

Zápis z jednání zastupitelstva hl.m. Prahy - usnesení 29/06 ze dne 26.4.2001

(<http://dokumenty.praha-city.cz/praha-mesto/terminy.html>)

Kasl: Prosím bod 6A, tisk Z 879 - ke zprávě o stavu přípravy silničního okruhu.

Nám. H e j l :

Dámy a pánové, děkuji, že jste podpořili zařazení tohoto tisku na řádné projednání.

Na začátku si dovoluji říci předpoklad, že po předchozích bodech se zde projeví, že našimi klubovými barvami je zlatá a červená, a na hrudi můžeme mít možná symboly politických stran. Věřím, že aspoň tady najdeme konsensus v zájmu hl. m. Prahy.

Na minulém zasedání mě kol. Press vyzval, abych podal informaci k přípravě severozápadní části silničního okruhu. Tuto informaci jsem mu slíbil ve formě informace vám všem, protože to považuji za velmi závažné. Stalo se to, a věc nabyla dle mého soudu ještě větší závažnosti než když jsem příslib dával. Proto jsem vás ráno požádal o zařazení jako běžný materiál.

Důvodová zpráva je dostatečně popisná a zbytečně bych trávil čas opisováním jinými slovy faktů zde uvedených, kde záleží na přesném znění.

Dovoluji si vás jen upozornit na některá fakta z dokumentů, které máte k dispozici. Mním tím dodatečně předložené usnesení a jistý spisek, který byl dnes rozdáván. Snad je to stanovisko MČ Praha-Suchdol a snad Praha-Dolní Chabry, podepsáno panem starostou Čížkem.

V důvodové zprávě je popis, jak dlouho trval výběr této varianty, jak dlouho trval proces hodnocení EIA, jak jsou hodnoceny jednotlivé varianty, které varianty navrhovala občanská sdružení.

Myslím si, že podstatou věci je závěr důvodové zprávy, kde se popisuje, že po více než dvouletém procesu EIA podle zákona 244 zpracovatel posudku o dopadech na životní prostředí na konec těchto dvou variant, které zůstaly jako favorizující, to je varianta SS a J, se přiklonil - zdůrazňuji již sám zpracovatel ekologického posudku - k variantě J. Obrazně řečeno - varianta J zvítězila nikoli o koňskou délku, ale o pověstná prsa, a to především se zdůvodněním:

S ohledem na imisní zátěž v hl. m. Praze na jeho dopravním skeletu, tedy na zátěž, která dopadá na statisíce občanů tohoto města.

Tím chci zdůraznit, že tento proces je multifaktorální a že nelze vytrhovat jeden faktor od druhého. Domnívám se, že dopad na obyvatelstvo by měl být vždy na prvním místě.

Chci upozornit v závěrečné stránce důvodové zprávy na tabulku, která ukazuje modelové výpočty, jak se promítá jakékoli oddálení trasování okruhu dále proti schválenému územnímu plánu, tedy varianty J. Máte to popsáno jak v počtech vozidel, tak v procentním vyjádření zatížení tohoto úseku a zpětně zatížení námi budovaného městského okruhu, tedy komunikace v samotném intravilánu města.

Když hovořím o intravilánu města, musím připomenout výsledky za r. 2000 co se týká počtu vozidel - nikoli modelových. Nejvyšší počet, který se nachází na území hl. m. Prahy, je na jižní spojce v profilu Kačerova, kde se jedná o 113000 vozidel za 24 h. To je skutečnost roku 2000. Proti r. 1999 byl nárůst o 7000 vozů za den.

Pro další srovnání: severojižní magistrála v úseku Hl. nádraží 103000 vozidel. Výstupní Barrandovská, kde je to dnes jeden kamion za druhým ve vysloveně sídlištním celku, kde nemá být kapacitní komunikace, v loňském roce 52000 vozidel. Toto jsou skutečné počty vozidel uvnitř města, které mají dopad na nás všechny. Proto je na konci zprávy, jak je alarmující jakékoli variování nejen s polohou tohoto okruhu, ale též v čase.

