

PROTOKOL

ve smyslu ust. § 13 vyhl. MŽP ČR č. 499/1992 Sb.

**z veřejného projednání obsahu posudku a došlých vyjádření k dokumentaci
o posuzování vlivů na životní prostředí na stavbu**

**"Silniční okruh kolem Prahy,
stavby 518 a 519 Ruzyně-Březiněves"**

konaného podle ust. § 10 zák. č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
dne **6. prosince 2001**

v aule České zemědělské univerzity Praha -Suchdol
(hlavní město Praha)

17.00 – 03.55 (7.12.2001)

oznamovatel podle § 5 zák. č. 244/1992 Sb.:
Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 145 05 Praha 4

Vypracoval:

RNDr. Milan Macháček

osoba pověřená vedením veřejného projednání
přípisem MŽP ČR
čj. NM700/2717/4189/OPVŽP/01 ze dne 15.11.2001

Jihlava, prosinec 2001

Účastníci veřejného projednání:

Prezenční listina byla připravena panem Václavem Žákem, pracovníkem odboru výkonu státní správy I MŽP (*dále OVSS I, kopie přiložena v podkladech příslušnému orgánu*), zástupci jednotlivých zúčastněných stran byli dále představeni v rámci bodu 2 navrhovaného programu (viz příslušná část protokolu). Včetně zástupců zúčastněných stran procedury E.I.A. v aule ČZU odhadována účast celkem cca 700 osob (ke konci cca 150 osob), veřejné projednání se tedy konalo za účasti zástupců veřejnosti včetně zástupců subjektů, které se vyjádřily k dokumentaci.

Průběh veřejného projednání:

1. Zahájení, seznámení s programem, informace o procesu EIA
 2. Představení účastníků veřejného projednání řídicím veřejného projednání
 3. Vystoupení oznamovatele
 4. Vystoupení zpracovatelky dokumentace E.I.A.
 5. Vystoupení zpracovatele posudku E.I.A
 6. Diskuse k podaným vyjádřením
- I. státní správa, samospráva, veřejnost (subjekty, které podaly písemná vyjádření k dokumentaci)
- II. obecná diskuse, další názory
7. Závěr veřejného projednání

Záznam časového průběhu:

Zahájení: **17.00** hod.
vystoupení oznamovatele: 17.40
vystoupení zpracovatele dokumentace: 17.45
vystoupení zpracovatele posudku: 18.00
1. přestávka 18.50
zahájení diskuse I 19.05
2. přestávka 20.50-21.05
Pokračování diskuse I 21.05
2. přestávka 20.50 - 21.05
Diskuse I pokračování 21.05
3. přestávka 23.40-23.55
Diskuse I pokračování + všeobecná diskuse
Po blocích 23.55
Ukončení veřejného projednání: **7.12.2001** v **03.55** hod.

Sumarizace dosavadního průběhu procesu E.I.A. před veřejným projednáním:

Oznámení záměru dle § 5 zákona: 11.2.1999
Zveřejnění dokumentace: 23.4.1999
Vrácení dokumentace k přepracování (požadavek variant): 23.7.1999
Druhé oznámení včetně nové dokumentace: 24.10.2000
Nové zveřejnění dokumentace: 15.11.2000
Posudek zadán: 5.1.2001
Předání posledních došlých vyjádření zpracovateli posudku 22.5.2001
Posudek předložen příslušnému orgánu: 22.10.2001
Rozeslání posudku a oznámení veř. projednání: 22.10.2001
Pověření osoby k řízení veř. projednání 15.11.2001
(čj. NM700/2717/4189/OPVŽP/01)
Datum veřejného projednání: 6.12.2001
Kompletní chronologie procesu byla přednesena pověřenou osobou v rámci veřejného projednání - pozn. pověř.
Osoby

K průběhu veřejného projednání a pořízení protokolu:

1. Průběh veřejného projednání byl zaznamenáván dvojím způsobem:

ú plný audiozáznam magnetofonem na základě ozvučení sálu - uložen u příslušného orgánu
stenografický záznam komorní stenografkou - uložen u příslušného orgánu

2 Pro ozvučení sálu a zaznamenání průběhu veřejného projednání zajištěny čtyři mikrofony u předsednického

3. K **metodě** vypracování protokolu: Jsou zachyceny všechny podstatné momenty veřejného projednání, a je zapsán výtah podstatných částí jednotlivých vystoupení podle audiozáznamu s důrazem na ty momenty, které bylo požadováno přímo protokolovat. Pokud pověřená osoba pokládala za podstatné sdělit vlastní komentář, poznámku, tyto části textu jsou psány *kurzívou*. V případě, že je čtena delší pasáž, je odkázáno na příslušné stránky posudku či dokumentace, totéž pro citaci stránek.

Vlastní protokol z průběhu veřejného projednání:

K bodu 1: Veřejné projednání zahájil jako pracovník příslušného orgánu pan **Václav Žák**, jako příslušný pracovník MŽP – OVSS I pro posuzování vlivů na životní prostředí. Konstatoval, že vedením veřejného projednání MŽP pověřilo RNDr. Milana Macháčka (*pověření přílohou č. 1 protokolu-pozn. pověř. osoby*) a předal mu slovo.

RNDr. Macháček úvodem seznámil s možnými důvody pověření své osoby vedením veřejného projednání (bývalý úředník, který řadu VP vedl, a nezávislá oprávněná osoba). Dále seznámil s programem, (*který si zúčastnění měli možnost vyzvednout při vstupu*) s důrazem na řazení jednotlivých vystoupení a zejména diskuse: oznamovatel, zpracovatel dokumentace, posudku, přestávka, diskuse – vystoupení zástupců dotčených orgánů státní správy, zástupců samospráv, dále vyjádření těch subjektů, které se písemně vyjádřily k dokumentaci a další dotazy z řad přítomných.

Připomněl, že veřejné projednání probíhá podle § 10 zákona 244/92 Sb., je tedy veřejným jednáním podle české legislativy jako úřední jednání s účastí veřejnosti, kdy na základě podnětů, poznámek, podmínek, názorů, stanovisek, které budou na jednání prezentovány, příslušný orgán na jejich základě a základě projednávaného posudku, vydá stanovisko podle § 11 zákona 244/92 Sb. a vyloučil jiný charakter veřejných jednání (samosprávné orgány, slyšení, územní plán, politický či veřejný mítink atp.). V tomto kontextu po žádal účastníky o dodržení několika zásad - klid v sále z důvodu pořizování záznamu pro účely protokolu, dále požádal, aby každá ze zúčastněných stran pro něho měla v sále svého zástupce z důvodu koordinované komunikace s jediným partnerem za každou stranu.

Následně seznámil účastníky s legislativními aspekty jednotlivých fází procedury hodnocení vlivů na životní prostředí (oznámení, dokumentace, posudek, veřejné projednání, stanovisko) a s dosavadním průběhem procedury E.I.A. na uvedený záměr od podání oznámení až po probíhající veřejné projednání.

K bodu 2: Jako předsedající dále postupně ověřoval přítomnost zástupců jednotlivých stran procesu E.I.A. v sále pro účely identifikace těchto stran zúčastněných na veřejném projednání posudku. A to zástupce oznamovatele, týmu zpracovatele dokumentace, týmu zpracovatele posudku, zástupce dotčených orgánů státní správy, příslušných obcí, zástupce subjektů, které se písemně vyjadřovaly k dokumentaci a zástupce těch subjektů, které byly příslušným orgánem obeslány ohledně místa a data veřejného projednání V rámci tohoto způsobu ověření přítomných subjektů a zúčastněných stran byly jednotlivé strany procesu E.I.A. v sále zastoupeny prostřednictvím následujících představitelů s tím, že většinou byli přítomni i další spolupracovníci (*pokud jsou uvedena celá jména či tituly, vyplývají z předložených vizitek nebo jiných podkladů, případně z představení, jinak použita identifikace z audiozáznamu*):

ministerstvo životního prostředí-**příslušný orgán**: Ing. Eva Tylová – náměstkyně ministra

pan Václav Žák – pověřený pracovník
MŽP - OVSS I pro tento proces

(*se spolupracovníky v sále*)

oznamovatel: Ing. Petr Laušman – ředitel výstavby
Ředitelství silnic a dálnic ČR Ing. Dušan Horsák

(*se spolupracovníky v sále*)

zpracovatel dokumentace E.I.A.: Ing. Michaela Vrdlovcová
Ing. Marcel Lauerman

(*se spolupracovníky na pódiu*)

zpracovatel posudku E.I.A.: RNDr. Vojtěch Vyhnálek, CSc.
(*se spolupracovníky na pódiu*)

příslušné obce

hlavní město Praha Ing.arch. Jan Kasl – primátor hl. města

Ing. Hejl-náměstek primátora

Ing. Kovářík – radní hl. města Prahy

(*se spolupracovníky v sále*)

Praha 6 : MUDr. Pavel Bém -starosta a kol.
Praha 8: pan Lukavský –místostarosta a kol.
Praha 9: pan Jarolím - místostarosta
Praha Suchdol: pan Václav Čížek,starosta a kol.
Praha Dolní Chabry: Ing. Miloslav Marek, starosta a kol.
Praha Přední Kopanina: Dr. Jiří Musil, starosta
Praha Nebušice: pan Černý
Praha Lysolaje: doc. akad.arch. Milan Vácha a kol.

Obce:

Horoměřice: pan Václav Kášek , starosta a kol.
Tuchoměřice: pan Fr. Heger, starosta a kol.
Město Roztoky: Ing. Martin Štifter, starosta a kol.
Středokluky: Ing. Jitka Holcmanová
Svrkyně: pan Václav Kozel, starosta
Tursko: pan Václav Vlk, starosta
Město Libčice nad Vltavou: Ing. Ilona Chrtová, starostka
Velké Přílepy: pan Jiří Říha, starosta
Město Kralupy nad Vltavou: pan Martínek, MěÚ-ŽP
Úžice: Ing. Rudolf Myslivec, starosta
Město Klecany: Ing. Zdeněk Malík, starosta
Husinec: d.t. Jaroslav Pina, starosta
Klíčany: pan Stanislav Bříška, starosta
Větrušice: paní Dita Stará, starostka
Zdiby: Ing. Luděk Šácha, starosta
Okoř: paní Desortová
Čičovice: pan Holíš

zástupci dalších obcí:

Zástupci dalších obcí, obeslaných přípisem MŽP o době a místu konání posudku, se na výzvu nepředstavili, rovněž tak případní zástupci některých dalších neobeslaných obcí, mohli se však vyjádřit později.

dotčené orgány státní správy:

Magistrát hl.m.Prahy, odbor ŽP: JUDr. Dobiášová a kol.
odbor dopravy: pan Heroudek
odbor PR: pan Ryjáček
odbor IM pan Kotulák
městský hygienik: Dr. Sobota, Dr. Kreidl, Ing. Veselý
MŽP, odbor strategií: Ing. Klika
MŽP, odbor ochrany ovzduší: MUDr. Dana Rychlíková
KÚ střeďočeského kraje: RNDr. Jaroslav Obermajer, ved. OŽP
OkÚ Praha-západ: RNDr. Milada Vaněčková, RŽP
ČIŽP, OI Praha: Ing. Beroušek, RNDr. Marek, CSc.

občanské iniciativy a občanská sdružení, veřejnost:

OS Ekoforum: Ing. Havel, Ing. Korf, Ing. Bohin
(další zástupci v sále)
OS PŘISO: Ing. Hejl
(další zástupci v sále)
OS Ochrana Šáreckého údolí: Mgr. Karel Čapek
OS Modrá obloha: Mgr. František Tichý
(další zástupci v sále)
OS Na Padesátníku: pan Stanislav Kout
ČZS Praha pan Ouředník
OS Metropolitní region,10/RS ČSOP pan Jaromír Bratka
Občan Dr. Hofmann přítomen
Pan Karel Čanek přítomen

občané/ podaly písemná vyjádření k dokumentaci, se na výzvu nepředstavili nebo se neprojeví ani v rámci dalšího jednání, pokud nevystoupili jako jednotliví občané v diskusi)

Další organizace a instituce:

Česká zemědělská univerzita: Ing. Erben

(zástupci dalších oslovených subjektů z řad institucí, pokud tyto podaly písemná vyjádření k dokumentaci, se na výzvu nepředstavili nebo se neprojeví ani v rámci dalšího jednání, pokud nevystoupili jako jednotliví občané v diskusi)

Předsedající **Dr. Macháček** zdůraznil, že tímto naplnil základní formální požadavky na konání veřejného projednání a předal slovo oznamovateli.

K bodu 3: Za oznamovatele Ředitelství silnic a dálnic ČR (*dále ŘSD*) vystoupil **Ing. Petr Laušmann**. Úvodem zdůraznil, že ŘSD je státní příspěvkovou organizací zřízenou Ministerstvem dopravy a spojů a jako taková je investorem všech silnic 1. tříd, rychlostních silnic i dálnic, včetně zajištění procesu přípravy a realizace. Zdůvodnil, že silniční okruh převzali postupně od r. 1995 na základě usnesení vlády ČR i Zastupitelstva hl. města Prahy (*dále ZHMP*). Konstatoval, že ŘSD na základě zkušeností a znalostí z hledisek jak dopravních, tak urbanistických, územně plánovacích, minimalizace dopadu na občanů Prahy, pokládá za nejvýhodnější jižní variantu J, ale přesto souhlasí s návrhem stanoviska, jak je uvedeno v posudku. A to z důvodu, že dle jejich rázoru je úkolem EIA posoudit všechny trasy, které v tomto případě ŘSD předloží a které jsou možné i z jiných hledisek a říci, za jakých podmínek je realizovatelná, což jak posudek, tak návrh stanoviska splňuje. Konstatoval, že posudek byl zpracován v souladu se zákonem 244/92 Sb., s posudkem souhlasí, a to jak pokud se týká jeho velice širokého záběru problémů s připravovanou stavbou souvisejících, tak s vlastním závěrem posudku, který podle ŘSD nezpochybňuje realizovatelnost dokumentací EIA doporučené a ve schváleném územním plánu hl. m. Prahy uvažované varianty J. Vyslovil domněnku, že v současné době již nic nebrání MŽP jako příslušnému orgánu vydat stanovisko podle zákona č. 244/1992 Sb, na jehož základě bude nadále sledována a připravována varianta J.

K bodu 4: Předsedající poděkoval zástupci oznamovatele a požádal zpracovatelku dokumentace o úvodní vystoupení. Vystoupila **Ing. Vrdlovcová** s tím, že cílem dokumentace bylo posouzení variant vedení trasy silničního okruhu mezi dvěma danými body: Ruzyně a Březiněvesi. Konstatovala, že byly posuzovány varianty J, SC, SD, SS, T a varianta 0, ve variantě J dále uvažovány její podvarianty, lišící se pouze přemostěním Vltavy. Závěrem celé dokumentace je doporučení jedné varianty J. Na průsvitkách i pomocí projekce počítačových snímků provedla základní vyhodnocení jednotlivých variant, zdůraznila, které podklady byly především využity (technické studie pro jednotlivé varianty /fy Pragoprojekt a PÚDIS/, dopravní intenzity, které zpracoval Ústav dopravního inženýrství /*dále ÚDI*/). Zdůraznila, že hlavní funkcí silničního okruhu:

- funkce propojovací, která má propojovat dálnice a silniční radiály vnější komunikační sítě a převádět tedy tranzitní dopravy.

- funkce rozváděcí, která slouží pro rozvádění vnější dopravy se zdrojem a cílem v Praze, včetně nákladní dopravy.

- funkce spojovací, která má sloužit ke spojení okrajových částí Prahy a k odlehčení městské komunikační sítě.

Zdůraznila, že zájmové území stavby má vysokou kulturní, historickou i krajinařskou hodnotu, územní varianty jsou vedeny po zemědělsky intenzivně využívaných plochách s velice kvalitní půdou, všechny varianty přecházejí velkým mostním objektem údolí Vltavy, které je tvořeno cennými přírodními partiemi, které jsou zvláště chráněny, vazba na rekreační zázemí Prahy. Dále na snímcích přehledně ukázala trasování jednotlivých variant a sdělila základní parametry jednotlivých tras, včetně délky, mostních objektů, tunelů, mimoúrovňových křížení, včetně zdůraznění jednotlivých problémových míst pro jednotlivé varianty. Pro každou variantu provedla souhrnné výsledné zhodnocení s tím, že:

- 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, zdůraznila důležitost technického 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, včetně účelu stavby. 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.

- Pro variantu SC jsou problematickými úseky přechod Vltavy, kde jsou cenné přírodní lokality, podchod pod vrchem Řivnác, 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 hodnocena jako přijatelná s výhradami na dopady na životní prostředí v okolí trasy a její dopravní význam klesá.

- Pro variantu SD jsou problematickými úseky opět přechod vltavského údolí, vrch Řivnác, střed s výhradním ložiskem stavebního kamene. Trasa neumožňuje plynulé napojení silničního okruhu v Ruzyni a v Březiněvesi a

výhradami dopadů na životní prostředí v okolí stavby a s výhradami vůči uplatňovanému záměru stavby v centru Prahy.

