jediné možné, musíme jim dávat určité váhy.

P. V y h n á l e k :

Neodvážím se hodnotit, který z podkladů je důvěryhodnější. Pro mne je důležité, že existují dva podklady, které jsou do určité míry v rozporu. Proč nejsou podklady od někoho dalšího, je třeba se ptát oznamovatele. Kladně hodnotím, že jsou aspoň od dvou zpracovatelů. Ve většině případů jsme v procesu EIA odkázáni na jediné podklady.

P. M a c h á č e k .

Prosím o technické poznámky k vyjádření Prahy 9.

P. B é m :

K závěrečným slovům zástupce Prahy 9. Upřesněné zatížení komunikační sítě hl. m. Prahy pro r. 2010, společný model útvaru hlavního města a ÚDI hovoří tímto jazykem: Kamýcká 32000 automobilů, Evropská 30000, Miladý Horákové 32000, Letná 86000. Toto je vědecká studie dvou renomovaných institucí.

P. M a c h á č e k :

Byl bych rád, kdybyste to půjčili MŽP, aby mělo další podklad.

P. G e o r g i e v , Čimice:

Pracuji jako programátor. Na rozdíl od jiných lidí jako jsou lékaři apod. se domnívám, že mohu lépe posoudit, že tyto různé modely, které říkají kde kolik pojede aut, jaká bude zatíženost, jsou modely, které jsou výrazně zatíženy subjektivním zadáváním vstupních dat.

Z toho důvodu se domnívám, že všechny tyto výpočty lze napadnout tak, aby vyhovovaly jedné nebo druhé straně. Domnívám se, že všechny tyto argumenty by měly být rozporované případ od případu.

P. M a c h á č e k :

Na vaše vystoupení chce reagovat tato paní. Tím končím diskusi k vyjádření Prahy 9.

ing. T r n k o v á , místostarostka Prahy 6:

Dámy a pánové, jestliže budeme postupovat tak, že budeme zpochybňovat podklady, pak se dnes rozejdeme s tím, že žádný závěr nebude. Jestli to je plán Suchdola, chtěla bych jim to rozmluvit. Praha se dusí, jděte se projet okruhem.

P. M a c h á ě k :

Další jsme avizoval MČ Praha-Dolní Chabry.

P. D o u š o v á , zástupce starosty:

MČ Praha-Dolní Chabry podporuje variantu SS a staví se zásadně proti variantě J. Je to z několika důvodů.

V souladu s hodnocením EIA a s posudkem pana dr. Vyhnálka přikláníme se k tomu, že varianta J je velmi neekologická, nešetrná k životnímu prostředí, navíc je velmi neekonomická a podle našeho mínění nelogická. Nezdá se nám fakt, že převedeme na území hl. m. Prahy mezinárodní kamionovou dopravu šestiproudou dálnicí, že zlepší stav automobilové dopravy v centru. Myslíme si, že tomu bude naopak. Není žádné evropské město, které by na své území přivádělo mezinárodní kamionovou dopravu, je tomu naopak, dělají se vnější okruhy.

Kromě toho to považujeme za nedostatečně zabezpečené z hlediska bezpečnosti, neboť varianta prosazuje dva tunely. Z historie tunelů v Rakousku a v dalších zemích víme, že tunely nejsou bezpečným a dobrým způsobem dopravy zvláště ne v hlavním městě.

P. M a c h á ě k :

To bylo konstatování k posudku.

Další je MČ Praha-Žáblice. Zástupce zde není.

Další je MČ Praha-Březiněves.

ing. Š t r u p l , Čimice, zastupitel:

Za Čimice jednoznačně souhlasíme s tím, co řekla místostarostka Chaber. Silnice je tranzitní dálnicí, která propojuje sever s dalšími okruhy. Nehledě na to přichází sem doprava do Suchdola třemi proudy tam a třemi zpátky. Dopravu nebude možné regulovat jednoduchým způsobem, protože za krátkou dobu bude otevřeno napojení Strahovského tunelu. Řidiči budou jezdit Podbabskou, Jugoslávských partizánů, kulatákem, Svatovítskou, Milady Horákové a Patočkovou. Tam bude takové zatížení, že si Veletržní bude říkat o tom, že žije v rajské zahradě. Pan starosta Prahy 6 neví, co tady říká.

P. M a c h á ě k :

Byl bych rád, aby byla dodržována pravidla hry. Přihlásil jste se s technickou poznámkou k vyjádření Chaber. Předpokládal, že to bude upřesňující poznámka, nikoli malý koreferát. Protokolováno to je.

Jestliže budu nucen v rámci daných pravidel do vystoupení vstoupit, žádám, abychom se mezi dvěma

mikrofony nepřekřičovali.

Starosta Roztok.

Starosta Roztok:

Jestliže bude diskuse probíhat tímto způsobem, mohu prohlásit nejen za sebe, ale i za všechny přítomné starosty obcí, že odejdeme. Toto není fér hra. Jestliže se někdo přihlásí s technickou poznámkou, musí mít technickou. Pane předsedající, není to výtka na vaši adresu, protože vím, že nemůžete předem vědět, co lidé budou povídat, ale myslím si, že je to nefér hra. Nebudeme tady tvrdnout do půlnoci kvůli tomu, že někdo bude narušovat pravidla hry.

P. M a c h á ě k :

MČ Praha-Kopanina dala písemné vyjádření. Zástupce není přítomen.

MČ Praha-Nebošice. Zástupce není přítomen.

MČ Praha-Lysolaje.

Starosta Lysolaj:

K názoru pana doktora: je to velmi korektní posouzení.

Co se týká našeho názoru jako městské části, podporujeme názor sousedů Suchdola.

P. M a c h á ě k :

Obec Horoměřice.

Starosta Horoměřic:

Nebudu opakovat, co tady konstatovali předřečníci. K posudku se vyjadřuji tak, že byl zpracován velmi profesionálně, byl velmi obratně prezentován, ale nelze s ním souhlasit. Závěry jsou posunuty jinam.

Hlavními kritérii musí být dopravní řešení a časové hledisko proveditelnosti. Časové hlediska proveditelnosti zde dostatečně nebylo zdůrazněno. Jestliže je jedna varianta připravena a druhá není zapracovaná nikde kdo ničeho, budeme se dusit nekonečně, budeme žvanit, a nebudeme stavět vůbec nic.

Bylo zde konstatováno, že řešení silničního okruhu je pro vzdálenou budoucnost. Skutečnost je ovšem taková, že je to řešení, které dohání manko několika minulých desetiletí, a pro budoucnost bychom měli urychleně připravovat a prosazovat aglomerační okruh, který by řešil tranzitní dopravu ve vzdálenější stopě od Prahy.

Obec Horoměřice dlouhodobě jednoznačně podporuje trasu J, protože pro obec zlepší dopravu, sníží dopravní zátěž v zástavbě obce, je vůči zástavbě v obci šetrná. Protože všichni užíváme dopravu i v Praze, pomůže hlavně Praze.

Naši občané to chápou. Od r. 1990 máme zapracovávanou do územního plánu variantu J. Když nasaly

průtahy a dokonce byl otevřen silniční okruh do Ruzyně, obec Horoměřice tím nesmírně trpí a potřebuje pokračovat se stavbou dál. Naši občané chtěli reagovat i na to, že se někde podepisují petice proti silničnímu okruhu trasy J, připojili se k Praze 6 a dalším městským částem a podepisovali petici na podporu trasy J. Držím petici v ruce. Podepisovala se v 16 obcích severozápadního segmentu od Prahy. Petice obsahuje 2810 podpisů pro trasu J.

Táži se, zda je vhodné, abych zde odevzdal originály petice? Odevzdávám ji jménem 16 obcí. Uvedl bych obce, které to jsou:

město Roztoky, obec Horoměřice, obec Tuchoměřice, obec Statenice, obec Číčovice, obec Lichoceves, obec Okoř, obec Únětice, město Libčice nad Vltavou, obec Úholičky, obec Velké Přílepy, obec Svrkyně, obec Tursko, Holubice, Kněževes a Středokluky. Starostové těchto obcí se stali členy petičního výboru.

P. M a c h á ě k :

Zaznamenávám to do protokolu.

Prosím o technické poznámky.

P. R a d v a n s k ý .

Omlouvám se panu starostovi, který hovořil naposled, ale můžete mi slovem ano nebo ne udělat na veřejnosti čestné prohlášení, že není pravdou, že obec Horoměřice má ekologické výhody, jmenovitě rozestavěnou kanalizaci z faktu, že podepsala dohodu o smlouvě budoucí o výstavbě hypermarketu, jehož podmínkou je, aby byl nesmírně blízko nájezdu na dálnici?

.....:

Čestně prohlašuji, že z toho obec Horoměřice nemá žádnou výhodu. Investor, který se tam zajímal o stavbu hypermarketu, v tuto chvíli nemá právo tam stavět. Nehraje to roli.

P. M a c h á ě k :

Byl bych nerad, abychom diskusi rozměľňovali do dalších mimosouvisejících věcí.

Prosím o technické poznámky k panu starostovi z Horoměřic.

.....

Bud'te tak laskav a řekněte před suchdolskými občany, kdo byl iniciátorem tohoto prohlášení. Je to založeno v posudku dr. Vyhnálka.

.....:

Jakého prohlášení? Petice? Myslím, že iniciátory byly odpůrci trasy J, kteří nás vyprovokovali (konec strany B 2. pásky)

....z pochopitelných důvodů státní správa a samospráva začaly prosazovat variantu SS - konkrétně vyšší územně samosprávný celek Středočeský kraj, MŽP, Ministerstvo průmyslu a obchodu. Prosím dr. Vyhnálka, aby konstatoval návrh prohlášení. Je založen ve vašem posudku.

P. V y h n á l e k :

Nevím, co mám konstatovat. Pouze konstatuji, že je to podklad, který jsem obdržel od Ředitelství silnic a dálnic a přiložil jsem ho do posudku.

P. M a c h á ě k :

Na toto vyjádření byly avizovány dvě technické poznámky - pana starosty z Horoměřic a pana starosty z Roztok.

Starosta Roztok:

Předal jsem písemné stanovisko města Roztok panu předsedovi. Diskuse nemá úroveň, kterou bych požadoval. Technické poznámky nejsou technické. Za sebe i za několik dalších kolegů, kteří zde sedí a jsou sdružení v regionu severozápad, prohlašuji, že demonstrativně odcházím. Nejde to jinak.

Starosta Horoměřic:

Pane doktore, odpovím. S Prahou 6 spolupracujeme ve sdružení obcí postižených provozem letiště. Pan radní Vinkler je členem tohoto sdružení. V rámci rozvoje letiště jsme se zabývali i problematikou silničního okruhu. Myslíme si, že silniční okruh v trase J je pro nás podmínkou k odlehčení zátěže, která spočívá v provozu letiště. Jako odborník zabývající se rozvojem také se vyjádřil, a některé obce toto jejich vyjádření použily.

P. M a c h á ě k :

Omlouvám se, ale není to technická poznámka. Pan starosta Roztok měl pravdu.

Technická poznámka.

.....:

Pan starosta z Horoměřic zmínil, že doba realizace trasy J je výrazně kratší než doba realizace trasy SS, jelikož je vše připraveno. V posudku se jednoznačně konstatuje, že trasa J obsahuje největší počet velmi nadstandardních technických řešení. Je tam věta: dokud nebudou tato nadstandardní řešení splněna, není možno uvažovat o realizaci trasy J. Jsou tam velmi složité stavebně geologické poměry. V trase SS je řečeno - bezproblémové.

Mám dotaz na pana starostu Horoměřic. Jakým způsobem vyřešil nesoulad územního plánu Horoměřic....

P. M a c h á ě k .

Pane kolego, prosím o pozastavení. Slíbil jste mi, že to bude technická poznámka. Vaše první část vystoupení byla upřesňující technická poznámka. Další bylo nad rámec technické poznámky.

Tomáš Chalupa, místostarosta Prahy 6:

Musím protestovat proti tomu, aby bylo jakýmkoli způsobem zpochybňováno to, zda je nebo není podána petice. Petice je projevem ústavního práva každého občana České republiky. Byl bych moc rád, aby toto bylo respektováno a tato debata nebyla tady připuštěna, protože je zcela irelevantní.

P. Beneš:

Musím reagovat na petici, protože by měla být projevem občanů. Je-li organizována tak, jako byla tato, považuji to za zneužití pravomoci činitelů.

Chtěl jsem vystoupit v časopise Šestka, napsal jsem článek, který vysvětluje a dává postoje. Odmítli mě s tím, že je pro mně přípustných pouze deset řádek.

P. Macháček:

Byl bych rád, aby všichni přihlášení s technickou poznámkou nezneužívali tohoto přednostního práva k dalším projevům, koreferátům či jiným věcem. Končím diskusi k právoplatnosti petice, která zde byla předána. Je to věcí jiných orgánů. Petice byla předána, ministerstvo s ní naloží jako s podkladem, který byl k dispozici.

Od pana Žáka mám avizováno, že se dlouho hlásí mladý muž s technickou poznámkou.

Ondřej Špáček, Dáblice:

Nezastupuji městskou část, jsem zde za sebe. Mám dotaz: existuje aspoň přibližné datum jak u varianty J, tak u varianty SS, kdy by měla být tato část okruhu kolem Prahy dokončena?

P. Macháček:

Nebyla to technická, byl to dotaz. Bude to pro Ředitelství silnic a dálnic do všeobecné diskuse k dopravě. V tomto kontextu bych to neodpovídal.

Je zde ještě nějaká technická poznámka k vyjádření pana starosty Horoměřic? K ničemu jinému nepřipouštím.

P. Kučera:

Chtěl bych se zeptat pana zpracovatele posudku, když říkal, že zatížení ostatních částí Prahy není vliv na životní prostředí. Nejsou tam lidé?

Když paní z Prahy 8 říkala, jak tam lidé umírají, občané Suchdola z toho mají srandu.

P. Macháček:

Prosím o stručnou odpověď na první dotaz.

P. V y h n á l e k :

Nevzpomínám si, že problém lidí na Letné nebo jinde není ekologickým problémem.

P. R a d k o v á :

K starostovi Horoměřic - snaží se řešení urychlit. Abychom si nezpůsobili druhou magistrálu u Muzea.

.....

Mám poznámku k vedoucímu veřejného projednání. Chtěla bych navrhnout, abychom se více drželi programu. Navrhuji, aby bylo dokončeno vyjádření jednotlivých subjektů, které se vyjádřily k dokumentaci, a sice tak, aby jim byl dán prostor bez diskuse, aby mohly přednést to, jak jsou spokojeny s vypořádáním jejich podmínek do posudku, i veškerá občanská sdružení, která dala také vyjádření. Technické připomínky, které zaznívají, pokládám za věcné připomínky. Myslím, že by měly patřit do diskuse. Sedíme tady dlouho a nikam jsme se nedostali.

Navrhuji, aby program pokračoval tak, aby bez jakéhokoli přerušování všichni měli možnost říci své připomínky, ostatní aby si poznamenali dotazy, a potom aby nastala regulerní diskuse, kde by měla být problematika rozdělena do jednotlivých tématických okruhů - třeba doprava, ovzduší, vlivy na vodu, vlivy na obyvatelstvo, a tam aby měl možnost kdokoli z pléna se přihlásit a v rámci časového limitu asi tří minut diskutovat. Takto zde budeme sedět do půlnoci a nikam se nedobereme.

P. M a c h á č e k :

Děkuji za tuto poznámku. Po dohodě se zástupcem příslušného orgánu z důvodu racionálnosti diskuse dokončíme první blok diskuse tak, aby jednotliví zástupci stran, které se vyjádřily písemně k dokumentaci, vystoupili. Pak diskusi budeme dělat po tématických blocích. Je to rozumný nápad a pan Žák z ministerstva mi to potvrdil.

Prosím, zda obec Tuchoměřice má jiné stanovisko než to, které zde bylo předneseno jako společné, aby vystoupila.

Starosté H é g r - Tuchoměřice.

Stanovisko jsme předali na územní pracoviště MŽP v Podskalské.

Krátké stanovisko obecního zastupitelstva Tuchoměřic:

Obecní zastupitelstvo Tuchoměřice ke stavbě silničního okruhu kolem Prahy - úsek Ruzyně-Březiněves, stavby 518 a 519.

Obecní zastupitelstvo Tuchoměřice zásadně nesouhlasí s výstavbou shora uvedeného okruhu ve variantách SS, SD a T, jejichž trasy vedou přes katastrální území Kněžívka a obce Tuchoměřice. Pro obec Tuchoměřice je jedinou přijatelnou variantou trasa J, a proto plně podporuje úsilí hl. m. Prahy a obvodů Prahy 6, 7 a 8 o realizaci

stavby obchvatu ve variantě J.

P. M a c h á ě k :

Pokud to máte písemně, mohu to dát do příloh protokolu.

Město Roztoky - pan starosta odešel, ale svůj názor řekl.

Obec Úholička - zástupce není.

Obec Únětice - není.

Obec Statenice - byla čtena v petici. Zástupce není.

Obec Lichoceves - není.

Obec Kněževy u Prahy - není.

Obec Středokluky - není.

Obec Svrkyně - není.

Obec Tursko. Pan starosta má poznámku.

Starosta Turska:

Připojil bych se k panu starostovi z Roztok, že bylo velice vhodně vybráno prostředí pro projednání EIA. Nevím, kdo přišel na nápad přenést toto jednání do tohoto místa.

Vám, pane předsedající, se omlouvám, vy za to nemůžete.

P. M a c h á ě k :

Pro účely protokolu chci zaznamenat vyjádření těch stran, které se vyjádřily k dokumentaci.

K vybranému místu. Příslušný orgán si pamatuje tento dotaz a myslím, že v diskusi na to odpoví. Tuto otázku jsme museli podle toho, co bylo avizováno v tisku, očekávat.

Město Libčice nad Vltavou.

.....

Město Libčice nad Vltavou je zásadně proti variantě SS a podporuje variantu J. V ostatním se připojuji k tomu, co řekli mí předřečníci z obcí na okrese Praha-západ.

Mám zde jednu skutečnost, která zde nebyla diskutována. Nevím, zda bylo někde posuzováno bezpečnostní hledisko toho, kudy vede most přes Vltavu ve variantě SS. V tomto území na pravém břehu Vltavy, přímo na břehu, hluboko pod zamýšlenou trasou mostu, se nachází Ústav jaderného výzkumu. Tito vědce nezkoumají jaderné záležitosti na papíře, jsou tam jaderné reaktory a jaderné palivo. Prosím, aby toto bylo zohledněno.

P. M a c h á ě k :

Na toto musí reagovat někdo z dokumentářů a z posudkářů.

P. V y h n á l e k :

Bezpečnostní hledisko nebylo. Musela by být vyhodnocena pravděpodobnost havárie. Přesahuje to účel dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí.

P. M a c h á ě k :

Obec Velké Přílepy - nikdo.

Obec Dolany - nikdo.

Město Kralupy nad Vltavou - nikdo.

Obec Klatěruby - nikdo.

Obec Kozonín - nikdo.

Obec Úžice - nikdo.

Město Klecany - nikdo.

Obec Husinec dala písemné vyjádření, které mám k dispozici. Je preference varianty J. Argumenty jsou shodné s těmi, které zde zazněly.

Obec Klíčany - nikdo.

Poznamenal jsem si jednotlivé obce v tom pořadí, jak byly uvedeny v posudku. Nemohu za to, že zpracovatel posudku nezvolil přesný geografický klíč. Pokud bych zvolil jiné pořadí, hádali byste se, kdo je upřednostněn a kdo ne. Byl bych rád, aby tyto věci byly v auditoriu z mé strany pochopeny.

Obec Větrušice.

P. S t a r á , starostka obce Větrušice.

Rozdíl mezi dvěma variantami je v tom, že občané v Praze-východ a v Praze-západ nejsou ještě dostatečně mobilizováni, protože původní zpracování před rokem brali jako varianty na okraj. V momentu, jakmile se jedná o variantu J nebo SS, dojde k naprosto stejné situaci jako je tady a stejné shromáždění můžeme očekávat na Praze-východ nebo na Praze-západ, které spolu úzce na úrovni starostů spolupracují.

Byla technická otázka, kam s přebytky. Chtěla bych za Větrušice říci - nikoli kdo Větrušit. Jsou již skladiště Výstavby sídlišť a Výstavby silnic Praha. Větrušické rokle jsou již všechny zasypané.

P. M a c h á ě k :

Přihlásila se obec Sedlec. Zástupce obce Sedlec mi anotoval, že má některé nové vstupy, že je chce demonstrovat prostřednictvím výpočetní techniky. Prosím ho o stručnost.

(Hluk v sále.)

P. B u c e k , Sedlec:

Jsme součástí městské části Suchdol.

P. M a c h á č e k :

Pane radní, chápu, že se rozčilujete jako zástupce hlavního města Prahy. Předmětné stavby ovšem zasahují i mimo území hl. m. Prahy, takže jsou-li jiné příslušné obce, které se nacházejí ve středočeském regionu mimo hl. m. Prahu, je-li to Sedlec, musím mu udělit slovo. Pokud má někdo pocit, že Sedlec není obcí mimo správní obvod hl. m. Prahy, prosím. Nemohu dopředu vědět, když to bylo anotováno jako obecní úřad, obec atd., předpokládám, že zpracovatel posudku si to nevycucal z prstu.

P. B u c e k :

Jestli jsme součástí MČ Praha-Suchdol, Sedlec byl obec.

(Křik v sále.)

P. M a c h á č e k :

Prosím o klid. Měl jsem anotováno od tohoto muže, že se mi přihlásil původně jako zástupce obce Sedlec. Cituji to tak, jak je to v posudku. Vypořádejte si to se zpracovatelem posudku, jestliže tam zařadil obec Sedlec, když došlo k vyjádření, které je přílohou číslo X.

Pokud se vyjasnilo, že má tento pán prezentaci argumentů jako občan, pokud nepodal své vyjádření k této dokumentaci, nemohu ho do diskuse pustit.

Vyčerpali jsme zástupce samospráv.

Protože atmosféra je zbytečně emotivně zjitřená, a tady musí zaznít argumenty pro a proti jednoznačně, měli bychom stručně probrat vyjádření dotčených orgánů státní správy a té veřejnosti, která se vyjádřila. Nemohu za to, že v první části se místo technických připomínek ozývala další vystoupení.

Vyhlašuji 10minutovou přestávku. Po přestávce budou vystupovat zástupci dotčených orgánů státní správy, pokud tady vydrželi.

(Přestávka)

Dovolím si zdůraznit - je-li to komentář k posudku, aby nebyl delší než 5 minut, je-li to připomínka nebo dotaz, aby nebyla delší než 3 minuty. Byl bych rád, aby v tomto kole nezaznívaly koreferáty formou technických připomínek.

Za první dotčený orgán státní správy - jak to uvádí posudek - odbor ekologie krajiny MŽP. Nikdo není přítomen.

Za odbor ochrany ovzduší MŽP prosím paní dr. Rychlíkovou.

P. R y c h l í k o v á :

Odbor ochrany ovzduší MŽP měl tu čest hodnotit původní dokumentaci a vyjádřit se k tomu. Požadovali jsme, aby tato dokumentace byla doplněna. Dokumentace neobsahovala zhodnocení všech znečišťujících látek, které souvisejí s dopravou.

V současné době není řečeno, jak se doprava má hodnotit. Proto jsme použili svých odborných zkušeností. Znečištění z dopravy související s tímto okruhem bylo hodnoceno pouze na znečištění oxidu dusíku. Je to sice dominantní látka, ale není to vyčerpávajícím způsobem řečeno, protože doprava je také zdrojem prachu a volatilních organických látek jako je benzen a polyaromatické uhlovodíky.

Dále jsme chtěli, aby znečištění ovzduší bylo hodnoceno výhledově vzhledem k tomu, že vstupujeme do EU a budou platit nové imisní limity. Ty nejsou identické s těmi, které platí dosud, a nové znečišťující látky, o nichž jsem hovořila, bude nezbytné hodnotit. Dojde k situaci, kdy v časovém horizontu budeme povinni splnit evropské limity. Budeme mít další místo související s Prahou, další území, kde k překračování imisních limitů bude docházet.

Bohužel, nemůžeme hodnotit všechny, protože je autor znečištění nezpracoval. Víme jen, že bude docházet k překročení imisních limitů, a to v míře zřejmě větší než EU povoluje. Povoluje 18 hodin překročení imisního limitu pro oxid dusičitý 200 mikrogramů. Jsme toho názoru, že hodnocení kvality ovzduší nebylo vyčerpávajícím způsobem provedeno.

Správce území, kam bude toto znečištění patřit, bude muset tento problém řešit. Ožehavé je to, že je to znečištění ovzduší, které je vztaženo k ochraně lidského zdraví a že tam také bydlí lidé. Obydlené území, kde bude docházet k překračování imisních limitů, se v rámci této studie rýsuje.

P. M a c h á ě k :

Kdo podle vás dojde k překročení imisních limitů?

P. R y c h l í k o v á :

Hovořila jsem o tom, kde bydlí lidé. To je varianta, která je bližší obytné zástavbě, varianta J.

Takových území v Praze existuje víc. Bude to další plocha, kde k tomu bude docházet.

P. M a c h á ě k :

Prosím zpracovatele posudku nebo dokumentace.

P. V y h n á l e k :

Co se týká zpracování posudku, v rámci dokumentace bylo konstatováno, že je třeba ještě v dalších fázích přípravy záměru dořešit vzduchotechniku tunelu Suchdol tak, aby došlo ke snížení vlivu emisí z dopravy na obyvatele. Považoval jsem to za tak závažnou věc, že není možné čekat na další fáze přípravy záměru a že je potřeba tuto problematiku vyřešit v rámci procesu EIA, že musíme přesně vědět, jestli k překračování imisních limitů bude nebo nebude docházet.

Obrátil jsem se proto na zpracovatele dokumentace, konkrétně zpracovatele rozptylové studie, který provedl následující doplnění podkladů prezentovaných v dokumentaci EIA.

Za prvé. Ve spolupráci s projektantem tunelové části úseku u Suchdola zpracovali návržení optimalizace výduchů, optimalizace vzduchotechniky a pro tuto upravenou vzduchotechniku zpracovali novou rozptylovou studii, ve které prokázali, že nikde na obydleném území Suchdola, ani na území určeném územním plánem k zastavění, nedojde k překračování limitních koncentrací podle stávajících platných zákonů a s velkou pravděpodobností ani podle nových očekávaných zákonů EU.

V této souvislosti bych poprosil pana ing. Píšu, aby mohl prezentovat výsledky tohoto doplnku.

P. M a c h á ě k :

Prosím o velmi stručnou prezentaci.