Upozornil bych vás na několik řádků z dopisu Ředitelství silnic a dálnic, který byl vlastním podkladem pro zpracování informace, protože hl. m. Praha není investorem silničního okruhu, je to stát prostřednictvím této organizace.

Na první stránce mě zaujalo, že Ministerstvo životního prostředí na rozdíl od jiných orgánů státní správy má zřejmě volnější termíny co se týká správního řízení, že akceptuje i stanoviska zasílaná později než samo vypíše - zhruba v polovině stránky pak je popis vlastního procesu zpracování investorem - tedy vysloveně mimo nás.

Na druhé straně je podstatné zdůraznit, že varianta J, která je schválena v našem územním plánu, vyhovuje i územním plánům obcí mimo území hl. m. Prahy. Jsou to Horoměřice, je pro ni schválena veřejná prospěšnost. Pro variantu SS veřejná prospěšnost schválena není, nejsou jakékoli územní plány dotčených obcí na území Středočeského kraje.

V loňském roce byly pozastaveny práce na územním plánu Pražského regionu - Praha a její nejbližší okolí - s tím, že se již respektovalo budované krajské zřízení. Pořizovatelem této dokumentace bylo Ministerstvo pro místní rozvoj. Zhruba v polovině roku tyto práce pozastavilo a začátkem t. r. byla tato dokumentace předána na středočeské hejtmanství. Kdy, jak a za jaké peníze bude středočeské hejtmanství nadále pořizovat tuto dokumentaci, není zatím známo.

Říkám to proto, že pokud se hovořilo o variantě SS, hovoříme o zdržení zhruba 5 - 6 let. Je to zřejmé

ze stavu územní nepřipravy, nikoli přípravy.

Dovolím si vás upozornit na dopis, který inicioval mé rozhodnutí požádat vás o tento nestandardní postup zařazení materiálu, ze Středočeského kraje, podepsaný panem hejtmanem Bendlem. První stránka popisuje to, co Ministerstvo životního prostředí ví samo nejlépe, co má požadovat a co má zpracovávat. Domnívám se, že klíčová věta tohoto vyjádření Středočeského kraje je na str. 2 v jediné větě, že "varianta SS je považována jako nejvhodnější i z pohledu regionálního rozvoje Středočeského kraje a vhodného využití území". Je to totiž o tom, že mimo to se zde potuluje velmi silná iniciativa oddálením okruhu od města Prahy iniciovat vznik komerčních a průmyslových zón. Ve vlastním materiálu jsem to příliš nechtěl psát, ale přesto vás upozorním na onu písemnost rozdanou Suchdolem a Chabry. Nebudu komentovat jednotlivá vytržená stanoviska jednotlivých orgánů, protože se o tom dá velmi polemizovat.

Z tohoto pohledu vás chci upozornit na závěrečnou stránku, kdy je právě v tomto dokumentu uvedeno Ministerstvo průmyslu a obchodu. Ministr Grégr uvádí ministru Schlingovi, že existuje celá řada důvodů, proč je nejvhodnější umístit severozápadní část okruhu dále od Prahy - varianta SS. Mohu doložit zájmy investorů o toto území atd.

Dovolil jsem si vás na tyto věci upozornit z toho pohledu, že z těchto důvodů je konstituováno toto usnesení. Toto usnesení má spíše proklamativní charakter, protože meritorní usnesení toto zastupitelstvo již učinilo.

Závěrem dovoluji stručný komentář k návrhu usnesení.

V konstatační části pod bodem 1 je konstatace toho, co je hlavním účelem budování silničního okruhu - tedy ochrana životního prostředí v pravém slova smyslu životního prostředí, nikoli jakýchkoli odvozených pohledů na tuto věc,

za druhé komentuje věc možného vytváření dalších možných komerčních a průmyslových zón, které generují další dopravní ekologické zátěže,

za třetí konstatuje věc, kterou jsem zmiňoval - že ze zpracování dokumenta ce pro posouzení vlivů na životní prostředí je nakonec lépe hodnocena a preferována varianta J právě z pohledu na dopady na životní prostředí obyvatel hl. m. Prahy,

za čtvrté konstatace oddálení jak v čase, tak v realizaci.

