

# **Zápis z veřejného projednání návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje hl.m. Prahy (ZUR HMP) a Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje hl.m. Prahy na udržitelný rozvoj území (VVURÚ ZUR HMP)**

Datum konání: 11.12.2013

Čas konání: 9:00 – 12:30

Místo konání: velký zasedací sál MHMP Mariánské nám. 2, Praha 1

## **I. Úvod**

Pořizovatel Ing. Martin Čemus provedl seznámení veřejnosti s průběhem konání veřejného projednání návrhu Aktualizace č.1 Zásad územního rozvoje HMP (Aktualizace č.1 ZUR HMP) a Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území ZUR HMP (VVURÚ ZUR HMP). Informoval o tom, že v průběhu veřejného projednání promluví za zpracovatele, kterým je Institut plánování a rozvoje hlavního města – IPR (dříve Ústav rozvoje hl.m. Prahy – URM), Ing. Marek Zděradička. A za zpracovatele VVURÚ ZUR HMP promluví zástupce společnosti EKOLA group spol. s.r.o..

Dále popsal průběh procesu pořízení návrhu Aktualizace č. 1 ZUR HMP A VVURÚ ZUR HMP: Dokumentace byla zpracována na základě Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje hl.m. Prahy, kterou schválilo zastupitelstvo 4.11.2011 svým usnesením 10/77. V roce 2012 proběhlo společné jednání dle § 37 zákona č. 183/2006 Sb. stavební zákon, v tehdy platném znění. Dle novely Stavebního zákona účinné od 1.1.2013 bylo do §37 doplněno ke společnému jednání nutnost projednání VVURÚ ZUR HMP s odborným výkladem a též povinnost zveřejnění návrhu Aktualizace č.1 ZUR HMP a VVURÚ ZUR HMP veřejnou vyhláškou. Toto druhé projednání proběhlo v dubnu tohoto roku. Se stanovisky, námitkami a připomínkami z obou jednání bylo seznámeno MŽP ČR a MMR ČR. MMR ČR zaujalo kladné stanovisko k projednávané dokumentaci. MŽP ČR vydalo stanovisko s podmínkami a požadavky, které byly do dokumentace zapracovány. Takto upravená dokumentace je vystavena a projednává se. Zúčastnění byli seznámeni s možností uplatnění stanovisek, vyjádření a připomínek k projednávané dokumentaci, se stanoveným termínem pro jejich uplatnění včetně náležitostí podání.

## **II. Odborný výklad:**

1. **Seznámení veřejnosti s dokumentací Aktualizace č. 1 ZUR HMP** (výklad zajistil za zpracovatele Ing. Marek Zděradička)

Zúčastněně upozornil na fakt, že výkresová část dokumentace je prezentována i v tomto zasedacím sále. Dále zúčastněně detailně seznámil s textovou i grafickou částí Výroku a Odůvodnění Aktualizace č.1 ZUR HMP a také s rozsudky, které ovlivnily ZUR HMP.

2. **Seznámení veřejnosti s dokumentací Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj Zásad územního rozvoje HMP** (výklad zajistila za zpracovatele Mgr. Kateřina Šulcová)

Zúčastněně seznámila s postupem pořízení, podklady a závěry VVURÚ ZUR HMP, vysvětlila pojmy synergické a kumulativní jevy a také seznámila přítomné se zhodnocením variant vedení Pražského okruhu aj..

## **III. Diskuze a dotazy:**

1. **Ing. Jaroslav Korf, Za rozumný okruh kolem Prahy:**

Požaduje relevantní posouzení Regionální varianty a varianty sledované v územním plánu. Doufal, že toto posouzení proběhne v rámci projednání Aktualizace č. 1 ZUR HMP, a i když je regionální varianta v dokumentaci citována, zadání Aktualizace č.1 jednoznačně směřuje ke sledování původního vedení trasy. Dále uvedl, že nejsou respektována některá doporučení

z rozsudků Nejvyššího správního soudu, ohledně hodnocení variant. Konstatoval, že ze závěrů, které tu byly řečeny, jasně vyplynulo sledování Aktivní varianty.

Aktualizace č.1 ZUR má být v souladu s Politikou územního rozvoje (PUR 2008) České republiky. Okruh je tam definován jasně, funkcí je tranzit. V PUR je napsáno, že silniční okruhy mají být v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby, nesmějí se na komunikacích vytvářet dopravní úzká hrdla. Dopravní úzká hrdla budou určitě vytvořena na Suchdole, kde je systém tunelů a dvoupatrový mostu, což je v rozporu s PUR. To, že se v místě vytváří úzká hrdla, potvrdila i studie profesora Lehovce, kterou zpracovával pro ŘSD. Vyjádřil proto obavu, že není postupováno v souladu s PUR.