P. P í š a :

Stručně bych se zmínil o navržených opatřeních v rámci Suchdola.

Na základě zadání jsme posuzovali 5 navržených opatření ve 3 lokalitách: Výhledy, Rybáře, Za Hájem - to je oblast východního vyústění z portálu tunelu Suchdol. Byla vyhodnocena jednotlivá opatření z hlediska posunutí portálu, posunutí výdechu, zvýšení komínu výdechu, všechny technické možnosti, které by byly schopny zajistit v blízkosti Suchdola, aby se snížilo imisní zatížení na obytnou část Suchdola.

Vyhodnotili jsme všechna opatření jednotlivě a vybrala se dvě nejúčinnější. Znamenalo to posunutí výdechu v lokalitě Výhledy o 713 m západně, zvýšení výdechu z 20 na 26 m, zlepšení vzduchotechniky odsávání portálu, kterými půjde jen 5 % škodlivin. Zjistili jsme, že obdobné opatření třeba Na Rybářce by nepřineslo žádaný efekt. Spojilo se to ještě s odsáváním na východní straně tunelu. Dá se říci, že na 25 % území Suchdola jako celku se zlepšila kvalita ovzduší o 1 - 5 mikrogramů a u maximálních koncentrací o 10 - 220 mikrogramů.

Za mnou vidíte výkresy, které dokumentují toto zlepšení. Pokud by se opatření, které jsme pracovně nazývali A1 - to je posunutí výdechu, a zlepšení odsávání portálu - to byla část C, realizovala, v r. 2010 přitom, že jsme započítali celé imisní pozadí hl. m. Prahy i transfery z okresů ČR, nepřesáhlo by platné současné limity, to je průměrné roční koncentrace 80 mikrogramů a dobu překročení 5 %. Vyhovovaly by i limitům EU, která stanovuje 40 mikrogramů pro NoX.

P. M a c h á ě k :

Diskuse k tématu ovzduší bude ještě součástí veřejné rozpravy. Předpokládám, že pan ing. Píša a další si konkrétnější argumenty nechají dále.

(Argumentace z pléna ke způsobu zařazení.)

Děkuji vám za tuto připomínku. Potřeboval bych vyjádření všech orgánů státní správy. Vazba ovzduší s obytným prostředím je chápána jako prioritní problém, můžeme ho dát jako první blok veřejné rozpravy. Nechť se to jednoznačně vyjádří.

Pokud dám teď prostor technickým a jiným poznámkám s výjimkou odpovědí zpracovatelů dokumentace

posudku na to, za co byli kritizováni v jednotlivých vystoupeních dotčených orgánů státní správy, diskuse se rozběhne jinak. Prosím vás v tomto směru o trpělivost.

MŽP - odbor strategií.

Jan K l i k a :

Omlouvám ředitele odboru dr. Bendla, který se nemůže zúčastnit.

Mohu jen opakovat vyjádření, které jsme dali k posudku.

P. M a c h á ě k :

Byl bych rád, abyste řekli, jaký máte názor k posudku, zda posudkář reagoval. Nemá smysl opakovat to, co je napsáno a oponováno v posudku.

Jan K l i k a :

Pokládám posudek za podrobně zpracovaný. Mohl bych mít dílčí výhradu, že při srovnávání dopravních výsledků ÚDI a ÚDR by bylo vhodnější vybrat jen několik málo významných profilů, např. ulic procházejících obytnými oblastmi, a pak by srovnání vycházelo jednoduše: že varianta SS městu vzdálenější podstatně méně odlehčuje několik ulic v obytné zástavbě. To je jediná výhrada, kterou bych zde mohl uvést.

P. M a c h á ě k :

Bude na to reagovat zpracovatel posudku?

P. V y h n á l e k :

Porovnáním zátěží ÚDI a ÚRM jsem nepředpokládal, že by to mělo být buď systematické, nebo jinak přesvědčující. Založil jsem to tam jen proto, abych doložil, že existují dva poněkud rozdílné podklady. Jestliže je na dopravních rozhodnutích založeno zásadní rozhodnutí, považuji to za poněkud znepokojující fakt. Nic víc a nic méně jsem tím nechtěl naznačit.

P. M a c h á ě k :

Prosím za Ministerstvo zemědělství, odbor státní správy lesů a myslivosti - není nikdo přítomen.

Prosím Krajský úřad Středočeského kraje - pan dr. Obermeier.

P. O b e r m e i e r :

Není to vyjádření za Krajský úřad, ale je to vyjádření za Středočeský kraj jako vyšší samosprávný celek.

Stanovisko poslal hejtmán k posudku písemně. Zopakují ho.

Středočeský kraj na základě prostudování posudku pana dr. Vyhnálka a na základě doporučení komise pro životní prostředí, komise dopravní a výboru pro regionální rozvoj konstatuje, že pro Středočeský kraj je akceptovatelná i varianta J předmětné stavby.

P. M a c h á ě k :

Prosím Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí.

P. D o b i á š o v á :

Zaujmu stanovisko k tomu, k čemu se v této fázi projednání stanovisko zaujímá, tudíž k posudku zpracovanému panem dr. Vyhnálkem.

Odbor životního prostředí Magistrátu hl. m. Prahy jako dotčený správní orgán z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu, lesního hospodářství, ochrany ovzduší, ochrany přírody a krajiny, nakládání s chemickými látkami a odpadů konstatuje, že zpracovatel posudku se vypořádal s jeho připomínkami k předložené dokumentaci, která byla jeho předmětem posuzování.

P. M a c h á ě k :

Děkuji za kvalitní konstatování.

Prosím zástupce odboru výstavba Magistrátu hl. m Prahy. Není zde.

Prosím o vyjádření odboru dopravy Magistrátu hl. m. Prahy.

.....

Zaráží mě tady jedna věc - že byla pominuta slova pana primátora co se týká rozdílů v intenzitách. bylo to vysvětleno. Dovolil bych si to zdůraznit, aby pan zpracovatel posudku dr. Vyhnálek nemusel být znepokojen rozdíly. Je to způsobeno tím, že v obou případech byly různé vstupní údaje. Byla zatěžována jiná komunikační síť, zadáním pro EIA bylo posuzovat zatížení na síti, která je reálná pro r. 2010, zatímco útvar rozvoje města při výpočtu intenzit vycházel z teoretických možností.

To je na vysvětlení, proč rozdíly tady jsou.

Jestliže mluvíme o časovém horizontu, pokud pan doktor hovořil ve svém komentáři o tom, že nevíme, v šem budeme jezdit za 50 let, tak si myslím, že tady je zjevně vidět, že časový horizont té které varianty je z hlediska omezení dopravy v centru města a následně dopadů na životní prostředí v centru města velmi důležitý a nelze ho pominout. Chci se ho zeptat, zda tuto skutečnost, to znamená reálnost té které varianty k určitému termínu, v posudku zvažil.

P. M a c h á ě k :

Prosím zpracovatele o odpověď.

P. V y h n á l e k :

Rád bych ho zvažil, ale jsem přesvědčen, že časový harmonogram obou variant neznám.

P. M a c h á ě k :

Děkuji za toto vyjádření, protokoluji ho.

Je přítomen zástupce Magistrátu hl. m. Prahy - odboru památkové péče? Není.

Je přítomen zástupce krajského hygienika? Není.

Žádám zástupce městského hygienika hl. m. Prahy.

.....:

Městská hygienická stanice se vyjádřila k posudku dvakrát. Přiklonili jsme se v souladu s územním plánem hl. m. Prahy a také z hlediska posouzení předložené dokumentace EIA, kterou předložili MŽP, spíše k variantě J. Požádali jsme MŽP o doplnění některých údajů vzhledem k dopadu na intravilán města i k variantě SS.

Vyhodnocením pana dr. Vyhnálka jsme byli informováni, že to bylo splněno tím, že jako reprezentant severních variant byla zpracována varianta SC a že není výrazný rozdíl dopadu hluku na obytnou zástavbu mezi oběma variantami.

Chtěl bych podotknout, že hygienická služba není kompetentní k tomu, aby vybírala některé varianty, ale bude striktně dodržovat veškerá zákonná opatření, to znamená zákon 258/2000 Sb., vládní nařízení o boji proti hluku a vibracím, a to v dalším postupu projektové dokumentace i v realizaci.

P. M a c h á ě k :

Děkuji za toto vyjádření.

Žádám zástupce České inspekce životního prostředí, oblasti inspektorátu Praha.

P. B e r o u š e k :

Jsem hlavní inspektor České inspekce životního prostředí, oblastního inspektorátu Praha, střední Čechy.

Ve svém vyjádření k dokumentaci jsme vyslovili souhlas a podporu trasy SS s tím, že varianta J měla na přírodu i na obyvatele žijící v okolí této trasy daleko větší dopady. Dnes jsme se dozvěděli, že výkopek a jeho 4,5miliónový přebytek zůstává a jeho řešení se odsouvá do dalšího stupně dokumentace, což nám nevyhovuje.

Přemostění a příroda pod přemostěním, protože prochází varianta J několika přírodními rezervacemi a památkami, opět se odsouvá s tím, že to bude řešeno.

Pokud jsme se zabývali nějakým problémem, vždycky to byla varianta J, nikdy nebylo řečeno, že varianta SS má z hlediska životního prostředí nějaký problém.

(Konec strany A 3. pásky)

... že problémy, které se řeší, to znamená jednoznačně stanovené podmínky, jsou ve variantě J. Ve variantě S být nemusí, protože tam nejsou.

P. M a c h á ě k .

Děkuji za toto vyjádření. Když jsem četl návrhy k oběma variantám, podrobné podmínky, které jsou

srovnatelné z hlediska jejich významnosti pro další stupně přípravy, si myslím, že jsou pro obě varianty velice pregnantně formulovány v posudku.

Prosím zástupce Okresního úřadu Praha-východ. Není přítomen.

Prosím zástupkyni okresu Praha-západ za životní prostředí. Není.

Vyjádlil se také Okresní úřad v Mělníku, protože část území zasahuje do mělnického okresu. Odešel.

Obvodní báňský úřad Kladno - není.

Nyní dávám prostor k vyjádřením odborným subjektům. Nevím, z jakého důvodu zpracovatel posudku zařadil s. p. Povodí Vltavy mezi orgány státní správy. Když dělám posudky, řadím je většinou mezi další subjekty hájící zájmy životního prostředí. Je to ale jedno, v posudku to komentované je. Není přítomen.

Tím jsme vyčerpali část dotčených orgánů státní správy k posudku.

Budu dávat slovo postupně dalším, jak jsou uvedeni v posudku. Omlouvám se, že ne vždycky to budou zástupci veřejnosti, protože pan zpracovatel posudku některé odborné instituce dal do veřejnosti.

Archeologický ústav AV ČR - není.

Zástupce Ústavu pro ekopolitiku - podepsáno panem Tomášek Gremlicou. Není přítomen.

Dávám slovo občanské společnosti pro přijatelné řešení silničního okruhu. Prosím, aby zástupce tohoto občanského sdružení neopakoval své výhrady k dokumentaci, ale aby komentoval, jak se s těmito výhradami vypořádal zpracovatel posudku.

Petr H e j l :

Ke zpracování posudku nemáme připomínek, máme připomínky k dokumentaci. Máme jedinou připomínku, že není dobře pojednán současný účinek hluku od letadel a od aut.

P. M a c h á ě k :

Zpracovatel posudku na to musí reagovat.

P. V y h n á l e k :

Než dám slovo panu ing. Ládyšovi, zpracovateli hlukové studie, řeknu několik slov sám.

Současné technické možnosti neumožňují energetické sčítání hluku z dopravy a hluku leteckého. To ale neznamena, že letecký hluk není zohledněn. Letecký hluk je zohledněn tak, že tam, kde je rozhodujícím zdrojem hluku, nemůže být při hodnocení hluku ze silniční dopravy použita jedna z korekcí plus 5 db, což pro vaši informaci znamená více než dvojnásobek dopravní zátěže na příslušné komunikaci.

Jak konstatovala zpracovatelka dokumentace a jak potvrdil zpracovatel hlukové studie, jiné možnosti než toto vyhodnocení hluku zřejmě v současné době v naší republice neexistují.

Prosím pana ing. Ládyše, aby se k tomu vyjádřil.

P. L á d y š :

Pan dr. Vyhnálek mi vzal vítr z plachet. Je tomu tak. V současné legislativě je hodnocen každý druh hluku

zvlášť. Pokud mám dopravní hluk, mám tam limity, ke kterým je porovnávám. Pokud mám letecký hluk, mám jiný limit, ke kterému porovnávám. Vychází to z účinků těchto zdrojů hluku na lidský organismus. Zatím nikde v světě není kumulativní účinek vyjádřen jedním číslem, proto se to děje takovým způsobem. Neměli jsme jinou možnost.

V dokumentaci jsme se ve studii snažili aspoň přiblížit, že jsme naznačili, kde převažuje letecký hluk a kde převažuje hluk ze silniční dopravy. Snaha o porovnání těchto dvou zdrojů tam byla. Jinou šanci nemáme.

P. M a c h á č e k :

Jako vstup do diskuse to stačí. Věřím, že odpovědi pánů jsou poměrně snadno zapamatovatelné.

Má zástupce hnutí jinou připomínku k posudku?

P. R a d v a n s k ý :

Mám připomínku, že tato záležitost o kumulativním efektu se týká nejen hluku, ale pravděpodobně také imisí. Nezanedbatelnou součástí imisí budou imise z letadel.

P. M a c h á č e k :

Kdo se z pánu dokumentářů ujme odpovědi?

P. V y h n á l e k :

Za zpracovatele posudku mohu říci, že na území Suchdola, kde je k dispozici imisní pozadí, v rámci doplnění, které zpracoval pan ing. Píša, jsme se dohodli, a je ve všech doplňujících podkladech zahrnuto i imisní pozadí, to znamená ta koncentrace znečišťujících látek, která je tam i bez hodnocené stavby.

Prosím pana ing. Píšu, aby vysvětlil, jak se to má k imisím z letadel.

P. P í š a :

Vysvětlil bych otázku imisního pozadí.

Jsou města, není jich v republice mnoho, kde mají spočítány celkové imisní hodnoty z hlediska všech zdrojů znečištění ovzduší. V Praze to jsou všechny bodové velké zdroje, celá obytná zástavba, liniové zdroje, křižovatky, speciální zdroje jako jsou benzinové pumpy a pod. - to tvoří pozadí Prahy. Pak jsou mimopražské zdroje. To jsou velké zdroje ze sousedních okresů jako je Mělník, Beroun, Příbram apod, pak jsou to velké zdroje průmyslové - to jsou Tušimice, Počerady apod, a pak to jsou transfery ze 75 okresů ČR a zahraničí. To všechno vytváří tzv. imisní pozadí v Praze.

Když hodnotíme novou liniovou stavbu jako je např. Suchdol, spočítáme veškeré dopady, které se plánují s uvedením stavby do provozu, a vyhodnotíme s pomocí tzv. rozdílových map nárůst nebo i příznivý dopad trasy, jako to bylo vidět u všech variant, které jsme hodnotili, že měly negativní i pozitivní vliv v území 250 km², které se hodnotily.

K Suchdolu jsem chtěl říci, že pokud se hodnotil středočeský region mezi Prahou a Kralupy, toto imisní pozadí nebylo použito, protože pro tuto část není zpracováno. Tím pádem i varianta J původně byla hodnocena bez

imisiního pozadí.

Pokud jsme hodnotili dodatečně v letošním roce navržená opatření pro Suchdol, byly spočítány i s imisiním pozadím, a to jen proto, že pokud hodnotíte jen obytnou zástavbu, bodové zdroje nebo liniové zdroje, nemůžete nikdy tyto hodnoty srovnávat s imisiními limity, jak jsou stanoveny. Proto to bylo hodnoceno jako celek.

V případě oxidu dusíku, oxidu uhelnatého, který se hodnotil, v Praze se hodnotil i polétavý prach a SO₂, tyto dvě škodliviny nemají ovšem z hlediska dopravy žádný význam, tak potom jsme schopni říci, nakolik výsledné hodnoty odpovídají limitům nebo neodpovídají.

P. B e n e š :

Mám otázku k tomu, co bylo řečeno. Nebylo mi z toho jasné, zda v imisiním pozadí pro Suchdol je letecká doprava započítána.

Poznámka k tomu, jak bylo vykresleno, jak se vylepší prostředí na tunelu komíny. Poněkud nepochopitelné pro mne je, že tam výduchy na jedné straně jdou vyložene proti převládajícím severozápadním větru. Zpochybňuji to.

P. M a c h á č e k .

Zopakují: zda byla započítána otázka imisí z letecké dopravy, další - vysvětlit k obrázku některé směry šíření imisí.

P. P í š a :

Letecká doprava nebyla zatím zahrnuta. Plánuje se, že bude pro Prahu zahrnuta v aktualizaci pro r. 2002. Dříve Institut městské informatiky Praha zadával hodnocení kvality ovzduší od r. 1994, postupně se naplňovaly zdroje, o nichž jsem před chvílí hovořil. Letecká doprava jako zdroj emisí a imisiního zatížení dosud v Praze hodnocena nebyla.

P. M a c h á č e k :

Prosím o odpověď na druhou otázku. Bylo by rozumné promítnout slajd, kde byly výduchy z tunelu.

Prosím, aby pan doc. Beneš zopakoval, co mu nebylo jasné.

P. B e n e š :

Tyto emise automobilů táhnou proti větru na severozápad. Čím to je, že se to z tunelu táhne proti větru tak daleko? Je to správná metodika?

P. P í š a :

Tam, kde končí pole koncentrací, začíná portál a jde tunel. Rozložení imisí kopíruje průběh trasy a je tam výduch. Tuto věci jsme konzultovali s Ekoforem a připravili jsme, jak se chovají větrné růžice. Rozptylové podmínky v Suchdole se hodnotily podle tří větrných růžic. Požádám o jejich zobrazení.

Pokud budeme jednotlivý bod hodnotit podle větrné růžice, kde převládá vítr ze severozápadu, vlečka se táhne na jihovýchod. Pokud budeme v oblasti hodnotit 300 a 500 zdrojů dohromady, modelové pole koncentrací se formuluje podle toho, které zdroje převládají. Tady převládá silnice plus výduch.

Tady je vidět pro jeden zdroj výduch Výhledy, že je vlečka od severozápadu. Modelové pole koncentrací se tak tvaruje. Pokud ovšem máme výduch, a potom i silniční úsek, a k tomu jsou další zdroje z okolí, podle toho se vytváří i koncentrace.

P. Macháček :

Myslím, že pro účely protokolu toto stačí. Předpokládám diskusi k bloku ochrany ovzduší a vlivu na obyvatelstvo v závěrečné debatě. Nehodlám to oddalovat.

Za občanské sdružení Ekoforum prosím o připomínky k posudku.

Michal Bohyn, OS Ekoforum:

Jsem rád, že se nás zde sešlo takové množství. Důvod je prostý. Jelikož magistrátní úředníci v čele s panem Kastlem nemají žádné odborné argumenty, které by ospravedlňovaly variantu J, pokusili se pomocí jednostranné mediální kampaně o jediné, a sice postavit nás Pražany z Chabera, ze Suchdola a Čimic proti vám, občanům z Prahy 6, 7 a 8, resp. jejich petice nás tak rozdělily. Doufám, že po dnešku bude platit, že Praha je jedna a v ní bydlí Pražané.

K otázkám. Magistrát proti nám postavil skupinu tzv. 300000 trpících občanů. Nebudu vám to vyvracet, podíváme se, co na to říkají odborníci.

Pane inženýre, chtěl bych se vás zeptat, zda vaše imisní studie nějak dokazuje, že právě přesně 300000 občanů bude poškozeno variantou SS nebo J.

P. Píša :

Od zadavatele jsme dostali zadání, že na Praze máme vyhodnotit 35 profilů. Dostali jsme je dané. Uvidíte, kde byly hodnoceny. Je to ve směru převládající dopravy. V těchto profilech jsme hodnotili variantu J, variantu SC a variantu T. Chci jen říci, že varianta SC se blíží variantě T. Z 33 profilů v 87 %, to je ve 29 profilech, byly podstatně příznivější výsledky pro snížení imisní situace na těchto komunikacích v Praze. Bylo to děláno z hlediska jak ročních, tak krátkodobých koncentrací, i v době překročení krátkodobých imisních limitů. Bylo to 33 reprezentativních profilů, v kterých se hodnocení provádělo.

.....:

Mohl byste mi říci, jakou plochu těchto 33 bodů pokrývá?

P. P í š a :

Byly napříč všem městským částem, které jsou v severní části Prahy. Vidíte to tady. Červené body - to jsou hodnocené profily, a modrou barvou jsou hodnocené úseky.

.....

Představu zhruba mám, je to zhruba 900 ha. Každý měřicí bod pokrývá zhruba 30 ha.

P. P í š a :

Možná jste nepostřehl to, co jsem říkal v úvodu - že to bylo zadání. Kdyby nám zadali vyhodnotit 3000 úseků, tak jsme je vyhodnotili. Hodnotili jsme to v těch profilech, které jsme dostali zadané.

.....:

Jinými slovy - zadání nebylo dostatečně průkazné.

P. P í š a :

Neříkali jsme, že hodnotíme z hlediska počtu obyvatel, říkali jsme, že hodnotíme, když bude varianta J, SC nebo T vybudována, jak se v daných profilech zhorší nebo zlepší ovzuší.

.....:

Znamená to, že když si zapálím cigaretu u jednoho z těchto 33 bodů, ovlivním imisní situaci pro 50 ha.

Dovolil bych se zeptat pana dr. Vyhnálka, jestli on nějak v dokumentaci má posudek nebo jsou tam závěry, že by varianta SS poškozovala imisemi zrovna 300000 Pražanů.

P. V y h n á l e k :

Toto tam nikde není, nemohl jsem to konstatovat. Varianta SS nikoho nepoškozuje, obě varianty mají očekávaný příznivý dopad pro Prahu, u každé je v dokumentaci prezentováno, že dopad bude jiný.

.....:

Mám druhou otázku na pana dr. Vyhnálka. Podle mne není dostatečně ve vašem shrnujícím posudku zdůrazněn fakt, který se dá vyčíslit od jednotlivých zpracovatelů. Chci hovořit o tom, že srovnání intenzit automobilové dopravy mezi variantou J a variantou SS je absolutně bez jakéhokoli rozdílu. Vezmeme si ulice, které jsou všem notoricky známé - Evropská, Patočkova, Veletržní, Argentinská, most Barikádníků nebo ul. Milady Horákové, vždycky jsou rozdíly 2 - 3000 rozdíly na zhruba 40000 vozidel. Místo 36600 je tam 36900. Domnívám se, že toto není zdůrazněno dostatečně ve vašem vyjádření, protože tam naopak převažuje neoprávněně to, že varianta J tzv. pomůže vnitřní Praze. Ale tato čísla jasně dokazují, že tomu tak není a že varianty jak J, tak SS, pomohou nebo "nepomohou" vnitřní Praze stejným způsobem.

P. M a c h á ě k :

Prosím, aby to zpracovatel posudku okomentoval.

P. V y h n á l e k :

V posudku jsem napsal, že bohužel do současné doby každý si z toho vybere ty argumenty, ulice a čísla, která se mu hodí. Myslím, si, že jste komentoval asi čtyři ulice, bylo by možno vybrat jiné čtyři.

Domluvili jsme se se zpracovatelem dopravní prognózy UDI Praha, získali jsme od něj všechny ulice v řešeném území, ve kterém byl zjištěn více než 10%ní rozdíl ať nahoru, nebo dolů, mezi variantami J a SS. Výsledky srovnání jsme prezentovali v posudku. Se srovnání jednoznačně vyplývá, že na základě podkladů, které předalo UDI, je na nejvíce zatížených komunikacích v Praze, nebo v tom řešeném území, které jsme dostali k dispozici, poměrně zřetelný rozdíl mezi variantami J a SS. Nemohu potvrdit to, co říkáte, že varianty jsou v podkladech UDI stejné. Nejsou.

.....

Str. 185 posudku. Srovnával jsem variantu J a SS s městským okruhem. Podíváme-li se na dnes nejvíce vytížené a nejvíce exponované silnice, na kterých se shodneme, vyplývá z toho, že tam není rozdíl. Evropská 36,6 v J, 36900 v SS. Evropská na Kladenské 38100 varianta J, 36800 varianta SS. Veletržní: J - 34400, varianta SS - 35700. Argentinská 43,4, versus 44,4.

P. V y h n á l e k :

Nepoužil jste tabulku, ve které dokládáme to, co říkal před chvílí pan ing. Píša - že oni hodnotili variantu SC, a varianta SS by byla blíže variantě T. Vzali jsme tabulku s jejich profily, které použili. Není toto systematické vyhodnocení podkladů ÚDI, o kterém jsem mluvil předtím. Na tabulce jsme dokládali, že varianta SS je opravdu blíže variantě T než variantě SC. Systematické vyhodnocení hledejte v jiných tabulkách. Najdu vám to.

.....

Znamená to, že když je napsáno, že varianta SS má 36900, že to není pravda? Jak mám tabulky číst?

P. M a c h á ě k :

Pan kolega to najde a odpoví vám.

.....:

Tuto silnici umístíme na tisíc let, kdybyste jí věnoval pět minut.

P. M a c h á ě k :

Byl bych rád, abych uděloval slovo já a aby na úředním jednání nezaznívaly tyto typy vzájemných interakcí. Prosím všechny zúčastněné o dodržování tohoto principu.

Bude komentovat pan dr. Vyhnálek.

P. V y h n á l e k :

Tabulka, na které je možné doložit všechny úseky, na kterých ÚDI předpovídá větší rozdíly než 10 %, jsou v tabulce na str. 88. Kde jsou úseky s počtem vozidel nad 100000 vozidel za den, v žádném úseku není ve variantě SS nižší zátěž než ve variantě J. Naopak, v 6 úsecích je vyšší zátěž ve variantě SS.

V úsecích 90 - 99999 je počet úseků 02, a 80000 až 90000 je to 00. Znamená to, že v komunikacích, kde je zatížení větší než 80000 vozidel za den, ve všech těchto úsecích je v podkladech ÚDI varianta J prokázána jako výhodnější.

P. M a c h á č e k :

Slyším, že někdo argumentuje časem. Říkal jsem, že na jednotlivý dotaz jsou maximálně 3 minuty. Kvůli protokolu potřebuji jednoznačně otázku - odpověď. Jiná forma, aby příslušný orgán dostal potřebnou míru informací v tomto kontextu neexistuje. Je to vyjádření v komentáři posudku toho, kdo se vyjádřil k dokumentaci.