V bodu II. Žádáme Ministerstvo životního prostředí, aby ve svém stanovisku, kterým uzavře celé posudkování podle procesu EIA, potvrdilo variantu J, kterou jsme schválili v našem územním plánu z těch ohledů konstatovaných nahoře nad tím.

III - ukládací část. Požádáme pana primátora, aby tuto věc projednal s ministrem životního prostředí a ostatním ministerstvům tato věc byla dána na vědomí, právě tak jako hejtmanství Středočeského kraje.

Mohl bych zakončit tím, že usnesení by mohlo být obohaceno tím, že největším nepřítelem životního prostředí je Ministerstvo životního prostředí. Tuto drzost si ale nedovolím.

Prim. K a s l :

Děkuji. Prosím všechny diskutující, aby zvážili, že dnešní jednání mělo být jednodenní - zdá se, že bude potřeba dvoudenní zasedání - a aby tomu přizpůsobili svá vystoupení.

První je Petr Zajíček.

P. Z a j í č e k :

Ve svém stručném vystoupení bych chtěl doplnit pana nám. Hejla. Zmínil územní plán metropolitního regionu, který byl přerušen v projednávání. Předpokládá komunikaci v ose přibližně Rudná - Unhošť - východní část Kladna. Znamená to, že by appendix, který navrhuje pan ministr Grégr, troufnu říci, že je agentura Czech Invest a Pozemkový fond, který má možnost tam velmi dobře uplacírovat pozemky, obslužnou dopravu by volil z území hl. m. Prahy, což mi připadá nepřijatelné. Pokud chtějí tyto průmyslové zóny realizovat ve výšce území, myslím si, že by bylo daleko přirozenější, kdyby napájení, resp. komunikaci obsluhující toho území, volili z dálniční spojky, která má územím o kousek dál procházet. To je jedna věc.

Druhá věc je ta, že při projednávání územního plánu se tady tento problém zvažoval strašně moc. Naopak Ministerstvo životního prostředí tomuto segmentu silničního okruhu samo dalo takové doporučení, že se má urychlit. Proto nerozumím iniciativě ministra Grégra, je-li to iniciativa jednoho člena vlády, nebo vlády jako takové. Myslím si, že ZHMP je natolik samostatný orgán, že by mělo svůj územní plán umět obhájit i v těchto souvislostech.

Jsem pro to, abychom protest o argumentaci s rozpracovaným územním plánem metropolitního regionu posílili.

Budu hlasovat pro navržené usnesení.

P. L a u d á t :

Domnívám se, že je to zařazeno trochu ad hoc pod vlivem posledních událostí. Domnívám se, že usnesení je velmi mírné ve vztahu k tomu, co Praze hrozí.

Myslím, že řada protagonistů varianty SS by splňovala kritérium, že některé lidi by se vyplatilo penzionovat v 15 letech, a stát by neprodělal. V tomto případě by Praha neprodělala.

Jsem v šoku ze zatím zákulisních informací, že Praze reálně hrozí, že to co životně potřebuje, bude odtlačeno do takové vzdálenosti, která se již blíží kdysi zvažovanému aglomeračnímu okruhu. Je pro mne šokem, že nová politická reprezentace Středočeského kraje bez toho, že by si zřejmě uvědomila dosah svého usnesení směrem k Praze, ke statisícům lidí, takové usnesení vydá.

Je pro mne zarážející, že Praha 6 a 7 nespustí obrovský křik. Tady hrozí reálné nebezpečí, že tam zakonzervujeme bez možnosti řešení, pokud by se v budoucnosti přes Suchdol nevybudovala další spojka, která okamžitě převezme zmiňovanou zátěž tohoto aglomeračního okruhu až na nějaké drobné, co budeme dělat s auty na Praze 6?

Za naprostou nehoráznost považuji, pokud někdo zvažuje a dokonce podpoří výstavbu mostu v Trojské kotlině - to snad nemyslí vážně - v okamžiku, kdy nebude okruh tam, kde ho chce město.