- Pro variantu SS je problematickým úsekem 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.

- Pro variantu T je možno doložit 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 varianty 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. Poněvadž byli požádáni o výsledné doporučení pro jednu variantu z hlediska přijatelnosti nejen z hlediska ekologické únosnosti území, ale i požadovaného dopravního účelu. Proto kritériem bylo nejen pozitivní ovlivnění stavu životního prostředí pro centrální část Prahy, ale ani nezhošení životního prostředí v okolí stavby pod stanovené limity. Z tohoto důvodu doporučili k dalšímu zpracování variantu J za předpokladu navržených opatření, která se v dalších stupních budou upřesňovat a prohlubovat na základě prováděných průzkumů.

K bodu 5: Dr. Macháček poděkoval zpracovatele dokumentace za věcné vystoupení. Než předal slovo zpracovateli posudku RNDr. Vojtěchu Vyhnálkovi, přivítal náměstkyni ministra životního prostředí Ing. Evu Tylovou a Dr. Rychlíkovou, ředitelku odboru ochrany ovzduší MŽP. Následně požádal zpracovatele posudku o úvodní vystoupení.

Dr. Vyhnálek nejdříve na modelovém příkladu osvětlil, jakým způsobem mohl proces EIA přistoupit k hodnocení variant. Zdůraznil, že výstup z procesu EIA jako expertizy 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. Konstatoval, proces EIA na úsek silničního okruhu mezi Ruzyní a Březiněvsi hodnotil pět variant:

- varianta J, která je zpracovaná do největší podrobnosti, ve vazbě na projednávání územního plánu hl. m. Prahy
- varianta SC, jako příklad v minulosti prověřované skupiny severních variant, které při přípravě byly upuštěny.
- varianty SS, SD a T, které se objevily až během procesu EIA, z čehož vyplývá i působ jejich připravenosti a detailnost jejich zpracování.

Dále konstatoval základní povinnosti zpracovatele posudku v kontextu ust. § 9 odst. 5 zákona č. 244/1992 Sb. Na základě rozboru předložené dokumentace, podaných vyjádření a dalších doplňujících podkladů konstatoval především následující:

1. Dokumentace po formální stránce dokumentace plně odpovídá požadavkům přílohy č. 3 zákona 244.
2. K obsahové stránce zpracování dokumentace sdělil výhrady k absenci historie stavby, vstupní podklady vyhodnotil jako dostatečné. Výhrady uvedl k hloubce informací o dopravně urbanistickém zpracování jednotlivých variant s tím, že informace tohoto charakteru jsou dostatečné u varianty J. U zbývajících variant navížených až v průběhu procesu EIA, všechny důsledky případné výstavby těchto variant nejsou známy, nebyly v dokumentaci prezentovány, konzultoval se zpracovatelem konceptu územního plánu velkého územního celku pražského regionu (ing. arch. Körner) další urbanistické výhledy dopravního řešení severně od Prahy. V tomto kontextu konstatoval výhradu k variantě T, kterou není možné považovat za variantu silničního okruhu kolem Prahy. K popisu připomínky nerozvedl.
3. V zásadě kladně hodnotil metody hodnocení vlivů v trase stavby podle variant, zdůraznil ale rozpornost konkrétního hodnocení vlivů v trasách oproti hodnocení vlivů na obce či města, která se realizací okruhu mohou zbavit částí dopravní zátěže. V tomto kontextu zdůraznil, že ve shodě se zpracovatelem dokumentace po vyhodnocení významnosti jednotlivých přímých vlivů souhlasili s pořadím variant SS a J. Za nejzávažnější problém posuzované stavby označil vyhodnocení zprostředkovaného vlivu posuzovaných variant na území města Prahy. V tomto kontextu uvedl, že závěr dokumentace vyznívá ve smyslu, 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 je doporučena jako nejvhodnější řešení varianta J. Konstatoval, že jsou srovnávány těžko srovnatelné údaje a jevy. V tomto kontextu vyslovil domněnku, 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.

4. Z celého procesu EIA vyplynuly dle něho dvě zásadní otázky:

- a) zda variantu J z hlediska vlivů na životní prostředí lze akcentovat

převáží negativa varianty J v její trase tak, aby ji bylo možné doporučit.

Konstatoval, že z hlediska podkladů pro hodnocení jsou rozhodující vstupní podklady, které zpracovatelé přejímají. Jde o podklady dopravní zátěže, které dokumentace převzala od ÚDI. Ve vtahu k tomu, že tyto podklady byly ve vyjádřeních napadány, využili podkladů od Ústav rozvoje hl. m. Prahy (*dále ÚRM*) ohledně dopravní zátěže na vybraných komunikacích, na kterých byly v podkladech ÚDI předpovězeny největší dopravní zátěže a na kterých byly předpovězeny největší rozdíly mezi variantou SS a J. Po porovnání zjistili, že dopravní zátěže přímo na silničním okruhu jsou srovnatelné. Pro situaci v Praze dospěli k závěru, že v podkladech ÚDI dopravní zátěže vykazují větší rozdíl na území hl. m. Prahy mezi variantou J a SS, čímž je v nich lépe prokázána výhodnost varianty J pro hl. m. Prahu, naopak v podkladech ÚRM jsou tyto rozdíly menší. Na základě toho vyslovil předpoklad ve smyslu, že není možné považovat pozitivní přínosy varianty J pro hl. m. Prahu za prokázané na základě materiálů, které jsou dnes v procesu EIA k dispozici. Takže dle něho 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.

5. Ohledně odpovědí na obě otázky zdůraznil následující:

- variantu J za podmínky splnění opatřených navržených k minimalizaci jak v dokumentaci, převzatých a doplněných do posudku, do návrhu stanoviska, lze realizovat. Na základě doplnění rozptylové studie o optimalizaci vzduchotechniky v tunelu Suchdol lze konstatovat, že 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.
- na základě výsledků architektonické soutěže ohledně přemostění Vltavy je možné vyloučit zásah do břehů Vltavy, konkrétně do přírodních památek Zámky a Sedlecké skály, tedy most je možné postavit tak, že do těchto partií pod mostem nebude zasaženo, lze tak navrhnout tvrdé podmínky pro případnou realizaci mostu; pro dopravu materiálu z výkopu tunelu např. doporučil směr k Vltavě a odvoz pomocí člunů.
- V návrhu stanoviska proto doporučil, aby k realizaci varianty J bylo přistoupeno pouze v případě, že se prokáže prokázat její všestrannou prospěšnost pro hl. m. Prahu, což zatím není prokázáno.
- Zpochybnil věrohodnost kritéria ve smyslu, zda dopravní zátěže a z nich vyplývající ovlivnění ovzduší v r. 2010 je tím kritériem, které by mělo rozhodovat o realizaci varianty stavby, která budou sloužit desítky a pravděpodobně stovky let. Vyslovil domněnku, 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.

Dr. Macháček zpracovatele posudku požádal o základní vyhodnocení došlých vyjádření. **Dr. Vyhnálek** s pomocí průsvitek demonstroval pozice jednotlivých účastníků procesu, kteří se k dokumentaci vyjádřili, u obcí zohlednil pouze ta vyjádření, která se týkají varianty, která prochází přes správní území obce. Upozornil např. na to, že souhlas s variantou vyjádřilo 7 obcí - aby varianta J procházela jejím správním územím, zatímco u varianty SS to není žádná obec, což považuje za doklad toho, že varianta SS se u obcí, kterých se dotýká, objevila najednou až s novou dokumentací EIA. Zdůraznil nesouhlas MHMP z hlediska ochrany ovzduší a OI ČIŽP s variantou J, proto požádal o doplnění rozptylové studie, na základě tohoto doplnění by mohl obavy těchto orgánů minimalizovat. Otázky minimalizace zásahů do biotopů kaňonu Vltavy navrhuje řešit opatřeními, zatímco např. vlivy na lesní porosty u Čimic nelze v zásadě minimalizovat. Odkázal na podrobný rozbor jednotlivých vyjádření v posudku a vyjádřil připravenost k odpovědím v rámci diskuse.

Dr. Macháček za vystoupení poděkoval a vyhlásil 15ti minutovou přestávku, po níž vystoupí zástupci dotčených obcí a veřejnost, vyzval k vyjádření zástupce hl. města Prahy jako první příslušné obce.

1. PŘESTÁVKA

K bodu 6: část I vyjádření subjektů, které připomínkovaly dokumentaci Předsedající úvodem 1. bloku diskuse vyzval k vyjádření ty subjekty, které se písemně vyjádřily k dokumentaci, a to v pořadí, jak jsou tato vyjádření anotována posudkem. Dále zdůraznil opět pravidla diskuse:

- vyjádření k posudku jako celku do 5ti minut
- položení konkrétního jednotlivého dotazu, připomínky, nejdéle do 3 minut
- věcná technická poznámka do minuty, nikoliv koreferát.

Dr. Macháček dále požádal, aby nebyla čtena případná písemná vyjádření s tím, že je vhodné je předat pro příslušný orgán jako podklad pro vydání stanoviska. Za hlavní město Prahu (*dále HMP*) požádal o vystoupení radního HMP pana Kovářika.

Radní **Kovářík** seznámil zúčastněné s hlavními body oficiálního stanoviska hl. m. Prahy k posudku dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí pro posuzovaný záměr. Konstatoval, že MŽP bylo vyjádření odevzdáno písemně. Zdůraznil, že jedním z prostředků, jak čelit zvýšenému tlaku dopravy na centrum města a na město samé je využití dostupné podzemní komunikační sítě města, která by se soustředila rozhodující část automobilového

(Horoměřice). Zdůraznil význam projednávané stavby a její zakotvení v ÚPD HMP s tím, že vedení komunikace ve stopě varianty J plní z posuzovaných variant nejlépe požadavky kladené na silniční okruh z hlediska jeho funkcí. K posudku konstatoval, že negativní dopady průchodu silničního okruhu v Suchdole je možné zmírnit optimalizací vzduchotechniky v tunelu. Shrnuje, že HMP po zvážení všech okolností nesouhlasí s návrhem stanoviska obsaženým v posudku a se závěry zpracovatele posudku, protože považuje všestrannou a dlouhodobou výhodnost trasy ve variantě J pro hl. m. Prahu za jednoznačně prokázanou. **Dr. Macháček** uklidnil projevy nesouhlasu v sále a vyzval radního k pokračování. Radní **Kovářík** zopakoval nesouhlasné stanovisko HMP se závěry zpracovatele posudku. Hl. m. Praha trvá na realizaci záměru v souladu s platným územním plánem sídelního útvaru HMP (schváleno v usnesení rady hl. m. Prahy č. 61 z 16. ledna 2001 i na základě souhlasu MŽP) a žádá MŽP ČR o urychlené vydání slíbeného stanoviska v souladu s ÚPD hl. m. Prahy a ÚPN Horoměřic. Dále kritizoval, že posudek pokládá městské části hl. m. Prahy za obce. O formulování připomínek požádal pana primátora.

Dr. Macháček předal slovo. Primátor **Ing. arch. Kasl** poděkoval zpracovateli posudku za korektní přístup. S technickou poznámkou se přihlásil zástupce sdružení Ekofórum pan **Korf**. Napadl radního Kovářika za oporu ohledně zákonnosti schválení územního plánu HMP s odkazem na platnost územního plánu středočeské aglomerace z r. 1976, který byl novelizován vládními usneseními v r. 1986 a 1993. Územní plán vyššího územního celku je v rozporu s územním plánem hl. m. Prahy, který má statut charakteru obce. **Dr. Macháček** za poznámku poděkoval s tím, že veřejné projednání EIA pražského silničního okruhu není projednáváním územního plánu hl. m. Prahy, ani územního plánu středočeského regionu. Odmítl diskusi nad zákonností ÚPD hlavního města, vyzval k diskusi nad vlivy stavby na životní prostředí.

Primátor **Kasl** v první poznámce zdůraznil, že nutnost doplnit radiální síť komunikací vybudí v Kamýčce ulici, v hlavní ose Suchdola, zátěž 26 - 30000 vozidel za den, protože logicky při SS variantě nebude žádné jiné radiální spojení. **Dr. Vyhnálek** na výzvu předsedajícího s tímto vyjádřil souhlas. S technickou poznámkou se přihlásila paní **Štichová** jako bývalá pracovníce odboru dopravy MHMP s tím, že na Kamýčce se při variantě SS vůbec hodnoty nemění. **Dr. Macháček** poznámku zaprotokoloval, vyzval autora další poznámky. Pan **Korf** k radnímu Kovářikovi opět poznamenal, že 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). **Dr. Macháček** zopakoval, že předmětem jednání není územní plán, námitky protokoluje s tím, že tyto budou muset řešit příslušné orgány. Dal prostor radnímu Kovářikovi k reakci. Radní **Kovářík** s tímto vyslovil nesouhlas včetně konstatování, že 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. **Dr. Macháček** opět vyzval k tomu, aby diskuse neřešila územní plán.

S technickou poznámkou se přihlásil pan **Odarčenko** a napadl paní Štichovou, že podle pentlogramu, který je součástí současného konceptu územního plánu hl. m. Prahy, dokládá pro Kamýčkou zátěž 30000 aut denně. **Dr. Macháček** upozornil, že diskuse k jednotlivým blokům, které se týkají procedury, budou součástí všeobecné rozpravy, požádal o poslední technickou připomínku. **Ing. Štifter** jako starosta Roztok upozornil na nekorektnost diskuse a procedurální prodloužení. **Dr. Macháček** souhlasil a požádal o věcnost opět primátora Kasla.

Primátor **Kasl** upozornil na dlouhodobou jednoznačně prokázanou variantu J pro HMP a odkázal na str. 65 posudku, že konečnou variantu vybírá územní plán, ten je schválen, připomněl časový faktor, kdy varianta SS není zakotvena v ÚPD. **Dr. Vyhnálek** reagoval, že v posudku měl na mysli územní plán velkého územního celku, protože varianta SS jde mimo území hl. m. Prahy. Primátor **Kasl** komentoval rozpor mezi údaji ÚRM a ÚDI ohledně dopravních frekvencí s tím, že podklady ÚRM vycházejí z předpokladu, jako by územní plán byl v r. 2010 realizován, což není reálné, takže je nelze brát jako podklad. **Dr. Vyhnálek** oponoval, že je potřeba brát i takové výstupy, pokud existují dva podklady o dopravních zátěžích. **Dr. Macháček** poznamenal nutnost brát metodicky v úvahu maximálně nepříznivé stavy, což primátor **Kasl** komentoval ve prospěch podkladů ÚDI a shrnul, že pro variantu J hovoří průkaznost technických, ekonomických a časových údajů. Zdůraznil nutnost této stavby pro realizaci městského okruhu jako předpokladu pro zklidnění centra Prahy a Letné. **Dr. Macháček** upozornil na nevhodnost emocí v sále a vyzval ke dvěma poznámkám před vyjádřením Prahy 6. **Dr. Vyhnálek** komentoval, že ani jedno z kritérií, které primátor vyjádřil, není v souvislosti s životním prostředím. Výhodnost z hlediska životního prostředí nepovažuje za přesvědčivě prokázanou. Paní **Jana Millerová** zpochybnila jednoznačnost závěrů stanoviska HMP, otázala se, zda nedochází ke směřování dálničního a městského okruhu. Primátor **Kasl** vysvětlil, že městský okruh, který je uvnitř města, může být budován až poté, co bude vybudován silniční a v realitě dálniční okruh. Ke zpracovateli posudku poznamenal, že kromě posuzování v trase připustil i důležitost posuzování vlivů na celé město. Zopakoval, že pozitivní přínosy varianty J jsou jednoznačně prokázány i tím, že trasu J lze realizovat v čase, v daných penězích, v daném navrženém řešení doloženém studií dokumentace k územnímu řízení. **Dr.**

Macháček upozornil na opakování argumentů a vyzval k reakcím. Paní **Štichová** oponovala panu Odarčenkovi, že v podkladech jsou doloženy údaje o zátěžích na Kamýčce.

Dr. Macháček vyzval starostu Prahy 6 k příspěvku. Pan **Bém** podpořil řešení varianty J a jménem 103 tis. obyvatel MČ Praha 6 vyjádřil základní statistiku zatížení komunikací podle výstupů ÚDI varianty J ve srovnání s variantou SS (Veletržní: 42000 aut/den var. J, 64000 aut/den var. SS; Korunovačtí: 29000 aut/den var. J, 38000 aut/den var. SS; Milady Horákové: 64000 aut/den var. J, 80000 v případě var. SS). Upozornil, že zpracovatel posudku

jsou vykazovány větší hodnoty zatížení v případě varianty SS ve srovnání s J. Namítl, že když zpracovatel posudku odmítl dále posuzovat var. T jako neplnící funkci silničního okruhu, proč ze stejných důvodů dále posuzoval variantu SS. **Dr. Macháček** vyzval ke dvěma technickým poznámkám a dále požádal zpracovatele posudku. Pan **Penc** z Prahy 6 na adresu starosty Béma poznamenal, že kapacita cca 84000 vozidel/den překračuje teoretickou kapacitu těchto komunikací. **Ing. Hejl** z MČ Suchdol se otázal pana Béma, zda 80000 na ul. Milady Hořákové bylo řečeno s městským okruhem, nebo bez městského okruhu. **Dr. Macháček** obě tvrzení zaprotokoloval a požádal zpracovatele posudku o reakce. **Dr. Vyhnálek** uvedl, že variantu SS považuje za variantu silničního okruhu z důvodu, že podle podkladů pana arch. Körnera je možno pro variantu SS vážně uvažovat s jejím přímým pokračováním s křížením dálnice D8 jako s variantou silničního okruhu.