.....:

Jsou zde zástupci ÚDI a ÚRM? Obrátil bych se na obě instituce, protože z dokumentace EIA v tabulce dopravních zátěží jsem zjistil podle mého zarážející údaje. Domnívám se, že obě instituce si za svými čísly stojí a daly je s největší přesností, ovšem na několika místech nacházíme rozdíly v řádu stovek procent. Např. Cínovecká - J od ÚDI 27000, J od ÚRM 66000, Čuprova 32000 versus 108000, Nad Šutkou 20000 versus 34000. Mohl bych pokračovat dál.

Otázka zní: jak je možné, že dochází k tak velkým rozdílům? Je to chyba výpočtu, nebo jiné zadání?

P. M a c h á č e k :

Prosím okomentovat bez detailních propočtů, jak jste došli k těmto číslům a co znamenají.

P. P i v e c , ÚDI:

Pokud pan předřečník začal tím, že je to asi chyba nějakých čísel, domnívám se, že není, že je to chyba posudku. Je to poměrně významná chyba posudku, že použil pro srovnávání údajů nesrovnatelné podmínky.

Jakým způsobem se provádí dopravní zatěžování? Je to poměrně komplikovaná náročná činnost, která vyžaduje spoustu vstupních údajů. K těmto vstupním údajům především patří údaje o demografii, o využití území a údaje o komunikační síti. Abychom mohli srovnávat nějaký výpočty, na kolik jsou přesné, jedná se samozřejmě o prognózu, musíme především vycházet ze srovnatelné sítě.

Výpočty, které byly použity pro posouzení v posudku pana dr. Vyhnálka, nejsou srovnatelné. Jedná se o zatěžování v celé síti města, a proto jakékoli porovnávání čísel na jednotlivé komunikaci je, bohužel, zcestné. To je poměrně významná chyba jinak velmi dobře zpracovaného posudku panem dr. Vyhnálkem.

P. V y h n á l e k :

Budu reagovat. Myslím, že zadání sítě může být jiné, nicméně ulice V Holešovičkách je stále ulice V Holešovičkách. Jiná být nemůže. Neporovnával jsem absolutní čísla, porovnával jsem jedinou věc - jakým způsobem podklad ÚDI porovnává variantu J a SS na jednotlivých ulicích a jakým způsobem to dělá podklad ÚRM. V žádném případě to není porovnávání absolutních čísel z obou modelů, ale je to porovnávání rozdílů mezi variantou J a SS v obou modelech. Jsem přesvědčen, že jsem chybu neudělal.

P. P i v e c :

Domnívám se, že dochází k výraznému nepochopení, jakým způsobem se prognózují dopravní zátěže. Tímto stylem bych to mohl přirovnat např. k tomu, že si řekneme, že budeme předpovídat počasí v ČR, a řeknu si, že 7. prosince bude jasno a 5 stupňů, a porovná to s jinou prognózou, která se bude týkat 7. ledna. To není možné. Oba výpočty, které jsou k dispozici, týkají se zcela jiných podkladů, zcela jiných komunikačních sítí. Např. se liší v tom, že ve výpočtu ÚRM je v provozu celý městský okruh, to znamená celá komunikace, která řeší centrum města. V podkladech, které jsme připravili v souladu se zadáním investora, městský okruh v r. 2010 v plné délce neexistuje. Pochopitelně, že takovéto uspořádání komunikační sítě má dopad nejen na vlastní městské okruh, nejen na komunikaci 1. a 2., ale na všechny komunikace, kterých se změna vedení dopravy týká.

P. V y h n á l e k :

Se vším tímto souhlasím, ale stále se ptám, ke kterým těmto intenzitám je třeba tuto posuzovanou stavbu vztáhnout.

P. M a c h á ě k :

Myslím, že je to dobrý vklad pro závěrečnou debatu ohledně dopravních zátěží.

Má kolega z Ekofora ještě otázky na zpracovatele posudku?

.....:

Když tady pan Pivec hovořil, bylo řečeno o zcestných číslech. Ptám se, jak je možné, že na stejné ulici v jednom posudku jezdí 35000 vozidel, a ve druhém 108000, když navíc v diskusi zde zaznělo, že zde padají hodnoty, které silnice není schopna ani fyzicky pojmout. Znamená to, že zde posuzujeme jakési hypotetická čísla, která ani fyzicky nemohou nastat?

P. M a c h á ě k :

Činím výjimku z toho, co jsem řekl, protože by to mohlo možná usnadnit vstup do diskuse ohledně dopravních zátěží.

K této otázce je zvednutá ruka zpracovatele posudku. Má přednostní právo odpovědět, z jakých podkladů mohli vycházet. Potom byly tři technické připomínky, počítám, že jednu z nich bude mít pan primátor. Byl bych rád, abychom se domluvili na postupu. Toto je jediná výjimka, kterou činím. Byl bych rád, kdyby v této diskusi ohledně

použitých dopravních zátěží zazněly pouze argumenty, které se týkají údajů k použitým dopravním zátěžím, žádné jiné argumenty. Tím bychom mohli odbourat základní vstupy pro závěrečnou diskusi.

Pan zpracovatel posudku.

P. V y h n á l e k :

Chtěl bych reagovat na vystoupení pana primátora. Nechci v žádném případě zpochybnit buď údaje ÚDI, nebo ÚRM, nezopchybňuji ani to, že oba popisují jinou situaci. Jen se ptám, proč je správná situace r. 2010 a proč by to nemohla být správná situace, jiný horizont podle podkladů ÚRM. To je základní dotaz.

.....:

Omlouvám se, že do toho vstupuji. Má někdo s sebou dokumentaci dopravně inženýrských podkladů EIA? Pokud ji tady má, najděte poslední stránku - původní z dubna 2000, kde ÚDI píše, že ve 2. čtvrtletí r. 2000 bude tento modelový systém zpřesňován. Jeho výstupem jsou údaje pro platný územní plán pro r. 2010 s tím rozdílem, že všechny komunikace tam jsou ve stejném rozsahu jako v podkladech EIA při variantě J s městským okruhem, jen je tam navíc dobudován celý městský okruh. Jinak komunikační skelet je stejný. ÚDI to v dokumentu píše.

P. M a c h á č e k :

Pan primátor má technickou poznámku.

P. K a s l :

Prosím, aby nebyl používán termín zcestná čísla, nic takového jsem neřekl. Vaše divadlo, které tu předvádíte, nepatří na toto místo.

Ve svém úvodu jsem řekl: zátěže počítané podle útvaru rozvoje města vycházejí z jiného rozsahu zastavění území, z jiného rozsahu komunikační sítě, např. z celého městského okruhu, který tím, že bude dobudován na východní části, přenáší jinak dopravu. Proto vaše správná poznámka, že rozdíl je tak razantní. Samozřejmě, protože podklady, které dělal ÚDI ze zadání Ředitelství silnic a dálnic, jsou údaje, které mají být srovnávány z hlediska vlivu posuzování stavby na životní prostředí. Proto to jsou ty správné. Písemně předávám připomínky ÚDI, kde se toto přesně vysvětluje.

P. M a c h á č e k :

Budou přílohou protokolu.

Hlásí se paní nám. Tylová.

P. T y l o v á :

Mám pocit, že zde byly zpracované dvě varianty. Jedna je nějaká realistická, druhá zřejmě tolik realistická není, ale když byla zpracovávána, asi úplně nerealistická nebude.

Spíše jde o to, že varianty mohou nastat.

P. M a c h á ě k :

Je to k číslům dopravních intenzit.

P. K a š p á r e k :

Mám dotaz na odborníky přes tyto výpočty. U technických výpočtů bývá dobrým zvykem udávat jejich pravděpodobnou chybu. Mám obavu, jestli se tady nepohybujeme v obou případech v rozmezí chyby a nehádáme se o chiméry.

P. M a c h á ě k :

Další poznámka k dopravnímu zatížení.

....:

Je tu zástupce ÚRM, aby to vysvětlil?

P. M a c h á ě k :

Je tu zástupce?

ing. G a s i l o v i ě :

Pokud tady není, proč máme poslouchat zprostředkované informace. Jestliže je hotov okruh a není hotov, jsou to rozdílná čísla, to souhlasím, může se to pohybovat ve statistické chybě - také souhlasím, ale my to nevíme. Ať to ÚRM vysvětlí. Pokud to nevysvětlí, nemá to žádnou relevantní váhu.

P. M a c h á ě k :

Je další poznámka k dopravním zátěžím?

P. M a r t í n e k :

Jsem občan Prahy 6, jinak člen občanského sdružení Hanspaulka, ale nezastupuji ho.

Mám zde posudek paní ing. Štěchové, která zde 5x vystoupila. Píše: Tvrzení, jak varianta J pozitivně ovlivní životní prostředí části centrální Prahy, je nepravdivé a zavádějící.

Chtěl bych upozornit, že bydliště paní Štěchové je Chodušická 12, nachází se několik set metrů od plánované trasy č. J. Nepovažuji její posudky za objektivní.

P. M a c h á ě k :

Váš názor protokoluji. Je nějaká poznámka, která se týká vstupních údajů použitých pro hodnocení vlivů na životní prostředí z hlediska dopravní zátěže?

P. Š v e j d a , Praha 8:

Nestačím se divit, jak se tady manipuluje s adresami některých řečníků.

P. M a c h á ě k :

Není to k tématu. Prosím k dopravním intenzitám.

.....

Neslyšel jsem odpověď na výpočetní chybu.

P. M a c h á ě k :

Kdo je schopen tuto odpověď dát?

P. P i v e c :

Shoda prognózy se skutečností se odlišuje od toho, s jakým horizontem počítáme. Vzhledem k tomu, že máme velice přesné podklady, které jsou každoročně zpřesňovány dopravními průzkumy a každoročně kalibrovány, chyba nepřevyšuje 20 %, a to i v jakémkoli dlouhodobém výhledu. Z 80 % by předpověď měla být správná.

P. G a s j a n o v i ě :

Jestliže chyba výpočtu je 20 %, má otázka je, jaká je pravděpodobnost toho, že stav, který prognózuje s tolerancí 20 %, v r. 2010 nastane?

P. P i v e c :

Výpočty jsou prognostifikovány tak, že záleží na vzdálenosti časového horizontu. Jsem-li v r. 2010, jsem v tom nejvzdálenějším čísle, to znamená, že tam může být chyba maximálně 20 %. Z 80 % jsem přesný.

P. Č a p e k :

Myslím, že pochybnost o dopravních číslech vznesli představitelé města, a to tím, že řekli, že územní plán počítá se čtyřnásobnou možností rozvojových ploch. Stejně tak je počítáno imisní pozadí. Všechno vychází z čísel územního plánu. To jsou odhadovaná čísla. Pokud jsou rozvojové plochy čtyřikrát větší než pravděpodobně užitá, v tomto případě i chyba dopravních zátěží tomu odpovídá a může být až čtyřikrát chybná. Myslím, že zátěže musí být v limitech od do. Kdybychom to udělali u obou variant, asi zjistíme, že se to z větší části překrývá, že rozdíl mezi variantami nebude tak kritický, jak je vykládáno.

Druhá věc je, že se to celé děje v čase. Co je navrženo v územním plánu, nebude postaveno všechno najednou. Celá síť se bude proměňovat podle toho, co se bude nebo nebude stavět. Navržená čísla jsou navržena pro dokončený stav, který nenastane. Tady je chyba obrovská. Podle toho, co bude dokončeno, čísla se posunou.

Pochybnost o zátěžích bych viděl dost velkou.

(Konec 3. pásky)

P. M a c h á č e k :

..... jsou tam další přesnější čísla. Jsme zatím ve stupni posouzení vlivů na životní prostředí.

P. H e j l , náměstek primátora pro dopravu:

Dokončím to, co tady říkal pan Čapek. Měl naprostou pravdu, jen řekl A. Územní plán je teoretické naplnění a jsou to teoretická čísla, zatímco pro posudek EIA pro r. 2010 byl zadán realistický odhad těch úseků staveb, které v té době mohou být realizovány. Mezi nimi je rozdíl.

Ať se na mne pan posuzovatel Vyhnálek nezlobí, zde se dopustil profesionálního pochybení, že míchal tyto dva soubory čísel mezi sebou. Tato čísla mají vztah jen mezi sebou pro varianty, nikoli mezi těmito dvěma údaji. Domnívám se, že každému, kdo dokončil 9. třídu, je to jasné, proč je tam rozdíl a proč je tam chyba.

I při toto rozdílu ve všech případech varianta J vychází pro dopravu lépe.

P. M a c h á č e k .

V této fázi jsme těžko schopni se dobrat podrobnější analýzy v tomto kontextu.

P. G a s j a n o v i č :

Jestliže zatížení vozovky je 50000 vozidel, pak 20%ní chyba je 10000. Znamená to, že jich tam pojede 40 nebo 60000. Pane Vyhnálek, jaké jsou rozdíly mezi jednotlivými variantami? Přesahují 20000 vozidel?

P. M a c h á č e k :

Dopřejme zpracovateli posudku čas, aby našel čísla.

Diskusi k dopravní zátěži mohu pomalu ukončit.

Registruji po vystoupení pana Vyhnálka poslední dvě technické poznámky. Diskuse byla vyprovokována exaktním dotazem pana kolegy se sdružení Ekoforum. Protože jako jeden z bloků jsem předpokládal diskusi o dopravních zátěžích, domnívám se, že touto diskusí můžeme řadu věcí z hlediska vlivu obyvatelstvo - ovzduší - hluk jednoznačně předznamenat, aby potom diskuse byla racionální. Proto prosím o dodržení tohoto postupu.

Po vystoupení pana Vyhnálka mám anotovanou technickou poznámku paní kolegyně, potom technickou poznámku pana Pivce z ÚDI a technickou poznámku kolegy z Ekofóra. Prosím, aby se tyto poznámky týkaly tématu dopravní zátěže. Pokud budou směřovat jinam, budu je utínat.

Než to kol. Vyhnálek najde, prosím kol. Tonykovou.

P. T o n y k o v á , Praha 6.

Je možné říci, že zátěže zpracované Ústavem dopravního inženýrství vyjadřují určitou reálnou skutečnost k

určitému časovému horizontu r. 2010, kdežto zátěže zpracované ÚRM zohledňují celý schválený územní plán, to znamená veškeré rozvojové plochy. Jestliže tyto rozvojové plochy budou naplněny, znamená to, že vyvolají i určitou dopravu. Z toho pohledu by se dalo říci, že zátěže podle ÚRM představují nejhorší možný případ, co se do území může vejít. Je to takto správně chápáno?

P. P i v e c :

K chybě, o které se hovoří. Nejedná se o chybu 20%ní, ale o chybu do 20 %. Předpokládáme, že výpočet může být přesnější.

Podstatné je, že jde o srovnávání variant. V podkladových materiálech je spočítáno 11 variant. Pokud by byly zatíženy chybou, chyba je stejná. Pro vlastní porovnání je to objektivní vstup, který může každý kdo chce využít k tomu, aby posoudil, co z toho vyplývá.

P. K o r f , Ekofórum:

Bylo vysvětleno, že existuje rozdíl mezi prognózami ÚDI a ÚRM s tím, že prognóza útvaru rozvoje města vychází z maximální teoreticky možné nabídky rozvojových ploch. Intenzity jsou u ÚRM nižší až o polovinu. Znamená to, že čím větší rozvoj, tím nižší? Čísla v prognóze ÚRM jsou nižší, přičemž se teoreticky vychází z maximálně možné nabídky rozvojových ploch. Mělo by to být spíše naopak. Zatím máme dvě prognózy. Kdyby v Praze existovalo 5 nebo 10 dopravních inženýrských ústavů, měli bychom 10 různých výsledků?

P. M a c h á ě k :

Na to někdo může těžko odpovědět. Stručnou reakci pan nám. Hejl.

P. H e j l :

Pane Korf, máte pravdu. V této teoretické podobě jsou vybudovány v plné šíři všechny okruhy a všechny radiály, a proto se doprava ředí. Proto jsou čísla nižší.

P. M a c h á ě k :

Děkuji za vysvětlení. Zpracovatel posudku už našel čísla.

P. V y h n á l e k :

Chtěl bych se zeptat pana ing. Gasjaroviče, která čísla chtěl.

.....:

Nejde o ÚRM nebo o ÚDI, tam je to jasné, je to každé jiná studie. Tady šlo o to, že pánové prohlásili, že mají až 20%ní chybu. Znamená to, že může být 20%ní. Ptal jsem se: při zatížení vozovky 50000 vozidly znamená tato chyba chybu až 10000. Může tam jet buď 40000, nebo 60000 vozidel. Proto jsem se ptal, zda rozdíly mezi jednotlivými variantami jsou v relacích této chyby, nebo nejsou.

P. M a c h á ě k :

Otázka je jasná, prosím o odpověď pana dr. Vyhnálka.

P. V y h n á l e k :

V této tabulce mám seřazený silnice podle absolutních hodnot zátěží ve variantě SS. U nejvíce zatížených je rozdíl 30 %. Jestliže chcete silnice kolem 50000, jsou tam rozdíly až stoprocentní.

P. M a c h á ě k :

Děkuji za vysvětlení. Vracím slovo kolegovi z OS Ekofórum.

.....:

Co se týká dopravních zátěží, čím více jsme se o tom bavili, tím méně je to jasné. Tady figuruje spousta čísel. Další posudek by byl jiná čísla. Bavíme se pouze o hypotézách.

Kolega rozděl mezi nás obrázky, které ukazují novou severojižní magistrálu přes Strahovský tunel a které ukazují novou západovýchodní magistrálu přes Prahu - Karlovarská, Patočkova, Špejchar, Pelc Tyrolka. Nesmíme zapomenout na to, že nepostupujeme salámovou metodou, že začíná ulice, a auto skončí. Auto někam musí pokračovat.

V diskusi se vrátím k diagramům, které mezi vámi kolují.

K závěru. My jako Ekofórum navrhujeme místní spojení v oblasti pro Prahu 6 a pro Prahu 8, které bude fungovat i pro městskou hromadnou dopravu a je v návrhu zakreslené, a tranzitní okruh aby si řešil Středočeský kraj, kterému to také náleží, aby zabránil Praze před tranzitem. Co by takové řešení znamenalo? Znamenalo by, že by se nebouřily Suchdol, Chabry, Čimice, nebouřilo by se 17 starostů, protože by si to s panem Bendlem vyřešili tak, aby jim to vyhovovalo, neexistovalo by bezpečnostní a vojenské riziko pro tunely - případ teroristických útoků a havárií v tunelech ve Švýcarsku je příliš čerstvá zkušenost, nebude nevratně zničena chráněná oblast přírodní park Drahaň - Trója, přírodní památka Zámky, Sedlecké skály, a Středočeský kraj nebude tlačěn Magistrátem k jakési variantě, která není pro něj geograficky výhodná a není na území Středočeského kraje.

SS varianta prochází hodnotným územím. Volíme mezi nenávratným zničením chráněných území a cenné příměstské krajiny a standardní stavbou v polích.

Proč Magistrát trvá na variantě J? Nevím, přemýšlím o tom čtyři roky. Odpověď je následující: chtějí ušetřit peníze za stavbu, protože obchvat platí stát, potažmo fond ISPA, možná chtějí ušetřit, aby mohli jezdit na zahraniční cesty, letos už projezdili 100 milionů.

P. M a c h á ě k :

Domnívám se, že zaznělo stanovisko sdružení Ekofórum k předmětné stavbě. Děkuji za vyjádření vašeho názoru.

Dalším je občanské sdružení Společnost Šáreckého údolí. Prosím pana Čapka, aby neopakoval argumenty, které zde zazněly, aby to bylo stanovisko k posudku.

Nepřipouštím další kolo technických poznámek a otázky týkající se dopravní zátěže v souvislosti s touto stavbou jsou vyčerpány.

P. Č a p e k :

Posudek byl zpracován solidně a se závěry je možné se ztotožnit. Neznamená to ale, že by se všechny nejasnosti rozplynuly. Některé nejasnosti totiž vznikly mezi zpracováním dokumentace a mezi posudkem. Proto si dovoluji na ně se zeptat.

Myslím si, že se ne dostatečně vyhodnotil rozdíl mezi variantou, která slučuje všechny funkce do jedné trasy, a mezi variantami, které tyto funkce oddělují. Sám jsem přesvědčen, že slučování všech dopravních funkcí do jedné trasy je nevhodné z hlediska dopravního i z hlediska bezpečnostního. Nemluvím o otázce finanční a stavební. Samozřejmě velká stavba je komplikovanější než dvě stavby menší.

Zmiňuji se o tom záměrně proto, že jsem v krajině hledal možnosti, jak toto vyřešit. Předesílám, že všechny tyto varianty jsou hrubým zásahem do životního prostředí. Jde jen o to hledat tu nejmenší škodu. To byl důvod, proč jsem se touto věcí zabýval.

Nemohu souhlasit s tím, že byla úplně odmetena a nehodnocena varianta T. Soustředila se na oddělení tranzitní dopravy od městské. Co je tranzitního - tranzitu, co je městského - městu. Proto byla varianta T navržena. Ovšem hned na začátku se stala chyba. Bylo to v připomínce k dokumentaci, kterou nikdo nezohlednil - ani v dokumentaci, ani v posudku.

Když jsem předkládal tuto variantu, byla složena ze dvou částí. Byla to vlastní trasa, a byly to doplňující komunikace. Jistě se mnou budete souhlasit, že dopravní stavby nejsou jen čáry na mapě, je to systém. Bylo tady správně řečeno panem dr. Vyhnálkem, že je to systémově jiná věc. Souhlasím s tímto hodnocením, ale neznamená to, že systémově jiná věc musí být zrušena.

P. M a c h á ě k :

Upozorňuji na čas.

Nechám reagovat zpracovatele posudku. Prosím, aby další připomínky k posudku byly glosou, aby se na ně dalo reagovat.

P. Č a p e k :

Z časových důvodů řeknu nejdůležitější - týkající se ovzduší.

Stanovisko odboru ochrany ovzduší MŽP k dokumentaci se vyslovilo, že jižní trasa vzhledem k tomu, že nebudou dodrženy limity, je nepřijatelná. Z toho důvodu tady byla udělána dodatečná rozptylová studie. Chci poděkovat panu Píšovi, že se nám věnoval, ale musím znovu říci: vzhledem k větrným růžicím a vzhledem k převládajícímu větru tato dodatečná rozptylová studie nerozptýlila všechny pochybnosti o tom, jestli budou nebo nebudou dodrženy limity znečištění ovzduší.

Chci se zeptat: MŽP, odbor ochrany ovzduší, vydalo stanovisko, které končí tím, že z tohoto hlediska je jižní trasa nepřijatelná. Bylo to dodatečnou studií anulováno a posoudil někdo hodnověrnost vztahu větrných růžic a toho fleku na mapě znečištění?

P. M a c h á č e k :

Budou potřebovat asi dva vstupy.

P. V y h n á l e k :

S touto připomínkou jsem se obrátil na zpracovatele rozptylové studie. Na různých jednáních vysvětloval, jak k těmto výpočtům došel. Nemohu to jinak glosovat, že takto vysvětlil i mně a nemám důvod jeho výsledkům nedůvěřovat.

P. M a c h á č e k -.

Druhá otázka šla na odbor ochrany ovzduší, jestli má pocit, že dodatečná rozptylová studie rozptýlila obavy z hlediska vlivu na nepřekročení imisních koncentrací.

Dr. R y c h l í k o v á :

Domnívám se, že jsem to zde již řekla. Nejsme tady jako dotčený orgán státní správy, ale jako jeden z orgánů, který byl požádán o vyjádření. Udělali jsme to, bylo to v odborné rovině. Nebylo ale zohledněno to, co jsme tam požadovali - ani v posudku, ani v rozptylové studii.

P. Č a p e k :

Nebyla zodpovězena jedna otázka: proč od samého začátku u varianty T byla posuzována jen její polovina? Druhá část nebyla žádným způsobem zohledněna, ani v posudku, protože to nebylo zohledněno v dokumentaci. Dodatečně se dodělávala rozptylová studie na Suchdol, dodatečně bylo přijato řešení spojení mezi Prahou 6 a Prahou 8. Toto jsme podali v termínu. Mám papír, který dokazuje, že části byly dvě - trasa plus doplňující spojení. Jistě všichni pochopí, že když se vezme jen polovina, posouzení nemůže být správné.

P. M a c h á č e k .

Pan zpracovatel odpoví.

P. V y h n á l e k :

Jako zpracovatel posudku nemohu říci nic jiného, než jak to bylo vyhodnoceno v dokumentaci, tak jsem se k tomu postavil v posudku. Náčrt, který tady pan Čapek ukazoval, vidím poprvé.

P. M a c h á ě k :

Nevím, jestli papír byl přílohou k dokumentaci, nebo nebyl, to si musí ověřit příslušný orgán. Do protokolu konstatuji, že je potřeba to řešit.

Za zástupce oznamovatele pan ing. Laušman.

P. L a u š m a n :

Dostali jsem po zpracování první dokumentace EIA jednoznačně od MŽP nařízeno, jaké varianty máme znovu v druhé části posoudit. Tam byla tato varianta T. Nic víc.

P. M a c h á ě k .

Toto je vysvětlení, proč došlo k tomuto zadání.

V této fázi nebudu připouštět technické poznámky, nechme to na všeobecnou diskusi.

Za občanské sdružení Na Padesátníku - nikdo.

Občanské sdružení hnutí Duha - Středokluky. Nikdo.

Občanské sdružení Metropolitní region - je to regionální sdružení Svazu ochránců přírody. Nikdo.

Zástupce Českého zahrádkářského svazu - nikdo.

Česká zemědělská univerzita Praha - nikdo.

Dostavil se pan dr. Jiří Sádlo z Botanického ústavu ČSA? Není.

Spolek pro ochranu a rozvoj obce Turska - nikdo.

Myslivecké sdružení Velké Přílepy - nikdo.

Pan dr. Hofman - není.

Žádám pana doc. dr. Jaroslav Flégl, CSc, nebo paní mgr. Fléglovou - není.

Paní mgr. Čapounová - není.

Manželé Lásgovi - nejsou.

Paní V. Prokešová - není.

Ing. Dana a Josef Kuchařovi - není.

Ing. Zdeněk Smrčka - není.

Občanské sdružení Modrá obloha mi dalo písemné vyjádření, zástupce se omluvil a odjel. Bude přílohou protokolu.

Protože jsme před veřejnou diskusí, musíme se za předsednickým stolem v krátkosti poradit na definici

jednotlivých bloků.

Přeruším jednání na 10 minut. Děkuji, že tato část diskuse byla velmi kultivovaná.

(Přestávka)

P. H e j l .

.. .. lze porovnávat dvě různé úrovně.