Pokud se týká materiálu, který jste tady dostali, územní rezerva je držena od r. 1928 atd. Pochopil bych, kdyby tady protestovaly Chabry - tam to řeže chráněná území a tam ekologický problém vidím, ale v Suchdole, když je to v zemi, zužuje se tam koridor, který je stejně zablokván sítěmi a potom má být upraven a zúžen? Samozřejmě každá komunikace někomu přinese zle, ale takový postoj, jaký dnes zaujímá Suchdol vůči snad 40 % Prahy - to můžeme na východě také odejít do Kolína, a bude tam EIA lepší.

Jsem z toho v šoku a domnívám se, že to bude pro Prahu do budoucna průšvih. Je pravidlem - i podle zkušeností ze světa, že co okruhy uzavrou, to dříve nebo později pod tlakem lobbistů je odepsané. Nevadí, že uzavrou další obrovská území. Věřte mi, že kdyby šel koridor procpat jinudy, bylo by to.

V r. 1998 to byl váš první výjezd, pane primátore, na malou městskou část do Suchdola, kde vzniklo - jestli Praha potřebuje tento okruh, vyjdeme jí vstříc. Domnívám se, že tranzitní doprava tam utvoří zanedbatelnou nebo menší část. Praha potřebuje ale zevnitř pomoci v této dopravě.

Myslím si, že Ministerstvo životního prostředí by mělo být tlačeno, aby se pokusilo udělat aspoň gesto, když se nechce jednoznačně rozhodnout - co se v současné době děje na druhé straně, kdy řekli, že mají z hlediska EIA a ekologie lepší variantu, ale je pro ně přijatelná varianta města, jestliže splníte to a to.

Dnes jsem celé dopoledne seděl na projednávání jednotlivých bodů, kde se snad konečně začíná svítat na lepší časy a začíná se dařit koordinovat představy městského životního prostředí dotčených obcí až na jednu. Bavit se o tom, když stavba tudy půjde, jak minimalizovat vlivy.

V materiálu, který nám byl podstrčen, bych mohl diskutovat o každém bodu. Nemá to smyslu, je to dlouhé. Když něco začíná "Magistrát rozhodl" - jsme za blbce? My jsme tady neschvalovali územní plán?

(Prim. Kasl: Upozorňuji na čas.)

Spojuji to i s druhým, už se nebudu nad tím rozčilovat.

Co to jsou za bláboly, že je to nějaký roštový systém z dob komunismu? Tady vládli komunisté v r. 1928, když tehdejší konšelé se usnesli, že tam má být koridor chráněn pro budoucí silniční okruh?

Zaráží mě to a obávám se, že je to konglomerát nezodpovědnosti, lehkomyšlnosti, a my si odepíšeme 40 % Prahy pro to, aby tamhle někdo spotřební areály postavil za několik set milionů, které za chvíli zase někdo zbourá a postaví tam jiné? O čem se budeme bavit při ochraně životního prostředí?

Obdobné principy jsme tady schvalovali mnohokrát. Jde teď o to, aby se Praha začala vehementně bránit. Pokud by někdo chtěl stavět aglomerační - nikoli silniční - okruh kolem Prahy v tomto segmentu, pak by Praha měla hledat možnost, jak přetřhnout propojku mezi D5, Karlovarskou, Chomutovskou a tímto aglomeračním okruhem. Nevím, proč si budeme betonovat polovinu státu zbytečnými silnicemi tam, kde bude minimální zátěž.

P. W i t z a n y :

Jako zastupitel za Prahu 6 bych vás chtěl poprosit o podporu tohoto usnesení a něčeho razantnějšího, pokud František Laudát je schopen to dát dohromady.

Chtěl bych apelovat na všechny kroky, které posunou tuto záležitost dopředu.

Zúčastnil jsem se také volebního mítingu v Suchdole, a již tehdy jsem obhajoval nutnost vést silniční okruh přes Suchdol. Moc bodů jsem za to jistě nezískal. Pro zbytek Prahy 6 je to ale životní nutnost. Každý odklad by byl smrtelný.