Dr. Macháček poděkoval za odpověď a požádal o dvě technické poznámky. **Doc. Beneš** se otázal starosty Béma na počet aut po ulici Jugoslávských partyzánů a po Vítězném náměstí. **Ing. Korf** se starosty Béma zeptal na základní dopravně technické funkce okruhu s tím, že si odpověděl ve smyslu podkladů MDS pro EU: oddělit tranzitní dopravu od místní. **Dr. Macháček** jednak požádal o kopie citovaných podkladů pro MŽP (*jsou přílohou pro příslušný orgán*), jednak požádal starostu Béma o reakci. **Dr. Bém** poznamenal, že základní funkce okruhu jsou tři: odváděcí, rozváděcí a spojovací, funkce tranzitní je pouze jednou z funkcí. Dále reagoval na zpracovatele posudku, že si chybně položil obě základní otázky, protože by mohly znít i ve smyslu: zda je možné akceptovat variantu SS, přestože neplní v požadované míře základní cíle a smysl silničního okruhu proti variantě J. **Dr. Vyhnálek** oponoval, že otázku realizovatelnosti varianty J si musel položit z důvodu hodnocení vlivů na životní prostředí a položenou otázku odmítl s tím, že musí odpovědět někdo jiný, proč byla předložena varianta, která neplní základní dopravní funkce. Reagoval za oznamovatele **Ing. Laušman** ohledně materiálů pro EU: umožnit oddělení místní a tranzitní dopravy, což se děje, poněvadž jakýmkoli okruhem se tranzitní doprava odvádí z města Prahy. Dále upřesnil možnosti financování okruhu. **Doc. Beneš** poznamenal, že nebyla odpovězena otázka, kolik aut bude jezdit po ulici Jugoslávských partyzánů a Vítězném nám. **Dr. Macháček** ji zaprotokoloval a udělil slovo zástupci městské části Praha 8.

Vystoupil pan **Lukavský**, zástupce starosty MČ Prahy 8. Citoval z usnesení MČ Prahy 8, zasláného na MŽP, že MČ Praha 8 požaduje, aby stanovisko vydaré MŽP doporučovalo k realizaci pouze variantu J. Dále upozornil, že Praha 8 potřebuje most. **Dr. Macháček** poděkoval a vyzval k poznámkám k přednesenému. **Doc. Beneš** vyslovil souhlas s potřebou mostu, ale s omezením, že tento most má být městský, nikoli tranzitní. Pan **Pavelka** ze Suchdola výstavbu mostu podpořil a poznamenal, že při jakékoli variantě intenzita dopravy ve Veletžní a Korunovačnické vzroste, včetně přetrvání krizové situace v Holešovicích. **Dr. Macháček** poznamenal, že diskuse k dopravním aspektům bude. **Ing. Šlosar** jako dřívější ředitel Výstavby hl. m. Prahy stručně popsal problémy dalších mostů, které převádějí i tranzitní dopravu a upozornil na dlouhodobou potřebu suchdolského mostu a vytkl diskutujícím neznalost komplexní dopravní problematiky Prahy. **Dr. Macháček** upozornil na nutnost racionálnosti technických poznámek. Pan **Lukavský** oponoval, že pokud Suchdol chce nízký most, Praha 8 jej nechce. **Dr. Macháček** s omluvou místostarostovi Prahy 8 opět upozornil, že diskuse k dopravě, pokud je vyvolána potřebou posuzované stavby, ještě bude. Dal prostor pro další technickou poznámku. **Paní z Prahy 8** z ulice V Holešovičkách (*nepředstavila se, zřejmě jedna z iniciátorek petice*) upozornila na kritickou situaci v této ulici s tím, že má s sebou petici ovlivněných obyvatel a upozornila Suchdol na výhodnost jejich ráveštné polohy oproti poloze v dolině Prahy a částech Prahy 8. **Dr. Macháček** upozornil na akumulaci argumentů a požádal o dvě přihlášené technické poznámky. Pan **Švestka** z Chabry upozornil, že varianta postavená přes Chabry ovlivní naopak tuto část a požadoval, aby při prosazování trasy J je nutno řešit zastřešení a tunel, řešit odvětrání. **Dr. Macháček** upozornil, že zástupci MČ Praha-Chabry ještě budou mít prostor v diskusi jako jedna ze 60 stran, které dokumentaci připomínkovaly. Poněvadž se zvýšil počet přihlášek s poznámkou, vyzval k maximální stručnosti.

Ing. Laudát jako předseda výboru dopravy ZHMP připomněl, že 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 se jedná o potřebu Prahy. Dále upozornil, že nejde o dálniční okruh, když má provozní rychlost 100 km. **Dr. Macháček** jej přerušil s tím, že očekává ještě všeobecnou diskusi k dopravě, požádal ještě o sdělení posledních poznámek. **Paní Racková** se otázala na dopad rozšíření Ruzyňského letiště na životní prostředí v Suchdole. **Dr. Macháček** komentoval, že jsou projednávány vlivy staveb dopravního propojení části Prahy městským okruhem, stavba 518 a 519 s předpokladem, že synergickými vlivy letiště se posudek a dokumentace jistě zabývaly. **Doc. Beneš** poznamenal, že obě varianty sniží zátěž v Libni. **Paní Kolářová** z Prahy 8 namítl, že okruh není jen varianta J, která ovlivní Drahaňskou roklí. Místostarosta Prahy 8 pan **Lukavský** připomněl, že mluví za Bohnice, Čimice a celé Severní Město. **Dr. Macháček** mu odňal slovo a požádal o vystoupení zástupce MČ Praha-Suchdol s požadavkem na stručnost a věcnost vystoupení.

Pan starosta **Čížek** se v úvodu vystoupení ohradil proti napadání MČ Prahy Suchdol pro negativní postoj k jižní variantě silničního okruhu vedoucího středem Suchdola, protesty jsou datovány již od roku 1990 (24 usnesení místních orgánů v tomto smyslu). Konstatoval, že i přes usnesení 11/11 z r. 1996, požadující připravit v souladu se zákonem č. 244 platným již od r. 1992 variantní řešení vedení okruhu a posouzení vlivu stavby na životní prostředí, se do ÚP hl. m. Prahy dostala trasa J přes Suchdol, aniž by byla posouzena podle zákona č. 244. Jako základní

odvádět tranzitní silniční mimo zastavěné území města. Konstatoval, že MČ Praha-Suchdol spolu s MČ Dolní Chabry vynaložila nemálo finančních prostředků na pořízení odborných posudků, jejichž výsledky jasně signalizovaly neúnosné zhoršení životního prostředí v těchto MČ. **Dr. Macháček** jej požádal o stanovisko k posudku. Pan **Čížek** za nedostatek posouzení pokládal neřešení způsobu odvozu přebytečného výkopu v objemu 4,5 mil. m³ z tunelových staveb a odsunutí řešení tohoto závažného problému na dobu pozdější a odmítl konstatování ve smyslu, že jen varianta J přinese zlepšení životního prostředí pro 300000 Pražanů. Dokumentace dle něho prokazuje, že i varianta SS odlehčí Praze od tranzitní dopravy, což je základní funkcí dálničního okruhu. **Dr. Macháček** poděkoval za vystoupení a požádal zpracovatele posudku o reakci. **Dr. Vyhnálek** uvedl, že přebytek výkopového materiálu o objemu 4,5 mil. m³ je velký s tím, že taková záležitost se řeší při výstavbě silnic prostřednictvím dodavatele, který ve své nabídce uvede, jakým způsobem to bude řešit. Pro posuzovanou stavbu navrhoval toto řešit nadstandardně do zahájení územního řízení. Upozornil na souvislost se všemi velkými dopravními stavbami v Praze pro které chybí komplexní pojetí, například jeden proces EIA pro komplexní přebytek za celou Prahu vyřešit případně jedním procesem EIA. Doporučil, aby tato záležitost byla vyřešena před zahájením územního řízení, v případě potřeby s procesem vyhodnocení vlivů na životní prostředí. **Dr. Macháček** požádal o připomínky k vyjádření Prahy-Suchdola. Pan **Petr Hejl** jako radní MČ Suchdol poznamenal, že MČ se obrátila i ohledně bezpečnosti stavby dopisem na Generální štáb Armády ČR (*dále GŠA*) s tím, že v odpovědi je mj. uvedeno, že komunikace tohoto typu jsou častým cílem pro vzdušné napadení, z uvedených důvodů GŠA nedoporučuje realizaci variant s výstavbou tunelů, vedených hustě obydlenými oblastmi (*materiál je v plném znění přiložen k protokolu pro potřeby příslušného orgánu pod č. 8*). Pan **Cílek** z Prahy 5 připomněl, že rovněž na Praze 5 je situace neúnosná a komplikuje rovněž situaci v celém městě. **Ing. Laudát** požádal o zaprotokolování požadavku odpovězení na dopad na životní prostředí v Suchdole při realizaci varianty SS. Paní **Štichová** upozornila, že pro oblast V Holešovičkách varianta J nabízí řešení nárůstu dopravy o dalších 30 %, pokud nebude městský okruh, pokud bude městský okruh, naroste ještě o dalších 20 %. V žádném případě nedojde V Holešovičkách ke zlepšení. **Dr. Macháček** opět vyzval k připomínkám k vyjádření MČ Praha-Suchdol. Pan **Revanský** ze Suchdola upozornil na výhledové zatížení oblasti neznámým množstvím tranzitních kamionů (nad 15% zátěže), které budou přiváděny cca 7 km od centra. **Ing. Štifter** opět upozornil na nekorektnost diskutujících, poněvadž to nebyly technické poznámky. **Dr. Macháček** se omluvil a vyzval k vystoupení zástupce MČ Prahy 9.

Místostarosta **Jarolím** uvedl, že MČ Praha 9 vypracovala posudek, který preferuje variantu J. Konstatoval, že v posudku dr. Vyhnálka bylo na stanovisko bylo reagováno dostatečným způsobem, bylo odpovězeno na jednotlivé připomínky. Zopakoval, že Praha 9 je pro variantu J. Dále se otázal na preferenci podkladů ÚDI a ÚRM, otázal se, proč nebyly zohledněny i jiné podklady (DHV, jiné instituce). **Dr. Vyhnálek** odpověděl, že kladně hodnotí to, že podklady jsou aspoň od dvou zpracovatelů, ve většině případů jsou v procesu EIA odkázáni na jediné podklady, otázka jiných podkladů je otázkou na oznamovatele. **Dr. Macháček** požádal o technické poznámky k vyjádření Prahy 9. **Dr. Bém** reagoval ve smyslu upřesnění denních zátěží komunikační sítě hl. m. Prahy pro r. 2010 (společný model ÚRM a ÚDI): Kamýcká 32000 automobilů, Evropská 30000, Milady Horákové 32000, Letná 86000. **Dr. Macháček** požádal, aby tento podklad předali MŽP. **Ing. Vladimír Georgiev** z Čimic upozornil na možné chyby vstupních dat jako modelů, které jsou vždy účelově napadnutelné. **Dr. Macháček** předal slovo další přihlášené s předpokladem ukončení diskuse k vyjádření Prahy 9. **Ing. Trnková** jako místostarostka Prahy 6 reagovala, že zpochybňováním podkladů nepovede k žádnému závěru.

Dr. Macháček vyzval k vystoupení MČ Praha-Dolní Chabry. Paní **Doušová** jako místostarostka uvedla, že MČ podporuje variantu SS a staví se zásadně proti variantě J. V souladu s posudkem dr. Vyhnálka se přiklání k tomu, že varianta J je nešetrná k životnímu prostředí, je velmi neekonomická a nelogická (přívod na území HMP mezinárodní kamionovou dopravu šestiproudou dálnicí místo vnějšího okruhu). Dále pokládají řešení za nedostatečné z hlediska bezpečnosti, neboť varianta prosazuje dva tunely. Na výzvu **Dr. Macháčka** se zástupci MČ Praha-Řepčice a MČ Praha-Březiněves nepřihlásili. **Ing. Štrupl** jako zastupitel za Čimice vyjádřil souhlas s konstatováním místostarostky D. Chaber a na adresu starosty Béma z Prahy 6 zdůraznil nebezpečí přivedení tranzitní dopravy na některé již dnes rušné komunikace zejména v Dejvicích. **Dr. Macháček** upozornil na dodržení uvedených pravidel. Starosta Roztok **Ing. Štifter** v této souvislosti pohrozil odchodem starostů z jednání, pokud nebudou dodržována pravidla ohledně technických poznámek. **Dr. Macháček** dále konstatoval, že MČ Praha-Přední Kopanina dala písemné vyjádření, zástupce MČ Praha-Nebošice není přítomen, vyzval zástupce MČ Praha-Lysolaje. **Doc. akad. arch. Vácha** konstatoval korektnost posudku a podpořil názor MČ Praha-Suchdol.

Dr. Macháček vyzval zástupce obce Horoměřice. Starosta **Václav Kášek** poukázal na profesionálnost posudku, vyjádřil s jeho závěry nesouhlas. Upozornil na časový problém stavby, která není připravena, na rozdíl od varianty J, kterou obec podporuje, tato varianta je od roku 1990 součástí územního plánu obce. Dále zdůraznil, že občané Horoměřic podpořili petici 16 obcí (město Roztoky, obec Horoměřice, obec Tuchoměřice, obec Statenice, obec Čičovice, obec Lichoceves, obec Okoř, obec Únětice, město Libčice nad Vltavou, obec Úhohřetky, obec Velké Přílepy, obec Svrkyň, obec Tursko, Holubice, Kněževes a Středokluky) pro podporu trasy J s 2810 podpisů pro trasu J. **Dr. Macháček** vyzval k poznámkám k vystoupení starosty Horoměřic. Pan **Radvanský** se starosty Horoměřic otázal na případné ekologické výhody pro obec z důvodu podpory hypermarketu, jehož podmínkou je

stavět. **Dr. Macháček** tuto diskusi ukončil jako nesouvisející s projednávanou stavbou. **Hlas z pléna** požadoval vysvětlit, kdo petici inicioval, starosta Horoměřic odpověděl, že byli vyprovokováni odpůrci trasy J, další hlas z pléna upozornil, že trasu SS prosazuje státní správa, Středočeský kraj, požádal zpracovatele posudku o vyjádření k podkladu. **Dr. Vyhnálek** pouze konstatoval, že podklad obdržel od ŘSD. **Dr. Macháček** avizoval dvě technické poznámky. Starosta Roztok **Ing. Štifter** oznámil, že písemné vyjádření města Roztok předal předsedajícím (přiloženo pod č. 4 v podkladech pro MŽP) a prohlásil, že za starosty regionu severozápad demonstrativně odcházejí. Starosta Horoměřic pan **Kášek** odpověděl, že silniční okruh v trase J je pro ně podmínkou k odlehčení zátěže, která spočívá v provozu letiště. **Dr. Macháček** se otázal na další připomínky.. Pan **Korf** upozornil na vystoupení starosty Horoměřic ve smyslu, že doba realizace trasy J je výrazně kratší než doba realizace trasy SS, jelikož je vše připraveno s odkazem na posudek toto zpochybnil s ohledem na potřebu velkého počtu nadstandardních technických řešení jako podmínky pro realizaci trasy J, zatímco trasa SS je bezproblémová. Otázal se, jak obec řešila nesoulad územního plánu Horoměřic. **Dr. Macháček** jej přerušil z důvodu nedodržení technické poznámky. Pan **Chalupa** jako místostarosta Prahy 6 napadl zpochybňování práva podat petici jako irelevantní postup. **Doc. Beneš** k tomu poznamenal, že petice by měla být projevem občanů, zatímco organizaci petice obcí pokládá za zneužití pravomoci činitelů. **Dr. Macháček** jej přerušil s poznámkou, že jde opět o zneužití přednostního práva k technické poznámce k delším projevům a konstatoval, že s předanou peticí naloží příslušný orgán jako s dalším podkladem..

Pan **Špaček** z Ďáblic se otázal na termíny dokončení některé z variant. **Dr. Macháček** dotaz odsunul do všeobecné rozpravy na oznamovatele a opět vyzval k připomínkám k vystoupení starosty Horoměřic. Pan **Kučera** se otázal zpracovatele posudku, proč zatížení ostatních částí Prahy nepokládá za vliv na životní prostředí. **Dr. Vyhnálek** odpověděl ve smyslu, že takové tvrzení nepředkládá. Paní **Radková** varovala před urychlením řešení s odkazem na situaci na magistrále u muzea.