P. M a c h á ě k :

Beru to jako tvrzení, které je třeba zaprotokolovat.

P. Z e m a n :

Jádro mého příspěvku se týká té skutečnosti, že do procesu EIA nebyla zahrnuta varianta, která byla šetrná a zřejmě i levnější a účinně řeší pražské dopravní problémy, zejména na severozápadě Prahy, a nikoli je zhoršuje, jako vnější okruh přes Suchdol.

Trasa vnějšího okruhu přes Suchdol je minimalizovaná i při zakrytém vedení stavby, a to nejen proto, že vede přes Suchdol, přes dvě přírodní památky, ale především proto, že předpokládá návaznost na tzv. karlovarskou radiálu, od karlovarské křižovatky, přes Břevnov, Patočkovou, na Střešovice, Letnou a Pelc Tyrolku, kde má vyústit na severojižní magistrálu, odstrašující komunikaci, a tam má přivést další mohutný proud aut. Nevím, kudy tam budou jezdit.

Tím, že nezajišťuje spojení Severního Města s Dejvicemi - spojení je potřebné, vynucuje si další devastační komunikaci, a to z Bohnic do Podbabý údajně s nízkým mostem, ovšem má vést přes Trojskou kotlinu, mezi ZOO a Botanickou zahradou, což považuji za další ekologický zločin. Existuje alternativa ing. Maliny a kol. známá pod zkratkou DUA, která předpokládá asi toto:

Od Ruzyně by šla až před Suchdol, tam by se ponořila do tunelu, vylezla by nad bývalou sedleckou výtopnou, vyšším mostem přešla Vltavu, tam by zmizela ve skále v oblasti Podhoře. Došla by do prostoru starých Ďáblic, kde by se napojila na D8. Měla by výjezd do sídliště Kobylisy a do sídliště Bohnice. Tím by zajistila spojení Severního Města s Dejvicemi.

S ní se váže další komunikace, která bude pokračovat k překonání Patočkovy tunelem k Evropské a tunelem do Podbabý plus malým tunýlkem nad bývalou sedleckou ubytovnou(?), kde by se spojila s vnějším okruhem podcházejícím Suchdol. Tím pádem by nebyla třeba ani Karlovarská radiála, ani devastovat Suchdol, ani devastovat Trojskou kotlinu. V r. 1995 se na objednávku pražského Magistrátu dělala srovnávka mezi touto variantou DEU a tehdejší hlavní uliční sítí za celou Prahu. DEU vyšla o 5 mld. Kč levněji.

Závěr. Vyslovuji nesouhlas s postupem posuzování vlivů na životní prostředí vnějšího okruhu Prahy. Žádám, aby se v rámci EIA zpracovala dokumentace vlivu na životní prostředí jednak navazujících komunikací, to je Karlovarské radiály a spojnice Bohnice - Podbaba, jednak varianty DUA pro srovnatelné dopravní řešení a do té

doby se řízení EIA přerušilo.

P. M a c h á ě k :

Máte-li to písemně, přiložím to do protokolu.

Technické poznámky k přednesenému.

P. D o b r ý :

Pokud se týká varianty DEU, procházela by spodkem Dejvicemi v podzemí a musely by tam být výduchy. Emise by dopadaly na kotlinu v Dejvicích. Bylo by to daleko větší zatížení než v Suchdole, který je výše položen.

P. M o r a v a , Dolní Chabry:

K uzavírání tunelu. Někdo by to mohl zdokumentovat, jak často a na jak dlouho. Letenský tunel se pravidelně několikrát do roka uzavírá kvůli čištění. Uzavření tunelu kvůli takovýmto problémům by tam mělo být jednoznačně zakotveno.

P. M a c h á ě k :

Poznámku zaznamenávám.

Zástupkyně Prahy 6:

Na pana předsedajícího mám prosbu. Jsem zde proto, abychom se vyjadřovali k posudku, a ne abychom projektovali nová dopravní řešení na území hlavního města Prahy. Na to máme jiné instituce.

Pokud se týká uzavření tunelu, je to otázka dalšího řešení a rozhodně ne posuzování z hlediska EIA.

P. M a c h á ě k :

Otázkou případných rizik se dokumentace zabývat musí, uzavření tunelu je jedním z nich. Nedá se to prognózovat s matematickou přesností.

Také vítám poznámku, abychom se vrátili k tématu projednávání.

P. D v o ř á k o v á :

Chtěla jsem promluvit jménem 4716 občanů, kteří podepsali petici proti realizaci varianty J.

Jsem z Prahy 8. Petici, kde lidé protestují proti variantě J, která ohrožuje jejich životní prostředí, podepsali lidé jak ze Suchdola, tak z Dolních Chabíř a z Čimic, ale nejen z těchto částí Prahy. Máme hodně podpisů i z jiných částí Prahy 8, 7, 4 atd.

Prosím, aby názory veřejnosti byly zahrnuty, když už naše macešská Praha 8 na opakované žádosti občanů z Prahy Čimic vůbec nereaguje.

Totéž bych mohla říci o Magistrátu, který petice naprosto pomíjí.

P. M a r t í n e k :

Tunel v Suchdole bude dvoutubusový. Bude-li se dělat údržba, tak v jednom tubusu, druhý bude průjezdný.

K údaji 4,5 m³ zeminy. Když spočítáte délku tunelu a jeho výšku, zjistíte, že je to nereálné číslo. Týká se i jiných zemních úprav.

Padly tady námitky, jak se bude v r. 2050 jezdit. Co když budeme díky ovzduší jezdit jen na kole? Jaká varianta bude dobrá?

Za chvíli bude končit datum, na kdy byla tato schůze svolána. Někteří chtějí odejít. Můžeme podávat písemné připomínky?

P. M a c h á ě k .

Samozřejmě. Buď sem, nebo na MŽP. Upozorňuji, že protokol z tohoto projednání jsem podle zákona povinen vypracovat do 10 dnů od ukončení tohoto jednání.

P. M a r t í n e k :

Ještě dotaz na náměstkyni ministra životního prostředí. Je možno legislativou omezit tranzitní mezinárodní kamionovou dopravu jako to udělali třeba Švýcaři?

Nám. T y l o v á :

Zákony schvaluje Parlament, nemohu za něj odpovědět. V naší legislativě to prozatím není. Není to v mé kompetenci, nevím, jestli tomu nebrání nějaká směrnice EU, což by mohlo být.

P. M a c h á ě k :

Myslím si, že tato diskuse podle mého názoru je ilustrací toho, že všeobecná rozprava naprosto logicky odbočuje do spousty dalších souvislostí, které ne vždy může hodnotit konkrétní dokumentace konkrétní stavby vlivů na životní prostředí. Dovolím si proto navrhnout, abychom další diskusi strukturovali podle těchto bodů.

První blok - po poznámce pana kol. Zemana - vlivy ovzduší a obyvatelstvo.

Další otázka - hluk a obyvatelstvo.

Další bod - vlivy příroda, krajina.

Poslední bod se bude týkat povrchových a podzemních vod.

Je třeba, abychom diskusi věcně směřovali k tomu, co je předmětem dnešního tématu - a to je hodnocení vlivů na životní prostředí, tedy jednotlivé složky.

Prosím pana ing. Zemana.

P. Z e m a n :

Reaguji na slova místostarostky Prahy 6, která říká - hledejme nové varianty. Je to demagogie z prostého

důvodu.

V dokumentaci a v posudku menší vady byly, ale základní vadou je to, že tato šetrná varianta dopravně efektivní nebyla vůbec vzata v úvahu, a to i přesto, že jsem ..(nesrozumitelné)

Velká pražská radnice mě nepřekvapuje, ale že vedení radnice Prahy 6 intenzivně prosazuje plnění vlastního okrsku, který má spravovat, nad tím zůstává rozum stát.

P. Macháček :

Prosím k ochraně ovzduší.

P. Obštnr, MČ Suchdol:

Vrátil bych se k vystoupení pana radního Kovářka, který zde polemizoval s tím, že schválení územního plánu bylo v souladu se zákonem. Ne, bylo v rozporu s platným zákonem 418 z r. 1990 o hl. m. Praze. V daném případě byly svěřeny městské části kompetence rozhodovat ve věci územního rozvoje.

P. Macháček :

Už jste to řekl předtím, zaprotokolováno to je.

Prosím k ochraně ovzduší.

P. Obštnr :

Pane moderátore, musím vám na vaši adresu vytknout, že jste mi nedal slovo dřív. Jak jsem vás upozornil, primátor hl. m. Prahy urazil ve svých vystoupeních řadu občanů hl. m. Prahy. Když jsme byli v r. 1999 před schválením územního plánu na Magistrátu, nazval nás ekoteroristy. To souvisí s EIA. Měl tehdy nějakou love story, víme, jak to dopadlo.

Chtěl jsem požádat, aby primátor hl. m. Prahy se těmito občanům omluvil. Bohužel, vaším zaviněním k tomu nedošlo.

P. Macháček :

Nemohu tušit, kdy pan primátor odejde, ale pokud vím, inicioval jste i otázky ochrany ovzduší.

Prosím, aby byly zdrženy jakékoli politické a jiné proklamace, abychom se vrátili k merituu. Říkal jste, že vás také zajímá ochrana ovzduší, a proto jsme tento blok dali do pořadu.

P. Obštnr :

Pokud jde o problematiku ochrany ovzduší, domnívám se, že zpracovatel posudku se s touto problematikou nevypořádal. Vycházím ze stanoviska MŽP, které je založeno jako příloha k posudku. Jak namítala paní řed. Rychlíková, je zde řada momentů, které jsou v rozporu se zákonem, pokud jde o posudek.

Především pokud jde o záležitosti mezinárodní kamionové dopravy. Zde byla dána možnost, aby se vyjadřoval ing. Klouda, zaměstnanec oznamovatele, tedy dodavatele této dopravní stavby. Namítám pro účely

dalšího řízení podjatost tohoto zaměstnance. Bojujeme zde deset let s betonovou lobby, kterou pro nás představuje Ředitelství silnic a dálnic ČR. To je má první námitka.

P. M a c h á č e k :

Může na to někdo z panelistů reagovat? Slíbil jste mi, že to bude k ovzduší.

P. O b š t a n r :

Je to mezinárodní kamionová přeprava. V daném případě pan ing. Klouda nám ve svém stanovisku říká, že vliv vstupu ČR do EU na tranzitní dopravu dnes nelze nijak odhadnout. Na druhé straně nám ale ve svém vyjádření říká, že nejsou žádné důvody předpokládat, že by došlo k nějakému nárůstu. To je naprostý nesmysl. Životní prostředí je v tomto případě jednoznačné.

P. M a c h á č e k :

Prosím o reakci.

P. V y h n á l e k :

Reagovat mohu. Rozptylová studie je stanovena na základě dopravních zátěží, které předložil útvar dopravního inženýrství. Jelikož v mnoha vyjádřeních zaznělo, že tyto dopravní zátěže nezohledňují dostatečným způsobem kamionovou dopravu, případně je tam několikrát konstatováno, že naprosto nepochybně kamionová doprava několikanásobně významně vzroste, oslovil jsem podle mého názoru dvě instituce, od nichž jsem předpokládal, že mi k tomu dají konkrétní vyjádření. Byl to zmiňovaný sekretariát TINA ve Vídni, na který se odvolávalo občanské sdružení Ekofórum, na jeho zákres čtvrtého multimodálního koridoru. Od nich jsem žádnou odpověď nedostal.

Druhou žádostí jsem se obrátil na pana ing. Kloudu z Ředitelství silnic a dálnic. Obrátil jsem se na něho svým vlastním rozhodnutím. Důvod je ten, že ho znám poměrně dlouhou dobu a považuji ho za jednoho z nejlepších odborníků v dopravě. Pan ing. Klouda podle mého názoru poctivě konstatoval, že v současné době odpověď, jakým způsobem může narůst kamionové doprava v souvislosti se vstupem ČR do EU, nezná a neumí to odhadnout. Vyjádřil svůj názor, protože jsme o této věci diskutovali předtím mnohokrát. Jeho názor je, že nárůst by neměl být významný. Toto své tvrzení nám patřičným způsobem zdůvodnil.

P. O b š t a n r :

Je to spekulace, je to v rozporu.

P. M a c h á č e k :

Je věcí zpracovatele posudku, koho osloví z hlediska doplňujících podkladů. Protokoluji, že pro někoho

tento postup není přijatelný.

P. O b š t a n r :

Uznáváte, že oznamovatel je dodavatelem stavby ve smyslu zákona 244/92 Sb. § 5.

. :

Dodavatel je stavební firma, která bude silnici stavět.

P. M a c h á ě k :

Ředitelství silnic a dálnic je oznamovatel této stavby podle zákona, čili ten, kdo stavbu zamýšlí realizovat, ale nerealizuje ji fyzicky.

P. O b š t a n r :

Každý, kdo hodlá provádět stavbu, je oznamovatel. Je to podle zákona 244/92. Tento zákon platí beze změny do konce tohoto roku. Od 1. 1. 2002 platí nový zákon 100/2001. Paní náměstkyně vám to vysvětlí.

P. M a c h á ě k :

Pane doktore, jen konstatuji, že jsem totéž řekl - že Ředitelství a silnic je oznamovatel. Nevím, proč jste na mne zaútočil citací paragrafu.

. :

Pane doktore, dopustil jste se chyby - řekl jste, že je dodavatelem stavby.

P. M a c h á ě k :

Prosím k ochraně ovzduší.

P. O b š t a n r :

To je v daném případě ochrana ovzduší.

. :

Zeptal bych se, s jakým nařízením ministerstva je to v rozporu? Odbor ochrany ovzduší přednesl nějaké kvantitativní vyhodnocení?

P. O b š t a n r :

Konstatoval jsem, že dojde k výraznému nárůstu mezinárodní kamionové dopravy. S tím polemizuje vyjádření ing. Kloudy, který tvrdí opak.

Vy věříte ing. Kloudovi, a my věříme dr. Rychlíkové.

P. M a c h á ě k :

Tento názor protokoluji.

P. O b š t a n r :

Pro zpracovatele posudku. Z hlediska zákona o životním prostředí 17/1992 Sb. V daném případě je podle zákona povinnost pro limitní hodnoty imisí stanovit kumulativní vlivy. Znamená to, že se musí sečítat všechny vlivy, které v daném prostředí působí.

(Konec strany A 4. pásky)

P. H á j e k , Praha 6, člen rady:

Mám otázku, zda při posuzování vlivů ovzduší byly posuzovány i přivaděče k oběma variantám. V případě J je zřejmé, že to posuzováno bylo, bylo to vidět na nákresu. Bylo to též posuzováno v případě SS, kdy přivaděč se vede po Kamýčké silnici?

P. V y h n á l e k :

Podle mého názoru nebyl, protože tento přivaděč v předložené dokumentaci zakreslen není.

P. B e n e š :

Chtěl bych, aby do protokolu přišlo to, že žádáme, aby vliv letištních emisí byl brán k r. 2010, protože letiště plánuje značné rozšíření dopravy, pokud vím, na více než dvojnásobek. Počet přepravovaných osob má stoupnout na 8 mil., zatímco dnes je něco přes 2.

P. M a c h á ě k :

Chci připomenout, že řada podkladů tohoto charakteru asi byla řešena dokumentací, která se týkala terminálu letiště. To je jiná kauza na jiné fórum a na jiné téma.

Nám. T y l o v á :

Rozumím vaší připomínce. Máte výhradu, že nebylo synergické působení. Myslím, že to tam nějakým způsobem mělo být.

Bylo vysvětleno, že jak u hluků, tak u imisí na to není metodika. Určitě bychom se u hluku měli o to pokusit. Tyto dvě kauzy budou spolu souviset.

P. V y h n á l e k :

Jedině zeptat se zpracovatele rozptylové studie, jak by to bylo možné zohlednit.

P. P í š a :

Leteckou dopravu je možné vyhodnotit emisně i imisně. Kdyby se takový úkol dělal v rámci EIA, jak byla zpracovaná pro Suchdol, může trvat dalších půl až 3/4 roku. Metodika existuje, ale je jí třeba ověřit. Tím, že se zpracovávají EIA v celé ČR, nikdy nikde v ČR nebyla letecká doprava z hlediska imisí zahrnuta. Není v celé ČR zahrnuta - hlukově samozřejmě, ale imisně nikoli.

P. M a c h á č e k :

Prosím jen o poznámky, které se týkají bloku ochrana ovzduší.

P. O b š t a n r (?) :

Pokud jde o vstupní informace, o údajovou základnu, z níž se zatížení imisní počítalo - chtěl bych upozornit na to, co přede mnou upozorňoval řečník, který hovořil o zadáních počítačových simulací. Jde vždycky o to, jaké zadání je. Domnívám se, že to co jsme dnes tady slyšeli pokud jde o jednotlivé hodnoty, pokud jde i o posudky ÚRM a ÚDI, jsou obrovské rozdíly. Jestliže máme dnes vycházet z vyjádření pana ing. Kloudy, které nám prezentuje zpracovatel posudku, které nám říká, že o nic tak při kamionové dopravě nejde, a na druhé straně MŽP zpracovalo kapitolu pro EU z hlediska přístupu do EU, pak musím v tom vidět zásadní rozpor. V této věci není možné brát stanoviska zaměstanců.

Pokud jde o kumulaci vlivů. Trvám na tom, aby se striktně postupovalo v souladu se zákonem č. 17/92, to znamená skutečně provést expertizu pokud jde o kumulativní sledování všech vlivů, to znamená jak hlukových, tak z hlediska životního prostředí apod. To se dosud nestalo.

Pokud jde o posudek části, kde se vyvrací stanovisko MŽP, které konstatuje, že varianta J je nepřijatelná. Zde se zpracovatel posudku odvolává na zpracovatelé rozptylové studie. Je to příloha 81. Nikde jsem nenašel, že by tato firma existovala. Je to neexistující právní subjekt. Byl bych rád, kdyby zde bylo řečeno, jaká je certifikace pana ing. Píši, kdo provádí certifikaci, kdo v daném případě má kvalifikaci, nebo zda to provádí pouze na základě živnostenského oprávnění.

P. M a c h á č e k :

Děkuji za otázky. Na první bude reagovat zpracovatel posudku z hlediska svého postupu ohledně komentáře vyjádření odboru ochrany ovzduší, i když to už zde říkala paní ing. Rychlíková.

Pak musím dát prostor panu ing. Píšovi, aby se obhájil.

P. V y h n á l e k :

Má reakce je na dvakrát zmiňovaného pana ing. Kloudu, zaměstnance Ředitelství silnic a dálnic. Podle vyjádření pana ing. Kloudy nebyla zpracována ani jedna kvantitativní studie. Byla zpracována na základě podkladů, které připravil ÚDI. Máme-li srovnat hodnoty, o nichž jsme mluvili předtím, to znamená dopravní zátěže na silničním okruhu, Ústavu dopravního inženýrství a útvaru pro rozvoj města, na silničním okruhu jsou totožné. Tam mezi těmito dvěma subjekty rozdíl není. Pan ing. Klouda neřekl žádný kvantitativní údaj, který by vstoupil do

jakéhokoli výpočetního modelu v rámci dokumentace nebo posudku.

P. O b š t a n r :

Pak jste měli EIA doplnit o expertizu zemí EU srovnatelných, to znamená Holandsko, Belgie, případně Rakousko, kde byste došli k určitým prognózám mi pro případné zapojení ČR do EU. To se nestalo. Vidím to jako vážný nedostatek.

P. V y h n á l e k :

Právě proto jsem oslovil pana ing. Kloudu, který se zahraničními subjekty jedná.

P. M a c h á ě k :

Vaši výměnu názoru jsem zaprotokoloval. Musím dát prostor panu ing. Píšovi, protože zde byl přímo napaden, že jeho firma není způsobilá.

P. O b š t a n r :

Neexistuje v obchodním rejstříku a neznám její oprávnění, případně certifikaci.

P. P í š a :

ATEM znamená ateliér ekologických modelů. Podniká na základě živnostenského listu. Na internetu je pod ATEM.cz.

P. O b š t a n r :

Je to právní subjekt?

P. P í š a :

Je to fyzická osoba.

P. O b š t a n r :

Jakou má certifikaci?

P. M a c h á ě k :

Zpracovatel dokumentace i zpracovatel posudku si může vybírat.

P. O b š t a n r :

Má jinou certifikaci z hlediska posuzování vlivů na životního prostředí, nebo je to pouze živnostenský list? Zajímalo by mě také, zda je to živnost volná, koncesovaná, vázaná. Je to důležité, dnes může podnikat každý.

P. Macháček :

Pan ing. Píša odpoví. Byl bych nerad, aby se veřejné projednání zvrhlo v diskusi o oprávněnosti subdodavatelů jednotlivých prací.

P. Obštanr :

Zpracovatel posudku se o to opíral, vážený pane. Nahrazuje stanovisko ministerstva stanoviskem ATEMU, který neexistuje. Je to tak? Existuje ATEM jako právní subjekt? Je to obchodní společnost, s. r. o.?

P. Píša :

Když někdo podniká jako fyzická osoba, jsou to třeba firmy, které mají 4500 zaměstnanců. Mohu jich vyjmenovat několik.

P. Obštanr :

Měl jste vždycky uvést: ing. Píša, podnikající kpod firmou ATEM. To jste neuvedl. Máte tam napsáno ATEM.

P. Macháček :

Pan ing. Píša nechť dokončí svou obhajobu. Byl bych rád, abychom tuto polemiku ukončili.

P. Obštanr :

Je to velmi důležité, ukáži vám posudek. Zodpovězte mi, co je to ATEM.

P. Píša :

Ve smlouvách a na fakturách oficiálně uvádíme mé jméno a zatím ATEM. Tak je to napsáno i v živnostenském listu.

P. Obštanr :

Máte uvedeno ing. Píša, ATEM, ateliér ekologických modelů, a máte tam razítko subjektu, který právně neexistuje. Jste v rozporu s živnostenským zákonem. Vyjádřete se k vašemu živnostenskému oprávnění. Nemáte žádnou certifikaci z hlediska MŽP, sám jste přiznal, že podnikáte na základě živnostenského listu, a tady dáváte vyjádření, které zpracovatel posudku staví nad stanovisko MŽP. Mohu to dokázat.

P. Macháček :

Můžete mě nechat chvíli mluvit? Děkuji, že jste ke mně tak laskavý.

Chci jen konstatovat, že je věcí zpracovatele posudku, a musí si to obhájit, koho si vezme jako

subdodavatele. Totéž musí udělat oprávněná osoba, která zpracovává dokumentaci. To je jen konstatování faktů.

Nevím, kolik jste měl možností vidět materiálů hodnocení vlivů na životní prostředí. Jen konstatuji, že vždycky se skládají týmy s tím, že garantuje konkrétní akci oprávněná osoba, která ručí za kvalitu podkladu.

P. Obštnr :

Musí postupovat v souladu s platným právním řádem, a to se v případě ATEMU nestalo.

P. Ládyš :

K fyzickým osobám a k živnostenskému zákonu. Co říkáte, platí od r. 2001 - že musíte používat své jméno. Tato dokumentace byla zpracovaná v r. 2000.

P. Obštnr :

Omyl - 7. 9. 2001. Chcete to vidět? Ukáži vám to.

Nám. Tylová :

Zaprotokolujeme to, nebudeme to teď řešit. Je třeba prozkoumat zákon, prozkoumate materiál a vyjádříme se.

Pan ing. Píša má oprávnění podle zákona 244/92.

P. Macháček :

Zopakuji, co řekla paní náměstkyně: pan ing. Píša je oprávněná osoba podle zákona 244/92 Sb.. Toto oprávnění je vydáno fyzickým osobám.

P. Obštnr :

Trvám na tom, aby tato osoba podnikala v souladu s platným právním řádem. Nesmí užívat firma ATEM bez dalšího, ale musí užít ing. Píša, podnikající pod firmou ATEM. Nevím, co je to ATEM. Razítko je užíváno, jako by šlo o obchodní společnost a o právní subjekt. Tento subjekt neexistuje.

P. Macháček :

Zaprotokoluji to váš názor a končím tuto polemiku.

Prosím o avizované technické poznámky k ochraně ovzduší.

Radko Hájek :

Chci se vrátit ke kumulativnímu vlivu včetně letecké dopravy. Letadla nad Suchdolem létají ve výšce srovnatelné s výškou vysokých elektrárenských komínů. I když nejsou známa přesná měření, je určitá analogie s tím,

jak se rozptyluje kouř z vysokých elektrárenských komínů.

P. M a c h á č e k :

Prosím o komentář této otázky.

P. V y h n á l e k :

Myslím, že v současné době musíme konstatovat, že vliv leteckého provozu v rozptylové studii zahrnut nebyl. Sám osobně se neodvážím uvádět analogii s vysokými továrními komíny. Zeptám se ještě na názor pana Piší.

P. V a ň k o v á , obyvatelka Prahy 6.

Ve vašich předvedených studiích postrádám součtové kumulované hodnoty znečištění ovzduší a znečištění dopravní. Znamená to, že je to velice závažný prvek v jakékoli studii. Jestliže vám MŽP už v první a v poslední předložené studii dokládá, že vliv na zdraví lidí je důležitější, než zda bude okruh pro pana Kasla o 10 km delší nebo kratší.

K pánovi v druhé řadě. Jestli se podívá, až vyjde z této budovy, uvidí, jak letadla přistávají velice nízko, a znečištění tady je vysoké. V dané studii nebyl vůbec zohledněn fakt - kolegyně se zmiňovala o oxidech dusíku, o obsahu organických látek, lehkých benzinů apod.. Nejdůležitější vliv, který má na zdraví lidí ovzduší, a dopravní situace, která tady případně nastane s tranzitní dopravou, nebyl vůbec zohledněn. Když jako laik vezmu dvě situace, že mám sever - sever a jih, která studie je vhodnější pro zdraví lidí? Tam, kde je doprava kamionová, městská, plus letadla nad hlavou, nebo o 10 km dál další komunikace, kde letadla mají větší rozptyl? Tady se nákladně bude řešit nějaký tunel a odvětrávání. Odvětrávání má spad na obyvatelstvo, které tam žije.

Vyprávět nám o spadu, posunutí odvětrávacího komínu o 800 m nebo o řešení odvážení zeminy, je nedůležité. Letecká a kamionová doprava zhorší podmínky maximálně. Když někdo řekne z MŽP, že je nutné mít na prvním zřeteli tyto věci, vůbec bych se nebavila o kubíkách zeminy a raženém tunelu. Toto je velmi důležité. Chcete-li mít karcinogenní obyvatelstvo a nemocné děti, vezme si to pan Kasl na své svědomí.