P. Š a f r á n e k :

Necítím se být dopravním odborníkem, ale zaráží mě jediná věc. Máme tady vyjádření možná

vytrhaná z kontextu, doufám, že ne úplně vymyšlená. Největší část z nich je Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí.

Musím navázat na mou dnešní interpelaci a zeptat, kde jsme. Kdyby to byl Středočeský kraj, chápu to, ale tady je nejzrozsáhlejší námitka z našeho odboru životního prostředí. Buď jsou to nezávislí odborníci, pak jim musím dát za pravdu a dát za pravdu Suchdolu, nebo kde jsme? EIA je proces státní správy. Pan tajemník nás pořád kárá, abychom nezasahovali do státní správy, že je nezávislá atd. Teď tu máme od naší nezávislé státní správy podporu varianty SS. Co si o tom mám myslet? Buď musíte říci, že co napsal Suchdol, je naprosto vymyšlené, nebo jsou to reálné citace pracovníků Magistrátu. Pak mi to není jasné z pohledu činnosti našeho odboru životního prostředí.

P. P r e s s :

Chtěl jsem poděkovat za pěknou odpověď na mou interpelaci jako je tento materiál. Zpoždění výstavby okruhu o pět nebo šest let bych považoval za katastrofu. Je mi jasné, že občané, kteří bydlí v blízkosti připravovaného okruhu, protestují, nelíbí se jim to, ale na druhou stranu řada občanů Prahy 8 i Prahy 6 na most přes Vltavu čekají jako na smilování boží, protože se každý den procpávají ucpanými Holešovicemi, to je něco úděsného.

Tady je tabulka podle jednotlivých variant zatížení městského okruhu. Jestli tomu dobře rozumím, po tomto okruhu - a kvůli tomu se staví - by vedla především městská tangenciální doprava. Tranzitní doprava má tvořit menší část.

Byl bych rád, kdybyste mohl ve svém závěrečném slovu připomenout čísla, jaký má být podíl tranzitní dopravy na vnějším okruhu podle variant. Možná jsem to v materiálu přehlédl.

P. H o š e k :

Bylo by to krásné, kdyby všechno bylo tak jednoduché, jak je to v usnesení, kdyby pravda byla jen na jedné straně. Bohužel určitě není.

Domnívám se, že spousta informací, které máme v materiálu, který předložil starosta Suchdola a Dolních Chaběr, a každý se opírá o vyjádření mnoha orgánů, má v mnohém pravdu. Rád bych, abychom polemizovali i o těchto věcech.

Podporuji výzvu kol. Šafránka, aby nám úřad - ten, kdo je zodpovědný za tuto informaci - sdělil, nakolik je to pravdivé. Rozcházejí se se základní informací, kterou jsme dostali v úvodním slovu, rozcházejí se v mnoha aspektech, v zatížení dopravou, s jednotlivými variantami. Varianty v jednotlivých kilometrážích nejsou tak rozdílné - je tam rozdíl 4 km. V oblasti imisní zátěže není 25%ní, ani 16%ní rozdíl, ale 1%ní - v případě vytvoření delšího okruhu.

Domnívám se, že na všechny tyto otázky je třeba poctivě odpovědět. Je poctivé se také vpravit do úlohy Suchdola, který bude rozdělen na polovinu. To, že v první části deklarujeme, že silniční okruh nemůže být určen k iniciaci rozvoje, a sám předkladatel řekl, že je to jen deklarace, domnívám se, že samozřejmě, že to bude iniciací ke komerčnímu rozvoji. Komerční zónu přibližujeme k městu.

Domnívám se, že to není korektní stanovisko. Budu se dívat, jak budete hlasovat v oblasti územního plánu Šeberova, jak vnímáte tuto ekologickou zátěž v případě, že budeme komerční zóny přibližovat dopravním stavbám. Tato jímavá péče o nevytváření komerčních zón v blízkosti města se mi zdá účelová.

Prosím o odpovědi na mnohé otázky, zejména na to, co vydal Magistrát hl. m. Prahy. Byl bych rád, kdyby všechny otázky byly zodpovězeny tak, aby se daly diskutovat. Co vydal hygienik Středočeského kraje také.