Ing. Toniková z Prahy 6 navrhla, aby bylo dokončeno vyjádření jednotlivých subjektů, které se vyjádřily k dokumentaci, a sice tak, aby jim byl dán prostor bez diskuse pro přednesení stanoviska k posudku, technické připomínky by měly patřit do diskuse. Tuto diskusi navrhla rozdělit do tematických bloků (např. doprava, ovzduší, vlivy na vodu, vlivy na obyvatelstvo atp.), ve kterých by měl možnost kdokoli z pléna se přihlásit a v rámci časového limitu asi tři minut diskutovat. **Dr. Macháček** za návrh poděkoval a po krátké poradě s pracovníky příslušného orgánu oznámil, že dokončí první blok diskuse vyjádřením připomínkových subjektů a všeobecnou rozpravu bude strukturovat po blocích. Vyzval k vystoupení zástupce obce Tuchoměřice.

Starosta **Heger** konstatoval, že stanovisko předali na MŽP (*stanovisko ze 6.12. předáno v podkladech pod č. 5*). Konstatoval, že obecní zastupitelstvo Tuchoměřice zásadně nesouhlasí s výstavbou 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. **Dr. Macháček** vyjádření zaprotokoloval a konstatoval, že zástupci obcí Roztoky, Úholičky, Únětice, Statenice, Lichoceves, Kněževy, Středokluky, Svrkyně již v sále nejsou (*jde o obce z petice 16 obcí*). Přihlásil se starosta obce Tursko. Pan **Václav Vlček** jen poznamenal účelnost výběru místa veřejného projednání. **Dr. Macháček** odkázal odpověď na pana Žáka z MŽP a konstatoval, že do protokolu potřebuje zaznamenat vyjádření těch stran, které se vyjádřily k dokumentaci. Vyzval zástupce města Libčice nad Vltavou.

Ing. Chrtová podpořila ostatní obce z okresu Praha-západ s tím, že je zásadně proti variantě SS a podporuje variantu J. Upozornila na nutnost vyhodnocení bezpečnostních rizik stavby v souvislosti s polohou Ústavu jaderného výzkumu Řež. Na základě výzvy předsedajícího reagoval **Dr. Vyhnálek** s tím, že toto bezpečnostní hledisko hodnoceno nebylo, musela by být vyhodnocena pravděpodobnost havárie, což přesahuje účel dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí. **Dr. Macháček** vyjádření zaprotokoloval a konstatoval, že zástupci dalších obcí Velké Přílepy, Dolany, města Kralupy nad Vltavou, obce Chvatěruby, Kozomín, Úzice, města Klecany, obec Klíčany se již o příspěvek nehlásí. Za obec Husinec je písemné vyjádření s preferencí varianty J (*přiloženo v podkladech pro MŽP pod č. 7*) Vyzval zástupce obce Větrušice. Paní starostka **Stará** upozornila na zatím malou angažovanost občanů na okresech Praha-západ či Praha-východ. K otázce kam s přebytky zemin uvedla, že nesouhlasí s jejich uložením ve Větrušicích. **Dr. Macháček** avizoval vystoupení zástupce obce Sedlec. Pan **Bucek** oznámil, že je ze Sedlece jako součásti MČ Suchdol. Reagovali zástupci hlavního města Prahy ve smyslu, že nyní nemůže vystoupit. Po krátké diskusi bylo vyjasněno, že nejde o případné vystoupení zástupce obce Sedlec, ale o vystoupení občana místní části Sedlec MČ Suchdola, takže jeho vystoupení bylo odsunuto na všeobecnou rozpravu. Po této diskusi **Dr. Macháček** vyhlásil cca 10ti minutovou přestávku, po níž avizoval vystoupení dotčených orgánů státní správy.

2. PŘESTÁVKA

Úvodem dalšího bloku diskuse **Dr. Macháček** zdůraznil opět časové limity pro jednotlivé typy příspěvků. Na výzvu odboru ekologie krajiny MŽP k vystoupení nikdo nezareagoval.

Dr. Macháček vyzval k vystoupení ředitelku odboru ochrany ovzduší MŽP. **Dr. Rychlíková** sdělila, že požadovali

překračování limitů docházet). Kritizovala autory dokumentace, že nspecifikoval prostory překročení imisních limitů nad výhledové limity EU (18 hodin překročení imisního limitu pro oxid dusičitý 200 mikrogramů). Upozornila na kontext znečištění ovzduší a ochrany lidského zdraví s tím, že lze nastínit obydlené území, kde bude docházet k překračování imisních limitů. Na otázku **dr. Macháčka** ohledně lokalizace těchto území odpověděla, že jde o území kolem varianty J jako bližší obytné zástavbě, tedy další plochy, kde v Praze k těmto jevům bude docházet. **Dr. Macháček** vyzval zpracovatele posudku, dokumentace k reakci. **Dr. Vyhnálek** odpověděl, že bylo třeba ještě v dalších fázích přípravy záměru dořešit vzduchotechniku tunelu Suchdola tak, aby došlo ke snížení vlivu emisí z dopravy na obyvatele, vyřešit tuto otázku v rámci procesu EIA. Z toho důvodu požadoval doplnění rozptylové studie. To mj. spočívalo v návrhu optimalizace výdechů, optimalizace vzduchotechniky a pro tuto upravenou vzduchotechniku zpracování nové rozptylové studie. Tou bylo prokázáno, že nikde na obydleném území Suchdola, ani na území určeném územním plánem k zastavení, nedojde k překračování limitních koncentrací podle stávajících platných zákonů a s velkou pravděpodobností ani podle nových očekávaných zákonů EU. Požádal autora o doplnění. **Ing. Píša, CSc.** stručně popsal navržená opatření v rámci Suchdola:

- posunutí výduchu v lokalitě Výhledy o 713 m západně,
- zvýšení výduchu z 20 na 26 m,
- zlepšení vzduchotechniky odsávání portálu, kterými půjde jen 5 % škodlivin.
- obdobné opatření třeba Na Rybářce by nepřineslo žádaný efekt.
- spojení s odsáváním na východní straně tunelu, tím na 25 % území Suchdola jako celku se zlepšila kvalita ovzduší o 1 - 5 mikrogramů a u maximálních koncentrací o 10 - 220 mikrogramů.

Údaje dokumentoval průmětem výkresů a závěrem uvedl, že pokud by uvedená opatření byla realizována k roku 2010, i se zápočtem celého imisního pozadí hl. m. Prahy i transferů z okresů ČR, nepřesáhlo by znečištění platné současné limity (průměrné roční koncentrace 80 mikrogramů a dobu překročení 5 %, vyhovění i limitům EU - 40 mikrogramů pro NOx).

Dr. Macháček k poznámce z pléna ohledně způsobu zařazení komentoval, že nyní potřebuje vyjádření všech orgánů státní správy a otázky ochrany ovzduší zařadí jako prioritní problém v samostatném bloku všeobecné rozpravy. Požádal o vyjádření MŽP, odbor strategií. Pan **Klika** hodlal opakovat vyjádření k posudku, na výzvu předsedajícího konstatoval jen několik poznámek k posudku. Pokládal jej za podrobně zpracovaný. Uvedl 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. **Dr. Macháček** vyzval k reakci zpracovatele posudku. **Dr. Vyhnálek** odpověděl, že podklady obou institucí do posudku vložil z důvodu, aby doložil, že existují dva poněkud rozdílné podklady. Upozornil na znepokojující skutečnost, pokud jen na dopravních rozhodnutích je založeno zásadní rozhodnutí.

Dr. Macháček vyzval ministerstvo zemědělství, odbor státní správy lesů a myslivosti, bez odezvy. Dále vyzval zástupce krajského úřadu Středočeského kraje. Vystoupil **Dr. Obermajer** s tím, že jde o vyjádření ne za Krajský úřad, ale za Středočeský kraj jako vyšší samosprávný celek. Sdělil, že stanovisko k posudku bylo posláno písemně a jen zopakoval, že Středočeský kraj na základě prostudování posudku 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.

Dr. Macháček požádal o vyjádření Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí. **Dr. Dobiášová** k posudku sdělila, že odbor ŽP MHMP konstatuje, že zpracovatel posudku se vypořádal s jeho připomínkami k předložené dokumentaci. **Dr. Macháček** poděkoval a vyzval zástupce odboru výstavby MHMP –bez odezvy. Požádal o vyjádření zástupce odboru dopravy MHMP. **Ing. Heroudek** poznamenal, že zpracovatel posudku nemusel být znepokojen rozdíly v intenzitách, zapříčiněných 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. Zdůraznil časový horizont stavby ve vazbě na realnost, zda si to zpracovatel posudku uvědomuje. **Dr. Macháček** požádal o odpověď. **Dr. Vyhnálek** sdělil, že časový harmonogram obou variant nezná.

Dr. Macháček vyzval zástupce MHMP - odboru památkové péče a zástupce krajského hygienika – v obou případech bez odezvy. Dále vyzval zástupce městského hygienika HMP. **Ing. Veselý** sdělil, že se přiklonili v souladu s územním plánem hl. m. Prahy a na základě posouzení předložené dokumentace EIA spíše k variantě J., požádali o doplnění některých údajů vzhledem k dopadu na intravián města i k variantě SS. Sdělil, že posudkář konstatoval, že to bylo splněno tím, že jako reprezentant severních variant byla zpracována varianta SS a že není výrazný rozdíl dopadu hluku na obytnou zástavbu mezi oběma variantami. Upozornil, že hygienická služba není kompetentní k tomu, aby vybírala některé varianty, ale bude striktně dodržovat veškerá zákonná opatření (zákon č. 258/2000 Sb., vládní nařízení o boji proti hluku a vibracím) v dalším postupu projektové dokumentace i v realizaci.

Dr. Macháček vyzval zástupce ČIŽP. **Ing. Beroušek** jako hlavní inspektor OI ČIŽP Praha konstatoval, že ve vyjádření k dokumentaci 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, nyní k tíži varianty J jde i 4,5milionový přebytek materiálů, jehož řešení

vždycky to byla varianta J, na rozdíl od varianty SS. **Dr. Vyhňálek** v reakci upozornil na jednoznačně stanovené podmínky ve variantě J k uvedeným problémům, zatímco pro variantu SS být nemusí, protože tam nejsou.

Dr. Macháček upozornil na pregnantnost podmínek pro obě varianty v návrhu stanoviska z posudku a požádal o vyjádření zástupce OkÚ Praha-východ – bez odezvy. Dále požádal o vyjádření OkÚ Praha-západ a OkÚ Mělník – rovněž bez odezvy, totéž Obvodní báňský úřad Kladno. Tím vyčerpal vyjádření dotčených orgánů státní správy. Dále vymezil prostor pro vyjádření odborných subjektů s výhradou ke zpracovateli posudku ohledně jejich zařazení do veřejnosti. Z oslovených subjektů se nikdo nepřihlásil (Ústav pro ekopolitiku, Archeologický ústav AVČR, ČZU).

Následně uvedl blok pro vyjádření zástupců veřejnosti, jako první vyzval zástupce občanského sdružení (*dále OS*) pro přijatelné řešení silničního okruhu (*dále PŘISO*). Vystoupil **Ing. Hejl**, který sdělil, že ke zpracování posudku nemají připomínky, mají připomínky k dokumentaci. Za hlavní pokládají to, že není dobře pojednán současný účinek hluku od letadel a od aut. **Dr. Macháček** vyzval oprávněné osoby (zpracovatele) k reakci. **Dr. Vyhňálek** uvedl, že současné technické možnosti neumožňují energetické sčítání hluku z dopravy a hluku leteckého. Uvedl, že 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 znamená více než dvojnásobek dopravní zátěže na příslušné komunikaci. Požádal o doplnění příslušného spoluautora dokumentace. **Ing. Libor Ládyš** konstatoval, že v současné legislativě je hodnocen každý druh hluku zvlášť (dopravní hluk – limity k porovnání, analogie letecký hluk, tato praxe vychází to z účinků těchto zdrojů hluku na lidský organismus). Sdělil, že zatím nikde ve světě není kumulativní účinek těchto hluků vyjádřen jedním číslem, proto neměli jinou možnost. V akustické studii do dokumentace se snažili aspoň přiblížit, kde převažuje letecký hluk a kde převažuje hluk ze silniční dopravy. **Dr. Macháček** tyto odpovědi pro vstup do diskuse pokládal za dostatečné a požádal zástupce OS o další připomínku. Pan **Radvanský** podotkl, že kumulativní efekty se netýkají pouze hluku, ale i imisí včetně imisí z letadel. **Dr. Vyhňálek** sdělil, že na území Suchdola i v rámci doplnění rozptylové studie je uvažováno stávající imisní pozadí i bez hodnocené stavby. Požádal **ing. Píšu** o vysvětlení. **Ing. Píša** vysvětlil obecnou podstatu imisního pozadí pro Prahu a okolí, přiblížil metodu použití rozdílových map. Pro Suchdol poznamenal, že pro středočeský region mezi Prahou a Kralupy není imisní pozadí zpracováno, takže i varianta J původně byla hodnocena bez imisního pozadí. Pro hodnocení dodatečné v roce 2001 včetně navržených opatření pro Suchdol byly hodnoty spočítány i s imisním pozadím, hodnoceno jako celek. **Doc. Beneš** se otázal, zda v imisním pozadí pro Suchdol je letecká doprava započítána, zpochybnil účinnost polohy výdechů z tunelu oproti převládajícím větrům. **Dr. Macháček** požádal o odpověď. **Ing. Píša** konstatoval, že letecká doprava zatím nebyla zahrnuta, poněvadž pro Prahu bude zahrnuta v aktualizaci pro r. 2002. Letecká doprava jako zdroj emisí a imisního zatížení dosud v Praze hodnocena nebyla. **Dr. Macháček** požádal o odpověď na druhou otázku, položenou **doc. Benešem**. **Ing. Píša** vysvětlil, že tam, kde končí pole koncentrací, začíná portál a jde tunel. Rozložení imisí kopíruje průběh trasy. Toto konzultovali s Ekoforem a připravili hodnocení rozptylových podmínek v Suchdole podle tří větrných růžic. Na slajdu pak vysvětloval chování imisních koncentrací v závislosti na zdrojích. **Dr. Macháček** diskusi k ovzduší ukončil s tím, že předpokládá pro tento okruh samostatný blok ve všeobecné rozpravě. Předal slovo zástupci OS Ekofórum ohledně připomínek k posudku.

Vystoupil **Ing. Bohin**. V úvodu vystoupení kritizoval jednostrannost medální kampaně pro variantu J a snahám postavit obyvatele Chaber, Suchdola a Čimic proti občanům z Prahy 6, 7 a 8. Otázal se zpracovatele rozptylové studie, zda tato nějak dokazuje, že právě přesně 300000 občanů bude poškozeno variantou SS nebo J. **Ing. Píša** odpověděl, že od zadavatele dostali zadání vyhodnotit v Praze 33 daných profilů (*ukázal opět na průsvitce*). V těchto profilech hodnotili varianty. Z 33 profilů v 87 %, to je ve 29 profilech, byly podstatně příznivější výsledky pro snížení imisní situace na těchto komunikacích v Praze (z hlediska jak ročních, tak krátkodobých koncentrací, i v době překročení krátkodobých imisních limitů). **Ing. Bohin** se otázal na plochu pokrytí uvedenými body, **Ing. Píša** konstatoval, že body byly navrženy napříč všem městským částem, které jsou v severní části Prahy, kdyby dostali zadání vyhodnotit 3000 úseků, tak je vyhodnotili. Hodnotili v profilech, které dostali zadané. **Ing. Bohin** zpochybnil průkaznost zadání, **Ing. Píša** reagoval, že hodnotili, když bude varianta J, SC nebo T vybudována, jak se v daných profilech zhorší nebo zlepší ovzduší. **Ing. Bohin** se otázal zpracovatele posudku, zda by varianta SS poškozovala imisemi zrovna 300000 Pražanů. **Dr. Vyhňálek** odpověděl, že tak to v posudku není, konstatoval, že varianta SS nikoho nepoškozuje, obě varianty mají očekávaný příznivý dopad pro Prahu, u každé je v dokumentaci prezentováno, že dopad bude jiný. **Ing. Bohin** se dále zpochybnil porovnávání dopravních intenzit podle konkrétních tabulek s tím, že dle něho není dostatečně prokázáno, že by varianta J pomohla vnitřní Praze. **Dr. Vyhňálek** oponoval, že každý si pro argumenty účelově vybírá určité profily. Dále sdělil, že podle prognóz ÚDI Praha byl zjištěn více než 10%ní rozdíl (nahoru, i dolů) mezi variantami J a SS. Výsledky srovnání prezentovali v posudku a vyplývá z něj poměrně zřetelný rozdíl mezi variantami J a SS na nejzatíženějších ulicích. Dále následovala výměna názorů mezi zpracovatelem posudku a představitelem OS Ekofórum ohledně tabulek a čísel a jak je vykládat či používat, až bylo nutno předsedajícím zasáhnout a vrátit diskusi do řízené formy. **Dr. Vyhňálek** za zpracovatele posudku diskusi shrnul ve smyslu výstupů tabulky na str. 88 posudku:

- kde jsou úseky s počtem vozidel nad 100000 vozidel za den, v žádném úseku není ve variantě SS nižší zátěž než

Konstatoval, že na všech komunikacích, kde je zatížení větší než 80000 voz/den, ve všech těchto úsecích je v podkladech ÚDI varianta J prokázána jako výhodnější. **Dr. Macháček** se na poznámku z pléna ohledně času zastal představitele OS Ekofórum ve smyslu, že pro účely protokolu jde o diskusi otázka-odpověď, jde o komentář k posudku jednoho ze subjektů, který tímto vyjadřuje názor na vypořádání jeho připomínek k dokumentaci. **Ing. Bohin** dále rozporoval podklady obou institucí (ÚRM a ÚDI) ohledně významných rozdílů a požádal je o vysvětlení. **Dr. Macháček** požádal o stručný komentář. **Ing. Pivec** z ÚDI v reakci napadl zpracovatele posudku, že použil nesrovnatelné údaje. Vysvětlil, jakým způsobem je prováděno dopravní zatěžování a zdůraznil nutnost srovnatelné sítě. Na adresu zpracovatele posudku konstatoval, že chybou je, že je porovnáváno zatěžování v celé síti města se zatěžováním jednotlivé komunikace. **Dr. Vyhnálek** reagoval, že neporovnával absolutní čísla, porovnával, jakým způsobem podklad ÚDI porovnává variantu J a SS na jednotlivých ulicích a jakým způsobem to dělá podklad ÚRM, tedy porovnávání rozdílů mezi variantou J a SS v obou modelech, odmítl chybu v postupu. **Ing. Pivec** komentoval, že 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, zatímco v podkladech, které připravili v souladu se zadáním investora, městský okruh v r. 2010 v plné délce neexistuje.