P. M a c h á č e k :

Toto vystoupení je zaprotokolováno. Zatím konstatuji jako pověřená osoba toto:

Je zaprotokolován už druhý příspěvek, který konstatuje, že nebyly dostatečně vyhodnoceny synergické kumulativní vlivy v imisní situaci způsobené leteckou dopravou na straně jedné a předpokládanou dopravní zátěží po této trase na straně druhé. Konstatuji to do protokolu a předpokládám, že se zástupci MŽP poradí a než uzavřeme veřejné projednání, bude k tomu dáno nějaké stanovisko.

P. P o h r a b á k , Dolní Chabry.

Měl bych dotaz na pana dr. Vyhnálka, jestli je porovnáván počet obyvatel v závislosti na rozptylových podmínkách v rovinatém terénu severní trasy, nebo trasy jižní. Území se musí zvětšit, i když je to trasa údolími, jako je třeba v těsné blízkosti Dražanského údolí. Chabry jsou také velké údolí. Počet obyvatel zasažený tou kterou

trasou. Kolik tam bydlí obyvatel a jak daleko je komunikace od domů.

P. V y h n á l e k :

Co se týká vlivů vlastních tras, to znamená silničního okruhu ve variantě J a ve variantě SS, tyto vlivy vyhodnoceny jsou. Co se týká zprostředkovaného vlivu na hl. m. Prahu, tam jsou problémy, o nichž se mluvilo asi před třemi hodinami. Tam prokázání většího pozitivního vlivu varianty J pro Prahu a stanovení počtu ovlivněných obyvatel nepovažuji za dostatečné, ale v trasách ano.

P. M i l e r o v á , Suchdol:

Pokud zákon ukládá posoudit kumulované imise na kumulativní limity, pokud toto nebylo provedeno, pak závěry studie jsou v tomto směru podle zákona neplatné. Není platná výmluva, že údaje nejsou k dispozici neby že by to trvalo dlouho.

Suchdol by byl u varianty J po větru od výfuku z tunelu. Po větru od Suchdola a v kotlině jsou Dejvice, Holešovice a Praha 8. Kam by se imise poděly? Variantou J by si Praha nepomohla.

Obecná poznámka k průkaznosti různých vyjádření. Pokud zpracovatel studie zapracoval vyjádření ať už živnostensky podnikajících osob nebo jakýchkoli právních subjektů, je potřeba zajistit, že tam v žádném případě nemůže jít u těchto subjektů o konflikt zájmů. Na to je třeba EU velmi citlivá.

P. M a c h á č e k :

Prosím o reakci.

P. V y h n á l e k :

Bylo to konstatování, s nímž je třeba souhlasit.

Vrátil bych se k poslednímu, jak jste říkala o ověření si. Tady nejsme od toho, abychom řešili způsob podnikání někoho. Pro mne je důležitá jedna věc. Pan ing. Píša je osoba oprávněná k posuzování vlivů na životní prostředí a je jeden ze dvou lidí, kteří tvoří špičku v tomto státě při tvorbě rozptylových metod. Dotaz na jeho kvalitu by měl směřovat na příslušné odbory MŽP a na Český hydrometeorologický ústav.

P. B e n e š :

Varianta J se zřejmě blíží limitům povolených zátěží, protože jinak by se nedělalo prodlužování tunelu a oprava těchto věcí. Za situace, kdy není započítáván přelet letadel, které mají narůst na šílená čísla v nejbližší době, a navíc není započítáván tušený nárůst kamionů, mám pocit, že jsme-li dnes blízko limitům, ať to počítáme jak počítáme, letecká doprava plus nárůst kamionové dopravy se dostává za limity, které jsou povolené pro bydlení v této části. Kupte nové domy a vystěhujte nás ven a udělejte si tady dálnici.

Nám. T y l o v á :

Dohodli jsme se už po předchozích připomínkách k synergii, že necháme dopracovat pro stanovisko další

podklad.

Řekla bych technickou připomínku jedné paní zde. Žádá, abychom vyloučili fotografování. Žádám vás, abyste nefotografovali bez souhlasu fotografované osoby. Dokonce vás žádám, abyste fotografie použili pro prezentaci pouze se souhlasem osob. Jedná se o připomínku paní, která si to nepřála.

. . . . :

Odbor ochrany ovzduší posuzoval pouze variantu J co se týká možnosti překročení emisních limitů. Je známo, že třeba varianta SS vede kolem Tuchoměřic, kde je daleko větší dopad emisních limitů třeba z letadel. Proto se domnívám, že by obě varianty měly být posuzovány stejným způsobem, včetně dopadů emisí z letadel. Jinak to nemá smysl.

P. H a l a , zastupitel, MČ Suchdol:

Pokud se týká měření nebo zjišťování synergického efektu, žádal bych, aby se propočet provedl ke stejnému datu, k jakému se propočítávaly zátěže jiné. Bylo to kolem r. 2010. Je všeobecně známo, že se budou stavět další dráhy.

Jako městská část neustále bojujeme s nedodržováním letové hladiny a koridorů. To je naše obvyklá korespondence se Správou letového provozu, a nikam to nevede.

Vznáším určitou pochybnost, do jaké míry bude úspěšné dodatečné řešení odventilování tunelů z jednoduchého důvodu. Je všeobecně známo, že v Suchdole je limitována výška staveb z důvodu letového provozu. Výdechy nemohly mít požadovanou výšku, která by zajistila lepší rozptyl emisí. Byly příliš nízké, a příliš nízké podle mne i nadále zůstanou. Bylo zmiňováno, že z dvacetimetrové výšky to bude zvýšeno na 26 m, přičemž se domnívám, protože výdech bude blíže k letišti než jsou běžné suchdolské stavby, kde 26 m nepřichází v úvahu, že to nebude povoleno ani v novém řešení.

P. Š t ě p á n e k :

Je nepřipustné, když zde občané poukážou na nezákonný stav nebo na něco, co vyžaduje zákon, nezajímá mě, zda ten, kdo to posuzoval, je nejlepší nebo nejhorší v republice, ale trvám na tom, aby do protokolu bylo dáno, že je skutečně nutné zapracovat hladiny jak z mobilních, tak ze stacionárních zdrojů a z letadel.

Prosím, abyste neokřikovali občany, kteří se zde vyjádří k zákonnosti nebo nezákonnosti, protože to souvisí s pořizováním dokumentace.

Posouzení vlivů není jen posouzení vlivu mikrogramů na cosi, ale i podjatosti konfliktu zájmu a dodržení zákonnosti.

Myslím, že připomínky k tomu jsou stejně relevantní jako vyjádření k množstvím a dopadům. Bylo by dobré, aby toto bylo bez komentářů ze strany těch, kteří diskusi řídí.

P. M a c h á ě k :

Omlouvám se za vstup a vaše požadavky protokoluji.

P. Č a p e k :

Myslím, že problematika znečištění ovzduší je zkreslena v dokumentaci ještě jednou okolností, a to je etapizace navržených staveb. Posudek uvažuje, že dopravní skelet je dopracován, že je uzavřen silniční okruh. Etapizace ale navrhuje přednostní výstavbu právě tohoto úseku Ruzyně - Březiněves před uzavřením silničního okruhu na východě. Když si to představíme jako spojnicí dálničních tahů, někteří představitelé města se nám vysmívali, že přece se nebude jezdit z D8 na D5 z Německa do Německy. Když nebude uzavřen silniční okruh na východě, přes Suchdol by se z D8 jezdilo dokonce na D1. Tento stav dokumentace vůbec neuvažuje, a proto i hodnocení znečištění ovzduší je zkreslené.

Navrhuji dvě věci. Aby se odpracovalo zhodnocení ovzduší pro stav, kdy nebude dokončen silniční okruh na východě a aby ve stanovisku bylo navrženo změnit etapizaci staveb silničního okruhu tak, aby bylo nejprve dokončeno propojení na východě, aby nastalo tranzitní spojení D8-D1, a potom teprve stavba Ruzyně - Březiněves, aby se vyloučila kritická možnost, že by všechno jezdilo přes Suchdol.

P. V y h n á l e k :

Mohu na to reagovat jediné tak, jakým způsobem budou v budoucnosti doplňovány jednotlivé segmenty silničního okruhu. Jsem přesvědčen o tom, že na jedné straně je plán, a na druhé straně je realita. Myslím si, že nikdo dnes nemůžeme říci, že to bude tak jak předpokládá plán.

Na druhé straně u všech staveb silničního okruhu, které dosud byly posouzeny, vždycky bylo nakonec konstatováno, že způsob výstavby a rozestavěnost je do určité míry věc, kterou postižení musí vydržet. Jestliže se podíváte na konce dokončovaných úseků, je to vždycky komplikovaná záležitost pro ty, kteří čekají na nový úsek.

Je otázka - a tam máte pravdu, že jakákoli dlouhodobější tranzitní doprava, která by šla tímto suchdolským úsekem, se kterou je jinak počítáno po východním okraji, je pravděpodobně nepřijatelná a jakékoli kroky, které by vedly k tomu, aby to vyloučily, je třeba podniknout. Nejsem si ale jist, jak budou účinné.

P. L a u d á t :

Pane posuzovateli, je škoda, že neznáte skutečnou reálnou situaci Prahy a spíše tady spekulujete a dáváte zavádějící informace.

Příprava a konkrétní realizace všech kapacitních staveb na východě je podstatně dále a už dnes až na výjimku, kde probíhají zkapacitňování a mimoúrovňová křížení některých silnic, už tam existuje kapacitní jižní cesta, která je už dnes využívána. Nikdo si nebude na kamionech přidávat 30 km.

Už je téměř před vydáním územního rozhodnutí na vysočanskou radiálu, která bude plnit dočasnou funkci vnějšího silničního okruhu. Kapacitní komunikace až na několik málo kritických míst hotovy, a další se připravují, pokud se nebudou odvolávat ekologické iniciativy, jak činí na městském okruhu v oblasti Smíchova.

P. Č a p e k :

Mluvil jsem o něčem jiném, o tom, co bylo posuzováno. Tato možnost posuzována nebyla. To byl můj požadavek. Požadavek je z toho důvodu, že po dobu tohoto stavu by byly podle všeho překračovány limity, a to je nezákonné.

P. K o v á ř í k :

Vzhledem k tomu, že bylo posuzováno k období do r. 2010, bylo posuzováno bez východní části. Celá východní část byla silničního okruhu a je po r. 2010. Ve východní části je do r. 2010 používáno spojení z D8 mezi Letňany a Prosekem. To je vybudováno, je hotovo mezi komunikací 10 a 11. Jediná chybějící ve východní části je část vysočanské radiály propojující úsek od D8 na komunikaci mezi Horními Počernicemi a Běchovicemi.

Pokud se týká dalších částí, v tuto chvíli je zpracovávána EIA na jihovýchod. Pokud vím, k jižní části je již stanovisko vydáno, ale nevím, zda je jihovýchodní připravena ke stanovisku.

P. V y h n á l e k :

Chtěl jsem říci totéž, co pan radní. Propojení posuzováno bylo. Stav, kdy je 513 a 514, což jsou jihovýchodní části okruhu hotovy, a 518 a 519 také - to posuzováno bylo. Není pravda, že to nebylo posouzeno.

P. B e n e š :

MŽP z hlediska ekologické zátěže dalo zamítavé stanovisko k jižní variantě. Zástupci jižní varianty říkají Pražanům, že to pro ně bude z ekologického hlediska přínos. Připadá mi to v rozporu, a někdo asi nemluví pravdu. Jaké jiné důležitější kritérium zástupci jižní varianty mají, že se ji snaží tak vehementně prosadit?

P. M a c h á č e k :

Bude to zřejmě otázka na pana radního Kovářika. Prosím o stručnou odpověď.

P. K o v á ř í k .

Velmi jednoduchá odpověď: souhlasné stanovisko MŽP k jižní variantě, která existuje, podepsané v jednom případě ministrem.

Zástupce Ekofóra.

K ovzduší. Ekofórum s vaším posudkem, pane dr. Vyhnálku, souhlasí. Jediná poznámka, kterou bych chtěl zaprotokolovat:

Uvedl jste tam 1,5 stránky podmínek nutných k přijatelnosti varianty J. Pokud jedna podmínka z těchto všech podmínek nebude naplněna, bude tato varianta nepřijatelná?

P. V y h n á l e k :

Toto je návrh opatření, které se buď objeví, nebo neobjeví ve stanovisku. Myslím si, že bychom měli

probrat jedno opatření za druhým. K těmto opatřením jsem se vyjadřoval v případě výstavby mostu přes Vltavu, kde jsem udal 4 velice přísná opatření. Tam jsem uvedl, že v případě nemožnosti splnění některého z nich je potřeba rozhodnout na základě konkrétní situace. Jinak si myslím, že opatření jsou k tomu, aby se dodržovala.

Nám. T y l o v á :

Chtěla jsem reagovat na předchozí dotaz. Tady je problém, že jsou různá stanoviska v různých procesech. Co se týká tohoto procesu, všechny jednotlivé odbory MŽP, které se vyjadřovaly, vyjadřovaly se podle procesu EIA jako dotčený orgán ke kompetenci, kterou mají ve svém působení. Odbor ovzduší se vyjadřoval k ovzduší z hlediska kompetence ovzduší, jiné bylo vyjádření odboru strategií, který se vyjadřoval z pohledu dopravního. To je jedna rovina. Všechna stanoviska jsou v procesu vyhodnocena panem posudkářem a konečné stanovisko bude muset celý tento proces zohlednit.

Něco jiného jsou předchozí stanoviska třeba k územnímu plánu. Osobně to považuji za překonanou záležitost, protože teď se ukázalo, že je zde minimálně varianta, která se ukazuje, že je ekologičtější. Víte, že před dvěma roky zde byla jediná varianta, a že právě MŽP požadovalo posoudit další varianty.

.....

Technická poznámka. Otázka byla formulována takto: Je pan posuzovatel přesvědčen, že nebudou-li splněna přísná technická kritéria, která zadal v posudku, zda je či není varianta J přijatelná. Ptáme se, nebude-li toto jediné technické opatření splněno, je varianta nepřijatelná?

P. V y h n á l e k :

Museli bychom se bavit o jednotlivých opatřeních. Takto paušálně to říci nelze.

.....

Můžete mě připsat k těm subjektům, které požadovaly, aby kumulativní vliv letadla a dálnice byl zohledněn jako další subjekt?

Patřím také mezi subjekty, které požadují oprávnění pana Píši.

Mám do zaprotokolování k bezpečnosti tunelu. Je tady dopis podepsaný náčelníkem generálního štábu panem Šedivým, který hovoří o tom, že výstavba silničního okruhu kolem Prahy je významnou stavbou i z vojenského hlediska a z obecného hlediska je pro činnost armády nejvhodnější ta varianta, která má nejméně umělých staveb, délka trasy není rozhodující a větší vzdálenost od centra města a její průběh méně obydleným územím výhodnější. Proto doporučuje variantu SS.

Vím, že se to v této zemi za stávající vládnoucí kliky nenosí, ale otázky podjatosti a konfliktu zájmů jsou v celém slušném světě zásadní. Chtěl bych pana Vyhnálka upozornit, že pan Klika, který zpunktoval vyjádření MŽP ... (konec 4. pásky)

(pokr. nám. Tylová)

. . . . jak co se týká živnostenského oprávnění, tak pana Kloudy, prověříme to a zjistíme, jaké jsou skutečnosti a na základě toho uděláme závěr.

P. V y h n á l e k :

Pana ing. Píšu jsem oslovil jako zpracovatel dokumentace a požádal jsem ho o doplnění podkladů, které zpracoval v dokumentaci.

P. M a c h á ě k :

Byl bych rád, aby diskuse tímto návrhem skončila. Konsatoval jsem, že jsem věci protokoloval, pro úplnost to konstatuji ještě jednou. Pokud někdo nepřijde s jinou podjatostí v této kauze a nesdělí-li ji tady, pokládám tuto diskuse za ukončenou.

.

Kromě podjatosti, která je dána zaměstnaneckým vztahem k Ředitelství silnic a dálnic, je další věc - že posuzovatel dr. Vyhnálek postavil vyjádření a stanovisko ing. Píši nad stanovisko MŽP. To mě zarazí. Ať je ing. Píša podle posuzovatele jakékoli kvalifikace, MŽP, které zpracovává kapitolu ekologie pro přístup do EU, je pro mne autoritou. Má jiné informační toky, jinou mezinárodní spolupráci, které ing. Píša nemůže splňovat. Navíc je tady pouze podnikatelským subjektem, nikdo v posudku nedoložil, že má certifikát pro posuzování vlivů na životní prostředí. Nikdo jste to nedoložili.

P. M a c h á ě l :

Tyto věci protokoluji.

Prosím o poznámky k ovzduší.

Zástupce Ekofóra:

Mám malou technickou připomínku k vyjádření pana radního Kovářika. Řekl, že MŽP vyjádřilo souhlas s variantou J v době, kdy byl projednáván návrh územního plánu hl. m. Prahy. Mám zde kopie všech stanovisek dotčených orgánů státní správy, čili i MŽP, a je zde jednoznačný závěr: MŽP z výše uvedených důvodů nemůže souhlasit s návrhem dopravního řešení ÚP hl. m. Prahy a s odpovídajícím návrhem vyhlášky o závazných částech ÚP atd. v č. 11-doprava. Podepsán ing. Jaroslav Beneš, ředitel odboru strategie.

Pan Kovářík tady prohlásil, že MŽP vysovalo souhlas. Bylo by dobře, kdyby to doložil, můžeme to porovnat. Součástí dopravního řešení byla určitě i trasa J. Pokud je tady řečeno vyslovujeme nesouhlas, dost dobře nerozumím poznámce pana Kovářika. Chci, aby to bylo konfrontováno. Dokládám to kopií oficiálního dokumentu.

P. M a c h á ě k .

Citoval jste z vyjádření MŽP k územnímu plánu hl. m. Prahy.

Bude reagovat pan radní Kovářík.

P. K o v á ř í k :

Vyjádření, které cituji, je podepsáno přímo ministrem, je ze zápisu z jednání na MŽP. Závěrečné stanovisko MŽP k územnímu plánu, protokol ze společného jednání MDS, hl. m. Praha, MŽP z května 1999 podepsané přímo zúčastněnými. Toto bylo závěrečné stanovisko, na základě kterého byl následně projednáván územní plán a na základě kterého dalo Ministerstvo místního rozvoje souhlas ke schvalování územního plánu.

Chtěl bych také některé věci zaprotokolovat. Bylo zde zpochybněno autorství některých autorů.

P. M a c h á ě k :

Prosím poslední příspěvky k ochraně ovzduší.

Zdeněk H r ý d l , Břevnov:

Považuji za nedostatek, že při zkoumání vlivů na kvalitu ovzduší se hodnotí jen následky, které stavba bude mít přímo v trase a že je podceněna otázka efektů na ostatním území Prahy. Pokud několik km od trasy jsou lokality, kde se koncentrace škodlivin sníží z trojnásobku limitu na dvojnásobek, potom není tak důležité jestli v trase samotné budou limity dosahovány z 80 % nebo ze 110 %. Důležitá jsou území, která teď trpí nejvíce. Myslím, že v otázce ovzduší by měl fungovat určitý princip solidarity, o kvalitu ovzduší by se různé lokality měly mezi sebou podělit. Není možné, aby někde dýchali lidé vzduch velmi čistý, a jinde jako velmi znečištěný.

p. V a ň k o v á :

Ráda bych od vás slyšela, že zaprotokolujete, že varianta jižního obchvatu v Suchdole je absolutně vyloučena právě z hlediska znečištění ovzduší z leteckého protozá a z tranzitní dopravy. To pochopí každý laik, i ten, kdo bude dělat vyhodnocení.

Každé znečištění, které překročí normu, je nevhodné. Když předem víme, že bude narůstat kamionová doprava, že se rozšiřují letecké koridory, prosím, aby byly zjištěny všechny ukazatele podle normy.

Až by se toho zúčastnila akreditovaná laboratoř a zkoumala hodnoty z letecké dopravy, aby byl nezávislý svědek, který by to s nimi prošel v den, kdy to budou měřit, aby to bylo regulární. Mohou být laboratoře, které podlehnou některým vedením.

P. K r u l í k , Suchdol:

Mám dotaz, který se týká toho, proč hodnoty emisí u projektu, který by měl být realizován do r. 2010, jsou hodnoceny podle stávající normy a neuvažuje se s tím, že když se projekt bude přebírat, budou platit jiné normy.

Jaké jsou v současné době tyto normy v EU a jaké jsou české normy?

P. V y h n á l e k :

Budu reagovat na první část otázky. Posouzení vůči limitům EU, které jsou očekávány i u nás, bylo provedeno v doplňku pana ing. Píší. V doplňku jsou jednotlivé normy EU konkrétně uvedeny a jsou porovnány s našimi stávajícími platnými. Prosím, aby to vysvětlil.

P. P í š í a :

V současné době limity pro NO_x, které jsme hodnotili, jsou pro roční koncentrace 80 mikrogramů, pro denní 100 a 200 pro krátkodobé.

Pokud se bude posuzovat podle nových limitů Evropského společenství, nebude se např. hodnotit NO_x, ale bude se hodnotit pouze NO₂, který má mít roční normu 40 mikrogramů.

Pak jsou samozřejmě další škodliviny, které jsou stanoveny od r. 2002 až do r. 2010 podle toho, jak bude norma naplňována.

P. H a l a , zastupitel MČ Suchdol:

Vzhledem k rozpravě se zástupcem Ekofóra jsem nabyl dojmu, že dokumentace k tomuto případu je částečně neúplná. Žádám, aby byl dohledán dokument, o kterém hovořil pan radní Kovářík. Netvrdím, že dokument neexistuje, ale může být stanovisko MŽP, které je datováno později než dokument, o kterém se zmiňuje pan radní Kovářík, může tomu být naopak. Z toho důvodu je nutné, aby oba doklady byly dohledány, porovnány a aby bylo zjištěno, jaké bylo poslední stanovisko MŽP.

P. M a c h á č e k :

Tento požavek zaprotokolovávám.

P. K o v á ř í k :

Děkuji panu kolegovi, může nevěřit i sám sobě. Materiálu podepsanému ministrem musím věřit, navíc jsem byl přítomen. Zajímalo by mě, který ze zaměstnanců MŽP by chtěl toto zpochybnit. Kdo z nich chce zpochybnit, že MŽP dalo kladné stanovisko k územnímu plánu? Chci zde slyšet odpověď od přítomných zástupců ministerstva. Chci toto zaprotokolovat.

P. M a c h á č e k :

Paní nám. Tylová chtěla odpovědět.

nám. T y l o v á :

Procedura územního plánu má svůj proces. MŽP se tam závazně vyjadřuje v kompetenci těch zákonů, ve kterých je to přímo uvedeno, jako třeba zemědělský půdní fond. I když třeba nesouhlasí s dopravním systémem Prahy navrženým v územním plánu, nemůže to rozporovat závazným způsobem tak, aby to vedlo k rozporovému řízení. Rozporové řízení, které bylo vedeno, bylo vedeno jen z pohledu zákonů, kde můžeme, a tam to bylo o

zemědělském půdním fondu o variantě J. Odpověď je složitější. Neznačená to, když je tam souhlas, že bylo řečeno, že souhlasíme s tím, co je v územním plánu. To je potřeba dohledat. K některým otázkám naše vyjádření nemusí být bráno v procesu jako takové, které se musí podrobit rozporovému řízení.

P. M a c h á ě k :

Tím pokládám diskusi k územnímu plánu za skončenou. Prosím o poslední připomínky k ochraně ovzduší.

....

Pane Píšo, mohli bychom si říci, zda vaše studie potvrzuje, že je ohroženo variantou SS 300000 Pražanů?

P. P í š a :

V materiálu, který jsme odevzdali, nikde nebylo řečeno, že ohrožuje kterákoli varianta jakýkoli počet obyvatel v Praze. Pouze jsme vypočítali, co to znamená pro 48000 obyvatel ve středočeském regionu. Po jednotlivých obcích bylo vyhodnoceno, v jakých imisních zátěžích v jednotlivých třídách obyvatelé jsou a jaký bude mít na ně varianta účinek. Protože jsme hodnotili ve 33 profilech, nemohli jsme z hlediska jednotlivých profilů hodnotit širší oblast a tím ani ne dotčené obyvatelstvo.

P. M a c h á ě k :

Protokoluji všechna vyjádření, která zde zaznívají. Bude k dispozici stenozáznam z tohoto projednání.

.....

Proč potom v úvodním expoze bylo řečeno, že EIA zahrnovala území 120 km²?

P. M a c h á ě k :

Prosím o odpověď zpracovatele nebo oznamovatele.

P. V r d l o v c o v á :

Toto území bylo bráno od Suchdola na sever, kde jsme prováděli terénní průzkumy, rešerše, archivní průzkumy a část Prahy, kde jsme se snažili nějakým způsobem vyjádřit, jak se pomůže v rámci dopravy výstavbou jednotlivých variant.

.....

Proč se objevilo v závěru tvrzení, že varianta J významně pomůže 300000 Pražanům, a proto je preferována?

P. M a c h á ě k :

To byla otázka na zpracovatele dokumentace, my projednáváme obsah posudku.

P. V r d l o v c o v á :

Vyjadřovali jsme se, že varianta J odlehčí území, které reprezentuje zhruba 300000 obyvatel. Tím jsme předpokládali, že se lidem uleví od dopravy, která bude převedena na silniční okruh.

P. M a c h á č e k :

Tím byly vyčerpány příspěvky k ochraně ovzduší.

Je zde nový postoj k ochraně ovzduší, který zde dosud nezazněl? Každý požadavek je zaprotokolován.

P. B l a h n o v á :

Jsem studentka České zemědělské univerzity a chtěla bych se vyjádřit k limitům výškových staveb. Zaznělo, že průduchy budou zvýšený z 20 m na 26 m, výškový limit staveb, který se týká letiště, je 20 m. 26 m nebude povoleno.

Zástupce Ekofóra:

Neuvádím nový pohled, ale uvádí na správnou míru vyjádření, která se týkala tvrzení o tom, že trasa J pomůže 300000 Pražanů.

Před krátkým časem se konala neformální schůzka k rozptylové studii, zúčastnil se ing. Píša a zástupci občanských iniciativ a MŽP. Předám to, aby to bylo zaprotokolováno. Přečtu nejdůležitější část, která jednoznačně osvětluje tento bod 300000 Pražanů, kteří budou postiženi blahodárným vlivem trasy J.