Z pohledu Suchdola se domnívám, že delší varianta je vhodnější. Velmi si vážím kol. Laudáta, ale domnívám se, že takto měl proti malému mostu v Trojské kotlině křičet při schvalování územního plánu. Takto to tam je namalované.

Domnívám se, že ani způsob přijetí územního plánu, který jsme tímto způsobem přijali, nebyl zcela korektní, protože nebral v úvahu názory městských částí, které se k tomu vyjadřovaly velmi nepříznivě.

Očekávám stanovisko Magistrátního úřadu.

K věci samotné. Myslím si, že tento předklad je bezpředmětný. Jsme vyzýváni k tomu, abychom se nepletli státní správě do její činnosti. EIA je jednoznačně stanovisko státní správy a my nemůžeme po ní chtít, aby zkracovala termíny. Můžeme po ní chtít, aby zkracovala termíny, které jsou ze zákona? Nemůžeme. Nemůžeme vyzývat Ministerstvo životního prostředí o urychlení vydání stanovisko. Stanovisko musí být v termínech, a nemůže se jednat o urychlování.

P. G ö r i n g e r :

Kdybych věděl, že přede mnou vystoupí František Laudát, neměl bych k tomu ani co říci.

Chtěl bych říci, že mezi variantou J a variantou SS je hlavně časový rozdíl. 5 - 6 let je málo, může to

být 10 let.

Suchdol píše, že SS nekoliduje s obydlenými oblastmi. Jakmile by se tady řeklo, že se bude stavět SS, v tu ránu to koliduje s obydlenými oblastmi. Zamysleme se nad tím. Jsem pro toto usnesení přijmout.

Prim. K a s l :

Připomínám, že touto dobou jsme již měli jezdit po jedné polovině mostu.

P. K o ř í n k o v á :

Je to již záležitost přinejmenším druhého volebního období. Diskuse pokračuje. Vyústila i v takové řešení, které umožňuje Suchdolu, aby nebylo zasaženo do jejich zájmů, to znamená, že Suchdol varianta J nerozděluje.

Chtěla bych upozornit na jednu skutečnost. V minulém volebním období jsme proto usilovali o vznik výboru pro dopravu, aby tyto věci interdisciplinárně a zároveň spolu s příslušnými kompetentními odbory Magistrátu byly projednány a zkoordinovány a hledáno společné stanovisko. Zabývali jsme se tím i na posledním výboru pro dopravu metodicky - jakou úlohu výbor bude mít a jakým způsobem vyžaduje informace od magistrátních představitelů. Dospěli jsme k závěru, že by bylo správné, aby takové informace, zejména které jsou rozdílné z hlediska jednotlivých odborů - odbor dopravy píše trochu něco jiného než odbor životního prostředí, byly předloženy výboru pro dopravu, byly projednány a s doporučením výboru pro dopravu byly odsouhlaseny, pokud je to v kompetenci zastupitelstva nebo rady, příslušným orgánem města. Tím si zjednodušíme situaci a zkrátíme diskuse, které tady odeznívají. Tyto diskuse se potom odehrají prostřednictvím zástupců jednotlivých klubů právě na výboru pro dopravu, a nikoli na zastupitelstvu.

Podporuji návrh usnesení tak, jak je uveden.

Prim. K a s l :

Myslím, že zde zazněl jednoznačný názor.

Dovolím si konstatovat, že v tomto roce již měla být polovina mostu průjezdná. Prosím přítomné zástupce Prahy 6,7 a 8, aby zahájili petiční akce pro stavbu mostu na silniční okruh, jako to udělala Praha 5.

P. M a r e k :

Děkuji za slovo. Jako chaberský starosta považuji za svou povinnost, abych vstoupil do této debaty. Nepočítal jsem s tím, když jsem šel na toto shromáždění, netušil jsem, že o tom zde bude jednáno.