Dr. Macháček v tomto kontextu sdělil, že pro objasnění učiní výjimku z pravidel diskuse, aby otázky ohledně dopravních zátěží mohly být vysvětleny a požádal, aby otázky, poznámky a vysvětlení byla určena pouze k problematice dopravních zátěží, čímž by tento blok mohl být přednostně vyčerpán. **Ing. Bohin** se tedy otázel, zda jsou posuzována hypotetická nebo reálná čísla. **Dr. Vyhnálek** nehodlal zpochybnit údaje ÚDI či ÚRM, jen se otázel, proč je správná situace v r. 2010 a proč by to nemohla být správná situace, jiný horizont podle podkladů ÚRM. **Hlas z pléna** na základě dokumentace dopravně inženýrských podkladů EIA připomněl, že v dubnu 2000 ÚDI píše, že ve 2. čtvrtletí r. 2000 bude tento modelový systém zpřesňován, takže 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. Primátor **Kasl** v technické poznámce sdělil, že zátěže počítané podle ÚRM vycházejí z jiného rozsahu zastavění území a z jiného rozsahu komunikační sítě včetně celého městského okruhu, proto rozdíly. Podklady ÚDI ze zadání ŘSD jsou údaje, které mají být srovnávány z hlediska vlivu posuzování stavby na životní prostředí. Předal písemné připomínky ÚDI (*přiložený podkladový materiál č. 10 pro potřeby příslušného orgánu*). Náměstkyně **Tylová** podotkla, že jsou hodnoceny dvě varianty v různém stupni rozpracovanosti, ale ne nereálné. **Dr. Macháček** vrátil diskusi k problematice dopravních intenzit. Pan **Kašpárek** upozornil na nutnost uvedení pravděpodobné chyby v technických výpočtech. Poněvadž zástupce ÚRM ani ÚDI se neozval, poznamenal pan **Gasiorovič**, že je nutno znát statistickou chybu. Pan **Martínek** z Prahy 6 zpochybnil vystoupení paní Štichové s ohledem na její bydliště blízko trasy J. Na výzvu **Dr. Macháčka** k tematu jednání pan **Gasiorovič** připomněl, že nedostal odpověď na výpočetní chybu. **Ing. Pivec** sdělil, že chyba prognózy se může pohybovat do 20%. Pan **Gasiorovič** se otázel na pravděpodobnost situace, že prognózovaný stav s tolerancí 20% v roce 2010 nastane. **Ing. Pivec** potvrdil nejméně 80% přesnost prognózy. Pan **Karel Čapek** k zátěžím poznamenal, že pochybnost byla vznesena i představiteli města v kontextu územního plánu jako nabídky a jeho reálným naplněním, kdy se doprava bude rozvíjet podle toho, co kde bude postaveno, takže s ohledem na čtyřnásobnou možnost rozvojových ploch lze očekávat analogickou chybu. Navrhovaná čísla jsou navržena pro dokončený stav, který nenastane. **Dr. Macháček** upozornil, že je projednávána etapa hodnocení vlivů na životní prostředí. K tomu náměstek primátora pro dopravu **Ing. Hejl** podotkl, že pro EIA pro r. 2010 byl zadán realistický odhad těch úseků staveb, které v té době mohou být realizovány, na rozdíl od územního plánu. Napadl zpracovatele posudku za to, že porovnával dvojí neporovnatelné vstupy a zdůraznil, že i při rozdílech ve všech případech varianta J vychází pro dopravu lépe. Pan **Gasiorovič** upozornil na to, že při 50000 vozidel činí 20% ní chyba 10000 a ptal se zpracovatele posudku, zda rozdíly mezi variantami přesahují 20000 vozidel/den. **Dr. Macháček** poznamenal, že diskuse byla vyvolána exaktním dotazem zástupce OS Ekofórum a registruje do ní tři poslední technické poznámky. **Ing. Toniková** z Prahy 6 upozornila, 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, tedy veškeré rozvojové plochy. Dle ní tedy zátěže podle ÚRM představují nejhorší možný případ, co se do území může vejít. **Ing. Pivec** sdělil, že podstatné je srovnávání variant, v podkladových materiálech jich je spočítáno 11. **Ing. Korf** z OS Ekofórum zpochybnil relevantnost podkladů s odůvodněním, že čísla podle ÚRM by tedy měla být vyšší, když zohledňují maximální rozvoj, nikoliv nižší až o polovinu. Nám. primátora **Ing. Hejl** poznamenal, že v této teoretické podobě jsou vybudovány v plné šíři všechny okruhy a všechny radiály, a proto se doprava ředí, proto jsou čísla ÚRM nižší. Mezitím **Dr. Vyhnálek** našel podklady ohledně odpovědi panu Gasiorovičovi ohledně 20% relace chyby. Sdělil, že v příslušné tabulce jsou seřazeny silnice podle absolutních hodnot zátěží ve variantě SS. U nejméně zatížených je rozdíl 30%. Pro silnice kolem 50000 jsou tam rozdíly až stoprocentní. **Dr. Macháček** poděkoval za vysvětlení a vrátil slovo zástupci OS Ekofórum. **Ing. Bohin** shrnul názor sdružení v následujícím smyslu:

- Ekofórum navrhuje místní spojení v oblasti pro Prahu 6 a pro Prahu 8, které bude fungovat i pro městskou hromadnou dopravu

- neexistovalo by bezpečnostní a vojenské riziko pro tunely
- nebude nevratně zničena chráněná oblast přírodní park Drahaň - Trója, přírodní památka Zámky, Sedlecké skály,
- Středočeský kraj nebude tlačěn Magistrátem k variantě, která není pro něj geograficky výhodná a není na území Středočeského kraje.

Dr. Macháček poděkoval za vyjádření názoru, ukončil diskusi k dopravním zátěžím a požádal zástupce OS Společnost Šareckého údolí o vyjádření názoru k posudku. Pan **Karel Čapek** konstatoval, že posudek byl zpracován solidně a se závěry je možné se ztotožnit, nejasnosti ale přetrvávají. Vysvětlil, že nelze pokládat za vhodné slučování všech dopravních funkcí do jedné trasy. Konstatoval, že všechny varianty jsou hrubým zásahem do životního prostředí, ale je nutno hledat nejmenší škody. Vyjádřil nesouhlas s odmítnutím varianty T, která dle něho oddělila tranzitní dopravu od městské, tuto připomínku k dokumentaci nikdo nezohlednil. **Dr. Macháček** upozornil na čas a požádal o konkrétní připomínky k posudku. Pan **Čapek** se tedy otázal na to, zda když odbor ochrany ovzduší MŽP pokládal trasu J z důvodu nedodržení limitů za nepřijatelnou, zda toto bylo doplněním anulováno, nevěří vysvětlení podle průmětu mapy. **Dr. Vyhnálek** reagoval ve smyslu, že zpracovatel doplněné rozptylové studie několikrát vysvětloval, jak k výpočtům došel a že on je akceptuje. **Dr. Macháček** požádal o odpověď na druhou otázku pana Čapka odbor ochrany ovzduší MŽP. **Dr. Rychlíková** sdělila, že v odborné rovině nebylo zohledněno to, co požadovali - ani v posudku, ani v rozptylové studii. Pan **Čapek** namítl, že nebyla zodpovězena otázka, proč od samého začátku u varianty T byla posuzována jen její polovina, což pokládá za pochybení. **Dr. Vyhnálek** k tomu sdělil, že on mohl hodnotit jen to, co bylo řešeno dokumentací. Za oznamovatele reagoval **Ing. Laušman**. Konstatoval, že po zpracování první dokumentace EIA dostali jednoznačně od MŽP nařízeno, jaké varianty je nutno podruhé posoudit. Tam byla tato varianta T.

Dr. Macháček za vysvětlení poděkoval a opět zdůraznil, že v této části nehodlá připouštět technické poznámky, které odkázal na všeobecnou diskusi. Vyzýval představitele zbylých občanských sdružení, subjektů či občanů, kteří připomínkovali dokumentaci k podání vyjádření (OS Na padesátníku, Hnutí Duha Středokluky, OS Metropolitní region, Český zahrádkářský svaz, Česká zemědělská univerzita Praha, Dr. Jiří Sádlo z Botanického ústavu, Spolek pro ochranu a rozvoj obce Turska, Myslivecké sdružení Velké Přílepy, dr. Hofman, doc. dr. Jaroslav Flégr, Csc., Mgr. Čapounová, manželé Rázgovi, paní Prokešová, Ing. Dana a Josef Kuchařovi, Ing. Zdeněk Smrčka) – všichni bez odezvy. Dále konstatoval, že OS Modrá obloha dalo písemné vyjádření (*přiloženo v podkladech pod č. 13 v podkladech pro MŽP*). Následně přerušil jednání z důvodu ujasnění bloků pro všeobecnou diskusi.

3. PŘESTÁVKA

K bodu 6: všeobecná diskuse. Úvodem **Dr. Macháček** opět připomněl základní pravidla. Uvedl následující bloky:

1. Všeobecné aspekty
2. Vlivy na ovzduší a obyvatelstvo
3. Akustické vlivy a obyvatelstvo
4. Příroda, krajina, lesy, ÚSES
5. Podzemní a povrchové vody

V další části protokolu z průběhu veřejného projednání jsou zaznamenány jen podstaty vyjádření, s důrazem na vztah k projednávaným stavbám, případně poznámky, které byly požadovány protokolovat. Podrobněji je odkazováno na audiozáznam a stenozáznam.

Úvodem zaznělo několik všeobecných vystoupení. Jako první vystoupil pan **Bucek** ze Sedlece, který na počítačové projekci dokladoval rozpornost řady údajů ohledně dopravní situace v Praze a způsobu jejího řešení, upozornil na konfliktní místa a vyslovil i obavy z toho, že trasování okruhů může být dáno i různými ekonomickými a lobbystickými zájmy různých politických a podnikatelských skupin, ve vazbě na ceny pozemků a ceny nemovitostí. Pan **Katzner** z Prahy 6 podrobně rozebíral některé širší otázky posuzované stavby i širší kontexty (tangenta na Letnou aj.) a zejména zdůraznil výhodnost varianty SS a nedořešenost přebytků zeminy 4,5 mil. m³ ve variantě J a otázku množství aut, který tento objem zemin a materiálů musí někam odvést během 4 let výstavby.

Ing. Jan Zeman ve svém příspěvku zdůraznil, že do procesu EIA nebyla zahrnuta varianta (DUA), která byla šetná, levnější a účinně řešící pražské dopravní problémy, zejména na severozápadě Prahy, oproti vnějšímu okruhu přes Suchdol. Rovněž rozebral širší dopravní vztahy (*celé vyjádření přiloženo v podkladech pro MŽP pod č. 17*). K přednesenému názoru se vyjádřil pan **Dobryš** s tím, že varianta DUA by znamenala větší zatížení Dejvic oproti Suchdolu.

Pan **Morava** požadoval zdokladovat uzavírání tunelu v podkladech hodnocení vlivů na ŽP

Ing. Trnková za Prahu 6 požadovala návrat k tematice a ne projektovat nová dopravní řešení, neposuzovat uzavírky tunelů v EIA. **Dr. Macháček** k tomu poznamenal, že otázkou případných rizik se dokumentace zabývat musí, uzavření tunelu je jedním z nich.

Paní **Dvořáková** z Prahy 8 jménem 4716 občanů, kteří podepsali petici proti realizaci varianty J, požadovala zahrnout tento názor do úvahy při rozhodování.

Pan **Martínek** zmínil to, že tunel je navržen jako dvoutubusový, objem 4,5 mil. m³ zeminy se týká všech zemních

Ing. Zeman reagoval na místostarostku Prahy 6 s tím, že šetrná dopravně efektivní varianta DUA nebyla vůbec vzata v úvahu, a podivil se nad tím, že radnice Prahy 6 prosazuje naplnění vlastního obvodu další dopravou.

Dr. Macháček opět zmínil, že je nutno diskusi strukturovat po blocích:

1. vlivy ovzduší a obyvatelstvo
2. hluk a obyvatelstvo
3. vlivy příroda, krajina
4. - poslední bod - vlivy na povrchové a podzemní vody

Dr. Obšnajdr z MČ Suchdol konstatoval, že schválení ÚPN Prahy 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. Dále moderátorovi vytkl, že nechal odejít primátora, aniž byla dána možnost jej požádat o to, aby se občanům Suchdola omluvil za to, že při projednávání územního plánu je nazval ekoteroristy. **Dr. Macháček** požádal přítomné, aby se zdrželi politických a analogických proklamací a požádal o příspěvky k ochraně ovzduší.

K bloku 1:

Dr. Obšnajdr konstatoval, že zpracovatel posudku se s touto problematikou nevypořádal. V několika příspěvcích a polemických vystoupeních uvedl následující důvody:

- k nárůstu mezinárodní kamionové dopravy se vyjadřoval ing. Klouda jako zaměstnanec ŘSD, tedy oznamovatele, přičemž s jeho argumentací nesouhlasil a jeho osobu pokládal za podjatou z hlediska sdělování informací, oni věří odboru ochrany ovzduší MŽP. **Dr. Vyhnálek** reagoval tím, že požádal jednak sekretariát TINA ve Vídni a odpověď nedostal, jednak ing. Kloudu jako dopravního odborníka.

- z hlediska zákona o životním prostředí 17/1992 Sb. nebyla splněna povinnost pro limitní hodnoty imisí stanovit kumulativní vlivy, tedy sečítat všechny vlivy, které v daném prostředí působí

- nesouhlasil s tím, aby vyjádření odboru ochrany ovzduší MŽP, které pokládá variantu J přes Suchdol za nepřijatelnou bylo v posudku vyvráceno studií soukromé osoby Ing. Píši, v několika příspěvcích jej přímo napadl v kontextu živnostenského zákona, že firma ATEM právně neexistuje, takže nemůže zpochybňovat vyjádření MŽP.

- Nedostatek - měli EIA doplnit o expertizu zemí EU srovnatelných (Holandsko, Belgie, Rakousko aj.) z hlediska určitých prognóz i pro případné zapojení ČR do EU.

K některým reakcím:

Dr. Vyhnálek reagoval tím, že ohledně kamionové přepravy požádal jednak sekretariát TINA ve Vídni a odpověď nedostal, jednak ing. Kloudu jako dopravního odborníka. Pan ing. Klouda nesdělil žádný kvantitativní údaj, který by vstoupil do jakéhokoli výpočetního modelu v rámci dokumentace nebo posudku.

Ing. Píša v kontextu kumulativních vlivů poznamenal, že leteckou dopravu je možné vyhodnotit emisně i imisně, 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, hlukově samozřejmě, ale imisně nikoli. Na svoji obhajobu sčítal, že podniká podle živnostenského listu, k tomu poznamenala náměstkyně **Tylová**, že je i oprávněnou fyzickou osobou podle zák. č. 244/1992 Sb.

Pan **Hájek** se otázal, zda při posuzování vlivů ovzduší byly posuzovány i přivaděče k oběma variantám, v případě SS, přivaděč vede po Kamýčce ulici, dále se otázal na kumulativní vlivy z letecké a silniční dopravy.