Z rozptylové studie k dokumentaci EIA nevyplývá, že lze omezit argumentaci o příznivém vlivu výstavby této části silničního okruhu pro 300000 obyvatel Prahy jen pro variantu J, jak je uvedeno v dokumentaci, ale týká se to všech řešených variant v severozápadním segmentu, tedy i trasy SS, které budou mít v různé míře vždy příznivý vliv na životní prostředí Prahy.

Výpočet koncentrací i zdravotních rizik byl na základě studie proveden pro 33 vybraných profilů, a proto jej nelze vztáhnout na celou plochu hodnoceného území Prahy. Zdravotní rizika ve vztahu k počtu obyvatel nebyla na základě zadání hodnocena.

Výrok o 300000 Pražanech, což se stalo základním argumentem zastánců trasy J proti příznivcům trasy SS, je naprosto nepodložený.

P. M a c h á č e k :

Prosím o tento materiál pro protokol.

P. S t ř í b r n ý , Suchdol

Chtěl bych se pana radního zeptat na r. 2010. Uvažuje se to v horizontu volebních období, nebo pětiletěk? Co bude v dalších letech?

V a l e n t o v á , Pražské matky:

Město by mohlo argumentovat ulehčením v oblasti životního prostředí, kdyby udělalo samo EIA na dopravní systém, kterým by se ukázaly úlevy z tohoto systému. Nemůže tady argumentovat úlevou 300000 Pražanů, aniž by to zdokladovalo. Je zřejmé, že chybí EIA na dopravní systém Prahy.

.....

Dotaz na ing. Píšu. Pokud jde o problematiku kamionové mezinárodní dopravy poté, kdy se staneme členy EU, to je v horizontu 2 - 3 let. Z čeho jste vycházel při konstrukci vzduchotechnických opatření, kterými jste doporučoval variantu J, když ing. Klouda, zaměstnanec Ředitelství silnic a dálnic, nekvantifikoval mezinárodní kamionovou dopravu poté, kdy se staneme členy EU, a dokonce předpokládal v rozporu se stanoviskem ministerstva, že o nic tak moc nepůjde. Stanovisko ministerstva bylo diametrálně odlišné, připomenu ho. Jasně se zde stanoví, že s ohledem na členství v EU dojde k enormnímu nárůstu mezinárodní kamionové dopravy. To je vyvráceno stanoviskem pana ing. Kloudy, které vzal jako rozhodující dr. Vyhnálek.

P. P í š a :

Když jsme přistupovali k výpočtům, zadavatel nám dal vstupní data. Jsou to kromě větrných růžic apod. data o dopravním zatížení. Vycházeli jsme z podkladů ÚDI, kde je intenzita, skladba dopravy apod. Doplňujeme do toho sklony úseků apod. Na toto zadání vypracujeme emisní a imisní studii.

P. K o v á ř í k :

Dotaz, který se týká především stanoviska. Byl bych rád, aby MŽP spočítalo kumulované vlivy oddalování stanoviska na životní prostředí pro úsek v severozápadu. Aby byly MŽP spočítány a předloženy kumulované vlivy oddalování staveb na severozápadě na životní prostředí hl. m. Prahy. Je to požadavek, který prosím zodpovědět v rámci stanoviska MŽP.

.....

Aby to bylo od r. 1995, kdy jsme požadovali variantní posouzení.

Nám. T y l o v á :

Ministerstvo se vyjadřuje ke zpracované dokumentaci a k posudku, ne že by ji samo dopracovávalo. Zdržení je způsobeno tím, že dokumentace nebyla předložena ve variantách. Zdržování, které označujete jako zdržování námi je tím, že investor to nepředložil ve variantách, jak měl. Po dvou letech se ukazuje, že existují varianty, které lze označit za ekologičtější.

Musím se zastat pana posudkáře, když byl dvakrát napaden, že neříká přesně časový odhad. Když mluvil o tom pan Landa, hovořil o tom, jak to mají naplánováno, kdežto pan posudkář mluvil o tom, jaká je zkušenost s tím,

jak dopravní stavby běží. Je tam řada odvolávání at' vlastníků, nebo nevládních organizací a samospráv, a tam čas nelze odhadnout. Když mluvil o tom, že přesně neví, jak to bude probíhat, myslel tento faktor.

Radko H n í z d o , zahrádkáři Chabry:

Je nás malá skupina, ale je to také určitý hlas. Pokud bude varianta J schválena, všechny osady na sever od Chaber budou zničeny a celé naše životní dílo bude pryč.

P. M a c h á č e k :

Tím končím diskusi k ochraně ovzduší. Dávám prorok panu Meisnerovi, aby stručně řekl své stanovisko. Potom otevírám blok akustika a obyvatelstvo.

P. M e i s n e r :

Týká se to také ovzduší, ale co teď řeknu, má dost konsekvenci. Nejsem si jist, do jaké míry tady dnes šlo jednání o mimoběžky. Obávám se, že to může mít právní dopad, jestli dnešní jednání nebylo zmatečné.

Pan arch. Kasl, dr. Bém zavedli sem faktor dopadu na lidi ve vltavské kotlině. Je to tak? Pan dr. Bém nás informoval o dopadech na Veletržní ul. atd. Nevadí, že použil nepřesných údajů, o to tady nejde. Jde o jednu věc.

Rád bych připomněl panu arch. Kaslovi a dr. Bémovi, že podle poslední mně známé mapy rozložení karcenomů v Praze jsou dolní Holešovice jedním z nejzatíženějších míst, druhé jsou Nusle a třetí dolní Smíchov. Koncentrace těžkých prvků atd. a hlavně uhlovodíků cca 10 % nad normu, opožděný vývoj růstu dětí, zcelování kostí atd. Předpokládám, že s těmito údaji pracovala také paní ing. Vrdlovcová, když nám říkala takové věci jako lom Klecany, můžeme se podívat na míru důležitosti různých kritérií.

Praha je velmi excentrický útvar a udělala v r. 1993 - 94 to, proti čemu varovala OECD, kdy začala i zde dělat dvouokruhové řešení. Pan dr. Koukal říkal, že Londýn má také takové.

Páni starostové a pan arch. Kasl shodili se stolu ty návrhy, které vnitřní dopravu vytahovaly dále od centra. Zmíněna zde byla DUA, VIA atd. I DUA měla své komíny, ale nebyl městský okruh.

Starostové, kteří udělali vše pro dnešní trasu městského okruhu, mimořádně dopravě přátelského, který jde na dno pražské kotliny, který vytváří křížení dvou hlavních tahů SJM a východozápadního, kdy vytváří prostor pro down town, který tam možná bude. Musíme si uvědomit, co to pro nás znamená. Toto území bude nabouchané auty.

Jen to připomínám, nekritizuji. Starostové a pan arch. Kasl využili jednoho ze dvou výkladů zákona a odřízli možnost EIA pro městský okruh.

Máme tady v této části Prahy dvojtah velice blízko sebe, kdy nevelká oscilace jedné nebo druhé z obou nohou se projevuje velmi silně na vlivu okolí té nohy první, dokonce jižně od okolí první - viz pan dr. Bém, který nás poučoval o Veletržní ul., Bubenské atd. Dostáváme se do naprosto absurdní situace. Páni starostové využili všech možných prostředků, navozili sem autobusy lidi, aby se tady s vámi bavili o dopadech na spodek, na který EIA mít nemohli.

Buď je to bramboračka, nebo je to právně čisté. Pokud je to právně čisté, bavme se o lomech v Klecanech atd. Pokud se do celé věci zatáhla zcela úmyslně a v nadměrné míře problematika spodku, má to konsekvenci i do

právní roviny. Věcná rovina právní kličku prokoukla. Je nutné se o celé věci bavit jako o dvojtahu a začít dělat environmentální dopad tohoto dvojtahu. Nevím, jestli jsou toho lidé typu paní Vrdlovcové potentní, protože ubohá česká EIA věc neřeší jako dynamický systém - jsme v době Jakeše, kdy se sčítají brabci a skály.

Ohražuji se proti tomu, že se od r. 1994 dovídám, že veřejnost něco zdržuje.

Právní dopad těchto věcných mimoběžek by mělo ministerstvo velmi zvážit a podívat se, zda celá věc nebyla šaškárnou.

P. Macháček :

Vzhledem k pokročilé době prosím, abychom invektivy formulovali slušně.

Prosím o technické připomínky k tomuto vyjádření.

P. Horava :

K právní rovině. Upozorňuji na značný konflikt zájmů představitelů Prahy, konkrétně pan dr. Koukal v době, kdy byl primátorem, byl zároveň v představenstvu stavebních firem. Představitelé města to chtějí mít v Praze, aby mohli ovlivnit, která stavební firma zakázku získá.

Pouze představitelé měst znali detailně trasu J, mohli si včas nakoupit pozemky, kudy trasa má vést, aby je mohli prodat státu. Proto na tom trvají.

.....

Do školy jsem chodil 21 let a kol. Meisnera jsem nepochopil. Nevím, jestli škol bylo málo.

Řídící schůze několikrát upozornil na to, že se jedná o posuzování hodnocení, ne o věcné posuzování daného projektu. Zaznělo to několikrát. Do dnešního dne nikdo ze státní správy nebral v úvahu občanské iniciativy, byli jsme pro ně obtížný hmyz. Proto tady zaznívají věcné a faktické připomínky týkající se i projektu.

Nikdo ještě nepřipustil odborné zpochybňování parametrů, o nichž se hovořilo. Nechci hovořit o jednotlivých věcech, mohu se vyjádřit jen k něčemu. Problém je ten, že nikdo ze státní správy nebyl ochoten se za 10 let věnovat těmto připomínkám.

P. Macháček :

Tuto záležitost zaprotokolovávám. Otevírám další blok - otázka akustiky a vlivu na životní prostředí.

Vítězslav Max , sdružení nájemníků sídliště Dědina:

Hovořím za sebe. Chci navázat na předřečníka, který tady uvedl, že se neprojednávaly věcné připomínky. Tím, že 13. rok žijeme v proklamovaně demokratickém státě a zastupitelé Suchdola a dalších dvou obcí, ani jejich občané tady nechtějí tranzitní dopravu, a nemají se kde vyjádřit. Co mají dělat, když znají a navrhuji jiné řešení - místní okruh, městský, směrem na Trojský ostrov, a tranzit necht' si udělá pan Hejtman Bendl ve Středočeském kraji kde chce.

Chtěl bych sdělit zkušenost jako varování ve věci hluku. My jsme na druhém koridoru přistávání a

startování letadel letiště a hluk z přistávajících letadel, z motorových zkoušek a ze startujících letadel, který je slyšitelný na sídlišti Dědina, je subjektivně velmi silný, ale objektivně ho nikdo nechce léta přes naše písemné žádosti nejrůznějším ministerstvům, inspekci životního prostředí a dalším orgánům, objektivně změřit. Ani hodinu ho nikdo neměřil. Monitorovací stanice na Dědině není. V mapě se zakreslenými hranicemi hlukových tří pásem není uvedeno do dneška dokonce ani samotné sídliště Dědina, a hranice hlukového pásma jde ulicí Drnovskou. To vám říkám jako varování.

P. M a c h á č e k :

Chápu to jako vyjádření synergických vlivů širších hlukových vazeb, nebyla to poznámka přímo k okruhu. Děkuji za varování, může být zaprotokolováno.

Doc. B e n e š

Chtěl bych se zeptat, zda při hlukových studiích byly zvažovány situace deště. Za deštivého počasí speciálně dálnice je enormně hlučná do velké vzdálenosti.

p. L á d y š :

Výpočet hluku z dopravy se řídí obecně platnou metodikou, která je schválena. Tam se tyto vlivy nezapočítávají, počítá se tam standardní stav. Máte pravdu, že pokud je vozovka vlhká, dochází ke zvýšení hlukové emise z vozovky. Máme to změřeno, nárůst se deště pohybuje kolem 1,5 db.

Jana M i l e r o v á :

Pro hluk platí totéž co pro imise a pravděpodobně to zákon požaduje - porovnávat kumulované hodnoty pro leteckou dopravu i pro automobilovou přepravu a porovnávat i reálné výhledy do budoucna.

P. L á d y š :

Máte pravdu, zákon EIA požaduje toto hodnocení, ale

....(konec strany A 5. pásky)

.... Některé jsou přijaty do běžného hlukového pozadí, jiné si zachovávají různý stupeň signálního nebo výstražného významu. Odlišné zpracování hluku různého původu v nervovém systému je způsobeno řadou souvisejících příčin, ať fyzikálním charakterem hluku, jeho časovým průběhem, periodicitou i očekávaností nebo vzdáleností zdroje od posluchače, předchozími zážitky posluchače a dalšími okolnostmi.

Hluk z různých zdrojů má proto různou schopnost působit rušivě nebo obtěžovat. To je důvod, proč je odchylně hodnocen hluk z leteckého provozu. Rozdílné hodnoty pro letecký hluk byly odvozeny z odlišné míry

rušení a obtěžování zjištěné dlouholetým vědeckým studiem vztahu mezi hladinami leteckého hluku a subjektivními pocity, resp. výskytem stížností na tento hluk. To bylo uděláno jak u nás, tak i ve světě.

V souladu s mezinárodními doporučeními jsou proto i v našem předpise, což je vládní nařízení č. 520/2000, stanoveny samostatně nejvyšší přípustné hodnoty hluku ve venkovním prostoru pomocí odlišných ekvivalentních hladin akustického tlaku jak pro hluk z pozemní dopravy, tak pro hluk z ostatních zdrojů, tak pro hluk z leteckého provozu.

Pro vaši informaci: z leteckého provozu je ekvivalentní hladina 65 db, pro hluk z dopravy 55 db a pro hluk z ostatních průmyslových zdrojů 50 db. Sčítat hluk z obou těchto zdrojů nepředstavuje proto z výše uvedených důvodů žádný přínos v porovnání se samostatným posuzováním souladu konkrétní situace s přípustnými hodnotami hluku z leteckého provozu a pozemní dopravy.

Z hlediska rušivých účinků a účinků hluku na akustickou pohodu neplatí, že vyšší součet hladin z více současně působících zdrojů hluků znamená též odpovídající zhoršení účinku. Účinky různých zdrojů se často nesčítají a v některých situacích způsobuje současné působení i pokles rušení, jak je to běžně známo v praxi a je to využíváno i v oblasti maskovacích účinků.

Ke sčítání hladin. Samozřejmě sčítat hladiny lze, ale sčítání expozic z různých zdrojů by mělo význam pouze při hodnocení celkového množství akustické energie, která působí na sluchový orgán vzhledem k možnému vzniku poškození sluchu z hluku, čili ne na nervový systém.

V případě mimopracovního prostředí jde o význam zcela teoretický, protože při celodenním a celoživotním hluku by dlouhodobá ekvivalentní hladina akustického hluku musela být vyšší než 72 db. Vzhledem k tomu, že lidé pobývají převážnou část dne v uzavřených hlukově chráněných prostorách proti časově omezenému pobytu venku, nemůže v podmínkách běžného života dojít ani k velmi vzdálenému přiblížení k uvedené kritické expozici.

Podepsán prof. dr. Jiří Havránek, CSc.

Speciálně pro tento případ jsem si od tohoto člověka nechal toto vypracovat, protože je to jednička v tomto státě co se týká zdravotních dopadů na lidský organismus.

P. M i l e r o v á :

Jmenoval jste jako autora této krátké úvahy prof. dr. Havránka. Je možné, že je to jednička, ale nikde tam necituje žádný konkrétní zdroj, ze kterého své závěry čerpal, mluví velmi obecně. Přeji si znát zdroje, názvy studií a léta jejich provedení.

V Londýně asi 8 let běží spor o vybudování 5. terminálu letiště. V souvislosti s tím prováděli studie přinejmenším v pěti obcích, kterých se to dotýká. Tyto závěry mimo jiné obsahují zjištění, že hluk z letecké dopravy narušuje soustředění, a to i při domácí práci, zejména u dětí, způsobuje vývojové poruchy, narušení pozornosti a dokonce i poškození mozku.

P. L á d y š :

Nevyvracím to, máte pravdu. Pan prof. Havránek je autorem publikace Hluk a zdraví. Tam jsou všechny odkazy na literaturu, z které čerpal. Literatura je běžně k dispozici.

P. Č a p e k :

Musíme se pohybovat ve schválených limitech. Souhlasil bych s názorem pana doc. Kelera, že limity jsou stanovení toho, co lidi ještě vydrží. Vydrží poměrně hodně a na hodně si zvyknou. Jsou tady ale ještě přírodní indikátory. Když tady slyšíme vědecké výzkumy, chci upozornit na to, že poslední vědecké výzkumy přírodních indikátorů říkají asi toto: dopravní stavba tohoto druhu zasahuje přírodní společenstva, např. ptáky, do vzdálenosti 3 km od této osy. Ptáci se nenechají zblbnout nějakou normou, ztratí schopnost vlastního zpěvu a přebírají zvuky z této komunikace.

.Dr.

Dotaz na pana ing. Ládyše pokud jde o kumulativní sledování hlukových hladin. Pane inženýre, vysvětlil jste nám, že to nelze kumulovat. Budu vám citovat § 12, odst. 2, zák. č. 17/1992 Sb. o životním prostředí, který vám ukládá tyto hladiny zvuku sledovat kumulativně. Z toho es nemůžete vylhat. Je to stejný dotaz jako na pana ing. Píšu pokud šlo o ovzduší, na který mi neodpověděl.

Můj dotaz: jaké počty kamionové mezinárodní dopravy z hlediska uvažovaného vstupu do EU vám byly zadavatelem sděleny, zda byly hodnoceny ve vašem posudku a jaké jsou výchozí hodnoty z hlediska vašeho vyjádření.

P. L á d y š :

Otázka měla dvě části, jedna byla hodnocení kumulativních vlivů. Neřekl jsem, že nemohu dvě hladiny z leteckého a silničního provozu sečíst. Fyzikálně to lze, ale nemám hodnotící prvek, abych řekl, zda je to hodně nebo málo. Nemám se legislativně o co opřít. V zákoně nejsou definované limity, jsou definovány nařízením vlády č. 502/2000. Tam si to můžete přečíst.

Dr. . . .

Druhá otázka byla mezinárodní kamionová doprava po vstupu do EU po zavedení evropských limitů v oblasti hlukových hladin.

P. L á d y š :

Zpracovávali jsme ze zadaných vstupních údajů. Údaje, které jsme měli s panem dr. Píšou, byly shodné. Dostali jsme je z ÚDI. Byla tam celková intezita dopravy za 24 hodin v jednotlivých úsecích a podíl nákladní a osobní dopravy. Mezinárodní kamionová doprava jsou nákladní vozidla jako taková, v jejich číslech není určeno, co mezinárodní kamionová doprava, a co jsou nákladní. Jsou to nákladní vozidla. Pro mne jako akustika je vstupem nákladní vozidlo jako takové a nezajímá mě, jaké má označení.

P. H a l a - Suchdol:

Byl zde přečten vědecký názor mně neznámého badatele, nicméně zdá se, že se tím ten pán dlouhodobě

zabývá a publikuje. Prosím jako fyzická osoba, aby bylo posouzeno, do jaké míry je takovéto vyjádření relevantní k celkovému hodnocení daného projektu. Domnívám se, že kolik vědců, tolik názorů a že je nutné postupovat podle nějakých norem zcela zákonných.

P. L á d y š :

Nevím, co mám říci k panu prof. Havránkovi. Je to člověk, který to dělá dlouhá léta a je v republice jedničkou. Že ho neznáte, za to nemohu. Lékaři a hygienici ho znají.

Nám. T y l o v á :

V zákoně 17 je napsán článek o synergii, protože byla snaha, aby se tato problematika řešila. Fakt je ten, že vědecké poznání není na té úrovni, aby to dokázalo. Proto tady není norma, která by to dokázala sčítat. Neznáme řadu jiných otázek ve fyzici, v chemii, v biologii. Když víme, že účinky mohou být závažné, měli bychom se k tomu postavit takovým způsobem, že to může mít nějaký významný vliv, ale nemůžeme vám říci, že to někdo sečte podle nějaké metodiky. Nikdo to neumí, myslím ani na světě. Naše legislativa není na tom tak špatně a zdravotnická vychází z doporučení VHO velice striktně. To ale neznamená, že by se tím někdo ve stanovisku nezabýval.

Vymáhání toho, aby se použila norma, není možné, protože norma není.

Smysl EIA je ten, že se neopírá jen o normy a limity, na to by mohlo být správné řízení, kde by se každý orgán vyjádřil z hlediska své kompetence a řekl by, zda se tam překračují imise nebo hluk. Právě v EIA se to má dohromady posoudit.

P. L á d y š :

Veškeré výpočty byly prováděny podle staré legislativy, podle vyhlášky č. 13, protože jsme to dělali v r. 2000. Nové nařízení platí až od r. 2001. S limity je to následujícím způsobem:

podle staré vyhlášky byly limitní hladiny 40 db v noci a 50 db ve dne. Na to všechno byla navrhována protihluková opatření. Nové nařízení vlády limit zjemnilo - noční je 45 a den 55. 5 db je v rezervě s tím, co jsme navrhovali.

P. Z e m a n :

Máme zákon o hluku a vibracích a od toho se odvíjí, že v řízení jsou jisté mezery, místy docela nepříjemné.

Ke kamionům po vstupu do EU. Jisté je, že podstatně vzroste minimálně tím, že skončí fronty na hranicích, ale budou i další zdroje růstu.

P. M a c h :

Technická otázka: kolik profesorů-ušarů máme ve vládě, že dokáží vládním nařízením zvýšit limity o 5 Db proti do loňska platné vyhlášce?

P. L á d y š :

Mohu říci obecné poznatky i z EU. Naše limity, které byly ve vyhlášce - 40 a 50, jsou nesplnitelné. Stačí, že po komunikaci projede 10 vozidel za hodinu a je tam vyšší hladina než 50 db. Stejně jsme si hráli na něco, co se nedá v normálních podmínkách splnit.

Tyto limity vycházejí z poznatků evropských států a jejich hladin. Přibližujeme se k hladinám, které jsou obecně i v ostatních státech.

Dr. S t ř í b r n ý , Praha:

Chtěl bych se zeptat představitelky životního prostředí, protože vím, že se neustále posunuje lidské poznání, až se poznatky dostanou na tu úroveň, že to budete schopni posoudit, a dálnice bude hotova, a zjistí se, že limity budou překročeny, co se s tím bude dělat?

Nám. T y l o v á :

Je to vývoj. Kdybyste přišel s některými otázkami před sto lety, také vám nikdo neodpoví. Myslím si, že MŽP se v tomto procesu chovalo velice seriózně díky tomu, že jsme vrátili proces a přes velký politický tlak zde sedíme a posuzujeme 2 nebo 4 varianty. Nemyslím si, že bychom něco zanedbali. Je to tlak města na to, že chtělo stavět ochvat co nejdříve, není to tlak jiného charakteru, tlak na vyvolání veřejné poptávky po tom, aby se stavba co nejdříve urychlila. MŽP před dvěma roky zde inscenovalo jednání. Na základě tohoto jednání jsme rozhodli, že vrátíme dokumentaci a vyžádáme dopracování dalších variant.

P. L á d y š :

Řekl bych jednu klausuli, kterou razíme - že akustické vlny se šíří nezávisle na politické a ekonomické situaci.

K leteckému hluku. Ve studii jsme se snažili posoudit vliv leteckého provozu a vliv hluku z dopravy. Dělali jsme to tak, že jsme na jednotlivých okrajových částech, které budou zasaženy hlukem z předpokládané komunikace, zjišťovali hladiny. Byla tam zjištěna následující věc: že u objektů, které jsou nejbližší komunikacím, je dominujícím zdrojem hluk z dopravy. Hluk z leteckého provozu je tam v pozadí. Ve vnitřním intravilánu je dominující hluk z leteckého provozu. Je to tam konstatováno a jsou tam i výsledky.

Ve studii jsme prováděli i měření na okrajích obcí, které budou zasaženy leteckým hlukem. Máte možnost se podívat, jaké hladiny jsou když letadla létají a když nelétají.

P. S t ř í b r n ý :

K tlaku v médiích. V Metru se po několik týdnů objevovala stránka iniciovaná zřejmě Magistrátem, kde bylo jasně zviditelňována varianta J jako optimální pro Pražany. Většina Pražanů má představu, kterou vytvářela média pro variantu J.

P. K o v á ř í k :

Nejedná se o to, že by hl. m. Praha ve svém oficiálním vyjádření kdykoli operovala kterýmkoli občanem hl. m. Prahy. Nehovořím o mediálních vyjádřeních. Každý občan tohoto státu má možnost s novináři hovořit. Také se nemohu vyjadřovat jakkoli k tomu, jestli se mi líbí, co kdo natočí, napíše nebo uskuteční. Každý se v tomto směru vyjadřuje za sebe. Oficiální vyjádření nic z toho, co zde zaznívá, neobsahuje.

P. M a c h á č e k :

Bylo zde namítáno, že jde o tlaky vyvozované prostřednictvím médií. Chci jen konstatovat, že je toto veřejné projednání a že zaznívají argumenty, které jsou jasné.

K otázkám hluku.

Doc. B e n e š :

Podle toho, jak jsem se dával do výsledků EIA, akustické hranice dosahované na území Suchdola se blíží povoleným limitům. A to jsme v situaci, kdy nezapočítáváme leteckou dopravu, kdy nebereme v úvahu nárůst kamionové dopravy. Jako s emisemi jsme na hranicích, a přitom máme zajištěn výhled nárůstu. Proč se toto nebere v potaz? Tady je naprosto jasná derivace dalšího vývoje, kdy nárůsty tady budou. Dnes jsme na hranicích, a přitom se nám na krk uvazují tyto věci. Co tady budeme potom dělat?

P. B é m :

Paní náměstkyně, myslíte si, že urychlená dostavba silničního okruhu v severozápadní části Prahy je něco špatného?

Nám. T y l o v á :

O tom jsem nemluvila, mluvila jsem o tom, že rozhodnutí vrátit dokumentaci nebylo jednoduché. Byla veřejná poptávka, nebo byla vytvářena na to, aby stavba byla co nejvíce urychlena. I dnes zaznívají vyjádření, že je třeba stavbu urychlit i za cenu toho, že se nevybere to nejsprávnější řešení.

P. B é m :

Z našeho pohledu to není žádné hrdinství, že se věc o tři roky zpozdila, považujeme to za chybu.

P. N o v e s k ý , Sedlec

Chtěl jsem zareagovat na pana radního Kováříka, protože říká, že je to mediální. Mám zda dvě věci z Metra, kde je to uváděno jako placená inzerce. Podle mne to mohou být desetitisíce. Za čí peníze? My to platíme, a oni si tímto způsobem dělají reklamu.

P. M a c h á č e k :

Poznámku zaprotokolovávám.