Chtěl bych vás poprosit o jednu věc. Stavím se plně za přání a stanovisko našich občanů. Většina z vás vystupujete z nezávislé pozice, kdy nejste přímo postižováni celou záležitostí. Naše oblast bude touto dálnicí přímo postižena, dálnicí, která z 90 % přebere tranzitní mezinárodní dopravu, kdy nám budou nad hlavou hučet kamiony a minimum vozů bude těch, které se odčerpají z vnitřku Prahy. Řada dopravních studií potvrzuje, že nebude odklon z Prahy tak velký, jak je často argumentováno.

Prosím, abyste respektovali to, co tady řekl pan zastupitel Hošek, že by bylo potřeba zvážit všechny argumenty, které poskytly orgány státní správy. My jsme nuceni konstatovat, že když se třeba dělá EIA a podrobně pročítáte všechny stránky, nacházíte tisíc argumentů, které upozorňují, že určitá varianta je špatná a druhá je lepší, ale závěr - poslední odstavec celé kapitoly - zcela obrátí smysl a prohlásí za kladnou nebo nejlepší tu variantu, která byla v celém materiálu popírána. To mohu doložit věrohodně, to je průkazná věc, nevymýšlím si to.

Chtěl bych požádat, abyste se neukvapovali v tomto rozhodování, vzali v úvahu to co navrhl dr. Hošek a nechali si věci znovu doběhnout ve všech zákonných termínech, aby měla ministerstva možnost rozhodnout, jak se předpokládá.

Prim. K a s l :

Závěrečné slovo má pan náměstek Hejl.

P. H e j l :

Začal bych tím, že zejména městské části Praha 6, 7 a 8 by se měly začít brát více o svá práva. Ty jsou městskými částmi, které jsou a budou ještě více zatíženy touto tranzitující dopravou ze severu na západ města v celém tomto kvadrantu.

Pan Zajíček, Laudát, Witzany - podpora.

Pan Šafránek. Myslím, že díky vaší interpelaci z dopoledních hodin je věc zřejmá. Říkám to velmi nerad na mikrofon, ale obávám se, že tato věc je dost těžko řešitelná. Jestliže pracovníci vykonávající státní správu v přenesené působnosti nemohou a nesmí být ovlivňováni samosprávou, těžko se domoci nápravných opatření, o nichž hovoříte a o nichž bych hovořil také velmi rád já. Většinou se jedná o výrazivo

neměřitelných slov. Když se všichni odvolávají na tento spisek, najdete si slova těchto orgánů, kterými leckdo z vás strašně rád argumentuje. Rozdíl není natolik podstatný - na základě výše uvedeného lze s jistotou očekávat. To jsou neměřitelná slova. Domnívám se, že v této věci bude neskonalejší spor o to, že je-li zaměstnán člověk jistého světového názoru na jakémkoli úřadu, dostane úřední moc o objeví se tam kulatá razítka, v tu chvíli je to odborný názor. Obávám se, že leckdy tomu tak není.

Aby se nezdálo, že já mluvím kulatá slůvka, zrovna tentýž odbor tohoto úřadu Magistrátu města měl opačná a negativní stanoviska k stavbě č. 513 Lahovice - Slivenec, kdy nakonec názor zdejšího odboru životního prostředí byl papežtější než názor Ministerstva životního prostředí.

Prosím všechny, abychom nepřeceňovali stanoviska. Proto jsou to orgány státní správy, aby dávaly svá stanoviska ze všech možných pohledů, a jak vidíte, ani u dvou odborů tohoto úřadu shoda není. Jsem rád, že není, protože bychom žili zase v totalitní společnosti. Myslím, že smyslem těchto procesů je vybírat z multifaktorálních procesů a vážit, co je optimum. Všichni víme, že zadání úkolu není hledat maximum kladné výchyly, ale hledat minimum záporné výchyly.

Pan kol. Press - v materiálu jsme to vyčetl: podíl čistě tranzitní dopravy 15 - 20 %.

Pan Göringer zmínil obecně známý faktor - jen ne na mém zadním dvorku. Kdyby se rozeběhla varianta SS, vznikne tisíc jiných občanských sdružení, tisíce jiných variant a tisíce jiných procesů EIA. Odhad deseti let je reálnější odhad než mnou zmiňovaných 5 - 6 let.