Doc. Beneš v rámci několika příspěvků rovněž požadoval do protokolu, aby byl brán v úvahu vliv letištních emisí k r. 2010, proto že letiště plánuje značné rozšíření dopravy. O totéž požádala paní **Vaňková**, která mj. rozvedla dvě situace, sever a jih, která studie je vhodnější pro zdraví lidí. Zda ta, kde je doprava kamionová, městská, plus letadla nad hlavou a výduchy z tunelů, nebo o 10 km dál další komunikace, kde letadla mají větší rozptyl. Požadovala zaprotokolovat, že varianta jižního obchvatu v Suchdole je absolutně vyloučena právě z hlediska znečištění ovzduší z leteckého provozu a z tranzitní dopravy. Na hodnocení synergických vlivů požadovala akreditovanou laboratoř a účast nezávislého svědka při měřeních. Otázku řešení synergických vlivů požadovala i paní **Milerová** ze Suchdola a zdůraznila opět i otázku případných střetů zájmů. Hodnocení synergismu ohledně imisí z letecké dopravy požadoval i **občan z Tuhoměřic** (*nepředstavil se*), rovněž pan **Hála** s požadavkem hodnocení situace podle shodných kritérií, upozornil na neustálou korespondenci MČ Suchdol se Správou letišť ohledně nedodržování letových koridorů. Pan **Štěpánek** požadoval zaprotokolovat, že je skutečně nutné zpracovat hladiny jak z mobilních, tak ze stacionárních zdrojů a z letadel.

K některým reakcím:

Dr. Vyhnálek konstatoval, že přivaděč Kamýčká nebyl posuzován, poněvadž nebyl součástí zadání. Vliv leteckého provozu v současné době v rozptylové studii zahrnut nebyl.

Náměstkyně **Ing. Tylová** konstatovala, že synergické působení mělo být nějakým způsobem zohledněno, přitom jak u hluků, tak u imisí na to není metodika.

Dr. Macháček připomínky k synergismu vlivu imisí z letecké a silniční dopravy zaprotokoloval a požádal přítomné zástupce MŽP o sdělení stanoviska. Ještě v průběhu diskuse k ovzduší náměstkyně Tylová sdělila, že nechají dopracovat pro stanovisko další podklad o synergických vlivech na ovzduší.

rovinatém terénu severní trasy, nebo trasy jižní.

Doc. Beneš konstatoval, že varianta J se blíží limitům povolených zátěží, protože jinak by se neřešilo prodlužování tunelu a konstatoval, že MŽP z hlediska ekologické zátěže dalo zamítavé stanovisko k jižní variantě, ptal se na přínosy varianty J z ekologického hlediska.

Pan **Hála** vznesl pochybnost k úspěšnosti dodatečného řešení odventilování tunelů z důvodu, že s ohledem na letecký provoz nebude povoleno zvýšení výduchů.

Pan **Čapek** poukázal na to, že problematika znečištění ovzduší je zkreslena v dokumentaci i etapizací navržených staveb (přednostní výstavba úseku Ruzyně - Březiněves před uzavřením silničního okruhu na východě, jinak přes Suchdol by se z D8 jezdilo dokonce na D1).

Pan **Korf** z OS Ekofórum s posudkem naopak vyslovil souhlas a oázal se, zda nesplnění jediné podmínky pro variantu J znamená její nepřijatelnost. Odkázal i na přípis GŠ ČSA ohledně bezpečnosti okruhu v hustě obydlených částech. Poukázal i na aspekty územního plánu a dokladů o projednání územního plánu (*podklady předány pro potřeby příslušného orgánu v přílohách*).

Pan **Zdeněk Hrydl** z Břevnova považoval za nedostatek, že při zkoumání vlivů na kvalitu ovzduší byly hodnoceny jen následky, které stavba bude mít přímo v trase a že je podceňována otázka efektů na ostatním území Prahy.

Pan **Krulík** požadoval vysvětlit, proč hodnoty emisí u projektu, navrhovaného do r. 2010, jsou hodnoceny podle stávající normy a neuvažuje se s možností platnosti jiných norem.

Ing. Bohin opět zopakoval dřívější otázku na relevantnost toho, že varianta J či SS zlepší prostředí 300.000 obyvatel Prahy a co znamená oněch 120 km² hodnoceného území. Uvedl, že 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, ale týká se všech řešených variant v severozápadním segmentu, tedy i trasy SS, které budou mít v různé míře vždy příznivý vliv na životní prostředí Prahy. Výpočty koncentrací i zdravotních rizik byl na základě studie proveden pro 33 vybraných profilů, a proto jej nelze vztáhnout na celou plochu hodnoceného území Prahy.

K některým reakcím:

Dr. Vyhnálek na otázky posouzení podle tras sdělil, pro obě trasy J a SS tyto vlivy vyhodnoceny jsou. Ohledně zprostředkovaného vlivu na hl. m. Prahu prokázání většího pozitivního vlivu varianty J pro Prahu a stanovení počtu ovlivněných obyvatel nepovažuje za dostatečné, v trasách ano. Propojení posuzováno bylo. Stav, kdy je 513 a 514, což jsou jihovýchodní části okruhu hotovy, a 518 a 519 také - to posuzováno bylo. K návrhu opatření uvedl, že má za to, že se musí plnit komplexně, bylo by třeba projednat jednotlivá opatření separátně. Posouzení vůči limitům EU, které jsou očekávány i v ČR, bylo provedeno v doplňku pana ing. Piši. (*ten je blíže osvětlil v další části diskuse*).

Ing. Piša ohledně počtu obyvatel v rozptylové studii sdělil, že nebylo konstatováno, že kterákoliv varianta ohrožuje jakýkoli počet obyvatel v Praze, pouze vypočítali, co varianta SS 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. Upozornil opět na 33 zadaných profilů.

Ing. Vrdlovcová k rozloze území sdělila, že jde o území od Suchdola na sever, kde prováděli terénní průzkumy, rešerše, archivní průzkumy, a část Prahy, kde se snažili způsobem vyjádřit, jak se pomůže v rámci dopravy výstavbou jednotlivých variant. Podle dokumentace varianta J odlehčí území, které reprezentuje zhruba 300000 obyvatel, jako úlevy lidem od dopravy, která bude převedena na silniční okruh.

Ing. Laudát uvedl, že příprava a konkrétní realizace všech kapacitních staveb na východě je podstatně dle, téměř před vydáním územního rozhodnutí je vysočanská radiála, která bude plnit dočasnou funkci vnějšího silničního okruhu. Radní **Kovářík** doplnil, že je zpracovávána EIA na jihovýchod, k jižní části je již stanovisko vydáno. K variantě J je k dispozici souhlasné stanovisko MŽP k jižní variantě, podepsané v jednom případě ministrem.

Ing. Tylová zmínila, že všechna došla vyjádření (i od jednotlivých odborů MŽP dle jejich kompetence) jsou v procesu vyhodnocena posudkářem a konečné stanovisko bude muset celý tento proces zohlednit. K variantám uvedla, že právě MŽP požadovalo posoudit další varianty.

V rámci tohoto bloku zazněly opět názory a připomínky všeobecného charakteru a mimo rámec posuzované stavby:

- požadavek paní **Dvořákové**, aby na jednání nikdo nefotografoval lidi
- připomínka pana **Štěpánka** ohledně důležitosti připomínek ohledně podjatosti konfliktu zájmu a dodržení zákonnosti.
- další obsáhlejší diskuse k zákonnosti územního plánu mezi radním Kováříkem, zástupci MŽP, zástupci OS Ekofórum, MČ Suchdol a některými občany, ve vztahu k souhlasu či nesouhlasu MŽP a dalších orgánů k návrhu ÚPN
- otázka pana **Stříbrného** na politický horizont období 2010
- připomínka paní **Valentové** z OS Pražské matky ve smyslu, že město nemůže dokladovat úlevu pro 300000 obyvatel, když není provedena EIA na dopravní systém Prahy.
- požadavek radního **Kováříka** na MŽP z hlediska spočítání kumulovaných vlivů na oddalování stanoviska pro stavby na severozápadě z hlediska životního prostředí HMP, požadavek na zdůvodnění ve stanovisku MŽP. **Ing.**

Dr. Macháček po tomto příspěvku diskusi k ochraně ovzduší ukončil. Vyzval k dlouho avizovanému příspěvku **Ing. Meisnera**. Ten zmínil řadu širších souvislostí ve vztahu k faktoru pohody, kritizoval představitele města a Prahy 6 za nepřesné údaje a zejména vyjádřil názor na nepřipustnou kumulaci aut a s tím spojených problémů rozložení kancerogenních látek a jejich dopadů na obyvatelstvo. Upozornil, že volené orgány odmítly návrhy, které vnitřní dopravu vyťahovaly dále od centra (DUA, VIA atd) a upozornil na rizikovost výhledového křížení severojižní magistrály a východozápadního okruhu. Zejména upozornil na to, že na probíhající jednání se řeší věci zátěže pražské kotliny dopravou, poněvadž EIA na tyto problémy nebyla uplatněna. *(jeho poznámky jsou součástí příložených podkladů pro účely MŽP pod č. 11)* Pan **Horava** v tomto kontextu upozornil na značný konflikt zájmů představitelů Prahy ve vazbě na možná ovlivnění zakázek stavebních firem a možnosti prodeje pozemků kolem známého vedení trasy J. **Hlas z pléna** k tomu konstatoval, že do dnešního jednání nebylo připuštěno odborné zpochybňování parametrů posuzovaných staveb. Z důvodu rozměňování diskuse **dr. Macháček** zahájil diskusi k 2. tematu: otázka akustiky a vlivu na životní prostředí.

K bloku 2:

Pan Vítězslav Max ze sdružení nájemníků sídliště Dědina upozornil na akustickou situaci ohledně letiště, kdy sídliště není součástí prostoru hranic hlukových pásem letiště.

Doc. Beneš vznesl otázku, zda při hlukových studiích byly zvažovány situace deště, za deště je dálnice hlučnější. Dále upozornil na souvislosti s leteckou dopravou a mezinárodní kamionovou dopravou.

Paní **Milerová** upozornila na analogii s imisemi, že i pro hluk je nutno porovnávat kumulované hodnoty pro leteckou dopravu i pro automobilovou přepravu, požadovala znát prameny a podklady.

Pan **Čapek** upozornil na souvislost změny chování ptáků kolem rušných komunikací, kdy přebírají zvuky komunikace do svých akustických projevů.

Dr. Obšnajdr požadoval podle § 12, odst. 2, zák. č. 17/1992 Sb. hladiny zvuku sledovat kumulativně a otázal se na výchozí hodnoty hluku z hlediska vstupu mezinárodní kamionové dopravy do území.

Pan **Hála** požadoval doložit, do jaké míry je vyjádření prof. Havránka relevantní k celkovému hodnocení daného projektu.

Ing. Zeman poznamenal pravděpodobnost zvýšení tranzitu kamionů.

Dr. Stříbrný se otázal na řešení pro případ, že projektově jsou limity plněny a po výstavbě budou překračovány, ve vazbě na vývoj poznání a možnosti posouzení.

K některým reakcím

Ing. Ládyš potvrdil, že výpočet hluku z dopravy se řídí obecně platnou metodikou, za deště naměřili nárůst okolo 1,5 dB. K synergismu poznamenal, že EIA toto hodnocení požaduje, vládní nařízení č. 520/2000 však stanovuje 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 a uvedl konkrétní hodnoty. Ke sčítání hladin uvedl, že je sčítat 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 expozici. Údaje podložil citací prof. dr. Jiřího Havránka, CSc., včetně jeho knihy Hluk a zdraví, obsahující požadované citace. Sčítání hluků z různých zdrojů fyzikálně lze, ale není legislativní hodnotící prvek pro stanovení společného limitu. Ke kamionové dopravě poznamenal, že šlo o údaje ÚDI jako celková intenzita dopravy za 24 hodin v jednotlivých úsecích a podíl nákladní a osobní dopravy, přičemž mezinárodní kamionová doprava jsou nákladní vozidla jako taková. Upozornil i na to, že výpočty pro dokumentaci byly prováděny podle vyhlášky č. 13, od roku 2001 platí nová legislativa s novými limity, které vycházejí z poznatků evropských států.

Ing. Tylová potvrdila obtížnost legislativních parametrů pro synergismus hlukové zátěže i přes vycházení z doporučení WHO, připomněla otázku potřeby řešení případných závažných vlivů. Potvrdila, že požadavek na vrácení dokumentace vyplynul mj., z jednání s veřejností před dvěma lety.

V rámci tohoto bloku zazněly opět názory a připomínky všeobecného charakteru a mimo rámec posuzované stavby:

- Pan **V. Max** položil důraz na respektování vůle místních částí ohledně trasování městských komunikací s tím, že tranzit má být věcí Středočeského kraje

- **Dr. Stříbrný** upozornil na tlak v médiích pro zviditelnění varianty J jako optimální pro Prahu, na finanční otázku placené inzerce v médiích ve prospěch varianty J upozornil dále pan **Noveský**

- **Dr. Bém** jako starosta Prahy 6 se otázal MŽP, zda požadavek na urychlení dostavby silničního okruhu je špatný,

Ing. Tylová kontrovala tím, že požadavky na urychlení stavby jsou pokládány i za cenu toho, že se nevybere nejsprávnější řešení.

- **Ing. Sedláček** upozornil na to, že při rekonstrukci Kamýcké ulice byla posunuta zastávka MHD přímo před dům č. 3 s otázkou na radní HMP

- **Ing. Korf** opět upozornil, že podle usnesení vlády z r. 1986 (platnost ÚPD VÚC Středočeské aglomerace) je vnější rychlostní okruh veden kolem Roztok, dále na to, že pokud není schválen nový ÚPN, platí starý, severní trasa je situována kolem Roztok, s tím je v rozporu ÚPN Prahy *(doklady a podklady jsou součástí podkladů, předaných*

případě zpochybnění souhlasu ministerstva pro místní rozvoj k ÚPD HMP.

Po diskusi k ÚPD **dr. Macháček** diskusi k akustickým otázkám ukončil a požádal o připomínky v kontextu ochrany přírody, krajiny, krajinného rázu.

K bloku 3

Pan **Ondřej Špaček** upozornil na oblast Drahaňské rokliny jako na rekreačně turisticky významné území pro obyvatele Bohnic, Čimic, Ďáblic, Kobylis, Tróji, které bude stoprocentně dotčeno.

Studentka ze Suchdola se otázala, zda z hlediska ochrany krajinného rázu byly hodnoceny půduchy, zvýšené o 6 m, když v posudku byly hodnoceny původní ve výšce 20 m

Paní **Milerová** upozornila, že realizace varianty J znamená devastaci či znehodnocení některých chráněných území (Kozí Hřbety, Tiché údolí, Roztocký háj, Sedlecký háj, Sedlecké skály, Drahaňská rokle), využívaných Pražany i k rekreaci, otázala se, zda byl hodnocen sociologický dopad tohoto vlivu. V jiném vstupu upozornila na urbanizační roli významné komunikace z hlediska vyvoňání zástavby dalších území okolo této komunikace.

Ing. Zeman upozornil na možnost likvidace části archeologické lokality slovanského hradiště.

Pan **Štěpánek** upozornil na to, že vyhlášení zvláště chráněných území mělo mít za cíl šetrnější chování stavbařů a investorů v tomto prostoru, včetně stavitele okruhu, v posudku postrádal dostatečný důraz na ochranu těchto území.

Paní **Dana Dvořáková** v několika vstupech upozornila na významné dotčení flory výstavbou mostů (zastínění, změna podmínek) a na významné ohrožení krajinného rázu výstavbou mostu přes Vltavu.

Pan **Karel Čapek** rovněž v několika vstupech a poznámkách upozornil na to, že stavba je navrhována do zeleného pásu kolem Prahy s tím, že tvorba zeleného pásu se přizpůsobuje komunikaci, místo aby její trasa byla přizpůsobena projektu zeleného pásu. Vyjádřil rovněž pochybnosti nad tím, že dostatečně byly vyhodnoceny urbanistické parametry z hlediska funkce krajiny (ekologická stabilita, prvky ÚSES). Dále rovněž upozornil na nebezpečí související tzv. suburbanizace, zvláště v kontextu častých změn platné ÚPD na území Prahy a v okolí. Stejnou obavu vyjádřil i **Ing. Georgiev**.

Pan **Sister** z Prahy 8 se otázal, zda bylo důkladně vyhodnoceno i období výstavby mostu přes Vltavu a Drahaňské údolí.

Hlas z pléna (*nelze identifikovat ani z audiozáznamu*) se otázal, zda byla zrušena vyhláška HMP č. 8/1991 o zřízení obastí klidu v Praze, pokud ne, tak požaduje 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.

Pan **Opiz** ze Suchdola postrádal, kolik chat a kolik stromů bude vyžadovat realizace stavby, v dalších vstupech poukázal na to, že na západním okraji mostu dojde k likvidaci cca 100 chat a množství stromů. Požadoval zaprotokolovat, že MŽP nevzalo v úvahu škody, které způsobí (*stavba*) vykácením stromů a zničením zahrad.