Ing. S e d l á č e k :

Jsem spolumajitelem domu na Kamýcké 3, Praha-Sedlec.

V souvislosti s diskutovanými dvěma variantami byla provedena i rekonstrukce ul. Kamýcká. TSK zadávala hlukové studie. Chtěl bych se zeptat pana inženýra, jestliže udělám dvě studie před rekonstrukcí a po rekonstrukci, jestli aby referenční body měly být stejné, aby se mohly porovnat?

P. L á d y š :

Pokud mám porovnávat dva stavy, měl bych je porovnávat ve stejných bodech.

P. S e d l á č e k :

Šlo o to, že to nebylo splněno, byla to firma ing. Kajl, od Sony, tyto dvě studie zadávalo TSK, a navíc po rekonstrukci nám před dům umístil Magistrát stanici MHD. Rozjíždění autobusů, brzdění se nám projevuje v domě. Hluk u nás v domě byl překročen, a to tam ještě nebyla zastávka.

Chtěl bych se zeptat pana radního z Magistrátu, proč umístili zastávku MHD přímo před dům, když před rekonstrukcí stála o 50 m dál a nikomu nevadila?

P. K o v á ř í k :

Musím se pana ing. Vlka zeptat, nebyl jsem účastníkem projednávání rekonstrukce Kamýcké. V tomto směru vám odpovím písemně, pokud mi dáte jméno.

P. S e d l á č e k :

Umístěním zastávky se hluk zvýšil. Žádal jsem TSK o provedení studie.

P. L a u d á t :

Městská část je účastníkem řízení o umístění zastávek.

.....:

Mám dotaz ke kapitole EIA - územní plánování. Mám usnesení vlády z r. 1986, kterým je novelizován územní plán VÚC pražské středočeské aglomerace stále platný z r. 1986. V tomto usnesení je severní segment silničního obchvatu kolem Prahy vysloveně potvrzen na úrovni Roztok. Budu citovat bod 45 územního plánu:

Vnější pražský rychlostní automobilový okruh H1 vedení v severní části přes Roztoky.

Je to z r. 1986, je to 15 let. Z hlediska územního plánování to není žádný pravěk. Několikrát zaznělo, že desítky let projektanti pracují na trase J, že je připravena ve všech podrobnostech a může být předložena k územnímu řízení. Udivuje mě, že vláda ČR v r. 1986 přijme usnesení, kde je okruh situován na Roztoky, a přesto se

pracuje na trase J. Usnesení nebylo zrušeno, plán platí. Ve vyjádření místopředsedy vlády Rychetského je jednoznačně řečeno, že dokud není schválena nová územně plánovací dokumentace VÚC, platí zákon starý a je třeba podle něj postupovat bez ohledu na to, že byly zahájeny přípravné práce pro vytvoření územního plánu VÚC nového. Plán platí, severní trasa je situována na úroveň Roztok. Je v rozporu s územním plánem Prahy, který sice byl předložen ke schválení na základě jakéhosi schválení odborem územního plánování Ministerstva pro místní rozvoj. Myslím si, že ani vedoucí odboru Ministerstva místního rozvoje nemůže zrušit ..

P. M a c h á ě k :

Řekl jste, že to bude půlminutový vstup. Odevzdejte to, a budeme pokračovat, abychom probrali další vlivy.

. :

Vše odevzdám. V usnesení vlády 631/93 je v bodu 3 řečeno: ukládá se ministru hospodářství ve spolupráci s primátorem hl. města určit trasu silničního okruhu kolem Prahy v rámci územně plánovací dokumentace velkého územního celku pražské aglomerace. Nechápu, jak je možné, že toto usnesení nebylo splněno a že trasa J byla prosazena do územního plánu Prahy, čili obce. Předám to a žádám, aby to bylo zaprotokolováno - zda usnesení vlády na území hl. m. Prahy neplatí, nebo jak tomu rozumět.

P. M a c h á ě k :

Připomínám, že neprojednáváme územní plán Prahy, беру to jako konstatování situace, jak je vnímána tímto občanským subjektem.

P. K o v á ř í k :

Musím na to reagovat. Jakýsi souhlas Ministerstva místního rozvoje není jakýsi souhlas, je to souhlas podle zákona nadřízeného orgánu územního plánování. Prosím, aby všichni občané dodržovali zákony této republiky a nezpochybňovali zákonné akty. Pokud někdo chce zpochybnit vyjádření nadřízeného orgánu, což je Ministerstvo místního rozvoje, necht' se obrátí k soudu.

P. M a c h á ě k :

Zaprotokolovávám tuto odpověď, je to tvrzení proti tvrzení, je věcí příslušného orgánu, jak na to bude reagovat.

Další připomínka k akustice není, tento bod končím.

Přejdeme k dalšímu bodu, který se týká přírody, krajiny, krajinného rázu. Prosím o připomínky.

Ondřej Š p a ě k :

Neodvážím se říkat, která varianta je lepší, jen bych rád upozornil na jednu oblast, o které se málo hovořilo a která nemá takový význam jako oblast Suchdola. Je to Drahaňská roklina na druhé straně řeky. Nežijí tam žádní

lidé, jsou tam nějakí chataři, ale přesto tato oblast má rekreačně turistický význam pro obyvatele Bohnic, Čimic, Ďáblic, Kobylis, Tróji. Chtěl jsem jen upozornit na tuto oblast. Toto území bude stoprocentně dotčeno.

Slyšeli jsme, že varianta J bude finančně pravděpodobně náročnější. Varianta SS jistě řeší tranzitní dopravu okolo Prahy. Kdyby se finance, které přebydou v případě stavby varianty SS, investovaly do zlepšení služeb MHD v Praze, byla by možná využívána více lidmi. Možná je to můj naivní názor.

.....

Chtěla bych říci připomínku ke krajinnému rázu. Bohužel se o tom málo ví, ale je to dnes dáno zákonem. Průduchy budou zvýšeny na 26 m. 26 m není zanedbatelná výška vzhledem ke krajině. Krajinný ráz je velice důležitý. Byl krajinný ráz po zvýšení o 6 m hodnocen? V posudku EIA byl hodnocen pro 20 m.

P. V y h n á l e k :

Z hlediska krajinného rázu je vyhodnocena původní varianta.

P. H o r a , Chabry.

Chtěl jsem se přiklonit k MHD. Absolutně není preferována tak, jak by v Praze mohla být. Ať je jakákoli akce třeba na výstavišti v Letňanech, tramvaje jezdí normálně. Jezdí málo obsazená auta a tramvaje trasu, kterou normálně jedou 2 minuty, jedou 15 min..

Myslím, že by významnější preference MHD velmi značně ovlivnila celkové ovzduší v Praze.

P. M i l e r o v á :

Varianta J buď přímo devastuje nebo znehodnocuje několik chráněných nebo cenných území. Ve směru od Ruzyně to jsou Kozí Hřbety, chráněná krajinná oblast Tiché údolí, Roztocký háj, Sedlecký háj, Sedlecké skály, a na druhém břehu Vltavy přinejmenším Drahaňská rokle. Toto jsou velmi populární území Pražanů k víkendovým výletům a jsou dosažitelná MHD. V budoucnosti bude čím dále tím cennější mít v dosahu hlavního města takovéto atraktivní lokality pro rekreaci.

Posoudil někdo sociologicky dopad varianty J v tomto aspektu i ekonomicky? Lidi někam jezdit budou, budou jezdit dál autem. Dopad tam také není zanedbatelný.

P. V r d l o v c o v á :

Sociologické posouzení dopadu na Roztocký háj v rámci EIA provedeno nebylo. Ekonomické využití aut - nejsme schopni odhadnout, zda do Roztockého háje v r. 2010 lidé pojedou MHD, auty, nebo na kole.

Doc. B e n e š :

K řešení dopravy v Praze jako takové. V Singapuru existuje zákon, kde nemůže jet méně než 4 lidi v auto do centra. Singapurský magistrát si s tím poradí, a pražský dovolí jezdit po jednom.

P. M a c h á ě k :

Souhlasím s vámi, ale nejsme v Singapuru, jsme v Praze.

.....

Silniční obchvat je veřejně prospěšná záležitost a rekreační využití krajiny je také veřejně prospěšná záležitost.

.....

Došlo k nedorozumění. Nechtěla jsem nikoho nutit, aby jezdil do Roztockého háje. Variantou J byste tuto možnost vzala. Nešlo jen o Roztocký háj, ale o všechny oblast.

P. Z e m a n :

Je tam také archeologická cenná památka slovanské hradiště. Kus ho má být zlikvidován touto stavbou.

P. H e r m a n :

Chtěl bych na to zareagovat. Lokalita se jmenuje Zámky a hradiště, které se zde nachází, bylo v dostatečné míře prozkoumáno. Pokud máme informace ze Středočeského muzea z Roztok, nebyla z jejich strany žádná připomínka proti komunikaci tažené v tomto koridoru.

P. Š t ě p á n e k :

Byl jsem jedním z poslanců NVP, dnes zastupitelů, kteří hlasovali pro některá z těch chráněných území na severu Prahy. Kromě toho, že splňovala podmínky pro vyhlášení takových území, domnívali jsme se, že povedou stavitele okruhu k citlivějšímu řešení. Postrádám v posudku výraznější vyjádření k tomu, že stavby, které budou zasahovat svými dopady do těchto chráněných území, budou v rozporu se zákonem 114/92 o ochraně přírody a krajiny.

P. M a c h á ě k :

Chce na to někdo reagovat?

P.. V y h n á l e k :

Myslím, že je to jak v posudku, tak v dokumentaci vyhodnoceno, konstatováno to je. Po prostudování všech materiálů jsem došel k závěru, že pokud nedojde k fyzickému kontaktu, zásah je akceptovatelný.

P. Š t ě p á n e k :

V tom je právě rozpor. Domnívám se, že dopady nejsou pouze ve fyzických dopadech stavby, ale i dopady další.

Dana Dvořáková :

Mám související poznámku k zastínění oblasti třemi mosty při variantě J. Je to velice závažné dlouhodobě. Jak se chce tato oblast vyřešit? Četla jsem podrobně vyjádření naší městské části Prahy 8, kde se zabývají tím, jak budou ochraňovat flóru v těchto místech. Připadá mi to směšné. Každý, kdo někdy pěstoval nějakou květinu ví, že když si nad skalku postaví deštník, nic tam v té kvalitě, jaké tam byliny máme, neporoste.

P. Macháček :

Prosím o reakci biologů.

.....

Problematika mostů je záležitost, která není jednoduše řešitelná. Mosty v trase J - mám na mysli mosty přes Čimický a Drahaňský potok a Vltavu - z hlediska významu území co do chráněné oblasti přírody největší význam má území, které se nachází pod mostem přes Vltavu. Tento most byl technickým řešením navrhován variantně, a to v provedení patrovém, který reagoval na problém zastínění a na problém nedostatku srážek s určitou půdorysnou subtilností.

Další věc je, že se tyto mosty nacházejí v takové výšce, že existuje určitý faktor větru, který zanáší vláhu do plochy, která by byla stíněna tímto mostem. Podobně je to v případě slunečního záření.

P. Dvořáková :

Když most bude tak vysoký, z hlediska vzhledu krajiny bude příšerný.

Doc. Vorel :

Na tuto otázku se nedá (konec 5. pásky)

P. Čapek :

... zelený pás, tady je, a do tohoto zeleného pásu se umísťuje tato kapacitní stavba. Zelený pás by se budoval za ní? Nechápu to. Jsem přesvědčen, že to tohoto zeleného pásu Prahu musí patřit i Tiché údolí v Roztokách. To je součást tohoto zeleného pásu.

P. Macháček :

Z přítomných zástupců MŽM nemůže nikdo panu kol. Čapkovi odpovédět, protože zde příslušní zástupci nejsou.

P. Kovářík :

Je to společný projekt, který má MŽP, hl. m. Praha a Středočeský kraj. Pás je v různých částech vně i uvnitř. Jsou segmenty, kde je vně, např. ve východní části. Pokud se týká jižní části, je uvnitř, na jihozápadní části je

jak vně, tak uvnitř. Pokud se týká části severní, pan kol. Čapek má pravdu, že na pravém břehu Vltavy je v kontaktu s tím, co je navrhováno z hlediska silničního okruhu, ale na levém břehu to tak není, tam je tímto pásmem oblast Šáreckého údolí a svahů. Tady je okruh za pásmem.

Z hlediska toho, co je teď předmětem hodnocení, v jedné části je to v kontaktu, v druhé části v přímém kontaktu nikoli.

P. S i s t e r , Praha 8.

K přemostění Drahaňského údolí v Čimicích. Chápu, že se bere v potaz, jak stavba bude vypadat ve finále, jaký bude mít vliv na životní prostředí. Je někdo hodnoceno budování stavby? Jestliže budu přemostovat údolí, nějaký biotop, musí se tam vytvořit nějaké pilíře, bude se tam muset stavět. Vyženou se odsud zvířata. Někjaký biotop se zničí. Bude se dodatečně vytvářet?

P. V y h n á l e k :

Období výstavby je v dokumentaci vyhodnoceno na úrovni podkladů, které jsou k dispozici. Většina doporučení a návrhů opatření na minimalizaci negativních vlivů je vázána na plán organizace výstavby, kde jsou doporučení, co by měl zajistit. Konkrétně jsou tato opatření specifikována pro přemostění Vltavy, pro přemostění Čimického a Drahaňského údolí specifikována nejsou.

P. Č a p e k :

Přípomínkou jsem chtěl říci, že trasování je špatně. Nechtěl jsem se zeptat, kudy zelený pás má vést, a když to jinak nejde, že půjde venkem. Zelený pás se přizpůsobuje trase komunikace. Jsem přesvědčen o tom, že to má být obráceně. Severní nebo severozápadní území je z celoměstského hlediska významné, aby zůstalo zelené, a to z toho důvodu, protože odtud přicházejí převážně větry. Dopravní stavba sama je silný zásah do krajiny, ale ona ještě přináší sekundární jevy, přináší suburbanizaci území. Suburbanizace, která neomylně se stavbou přichází, není v souladu se záměrem zeleného pásu.

Chtěl jsem říci to, že hledisko urbanistické nebolo v tomto směru posouzeno dostatečně.

P. K o v á ř í k :

V tomto je bráno v potaz především hledisko urbanistické, stávající prvky a stávající obsažené prvky zeleně, a to jak nadregionální biokoridory, tak regionální biokoridory a biocentra. Nemá smysl skládat pás z prvků, které mají ryze lokální charakter. Proto je skládán z těchto neregionálních prvků a prvků, které spolu mohou tvořit ucelený celek. To vychází z urbanistických a ne jiných zásad.

P. L a u d á t :

Pokud jde o krajinářské hledisko, považuji to za cynismus. Jestliže severní variantou uzavřete, padne celé území až po variantu. Pokud vím, startovací názory byly, že jsou potřeba nové rozvojové plochy. Jestli chcete zázemí od Suchdola dolů obětovat, to je právě severní variantou.

P. D v o ř á k o v á :

Tvrzení, které zde měli oba činovníci Magistrátu, jsou naprosto nepodložená a nezakládají se absolutně na pravdě. Jsou v rozporu se vším, co je v dokumentaci a co vidí člověk na vlastní oči. Jaké skládání ze zelených prvků - co to povídáte za nesmysly? Promiňte, je to nepodložené. Buďte věcný a nehrajte si na rétoriku, na to je příliš pozdě. Víme, že umíte mluvit.

.....

K panu Kováříkovi. Byla zrušena vyhláška č. 8 o zřízení oblastí klidu v hl. m. Praze z r. 1991?

P. K o v á ř í k :

Pokud vím, zrušena nebyla.

.....

Prosím zaprotokolovat, že varianta J je v rozporu s touto vyhláškou, která vymezila oblast klidu Drahaň - Trója, a v této oblasti se vyhláší trvalá stavební uzávěra, kde je zakázáno umisťovat nové stavby, liniové stavby apod.

Karel O p i c , Suchdol:

Neslyšel jsem, kolik chat se musí zbourat a kolik stromů se musí vykácet. Bude se to bourat?

P. V y h n á l e k :

V dokumentaci jsou označena místa, kde pravděpodobně k demolicím dojde. Na základě tohoto stupně dokumentace nelze přesně říci, kolik objektů to bude. V lokalitě Na Padesátníku s určitou pravděpodobností k demolici dojde.

P. O p i c :

Nerozuměli jsme si, bavím se o východní části tunelu, neboli o západní části mostu. Tam je velký sjezd, přiváděč od Sedlce bude pravděpodobně tunelem a skončí na Skalkách. Tam jsou zahrádkářské kolonie, o kterých mluvím. Zbouráte asi 100 chat, a stromy si nedovolují vyčíslit. Měli byste spočítat, kolik stromů vyrobí kyslíku.

.....

V dokumentaci je konstatováno, že ani jedna z variant se nedotkne žádného stromu, který je chráněn podle zákona.

Co se týká konkrétního kácení stromů, konkrétně počet se udává až v projektové dokumentaci pro stavební povolení. Na úrovni studie a v měřítkách, která byla k dispozici není možné vyčíslit počty stromů.

P. M a c h á ě k :

Pan kolega má na mysli, že nebude kácen žádný památný strom. Konkrétní počty kácení musí být doloženy před územním řízením příslušnému orgánu ochrany přírody. Přesný počet vyplyne z toho návrhu stavby, která bude připravena pro územní rozhodnutí.

.....

Ví Magistrát, že se nějaké zahrádkářské kolonie budou bourat a stromy kácet?

P. K o v á ř í k :

Z Magistrátu nepochybně ne. Prosím, aby se zde neslučovalo hl. m. Praha a Magistrát. Magistrát je úřad, hl. m. Praha je samospráva.

Jsme si vědomi toho, že v každé z variant silničního okruhu jsou zasaženy určité počty stromů a v každé z variant je zasažen určitý počet rekreačních objektů.

.....

Prosím, aby bylo zaprotokolováno, že MŽP nevzalo v úvahu škody, které způsobí vykácením stromů a zničením zahrad.

.....

Zásah stavby do krajiny bude velký a bude mít vliv na narušení stability ekosystémů. Když se ekosystém naruší, je možné, že se i zruší. Na jednom místě ho zrušíme, a o 5 km dál ho budeme znovu budovat? Stabilita ekosystému je vývoj na stovky let. Je to pro mne nepochopitelné.

Zástupce z Ekofóra:

Technická poznámka týkající se ochrany lesa. Chtěl bych připomenout, že ve stanovisku České inspekce životního prostředí je řečeno, že z hlediska ochrany lesa je varianta J nepřijatelná. Prosím zpracovatele posudku, aby mě případně opravil. Připadá mi naprosto absurdní, abychom zlikvidovali poslední zbytky rekreačních lesů a lesů zvláštního určení a zároveň připravovali velkolopé plány za miliardu na nové zelené pásy, které budou funkční za 100 nebo 200 let.

P. M a c h á ě k :

Chce na to reagovat zástupce České inspekce životního prostředí?

Dr. M a r e k :

Česká inspekce životního prostředí se vyjadřuje k hlediska ochrany přírody. To jsou hlavní části, ze kterých

se posuzuje EIA. Z hlediska oddělení ochrany ovzduší se vyjadřuje ministerstvo, protože nám to nepřísluší. Nám nepřísluší mobilní zdroje.

Pokud se jedná o přírodu - z pěti částí nám jeden nepřísluší, a ze zbývajících čtyř považujeme trasu J za nepřijatelnou.

P. B e n e š :

Bylo řečeno, že jednou bude u dálnice zelený pruh na jedné straně, jednou na druhé, lidé při rekreaci budou přecházet dálnici?

P. M a c h á č e k :

Je to otázka možnosti rekreace v zeleném pásu, jestli lidé budou muset dálnici přecházet.

P. V r d l o v c o v á :

V trase je několik přemostění a jsou tam kromě toho dva zelené mosty, které umožňují přechod lidí. Když jsem mluvila o mostech, mluvila jsem o velkých, ne o dalších. Ty jsou i ve variantě S.

P. M i l e r o v á :

Ještě jeden aspekt k území. Velká nově budovaná a rozšiřovaná evropské letiště mají kolem sebe ohromné zóny skladů - beton, plech a ploty. Území kolem letišť ztratí obytnou funkci, tam se bydlet nedá. Ohromně stoupne cena území pro přepravní a obchodní společnosti, které si tam budují překladiště jak pro tranzitní dopravu, tak pro letecké kargo. Nelze vyloučit, že totéž se přihodí i v této oblasti. Samozřejmě tato karga a skladiště se budují kolem základních komunikací, které k letišti vedou a která mají napojení i na tranzitní kamionovou dopravu.

Prosím, aby byla vzata v úvahu tato varianta vývoje. Pokud na to dojde, kam byste to dali podél dálnice jak je navrhovaná ve variantě J.

P. K o v á ř í k :

Z hlediska územního plánování to co je obsaženo je stejné ve všech variantách. Je to prostor podél 1/7 směrem k dnešnímu již realizovanému okruhu v úrovni Řepy - Ruzyně, jednak směrem na Slaný. Podle tohoto silničního okruhu ani ve variantě J, ani ve variantě SS hl. m. Praha nedoporučuje.

P. Č a p e k :

Pan radní má pravdu co se týká územního plánu Prahy, ovšem od schválení územního plánu se jak na běžícím pásu projednávají změny. V současné době se bude projednávat třetí vlna změn, vyšplhá se to k číslu 400 změn od schválení územního plánu.

Je mi líto, že zde není pan starosta z Horoměřic. Jistě by nám rád ukázal územní plán Horoměřic, kde skladová zóna je nakreslena a projednaná v rámci územního plánu. Územní plán jsem viděl. Toto hledisko nebylo dostatečně zohledněno. Suburbanizace jak druhotný jev nebyla dostatečně zhodnocena.

P. M a c h á ě k :

Zaprotokoloval jsem to, poznámka nemůže zapadnout.

P. G e o r g i e v :

Pan Kovářík nemá pravdu, a ví to moc dobře. Už konkrétně mezi Chabry a Zdiby stojí celní sklad. Ta je tam postavena jen z toho důvodu, že se tam očekává dálnice. Podívejte se na výpadovku na Brno, na Plzeň - to je jeden celní sklad, jeden autosalón a další průmyslové objekty.

Na severu to bude vždycky a bude to jen otázka peněz, kdo koho víc přeplatí. Silnice bude obšancovaná ze všech stran těmito objekty.

P. K o v á ř í k :

Jestliže se pan kolega domnívá, že nemám pravdu, tak v tomto případě se těžce mýlí. Hovořil jsem o tom, co je obsaženo v územním plánu hl. m. Prahy a o tom, co je hl. m. Prahou projednáváno, k čemu se hl. m. Praha vyjadřovalo. Hovořil jsem o tom, že jsme se o požadavcích zón podél trasy SS vyjadřovali negativně.

....

Stále se říká, že stavba nebude v kontaktu s chráněnými územími. Je to podmínkou, že nesmí být. Silnice bude zřejmě vyhřívaná, nebo nebudou v zimě solit a nebude se tam jezdit. Jsem zvědav, jak pánové zajistí, aby na délce několika km jim slaná voda do chráněných území nevtekla.

P. V y h n á l e k :

Voda z povrchu komunikace, která bude obsahovat chlorid sodný, je odváděna silniční kanalizací mimo chráněná území - Vltava, Čimický potok, Drahaňský potok.

P. B e n e š :

Chtěl bych doplnit toto. Velmi málo se to ví, ale součástí této stavby je stavba retenčních nádrží, které mají zadržovat silniční vodu, která půjde od Horoměřic. Vodoteče, které jsou k dispozici a dosažitelné nestačí pojmout vodu, která odtud půjde. Tyto retenční nádrže budou stát uprostřed Suchdola, což je brutální zásah do urbanistiky tohoto místa. Navíc budou zdrojem strašného prachu z toho, co přijde ze silnice. Budou se muset vyprazdňovat čerpadly atd.. Také vyschnou, takže největší špína se bude dostávat na celý Suchdol. Otázka zní: je toto také zohledněno v posudku?

P. V y h n á l e k :

V posudku je vyhodnocena specifikovaná lokalizace těchto nádrží.

Na prašnost není rozptylová studie.

.....

Prosím jako požadavek, aby tato studie byla také vykonána, protože to bude silná zátěž.

Zdeněk V a n ě u r a :

Chtěl bych se vyjádřit k vodě. Vyjadřovali jsme se k technické studii. Co se týká nádrží, jedná se o suché poldry. Jsou to zatravněné plochy nějak udržované. Jeden poldr je u Horoměřic a jeden v Suchdole, kde se doporučuje využít brýlí podél rozpletu.

K soli. V této variantě projektant navrhl neobvyklé řešení - odvádění vod v zimním režimu v době největšího ohrožení solemi přímo do Vltavy štolou.

Co se týká Čimického a Drahaňského potoka, je tam navrženo odvodnění do těchto vodotečí. V minulosti byly zpracovávány různé úpravy těchto potoků, což nebylo nejrozumnější.

Co se týká koncentrací soli, nejhůře je na tom Drahaňský potok, kde klíčové koncentrace je dosaženo již dnes. Pokud bude provozována dálnice, musí být minimálně zavedeno monitorování, pokud se nenajde zdroj. Samozřejmě, bude omezeno solení.

P. D v o ř á k o v á :

Toto je přesně to, čeho jsme se obávali. Pro nás je naprosto nepřijatelné, aby se do chráněného potoka, kde žijí ryby a je vegetace, vypouštěla solená voda. Nad Vltavou mohu zavřít oči, je tam hodně vody, ale tento potok je malý. Jak si můžete myslet, že se tam pojme solená voda z šestiproudové dálnice? To povede k devastaci velice širokého pásu kolem potoka.

P. M a c h á ě k :

Chce na to někdo reagovat?

.....

Posuzovali jsme sůl a vliv na zoobentoz (?) a na aquatické záležitosti. Použili jsme tolerančních limitů ..(nesrozumitelné organismy udávaných Českým ústavem přírody. Tady je uváděn toleranční limit pro zooplankton 1 g/l. Tak vysokých koncentrací ani v maximálních hodnotách není dosaženo. Pohybujeme se pod 600 mg. Tvrdíme, že neovlivňujeme zooplankton.

P. P i s t o r i u s :

Je téměř neuvěřitelné, že mě někdo chce přesvědčit, že voda nebude slaná.

Tato stavba má tolik technických problémů a tolik úprav, aby nebyla dotčena chráněná území, že je naprosto jednoznačné, že nesmí být připuštěna k realizaci.

P. V y h n á l e k :

Chtěl bych upozornit, že podobná problematika se slanými vodami a se znečištěním je i na ostatních variantách.