Paní ing. Kořínková - rozdíl odborů. Myslím, že jsem se tady vyjádřil jednoznačně. Chci znovu upozornit: těžko můžeme ve výborech jako zastupitelé a jako samospráva srovnávat stanoviska příslušných odborů. Je spíše otázkou, zda by věci neměly podléhat konzultaci. Pak to zase někdo může označit, že na někoho vytváříme nátlak. Recept na to nevidím.

O to více mě mrzí, že tento konkrétní případ je projednáván třetí volební období. Obávám se, že v rukou některých se to stává nástrojem politické hračky. Možná je to legitimní, ale domnívám se, že v tomto případě zájem hl. m. Prahy by měl být dominantní. Tady se jedná o statisíce obyvatel Prahy, kteří neřešením této věci budou nadále postihováni. Připomeňme si případ obchvatu kolem Plzně, kdy jsou prokázány nárůsty karcinogenních onemocnění v Plzni.

K panu dr. Hoškovi. Pane doktore, nezdobte se, hovoříte kulatými slovíčky, jako kdyby celý proces začínal. Věc neznáte. Připomenu vám jednu věc - stanoviska odborníků. Říkáte, že proces EIA je státní správa. Máte pravdu, ale má výjimku od všech jiných procesů - nemá určený správní termíny, může se libovolně natahovat, jako se v tomto případě stalo.

Že je to materiál bezpředmětný? Nemyslím si, že není. Zdůvodnil jsem to a z materiálu je jasné proč. Právě tak jako vydala své stanovisko středočeská rada, tak se domnívám, že je samosprávné stanovisko hl. m. Prahy, které nevyzývá ke krácení termínů, ale k tomu, aby se Ministerstvo životního prostředí chovalo jako Ministerstvo životního prostředí.

Prim. K o u k a l :

Prosím o text usnesení.

P. H o š e k - technická:

Domníval jsem se, že lze požadovat vyjádření našeho odboru životního prostředí. Prosím, kdyby někdo ze životního prostředí toto stanovisko k připomínkám, které jsou na stole, řekl. Požadoval jsem to ve svém vystoupení a požaduji i nadále, aby se vedoucí životního prostředí vyjádřil ke stanoviskům ohledně vyjádření životního prostředí k této věci.

Prim. K a s l :

Obávám se, že vedoucí odboru životního prostředí není přítomen.

P. H o š e k :

Navrhuji bod přerušit. Jsou povinni tady být.

Prim. K a s l :

Podle jednacího řádu nejsou povinni.

Neprojednáváme stanovisko životního prostředí, hovoříme o tom, že chceme, aby podle platného schváleného územního plánu vydalo Ministerstvo životního prostředí stanovisko k EIA. Neřešíme jednotlivá stanoviska, nezasahujeme do ničeho, deklarujeme svou vůli, aby Ministerstvo životního prostředí konalo to co má.

Prosím pana náměstka, aby stanovisko odboru doručil panu dr. Hoškovi. V tomto okamžiku to nesouvisí s projednávaným bodem.

Prosím paní ing. Kořínkovou.

P. K o ř í n k o v á :

Návrhový výbor doporučuje, abychom projednali návrh usnesení tak, jak je na monitoru. Členové návrhového výboru ho dostali písemně.

Doporučujeme pouze v tomto návrhu, protože původní nebyl zpracován, šlo o informační text, u bodu I. v poslední části, to znamená v odseku 4, v předposlední řádce "v čase oddalují, resp. znemožňují, dopravní řešení severozápadní části Prahy".

V řádku II.- Ministerstvu životního prostředí ČR: "o urychlené vydání stanoviska". "K" je nahrazeno "o".

To jsou jediné změny v předloženém návrhu usnesení.

Prim. K a s l :

Budeme hlasovat k původnímu textu usnesení, který je předložen s formálními úpravami. Kdo je pro toto usnesení? Kdo je proti? Zdržel se hlasování? 36-2-2. Přijato.

Prosím pana radního Mášu o bod 7.

P. K o u k a l - technická:

Jsem proti - je to chyba v hlasování.

Prim. K a s l :

Nechtěl jsem to komentovat, jsem rád, že to byla chyba.