Ing. Korf za Ekofórum poznamenal s odkazem na vyjádření ČIŽP, že z hlediska ochrany lesa je varianta J nepřijatelná. Vyjádřil absurditu ohledně postupu, kdy dojde k likvidaci posledních zbytků rekreačních lesů a lesů zvláštního určení a zároveň byly připravovány velkolepé plány na nové zelené pásy, které budou funkční za mnoho let. Předal mapu nadregionálního centra Vltavské údolí (*územně technický podklad MMR a MŽP, 1996 - v přílohách pro potřeby příslušného orgánu obsažen*), z kterého je zjevné, že jak trasa J, tak SS tento biokoridor protínají s tím, že se objevují mapy, kde trasa J jako mimo tento nadregionální koridor.

Doc. Beneš požadoval objasnit, jak bude zajištěno propojení částí zeleného pásu, když se nacházejí na opačných stranách navrhované komunikace

Anonymní poznámka z pléna požadovala objasnit, jak bude zajištěno, že na délce několika km nebude vtékat zasolená voda do chráněných území.

Nepřijatelnost vyústění zasolených vod do toků v chráněných územích konstatovala i paní **Dvořáková**, v dalších vstupech požadovala sdělit rozdíly v zasazení přírodních parků variantami SS a J, konkrétně Dolního Povltaví a Drahaňské rokle, uvedla 400 m proti 1600 m v PPK Drahaň-Trója.

K některým reakcím:

Dr. Vyhnálek odpověděl, že byla hodnocena původní varianta výdychů, zvýšení se objevilo až jako doporučení k ochraně ovzduší. K ochraně chráněných území poznamenal, že pokud nedojde k fyzickému kontaktu s těmito územími, zásah je akceptovatelný. Většina doporučení a návrhů opatření na minimalizaci negativních vlivů na přírodu je vázána na plán organizace výstavby. Konkrétně jsou tato opatření specifikována pro přemostění Vltavy, pro přemostění Čimického a Drahaňského údolí specifikována nejsou. K demolicím poznamenal, že se jim stavby nevyhnou a dokumentace tato místa označuje, počet stromů odkázal na prováděcí projektovou dokumentaci. Voda z povrchu komunikace, která bude obsahovat chlorid sodný, je odváděna silniční kanalizací mimo chráněná území - Vltava, Čimický potok, Drahaňský potok. K suburbanizaci uvedl, že dokumentace vyhodnotila aktivity, které předpokládá územní plán, přičemž potenciál této komunikace k obestavení je nutno pokládat za silný.

Dr. Macháček vysvětlil, že nebude kácen žádný památný strom, konkrétní počty kácení musí být doloženy před územním řízením příslušnému orgánu ochrany přírody a přesný počet vyplyne z toho návrhu stavby, který bude

podkladů stejné kategorie územního systému ekologické stability hl. m. Prahy.

Ing. Vrdlovcová konstatovala, že sociologické posouzení dopadu na Roztocký háj v rámci EIA provedeno nebylo a ekonomické využití aut k dojezdu do Roztockého háje neřešili. K otázce dělicího efektu komunikace na rekreační využití zeleného pásu poznamenala, že v trase jsou i dva zelené mosty, které umožňují přechod lidí.

Ing. Herman sdělil, že k ohrožení památky Zámky a Hradiště v posuzovaném koridoru se nevyjádřilo ani muzeum v Roztokách, lokalita je dostatečně prozkoumána.

Ing. Lauerman k dotčení flory a území výstavbou mostů sdělil, že např. most přes Vltavu byl technickým řešením navrhován variantně, a to v provedení patrovém, který reagoval na problém zastínění a na problém nedostatku srážek s určitou půdorysnou subtilností, výška nad údolím zajistí menší dopad na vláhové a teplotní poměry pod mostem. **Doc. ing. arch Vorel** okomentoval složitost hodnocení problematiky krajinného rázu

Radní **Kovářík** ohledně zeleného pásu konstatoval, že je dotčen východně od Vltavy, západně ne. Dále sdělil, že hlavní město Praha nedoporučuje výstavbu dalších objektů a areálů kolem varianty SS na území hl. města Prahy.

Ing. Laudát poznamenal, že naopak realizace severní varianty otevře urbanizaci pod Suchdolem. **Dr. Marek** z ČIŽP poznamenal, že z důvodu dotčení čtyř chráněných území pokládají variantu J za nepřijatelnou.

V rámci tohoto bloku zazněly opět názory a připomínky všeobecného charakteru a mimo rámec posuzované stavby:

- Pan **Špaček** navrhl, aby finance, které přebudou v případě stavby varianty SS (oproti drahé variantě J), byly investovány do zlepšení služeb MHD v Praze. Podporu zlepšení MHD v Praze vyslovil i pan **Hora** z Chabru

- **Doc. Beneš** požadoval magistrátní vyhláškou nařídít minimální počet lidí v autech do centra jako v Singapuru

- Zástupce Ekofóra požadoval uzavřít, že varianta J je nepřijatelná a projednání ukončit

- Bývalý pracovník Pragoprojektů rozvedl nebezpečnost suburbanizace s tím, že v materiálech nebyl dostatečně zhodnocen urbanizační potenciál Prahy

- Anonymní poznámky k tomu, že nikdo z těch, kdo mají nejvíce poznámek, pořádně neprošel území, o kterých je řeč

- *Upozornění, poznámky, vyjádření ohledně dotčení vod, přednesené v rámci bloku k přírodě (doc. Beneš, paní Dvořáková, pan Gasirovič, pan Stříbrný, dvě anonymní poznámky), jsou promítnuta do diskuse k vodám z důvodu netříštění problematiky v protokolu.*

K okruhu 4:

Doc. Beneš se vyslovil ke stavbě retenčních nádrží, umístěných přímo v Suchdole, vyslovil i obavu o prašnost při jejich čištění. Vyslovil požadavek na to, aby rozptylová studie byla provedena i pro čištění nádrží.

Paní **Dvořáková** vyjádřila obavu z nadměrného znečištění malých toků solemi z komunikací, zvláště potoků v chráněných územích.

Pan **Gasirovič** vyjádřil analogickou obavu s výstupem, že z důvodu vážných problémů nesmí být stavba připuštěna.

Pan **Stříbrný** v několika vstupech se otázel na řešení ochrany vod před ropnými látkami, na otázky ovlivnění podzemních vod v Suchdole a na míru dopadu chloridů sodných, ropných produktů a těžkých kovů zároveň. Dále se otázel na možnosti kompenzace ztráty vodních zdrojů-studní.

Josef Mikeš z Prahy-Sedlece upozornil na nebezpečí havárií a otázel se na jejich řešení ve studii.

Anonymní hlas z pléna zpochybnil připravenost na havárie

Ing. Korf z Ekofóra poznamenal, že pro variantu J 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 bude jejich vliv na lokální zdroje podzemní vody v Suchdole více rozsáhlý, nepříznivý; trasy SS z hlediska vlivů na podzemní vody je bezriziková a její stavba neovlivní zdroje podzemních vod využívané pro individuální a hromadné zásobování pitnou vodou.

Pan **Karel Čapek** upozornil na možnost ovlivnění tzv. Zázračného pramene v chráněném území Housle zářezem komunikace v jímacím území pramene. Horší kvalita vody v Houslích se týká vzorku ze školy, nikoli ze Zázračného pramene.

K jednotlivým reakcím:

Dr. Vyhnálek sdělil, že je vyhodnocena specifikovaná lokalizace těchto nádrží, na prašnost není rozptylová studie. Upozornil, že podobná problematika se slanými vodami je i na ostatních variantách, přírodní parky, o nadregionální biokoridory a o potoky, které mají mnohem menší vodnost než Drahaňský potok, i když nejsou tak znečištěné jako Drahaňský potok (záležitost hospodaření jistých subjektů v jeho povodí). K prevenci havárií sdělil, že je počítáno s havarijním plánem pro provoz 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 kontaminantů do dalšího životního prostředí.

Ing. Vančura jako spoluautor dokumentace konstatoval, že hodnotili podklad na úrovni technické studie, nádrže jsou o suchými poldry (1 u Horoměřic, 1 v Suchdole, kde se doporučuje využít brýlu u křižovatky). Je navrhováno odvodnění do vodotečí bez úprav toků, je doporučen monitoring a vodoochranné prvky a omezení solení. Pro lokality malých toků posuzovali vliv na zoobentos a na kvalitu vod, použili tzv. tolerančních limitů některých

sorpční filtry. K synergickému vlivu všech látek sdělil, že takovou sumaci nikdo nedokáže udělat. K dotčení podzemních vod uvedl, že mělká varianta tunelu znamená dotčení studní v dosahu 100 m od tunelu, je připraveno náhradní technické řešení - vodovod atd, připustil vznik ekologické újmy. Zdůraznil nutnost podrobného hydrogeologického průzkumu v dalších stupních projektové dokumentace.

Dr. Macháček poznamenal, že ve fázi dokumentace EIA není možné ještě přesně stanovit taxativně tyto náklady, v dalším stupni dokumentace se s nimi musí počítat a pro příslušná povolení musí být tyto věci kompenzačně řešeny. Upozornil i na možnosti technického řešení prevence havárií (zesílení svodidel atp.) a na potřebu odhadu pravděpodobnostních modelů prevence havárií a potřebu promítnout opatření do podmínek stavby.

V rámci tohoto bloku zazněly opět názory a připomínky všeobecného charakteru a mimo rámec posuzované stavby:

- **Anonymní** hlas z pléna vyslovil přesvědčení o zločinnosti rozhodnutí Magistrátu, který chvátá na výstavbu, aniž jsou zhodnocena rizika, jen z důvodu zjištění konkrétních osob

- **Ing. Korf** poznamenal, že ve strategickém plánu HMP se hovoří o preferenci MHD, varianta J, resp. most přes Suchdol městskou hromadnou dopravu vylučuje z dopravy na tomto mostě, což radní **Kovářík** zpochybnil tím, že varianta J plně vyhovuje strategickému plánu hl. m. Prahy a je plně s ním v souladu.

Po vystoupení zástupce Ekofóra **dr. Macháček** ukončil diskusi k vodám a požádal o případné další komentáře.

Anonymní hlas z pléna připomněl, že jednání je první diskusí, kdy státní správa byla nucena diskutovat s občanskými iniciativami s efektem zpochybní řady tzv. odborných názorů, dotázal se na další postup MŽP. **Ing. Tylová** připomněla, že bude vyhotoven protokol, z něho MŽP posoudí, co zůstalo nezodpovězeno. Konstatovala zřejmost požadavků na synergické vyhodnocení imisí a hluku. Dobu vydání stanoviska jako podkladu pro další rozhodování nespecifikovala. K doplnění některých podkladů konstatovala, že jde o nadstandardní krok navíc. **Dr. Macháček** upřesnil legislativu: bez veřejného projednání nelze vydat stanovisko příslušného orgánu, který posoudí všechny názory, které zazněly v rámci veřejného projednání. Výstup z jednání je ve formě protokolu, který musí být za 10 dnů vypracován a dále předán MŽP. To zajistí jednak rozeslání protokolu těm stranám, které ze zákona podle § 10, odst. 1 a odst. 5 mají nárok na tento protokol. **Ing. Tylová** dále uvedla, že nadstandardně jej zveřejní na webových stránkách MŽP. Bude k dispozici i zvukový záznam.

Zástupce Ekofóra připomněl, že jsou stále uvažovány výduchy jen do 20 m, dále požadoval, zda je možné srovnat kapacitu výdechů z tunelu s výdechem u Strahovského tunelu (200 - 300 m³/s, rychlost výdechů 70 km/h.) **Ing.**

Piša odpověděl, že účinná ochrana znamená posunutí výduchu o 713 m a zvýšení komínu na 26,5 m s tím, že byli ujištěni, že výšky komínů byly konzultovány se Správou letiště Ruzyně. Poznamenal, že odhaduje parametry vzduchotechniky cca 210 m³/s kubíků, ke Strahovu sdělil, že je nezná.

Anonymní připomínka z pléna opět poukázala na střety zájmů v Magistrátu s odkazem na pořady ČT s požadavkem na vyjasnění, kdo v kterém orgánu je jak motivován. **Dr. Macháček** pouze připomínku protokoloval. Další poznámka se týkala možného zapojení občanských sdružení do technických jednání, **dr. Macháček** upozornil opět na kontext § 10 zák. č. 244/1992 Sb ohledně veřejných projednání s tím, pro další řízení platí konkrétní zvláštní zákony, podle kterých jsou přiznávána práva účastníkům řízení podle povah jednotlivých správních aktů. Pan **Dvořák** vyjádřil udivení nad dobou jednání (cca 02.35) a požadoval vypracovat právní analýzu toho, co se tak dlouhou dobu posuzuje, když podobné jednání vyvolalo potřebu nové varianty SS. Vyjádřil přesvědčení o zmanipulovanosti jednání a požadoval zaprotokolovat nutnost prověření právně legislativní čistoty. Vyjádřil nesouhlas s tím, že na jednání je odmítáno komentovat územní plán. **Ing. Tylová** odpověděla, že u kontroverzních staveb je běžné dlouhé a komplikované veřejné projednání. Z důvodu umožnění návštěvnosti lidí po pracovní době je začátek posunut na podvečer a jednání bez ohledu na čas považovala za výdobytek demokracie. Z důvodu prevence manipulací MŽP pověřilo nezávislou osobu řízením.

Dr. Bém za Prahu 6 konstatoval, že v případě veřejného projednání jinde by jinak zřely argumenty kolem varianty SS. **Doc. Beneš** se otázal, proč není rovnou schválena varianta SS. Náměstkyně **Ing. Tylová** opět připomněla otevřenost EIA procesu. Pan **Šmíd** kritizoval starostu Prahy 6 za to, že byly vypraveny autobusy na jednání.

Další **dotaz z pléna** směřoval k místu veřejného projednání. **Ing. Tylová** sdělila, že souhlasili jsme s tím, že jednání bude aule ČZU, poněvadž místo veřejného projednání se vybírá většinou v místě největšího konfliktu. Pan **Václav Žák** z OVSS I jako pověřený pracovník MŽP k tomu poznamenal, že dostali jsme dopis od pana primátora ohledně zasedacího sálu pro zastupitelstvo HMP, dále od pana starosty Béma, že by to mohlo být v aule VŠCHT nebo ČVUT. Sdělil, že dospěl k názoru, že s ohledem na uvedené je tato lokalita je vhodná, a byla mu nabídnuta možnost tady to vykonat, i s ohledem na největší dostupnou kapacitu.

K bodu 7: Po tomto sdělení **dr. Macháček** diskusi ukončil. Konstatoval, že ze všech podstatných hledisek byl posuzovaný záměr projednán v daném místě, v daném čase a byly uplatněny připomínky, které být uplatněny mohly. Omluvil se za některé usměrňující vstupy, poděkoval všem, co vydrželi za účast a konstatoval, že do 10 dnů vypracuje protokol, jak ukládá zákon pověřené osobě, který bude předán MŽP pro zajištění další procedury. Ukončeno ve **03.55** hod. dne **7.12 2001**

Jako pověřená osoba konstatuji, že byla naplněna všechna zákonná ustanovení pro veřejné projednání posudku k záměru “**Silniční okruh kolem Prahy stavby 518 a 519 Ruzyně-Březiněves**” podle § 10 zákona č. 244/1992 Sb. a §§ 11-12 a § 14 vyhl. č. 499/1992 Sb s tím, že byly projednány vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí ze všech podstatných hledisek, včetně vyjádření příslušných zástupců obcí, zástupců veřejnosti, jakož i zástupců dotčených orgánů státní správy a dalších subjektů. Dále konstatuji, že na veřejném projednání zazněly požadavky na doplňující dokumenty v kontextu synergických vlivů převážně otázky ochrany ovzduší a také akustické situace. Konstatuji rovněž, že na většinu připomínek bylo odpovězeno, v řadě případů tazatelé nepovažovali vysvětlení za uspokojující, v řadě případů stálo tvrzení proti tvrzení.

Jihlava, 17.12.2001

ZÁVĚREČNÁ DOLOŽKA K PROTOKOLU

Úplný audiozáznam a úplný stenografický záznam veřejného projednání pořízený komorní stenografkou je uložen u příslušného orgánu, tj. MŽP ČR.

Zaznamenal: 6. a 7. prosince 2001 RNDr. Milan Macháček

Vypracoval: 10.- 17. prosince 2001 RNDr. Milan Macháček,
osoba pověřená vedením veřejného
projednání posudku o hodnocení vlivů
na životní prostředí
MŽP ČR čj. NM700/2717/4189/OPVŽP/01

ze dne 15.11.2001

Za správnost:

Protokol je vyhotoven ve 2 originálních výtiscích ve smyslu smlouvy o dílo, uzavřené mezi MŽP a pověřenou osobou

Protokol má celkem 31 stran textu včetně titulního listu a doložky a je nutno jej reprodukovat celý.