Jedná se o přírodní parky, o nadregionální biokoridory a o potoky, které mají mnohem menší vodnost než Drahaňský potok, i když nejsou tak znečištěné jako Drahaňský potok, což je záležitost hospodaření jistých subjektů v jeho povodí.

Zástupce Ekofóra:

Co kdybychom řekli, že varianta J je nepřijatelná, a šli jsme domů?

P. M a c h á ě k :

Je to názor. Je potřeba hodnotit všechny vlivy na základní složky, proto je třeba, aby diskuse byla, aby argumenty padly. Ministerstvo nepotřebuje jen konstatování, že někdo něco nechce, ale v diskusi je třeba základní argumenty sdělit, aby byly součástí protokolu.

.....

Omlouvám se, že řeknu co řečeno bylo, jen to chci posunout do jiné roviny.

Když jsem v r. 1995 pracoval v Pragoprojektu a když jsem viděl že EIA silnice se dělá způsobem, jaké škody nadělají když hrábě upadnou do trávy nebo hadice, odešel jsem odtud. Nastudoval jsem si příslušnou legislativu, jak se dělá EIA v civilizovaných zemích, a vidím, že je r. 2001 a pan Čapek dává do připomínek věci, který měly být přirozenou součástí materiálů. Někteří lidé na konkrétních případech usvědčují pana radního Kovářika, že se hluboce mýlí, pokud jde o jeho tvrzení.

Součástí tohoto materiálu bez ohledu na to, jaký je územní plán, měl být odhad toho, jak vozovka jako "generátor" u rubání projevuje tak či onak na základě urbanistické (?) potence daného území. To musí být schopen odhadnout ten, kdo toto dělá, aniž se primárně ptá, jaký je územní plán. To, jak silnice působí, je silnější než veškeré tanečky v Praze, která nemá vizi, a jejíž kázeň pokud jde o dodržování územního plánu je známa. Beru to jako zásadní metodickou vadu. Domnívám se, že tato věc měla být vytknuta zpracovateli s tím, že je to materiál naprosto nedostatečný. Jsme vedle Prahy, která má obrovskou potenci, a toto zpracovatel naprosto nemůže pominout.

P. M a c h á ě k :

Předpokládám, že zpracovatel posudku bude reagovat.

P. V y h n á l e k :

Dokumentace k tomu přistoupila tak, že vyhodnotila aktivity, které předpokládá územní plán. To je pravda. Na druhé straně je možné konstatovat, že potenciál této komunikace je tak silný, že zve k jejímu obestavění.

.....

Faktory jsou známé, jde jen o to nesnažit se být pupkem světa.

P. D v o ř á k o v á :

Reaguji na vaši připomínku. Řekl jste, že problémy s odvodněním budou i při variantě SS. Znáám velice dobře průběh obou tras, zvláště na straně Čimic a Chaber.

Jaké přírodní parky jste měl na mysli, že by jimi procházela přímo varianta SS? Víím, že jde ochranným pásmem přírodního parku Větrušická rokle, ale že by přímo protínala přírodní park jako je tomu u nás a šla by přes přírodní památky, to nevím.

P. V y h n á l e k :

Je to na pravém břehu park Dolní Povltaví.

.....

V jaké délce protíná tento park Dolní Povltaví a v jaké délce je protnuta Drahaňská rokle?

P. V y h n á l e k :

Konkrétní číslo vám neřeknu. Průsečík přes park Trója - Drahaň je delší než přes park Dolní Povltaví.

.....

Je to 400 m proti 1600 m v případě přírodního parku Drahaň - Trója.

P. S t ř í b r n ý :

Charakterizovalo se zde zatížení vodotečů, drobných potůčků chloridy sodnými. Když jste se vešli těžko do limitu 6000(?) mg na litr, započítávaly se tam také ropné produkty?

Co to udělá se spodními vodami v Suchdole? Spousta lidí má studny.

P. M a c h á ě k :

Poslední avizovaný blok byly vlivy na vody. Dostaneme se k tomu později.

....

Na takovémto sezení jsem prvně v životě a mohu říci, že se mi z toho chce skoro zvracet. Lidí, kteří do toho nejvíce mluví, bych se rád zeptal, zda vůbec někdy se tam byli podívat. Pokud ne, ať zvednou zadečky, rád je tam provedu. To, co tady říkají, to jsou skoro bláboly.

P. M a c h á ě k :

Jak zpracovatel posudku, tak dokumentace musí území podrobně projít.

Zástupce Ekofóra:

Předám jen mapu nadregionálního centra Vltavské údolí, z kterého je zjevné, že jak trasa J, tak SS tento biokoridor protínají. Není to jen případ trasy S, ale právě tak J v přibližně stejné délce. Víím, že se objevují mapy, kde trasa J jako mimo tento nadregionální koridor, ale toto je oficiální podklad podle Ministerstva místního rozvoje z r. 1996.

P. M a c h á ě k :

Protože mám i svou vlastní zkušenost s ÚSS(?) hl. m. Prahy konstatuji, že podklady, které byly k dispozici v územně technickém podkladu Ministerstva pro místní rozvoj, MŽP, se v řadě případů velmi výrazně liší od podkladů stejné kategorie územního systému ekologické stability hl. m. Prahy. Tyto dva materiály nejsou spolu konsistentní.

Přecházíme k vodohospodářskému bloku.

Prosím o zodpovězení otázek: jestli z hlediska znečištění jsou řešeny nejen soli, ale i ropné látky.

.....

U všech variant je navrhováno standardní řešení, to znamená lapolis, ruční filtry atd. Ocitoval bych tady jedno systematické měření v lapolech v r. 1987 - 90. Je to sice staré měření, ale bylo prováděno na Želivce. V lapolech bez ředění z vodoteče dosahovaly koncentrace v průměru 0,24 mg/l s maximem 1 mg. Povolený limit je 0,2 mg pro povrchové vody.

I taková voda bez dalšího zařízení odpovídá hodnotám. Domníváme se, že technické řešení s filtry je dostatečné.

Stejná odpověď patří i o těžkých kovech.

P. S t ř í b r n ý :

Byly dělány sumační studie, jaký bude dopad chloridů sodných, ropných produktů a těžkých kovů zároveň?

....

Nikoli, takovouto sumaci nikdo nedokáže udělat.

P. M a c h á ě k :

Ještě zůstává odpověď na dotčení podzemních vod. Řada občanů je závislá na studních.

Míní se tím evidované zdroje pitné vody?

Prosím o odpověď, zda byl hodnocen vliv stavby na tyto zdroje vody.

.....

Chtěl bych omluvit kolegu, který zpracovával podzemní vody, mám pouze povrchové.

Pokud se bude budovat mělká varianta tunelu, budou dotčeny studny. Zhruba jsou odhadnuty v dosahu 100 m od tunelu. Tyto studny působí v rozsahu asi 1,5 - 3 m. Tunel zasahuje do podloží pod hladinu spodní vody. V každém případě dotčeny budou. Je připraveno náhradní technické řešení - vodovod atd. Ke ztrátě vody během výstavby v každém případě dojde. Později se voda může vrátit, ale nebude to v plném rozsahu původních hodnot.

P. S t ř í b r n ý :

Kdo bude vodu občanům hradit, když ji mají z vlastních zdrojů?

.....

Občanům vznikne ekonomická újma z tohoto pohledu. Neznám přesně vyrovnání, ale voda se platí.

P. M a c h á č e k :

Ve fázi dokumentace EIA není možné ještě přesně stanovit taxativně tyto náklady. V dalším stupni dokumentace se s tím běžně musí počítat a pro příslušná povolení musí být tyto věci kompenzačně řešeny.

P. S t ř í b r n ý :

Byla dělána ekologická studie na to, že lidé používají vodu také k zálivce? Když bude spodní voda výrazně ekologicky dotčena, jaký to bude mít dopad na zdraví lidí?

Dokumentář:

Provozem případně komunikace v tomto tunelu nebude podzemní voda znečištěna.

Pokud mám informace, větší část Suchdola je napojena na veřejný vodovod. Studny stejně fungují pro zálivku nebo jako rezervní zdroj vody. Připouštím, že dojde k stažení vody s tím, že v některých místech, konkrétně v těsné blízkosti zhruba 100 m od tunelu dojde možná k nevratnému jevu. Tato věc může být posouzena na základě hydrogeologického průzkumu, který se provádí v souvislosti s další projektovou přípravou.

Josef M i k e š , Praha-Sedlec:

Řešila se otázka havárií všeho druhu? Můžeme očekávat že určitě nastane lehčí či havárie nevídaného rozsahu. Mohou to být chemikálie, které nejen zničí podzemní vody, ale dopad bude i na chráněné oblast. Myslím si, že toto by patřilo do seriózní studie k celému projektu.

P. V y h n á l e k :

S havarijním plánem je počítáno z hlediska havárií, ke kterým může dojít při provozu na komunikaci. Kanalizace, která odvádí vodu z povrchu vozovky, je vybavena záchytnými nádržemi, které jsou schopné zachytit až objem cisterny, aby nedošlo k dalšímu proniknutí kontaminantu do dalšího životního prostředí.

P. M a c h á č e k :

Předpokládám, že musí být takové opatření jako zesílení svodidel v úsecích, kde komunikace přechází vodoteče apod. To jsou technické prvky, které musí být v prováděcí dokumentaci řešeny v kterékoli variantě.

(konec strany A 6. pásky)

....

... rozumím tomu, jak zachytit obsah chemikálií, že nejsou schopni toto garantovat, předvídat, co se stane.

Myslím, že jsme svědky vývojového omylu. V pozici členů Magistrátu bych to nazval zločinem. Jsem přesvědčen o tom, že toto je rozhodnutí, že to bude každému za pět let jasné. Žijeme ale v okamžiku, kdy se zdá, že musíme spěchat, aby se to protlačilo a aby se naplnila všechna očekávání, aby tam ten, kdo investoval, to shrábl.

P. M a c h á č e k :

Protokoluji vaši upřímnost v tomto kontextu.

Odhad havarijních stavů je odhad pravděpodobnostních modelů. Je třeba základní otázky zabezpečení dát do podmínek jakékoli stavby v tomto kontextu.

Zástupce Ekofóra:

Mám poznámku k problematice podzemních vod. Někdo tady pronesl, že se asi 9 hodin bavíme o problémech často na hranici řešitelnosti nebo neřešitelnosti v případě trasy J. Přidám k tomu i podzemní vody. U varianty J je řečeno: obě navrhované podvarianty, patrový most a nízkovodní most, jsou z hlediska vlivů na lokální zdroje podzemní vody vysoce rizikové. Vzhledem k založení tunelů do hloubek atd. bude jejich vliv na lokální zdroje podzemní vody v Suchdole více rozsáhlý, nepříznivý vliv obou podvariant atd.

Celkové zhodnocení trasy SS z hlediska vlivů na podzemní vody. Trasa je z hlediska vlivu na podzemní vody bezriziková a její stavba neovlivní zdroje podzemních vod využívané pro individuální a hromadné zásobování pitnou vodou.

P. Č a p e k :

Mám drobnou připomínku k vodám. Trasa J je vedena přibližně 400 m od zvláště chráněného území Housle. Na kraji tohoto chráněného území je pramen nazývaný jako Zázračný pramen. Starosta Lysolají by jistě potvrdil, že provedené hodnocení kvality vody je na úrovni dobré vody, která je kupovaná v krámu.

Pokud je tato komunikace navrhovaná v zářezu, tento zářez je veden přesně povodím tohoto zázračného pramene.

P. M a c h á č e k :

Dochází skutečně k ohrožení infiltračního území tohoto pramene?

....

Podle geologického průzkumu je tady dostatečné krytí. Máme zvětralou opuku, spodní turon, což je klasifikováno jako nepropustné podloží, a nad tím jsou sprašové hlíny, které jsou geologických podkladech popisovány jako sprašové hlíny, spraše, plastické hlíny atd.

Měl bych poznámku ke kvalitě vody v Houslích. Použili jsme původní dokumentaci, kterou zpracovalo VÚV. Housle byly označeny za závadnější vodu, rozhodně ne odpovídající.

P. Č a p e k :

Starší hodnocení bylo provedeno záměnou. Je to omyl, který se dostal do různých dokumentací, protože se v tu dobu posuzovaly dva vodní zdroje: Zázračný pramen a studna ve škole. Vzorky byly pouze zaměněny.

P. M a c h á ě k :

Zaprotokolovávám.

Je ještě nějaká poznámka k argumentům, která ještě nezazněla?

Zástupce Ekofóra:

Mám další hřebík do rakve varianty J. Ve strategickém plánu hl. m. Prahy se hovoří o preferenci MHD, varianta J, resp. most přes Suchdol městskou hromadnou dopravu vylučuje z dopravy na tomto mostě.

P. M a c h á ě k :

Prosím pana radního Kovářika o stručnou reakci.

P. K o v á ř í k :

Varianta J plně vyhovuje strategickému plánu hl. m. Prahy a je plně s ním v souladu.

.....

Toto je první diskuse, kdy státní správa byla nucena diskutovat s občanskými iniciativami. Jaký je efekt? Ukázalo se, že řada tzv. odborných názorů je v řadě případů minimálně zpochybnitelná. Myslím si, že kdokoli z nás, i vy, pane řídící, uznáte, že řada argumentů, která zde padla, zpochybňuje oprávněně tyto tzv. odborné posudky. K čemu toto jednání povede? Chtěl bych vědět od MŽP, u něhož mám pocit, že je na straně občanů a že brání kvůli Magistrátu, jak se bude postupovat dále, jak bude zhodnoceno toto 10,5hodinové jednání, jestli budou orgány, které o tom budou rozhodovat, donuceny brát tyto úvahy za bernou minci, nebo že si tady můžeme s prominutím cínat pentli, a stejně si trhněte nohou, uděláme si to, jak budeme chtít.

Nám. T y l o v á :

Ke konkrétnímu procesu. Bude vyhotoven protokol. Z protokolu posoudíme, co všechno zůstalo

nezodpovězeno. Minimálně je tam zřejmé, že několik občanů požadovalo synergické vyhodnocení imisí a hluku - to budeme určitě žádat doplnit. Na základě průběhu vyhodnotíme, co bylo nezodpovězeno uspokojivě, nebo se ukázalo, že jsou nějaké problematické údaje.

Kdyby proces proběhl tak, že by se to bralo tak, že dnes bylo všechno projednáno uspokojivě, udělal by se protokol a asi do měsíce bychom vydali protokol, kde bychom se vyjádřili na základě toho, co na veřejném projednání zaznělo, na základě posudku a všech materiálů z procesu - vydali bychom stanovisko, které je podkladem v tomto případě pro územní řízení. Protože tady zazněly některé vážné obavy, že nebylo v dokumentaci zodpovězeno vše jak mělo být, nechali bychom to doplnit. To je krok navíc.

P. M a c h á ě k :

Pro přesnost zopakuji legislativu, jaká je.

Bez tohoto veřejného projednání nelze vydat stanovisko příslušného orgánu. Proto se tady scházíme, protože konečně podle platného zákona došlo k tomu, že všechny názory, které byly řádně uplatněny k dokumentaci EIA i další, v rámci veřejného projednání byly opět položeny, konfrontovány, některé zodpovězeny, některé nezodpovězeny. Vyplývalo tady, že některé synergické vlivy podle mínění zde přítomných nebyly dostatečně naplněny.

Nesouhlasím s tím, že si tady někdo může plácát. Bez těchto podkladů nelze vydat stanovisko a je v gesci příslušného orgánu, jakým způsobem se získanými poznatky naloží.

....

Mám prosbu, aby mé připomínky, které jsem podal písemně, byly v protokolu.

P. M a c h á ě k :

Garantuji vám, že bude citováno, že tento materiál bude předán jako jedna z příloh příslušnému orgánu.

....

Kde bude k dispozici váš výstup z tohoto jednání?

P. M a c h á ě k :

Bude ve formě protokolu, který musí být za 10 dnů fyzicky uskutečněn a předán MŽP. Budu se snažit vše vyhodnotit tak, aby bylo jasné, o čem se tady jednalo, jaká padala úroveň připomínek, jak byly zodpovězeny a které záležitosti je třeba dotáhnout. Protokol předám MŽP, které v kontextu příslušných ustanovení zákona 244 a vyhlášky 499 zajistí rozeslání protokolu těm stranám, které ze zákona podle § 10, odst. 1 a 2 mají nárok na tento protokol. Samozřejmě ve lhůtě, kterou bude potřebovat ministerstvo k vyhodnocení všech připomínek obsažených jak v návrhu stanoviska posudku, tak z tohoto protokolu, vydá příslušné stanovisko, případně si vyžádá další expertizu.

Nám. T y l o v á :

Nadstandardně k tomuto zákonu, který přestane platit 31. prosince, bychom to zveřejnili na webových stránkách ministerstva.

....

Bylo by možno pořídit zvukový záznam tohoto jednání? Potřebovala bych to ke studijním účelům.

P. Macháček :

Audiozáznam bude mít ministerstvo k dispozici, je plnohodnotným disponovatelem tohoto záznamu. Je potřeba se domluvit s MŽP, zda to uvolní, nebo ne. Teď to nemůžeme říci.

Zástupce Ekofóra:

Kolegyně zde vysvětlila, že výdech nemůže být 26 m, ale pouze 20 m. Dodatečná studie, která počítala s vytažením komínů, je nepoužitelná.

Mohla by se srovnat kapacita výdechů z tunelu s výdechem u Strahovského tunelu? Hovoříme o 200 - 300 kubíků za sec., které se řítí 70 km/h.

P. Macháček :

Vaši první připomínku zaprotokolovávám.

P. Píša :

K výšce komína. V původní studii bylo počítáno 20 m. Zadavatel nám dal k dispozici všechny parametry, který je schopen splnit, to znamená posunutí výdechu o 713 m a zvýšení komínu na 26,5 m. Byli jsme ujištěni, že výšky komínů byly konzultovány se Správou letiště Ruzyň.

P. Macháček :

Ke Strahovskému tunelu.

.....

Myslím, že je tam vzduchotechnika asi 210 kubíků, na Strahově to nevíme.

P. Macháček :

Je to otázka kooperativní analýzy a určitě se věci musí objevit v hodnocení synergických efektů.

Mohu konstatovat, že ze všech podstatných hledisek zazněly všechny podstatné připomínky.

Ještě je jedna připomínka.

.....

Ke konfliktu zájmů Magistrátu. Zhruba 2 týdny v pořadí Na doraz na ČT 1 byl konflikt zájmů pana dr.

Koukala.

Několikrát bylo poukazováno, že není jasné, proč Magistrát tají, kdo v které radě je a kolik za to bere peněz.

P. M a c h á ě k :

Přípomínku zaprotokolovávám, protože si myslím, aby informace zazněla. Těžko to zde může někdo komentovat.

....

Má otázka zněla: jak jako občanská sdružení můžeme dále vstupovat do technických jednání? Toto jednání nebylo technické, ale přesto jsme v drtivé většině přesvědčili, že nemají řešitelé pravdu. Problém je, že dosud jsme byli z takovýchto jednání vylučováni.

P. M a c h á ě k :

Toto jednání je v souladu s § 10, zákona 244/1992 Sb. Je to jednání veřejné, protože jde o veřejné projednání obsahu posudku. Proto jsme se zde sešli a zazněly připomínky, byť některé byly motivovány předchozím hladem tyto připomínky uplatnit.

Postup protokolu zde byl několikrát zmíněn. Pokud jde o další řízení, jsou zákony této země, kde jsou přiznávána práva účastníkům řízení podle povah jednotlivých správních aktů. Tam si myslím, že je potřeba se do toho jednoznačně zapojit.

P. D v o ř á k :

Toto jsem zažil naposled v r. 1989, aby se společenskými událostmi zabývali občané do půl čtvrté. Kdo je toho původcem? Domnívám se, že tady není něco v pořádku. Víím, že odhadce budovy musí zkoumat i legálnost staveb a věcí, které posuzuje. Ptám se, a chtěl bych, aby to bylo dáno do protokolu, zda by se neměla vypracovat právní analýza toho, co se posuzuje? Neustále mluvíme o variantě J. Před rokem jsme se tady setkali a podobné bouřlivé shromáždění vedlo k tomu, aby se udělala ještě jedna varianta SS. Proč se zde nekomentuje i druhá varianta? Domnívám se, že je to vysoce zmanipulováno a že pro to, abychom se nesetkávali u mezinárodních soudů, by bylo třeba kromě řešení technických věcí se věnovat tomu, jak je možné, že námi volení představitelé nás ušrotují k takovému jednání. Nejsem zaměstnanec radnice, aby mi bylo tolerováno, že přijdu pozdě do práce.

Požaduji, aby bylo zaprotokolováno, že současně s ostatními problémy žádám, aby byla prověřena právně legislativní čistota. Tady např. hodiny trávíme tím, že nám není dovoleno komentovat územní plán. Současně se dovídám, že byl zadán plán velkého územního celku. Je to tak správné, že to menší předchází velkému?

Nebudu to dále rozebírat, prosím, aby to bylo zaprotokolováno. Doufám, že se dočkáme kvalitních odpovědí, které budou platit i po volbách.

Nám. T y l o v á :

Pana kolegu jsem chtěla ubezpečit, že u takovýchto kontroverzních staveb to není nic výjimečného, před 14 dny jsme byli do 2 hodin na Labi, kde se posuzovaly stupně, předtím v Temelíně. U těchto velkých staveb to kolem 10 h probíhá. Problém je, že nemůžeme začít ráno, protože by občané, kteří pracují, nemohli přijít. Proto to začíná odpoledne.

Myslím si, že je spíše výdobytkem demokracie, že zde všichni sedíme, s vámi i my, úředníci, kteří mají pracovní dobu do 16.15 h. Považujeme za svou povinnost to uspořádat mimo pracovní dobu. Považuji to za výdobytek demokracie, že tady všichni můžeme k tomu něco říci. Že zde zaznívá něco jen o jedné variantě je proto, že k druhé nejsou výhrady. Nemanipulujeme to. Proto jsme také najali nezávislého koordinátora, který dává slovo všem, jak přicházejí na řadu. Je zde určité pořadí, první přicházejí na řadu obce, pak dotčené orgány, ti, co se vyjádřili písemně, a pak ti, co se nevyjádřili.

Nemyslím si, že by zde bylo něco legislativně špatně.

P. B é m :

Hluboce si vážím, že paní náměstkyně tady sedí do 4 hodin do rána, ale kdybychom seděli v Horoměřicích, v Roztokách, ve Veletržní, na Vítězném nám., pravděpodobně bychom jinak hovořili o variantě SS.

P. B e n e š :

Paní náměstkyně mě potěšila, že k severní variantě nejsou žádné připomínky. Nechápu, proč není odsouhlasena?

Nám. T y l o v á :

Proces EIA neskončil. Skončí, až proběhne veřejné projednání, protokol, v tomto případě i doplnění dokumentů, vydání stanoviska, a ve stanovisku budou zobrazeny všechny informace a všechny výstupy. Nemůžeme to předem predikovat.

Š m í d :

Nemohu nereagovat na slova starosty Prahy 6, kdyby se to odehrávalo jinde. My z Prahy 8 jsme neměli vypravené autobusy, aby nás přivezly z Čimic a z Chaberské. Neměli jsme za zády takovou propagandu, která probíhala v Metru. Pane Bém, je to falešné. Měli jste tady takové zázemí - městskou dopravu. Nevím, kdo to platil.

....

Nevím, proč se jedná o jižní variantě, kde jsou samé problémy, když jste sama řekla, že v severní variantě problémy nejsou. Nevím, o co jde.

P. M a c h á č e k :

Jižní varianta byla dána jako jedna do procesu, proto musí projít i tímto martyriem veřejného projednání. Díky vaší aktivní účasti MŽP získalo spoustu různých informací, které bude muset pečlivě vyhodnocovat a

formulovat stanoviska. Mělo to smysl.

...

Mám dotaz k paní nám. Tylové. Hovořil jsem s panem Kováříkem, který mi sdělil, že jsme se dohodli, že projednání bude tady v aule, a proto to tak vypadá. Prosím, odpovězte mu.

P. T y l o v á :

Pověřenou osobou je pan ing. Žák. Souhlasili jsme s tím, že to bude v této aule. Místo veřejného projednání se vybírá většinou v místě největšího konfliktu. To je běžná praxe. Je to i z pohledu demokracie, aby tam, kde mají občané nejvíce výhrad, to měli nejbližší.

P. Ž á k :

Výběr místa, kde má být veřejné projednání, je z velké části subjektivní přístup. Dostali jsme dopis od pana primátora, že to mohlo být u nich, kde se schází zastupitelstvo, od pana starosty Béma, že by to mohlo být v aule VŠCHT nebo ČVUT. Tyto možnosti byly ve hře také. Dospěl jsem k názoru bez vedlejších úmyslů, že tato lokalita je vhodná, a byla mi nabídnuta možnost tady to vykonat. Kapacita z míst, která mi byla nabídnuta, byla tady největší.

Pan radní před chvílí říkal, že jsme to mohli udělat ve Veletržním paláci. Mohli. Mohli jsme to také udělat v Černé při Čope, měli by to tam všichni stejně daleko. Veřejné projednání má být v místě, kde se akce má realizovat a kde je největší střet. Rozhodně v tom nebyl žádný úmysl, žádné podsouvání. Zpětně mě také mrzí, že jsme to mohli dělat jinde, ale post festum je každý chytrý. Nebyl v tom vedlejší záměr.

Fakt je, že teď na závěr jsou zde lidé převážně ze Suchdola, a proto se diskutuje o tom, že varianta J je špatná. Nejsou tady lidé z dalších obcí, kteří jsou pro variantu SS.

Neočekával jsem se se diskuse protáhne až do tak pozdních hodin. Očekával jsem že to bude racionálnější a že dospějeme k závěru do půlnoci.

P. M a c h á č e k :

Může to být i můj podíl.

Ze všech podstatných hledisek byl tento záměr projednán. Končím veřejnou rozpravu a konstatuji následující:

Posuzovaný záměr byl v daném místě, v daném čase projednán ze všech podstatných hledisek a byly uplatněny připomínky, které být uplatněny mohly.

Dále konstatuji, že na veřejném projednání zazněly požadavky na doplňující dokumenty v kontextu synergických vlivů převážně otázky ochrany ovzduší a také akustické situace.

Do deseti dnů vypracuji protokol z tohoto veřejného projednání. Bude předán MŽP, které zajistí další procedury tak, jak mu ukládá zákon. Musí naložit se všemi informacemi.

Dovolte mi, abych za sebe jako pověřenou osobu vyjádřil jednu omluvu. Pokud jsem na někoho byl

ostřejší, měl jsem za to, že to byly věci, které jsou výrazně(dále není nahrávka)