Přílohy k protokolu – podklady pro příslušný orgán k vypracování stanoviska:

Seznam viz následující dvě strany

Přílohy k protokolu, předané příslušnému orgánu k posouzení před vydáním stanoviska:

A: Podklady a materiály k projednávanému záměru

1. Pověření osoby k vedení veřejného projednání - MŽP ČR odbor PVŽP čj. NM700/2717/4189/OPVŽP/01 ze dne 15.11.2001 (1 strana)
2. Program veřejného projednání (1 strana)
3. Posloupnost procedury (1 strana – sestaveno pro účely VP p. V. Žákem, MŽP - OVSS I)
4. Stanovisko MěÚ Roztoky k trase silničního okruhu kolem Prahy ze dne 6.12.2001 (1 strana)
5. Stanovisko obecního zastupitelstva Tuchoměřic ke stavbě silničního okruhu kolem Prahy, úsek Ruzyně-Březiněves, stavby 518a 519, ze dne 6.12.2001 (1 strana + 1 strana zveřejnění místa a doby veřejného projednání v obci)
6. Stanovisko obecního zastupitelstva obce Tursko k navrhovanému záměru “Silniční okruh kolem Prahy, úsek Ruzyně-Březiněves, stavby 518 a 519” ze dne 1.11.2001 (1 strana)
7. Stanovisko obce Husinec k posudku dokumentace E.I.A. “Silniční okruh kolem Prahy, úsek Ruzyně-Březiněves, stavby 518a 519” k projednání dne 6.12.2001, ze dne 3.12.2001 (1 list oboustranně)
8. Odpověď náčelníka GŠ Armády ČR starostovi MČ Praha Suchdol ze dne 5.12.2001 + původní žádost starosty MČ Praha-Suchdol na GŠ Armády ČR ze dne 5.11.2001 (1+1strana)
9. Stanovisko Ředitelství silnic a dálnic ČR k posudku E.I.A. na stavbu “Silniční okruh kolem Prahy, stavby 518 a 519 Ruzyně-Suchdol-Březiněves” čj. 21 105/01-327 ze dne 4.12.2001 (2 strany)
10. Připomínky Ústavu dopravního inženýrství hl. města Prahy k posudku E.I.A. na stavbu “Silniční okruh kolem Prahy, stavby 518 a 519 Ruzyně-Suchdol-Březiněves” s přílohou Vliv polohy pražského okruhu na intenzitu

11. Náznaky Ing. Arch. Zdeňka Meisnera, Kostelní 8, Praha 7, předané v rámci veřejného projednání (2 strany ručně psaných poznámek)
12. Otázky, připomínky pana Ing. Lorence, občana Dolních Chaběr ze dne 6.12.2001 – předáno v rámci veřejného projednání (1 strana ručně psaného textu)
13. Stanovisko Ekologické iniciativy Modrá obloha k posudku E.I.A. na stavbu “Silniční okruh kolem Prahy, Ruzyně-Březiněves” – předáno Mgr. Tichým v rámci veřejného projednání (1 list oboustranně ručně psaný text)
14. Žádost o zaprotokolování připomínky pana Vladimíra Georgieva, Praha 8-Čimice, K Mlýnu 16/774 ze dne 6.12.2001 – předáno autorem v rámci veřejného projednání (1 strana ručně psaného textu)
15. Požadavek Ing. Petra Hejla, radního MČ Praha Suchdol a Ing. Michaela Borina, radního MČ Praha-Dolní Chabry k návrhu stanoviska – předáno v rámci veřejného projednání (1 strana A5 ručně psaný text)
16. Připomínka Ing. Z. Sedláčka, CSc., Pod Lipami 29/2563, Praha 3 k rekonstrukci Kamýčkové ul. – předáno v rámci veřejného projednání (3řádkový odstavec ručně psaného textu)
17. Vyjádření Ing. Jana Zemana, Csc., Praha k EIA vnějšího okruhu přes Suchdol ze dne 6.12.2001 – předáno autorem v rámci veřejného projednání (1 strana)
18. Připomínka paní Dany Dvořákové k fotografování v rámci veřejného projednání.
19. Originál stenozáznamu komorní stenografky Ing. Kopečkové (179 str.)
20. Prezenční listiny (připravené pro VP p. V.Žákem, MŽP –OVSS I)

B: Další podklady a materiály koncepčního a urbanistického charakteru

Dopis Úřadu vlády ČR, odboru nelegislativní agendy místopředsedy vlády JUDr. Pavla Rychetského starostovi MČ Praha-Suchdol ze dne 4.12.2001 čj. 43112/01-LRV. Přílohy:

- Usnesení vlády ČR ze dne 10.11.1993 č. 631 k rozvoji dálnic a čtyřpruhových silnic pro motorová vozidla v České republice do roku 2005
- Usnesení vlády ČR ze dne 13. 9. 1995 č. 516 o schválení doplňku ÚPN rajónu Pražské středočeské aglomerace a o nařízení vlády ohledně vyhlášení 2. doplňku...
- Nařízení vlády ČR č. 260/1995 Sb., kterým se vyhláší 2. doplněk závazné části ÚPN rajónu Pražské středočeské aglomerace
- Usnesení vlády ČSR č. 24 ze dne 21.1.1986 o schválení změn a doplňků ÚPN rajónu pražské-středočeské aglomerace

Usnesení vlády ČSR č. 24 ze dne 21.1.1986 o schválení změn a doplňků ÚPN rajónu pražské-středočeské aglomerace – kompletní text s přílohami

Stanovisko ministerstva pro místní rozvoj, odboru územního plánování jako stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování k návrhu územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy čj. 12463/99-31/807 ze dne 18.8.1999 s přílohami

Kopie zákresu nadregionálního biocentra “Vltavské údolí” z Územně technického podkladu nadregionálního a regionálního ÚSES, MMR + MŽP 1:50.000, 1996

Uvedené materiály předány panem Korfem ze sdružení Ekoforum ke konci veřejného projednání

National Strategic Document of the Czech Republic for the ISPA Program – the Transport Sector
Předáno ke konci veřejného projednání v anglické verzi

C: Další podklady

1. Petice občanů, předaná paní Dvořákovou z Prahy 8
2. Petice obcí regionu severozápad

Obě předány v rámci veřejného projednání, následně přímo poskytnuty vedoucím veřejného projednání na MŽP, odbor výkonu st.správy I.

Doplňk k protokolu z veřejného projednání “Silniční okruh kolem Prahy, stavby 518 a 519 Ruzyně – Březiněves” (zpracovaný MŽP - OVSS I)

V termínu pro zpracování protokolu z veřejného projednání obdrželo MŽP – OVSS I tato související vyjádření a petici:

1. Vyjádření Městské části Praha 8
2. Vyjádření Městské části Praha 9
3. Vyjádření Městské části Praha 6
4. Vyjádření Středočeského kraje
5. Vyjádření Městského úřadu Roztoky u Prahy

7. Vyjádření Obecního úřadu Husinec
8. Vyjádření OS PŘISO – Ing. Hejl – e-mailem
9. Vyjádření OS Společnost Šáreckého údolí, ak. mal. Karel Čapek
10. Vyjádření bytového družstva Na Evropské
11. Vyjádření Doc. RNDr. Jaroslava Flegra, CSc.
12. Vyjádření Kateřiny Čapounové
13. Vyjádření RNDr. Jiřího Sádla, CSc.
14. Vyjádření Mgr. Jakuba Rázga a Mgr. Evy Rázgové
15. Vyjádření Ing. Jany Vankové
16. Vyjádření pana Mojmíra Urbánka
17. Vyjádření Ing. Jiřího Matouška
18. Petiči občanů – DOPRAVA VĚC VEŘEJNÁ – zaslala MČ Praha 8
19. Vyjádření pana Jana Vaňka
20. Vyjádření Ing. Zdeňka Smrčky
21. Vyjádření pana Jaroslava Trkala
22. Vyjádření přestupkové komise Městské části Praha – Suchdol
23. Vyjádření odboru strategií MŽP

Rozdělovník k protokolu z veřejného projednání posudku k navrhovanému záměru “Silniční okruh kolem Prahy, stavby 518 a 519 Ruzyně – Březiněves”

Oznamovatel:

1. Ředitelství silnic a dálnic ČR, P.O.BOX 21, Na Pankráci 56/546, 145 05 Praha 4
Ing. Dušan Horský, vedoucí oddělení ostatních staveb

Dotčené orgány státní správy:

2. Magistrát hl. města Prahy - odbor životního prostředí,

- odbor výstavby, referát vodoprávního řízení,

- odbor dopravy,

Řásnovka 8, 110 15 Praha 1

- odbor památkové péče,

Staroměstské nám. 4, 110 00 Praha 1

3. Městský hygienik, Jasmínová 2905/37, 106 00 Praha 10

4. Krajský hygienik, Dittrichova 17, 128 01 Praha 2

5. Okresní úřad Praha - východ, nám. Republiky 3, 110 01 Praha 1

6. Okresní úřad Praha - západ, Podskalská 19, 128 25 Praha 2

7. Okresní úřad Mělník, nám. Míru 51, 276 41 Mělník

8. Česká inspekce životního prostředí, Kodaňská 10, 100 10 Praha 10

9. Ministerstvo zemědělství, odbor státní správy lesů a myslivosti- 5050, Těšnov 17, 117 05 Praha 1

10. Obvodní báňský úřad v Kladně, Ctiborova 1487, 272 80 Kladno

Príslušné obce:

12. **Hlavní město Praha**, primátor ing. arch. Jan Kasl, Mariánské nám 2, 110 00 Praha 1
13. **Městská část Praha 6**, starosta MUDr. Pavel Bém, Československé armády 23, 160 52 Praha 6
14. **Městská část Praha 8**, starosta Josef Nosek, Zenklova 35/1, 180 48 Praha 8-Libeň
15. **Městská část Praha 9**, starosta ing. Vladimír Řihák, Sokolovská 324/14, 180 49 Praha 9
16. **Městská část Praha - Suchdol**, starosta Václav Čížek, Internacionální 734, 165 00 Praha 6 - Suchdol
17. **Městská část Praha - Dolní Chabry**, starosta Ing. Miloslav Marek, Spořická 314, 184 00 Praha 8
18. **Městská část Praha - Ďáblice**, starostka Danuše Ševčíková, Květnová 553/52, 182 00 Praha 8
19. **Městská část Praha - Březiněves**, starosta Jiří Skořepa, U Parku 140, 182 00 Praha 8
20. **Městská část Praha - Přední Kopanina**, starosta Dr. Jiří Musil, K Padesátníku 10, 164 00 Praha 6
21. **Městská část Praha - Nebušice**, starosta Jaroslav Černý, Nebušická 128, 164 00 Praha 6
22. **Městská část Praha Lysolaje**, starosta ak. arch. doc. Milan Vácha, Kovářenská 8/5, 165 00 Praha 6
23. **Obec Horoměřice**, starosta Václav Kášek, Velvarská 100, 252 62 Horoměřice
24. **Obec Tuchoměřice**, starosta František Hegr, 252 67 Tuchoměřice 212
25. **Město Roztoky u Prahy**, starosta Ing. Martin Štifter, CSc., nám. 5. května 2, 252 63 Roztoky u Prahy
26. **Obec Úholičky**, starosta Tomáš Divina, 252 64 Velké Přílepy
27. **Obec Únětice**, starosta Ing. Vladimír Vytiska, 252 62 Horoměřice
28. **Obec Statenice**, starosta Ing. Jan Kopinec, Statenice 23, 252 62 Horoměřice
29. **Obec Lichoceves**, starosta Miroslav Freibš, Lichoceves 20, 252 64 Velké Přílepy
30. **Obec Kněževs**, starosta Antonín Michl, Kněževs 62, 252 68 Středokluky
31. **Obec Středokluky**, starostka Ing. Jitka Holcmanová, Lidická 61, 252 68 Středokluky
32. **Obec Svrkyně**, starosta Václav Kozel, Svrkyně 16, 252 64 Velké Přílepy
33. **Obec Tursko**, starosta Václav Vlk, 252 65 Tursko 59
34. **Město Libčice nad Vltavou**, starostka Ing. Ilona Chrtová, nám. Svobody 90, 252 66 Libčice nad Vltavou
35. **Obec Velké Přílepy**, starosta Jiří Říha, Pražská 162, 252 64 Velké Přílepy
36. **Obec Dolany**, starosta Josef Dobš, Dolany 95, 278 01 Kralupy nad Vltavou
37. **Město Kralupy nad Vltavou**, starosta Mgr. Pavel Rynt, U Cukrovaru 1087, 278 88 Kralupy nad Vltavou
38. **Obec Chvatěruby**, starosta František Derfl, Chvatěruby 175, 278 01 Kralupy nad Vltavou
39. **Obec Kozomín**, starosta Jaroslav Veselý, 277 45 Úžice
40. **Obec Úžice**, starosta Ing. Rudolf Myslivec, Nádražní 200, 277 45 Úžice
41. **Město Klecany**, starosta Ing. Zdeněk Malík, Do Klecánek 52, 250 67 Klecany
42. **Obec Husinec**, starosta d.t. P.ína Jaroslav, Husinec 64, 250 68 Řež
43. **Obec Klíčany**, starosta Stanislav Bříška, Klíčany 8, 250 69 Vodochody
44. **Obec Větrušice**, starostka Dita Stará, Větrušice 14, 250 67 Klecany
45. **Obec Zdiby**, starosta Ing. Luděk Šácha, Veltěž 11, 250 66 Zdiby
46. **Obec Sedlec**, starosta Antonín Veselý, Sedlec 60, 250 65 Líbeznice
47. **Středočeský kraj**, hejtman Ing. Petr Bendl, Zborovská 11, 150 21 Praha 5 - Smíchov

Na vědomí:

48. **Pražský ústav památkové péče**, Národní 37, 110 00 Praha 1 - Staré Město
49. **Archeologický ústav AV ČSAV**, Letenská 4, 118 01 Praha 1 - Malá Strana
50. **Okresní hygienická stanice Praha - východ**, Betlémská 7, 110 15 Praha 1
51. **Okresní hygienická stanice Praha - západ**, Žitavského 497, 156 80 Praha 5
52. **Okresní hygienická stanice Mělník**, Pražská ul. 391, 276 66 Mělník
53. **Městská hygienická stanice pro Prahu 6**, Na Dlouhém lánu 590, 160 00 Praha 6
54. **Městská hygienická stanice pro Prahu 8**, Rajmonova 1199, 180 00 Praha 8
55. **Městská hygienická stanice pro Prahu 9**, Měšická 646, 190 00 Praha 9
56. **Ústav pro ekopolitiku**, JUDr. Eva Kružíková, CSc., Hradební 3, 110 00 Praha 1
57. **OS PŘISO**, Ing. Petr Hejl, Suchdolská 4, 160 00 Praha 6 - Sedlec
58. **OS Ekoforum**, Ing. Eduard Havel, Hrušovanské nám. 1, 184 00 Praha 8
59. **Ekologická iniciativa Modrá obloha**, Mgr. Fr. Tichý, Kaňkovského 1234, 182 00 Praha 8
60. **OS Šáreckého údolí**, akad. mal. Karel Čapek, V Šáreckém údolí 98, 160 00 Praha 6
61. **OS Lysolaje**, Ing. Lucius Pavlacký - zmocněnec, Lysolajské údolí 29, 165 00 Praha 6
62. **OS Na Padesátníku**, Stanislav Kout, Na Padesátníku III/9, 161 00 Praha 6
63. **Ekospol, a.s.**, Dukelských hrdinů 19, 170 00 Praha 7, RNDr. Evžen Korec, CSc., gen. řed.
64. **Společnost pro trvale udržitelný život**, U Podolského sanatoria 3, 140 00 Praha 4
65. **Hnutí DUHA Středokluky**, Kladenská 43, 252 68 Středokluky
66. **Děti Země**, Chlumova 17, 130 00 Praha 3
67. **Ateliér pro životní prostředí**, Ve Svahu 1, 147 00 Praha 4
68. **Petice občanů P8-Karlín**, Eva Hrudová Vítkova 11 186 00 Praha 8

70. **Pražská botanická zahrada**, Ing. Nováková, Nádvoří 134, 171 00 Praha 7 - Troja
 71. **Body international**, s.r.o., Ovocný trh 11, 110 00 Praha 1
 72. **RNDr. Jitka Vilímová, CSc.**, katedra zoologie PřF UK, Viničná 7, 128 44 Praha 2
 73. **Česká zemědělská univerzita**, Kamýcká 129, 16521 P 6 – Suchdol, Prof. Ing. Josef Kozák, DrSc.
 74. **Metropolitní region**, reg. sdružení ČSOP 10/RS, U školy 17, 250 67 Klecany
 75. **Český zahrádkářský svaz**, pí. Miroslava Dzianová, Cihlářova 656/7, 142 00 Praha 4
 76. **Ing. Michaela Vrdlovcová**, Daškova 3089/32, 143 00 Praha 4 - Modřany
 77. **RNDr. Vojtěch Vyhnálek, CSc.**, Srubce 76, 370 06 České Budějovice
 78. **Ing. Eva Tylová**, MŽP, náměstkyně ministra, z d e
 79. **Ing. arch. Martin Říha**, MŽP, ředitel odboru posuzování vlivů na životní prostředí, z d e
 80. **Ing. Eva Rychlíková**, MŽP, ředitelka odboru ochrany ovzduší, z d e
 81. **RNDr. Jiří Bendl, CSc.**, MŽP, ředitel odboru strategií, z d e
-