Dále upozornil, že není dostatečně komunikováno s Ministerstvem dopravy ČR, které schvaluje strategické dopravní materiály. Poukázal na to, že před 14 dny Vláda schválila dokument: Dopravní strategii – fáze 2., který je nutný pro operační programy, ze kterých získáváme dotace z fondu EU. Z této strategie vyplývá nutnost relevantního multikriteriálního posouzení možných variant. Byl učiněn pokus o porovnání známých variant, který nedopadl moc dobře vzhledem k tomu, že strategie má globální charakter, výsledky jsou neprůkazné, dopravní modely nedokážou zohlednit lokální vlivy městské dopravy, neprojevují se zde další faktory jako životní prostředí, počet obyvatel a další. Tyto nedostatky strategie připouští a přiznává, že nepřinesla průkazné výsledky, protože je řešen stejný dopravní záměr, který se liší pouze umístěním.

Upozornil také, že v dokumentaci Aktualizace č.1 je zmiňována dokumentace EIA pro záměr Letiště, kde nová letecká dráha je doporučena, ale stanovisko MŽP ČR k dokumentaci EIA z roku 2002 pro variantu severní, která v některých částech sleduje naši regionální variantu použito není. Ze stanoviska vyplývá doporučení sledovat severní variantu, protože negativní vlivy na životní prostředí jsou menší. Realizace jižní varianta by byla možná, pouze až se prokáže, že severní varianta je nerealizovatelná. Tento závěr se v dokumentaci nevyskytuje.

Posouzení regionální varianty je v materiálech velmi povrchní, bez velkého prokazování je odsouzena jako nevhodná.

Z dokumentace hlukové a rozptylové studie vyplývá, že aktivní varianta je jen mírně vhodnější než současný stav – nulová varianta, což je velmi překvapivé. Regionální varianta se v těchto studiích vůbec nevyskytuje. Kdyby byla posouzena, jasně by vyplynulo, že proběhne zlepšení, protože trasa vede mimo Prahu, dotkla by se méně obyvatel, nemusely by se budovat umělé dopravní stavby, i z hlediska dotčení přírody by problémy byly menší.

Nevíme, jak budou připomínky a námítky brány na vědomí. A doufáme, že dojde k relevantnímu posouzení obou variant.

Dále také namítáme, že název je Silniční okruh kolem Prahy, ale vede v některých částech skrz Prahu.

Na závěr zmiňuje také finanční aspekty jednotlivých variant. Upozorňuje na předražené dopravní stavby a také na to, že se nikdo nepozastavuje nad cenou aktivní varianty. Uvedl, že varianta regionální je levnější a dle našich odhadů by dostavba 60 km regionální varianty, která je sice o 15 km delší než aktivní varianta, stála o 30 miliard méně, než realizace aktivní varianty. Dle jeho názoru by se ekonomické aspekty měly v multikriteriálním posouzení objevit.

Ing. Čemus: Informoval, že dokumentace je v souladu s PUR ČR. Plně respektujeme požadavky z PUR a splňujeme požadavky na dopravní síť TEN-T. Dle PUR mají dopravní síť TEN-T obcházet osídlená centra sídel. Při realizaci regionální varianty, by také, jako třeba na Suchdole, docházelo k tomu, že by byla zasažena centra sídel obcí ve Středočeském kraji. Upozornil také, že úkolem z PUR je součinnost se Středočeským krajem, a ten ve svých ZUR s jiným vedením než aktivní variantou nepočítá. Praha při zadání Aktualizace č. 1 vyšla vstříc připomínce MČ, které chtěly prověření i ostatních variant vedení okruhu. Tato varianta byla posouzena v rámci možností, jaké Praha má. Zde není jiná možnost vedení okruhu. Pokud by byla preferována regionální varianta, která je celá na území Středočeského kraje, pak by musela být řešena v rámci ZUR Středočeského kraje, protože Praha nemůže zasahovat mimo své území. V ZUR Středočeského kraje tato varianta není.

Ing. Zděradička - IPR: Potvrdil slova Ing. Čemuse, že posouzení regionální varianty vyplynulo z připomínek, a že bylo posouzení variant do dokumentace zařazeno nad rámec zprávy o uplatňování zásad. Upozornil, že toto posouzení v minulosti již proběhlo. Domnívá se, že bylo postupováno adekvátně v možnostech měřítek ZUR, tak jak to má být dle rozsudku k ZUR Jihomoravského kraje a též dle novely Stavebního zákona je upraven vztah a podrobnost mezi dokumentací ZUR a dokumentací pro územní plán.

K otázce souladu s PUR upozornil na Odůvodnění aktualizace, díl B kapitola 5.1.2.1, kde je odpověď na otázky týkající se sítě TEN-T a celkového vymezení koridoru. Také upozornil na rozsudek Jihomoravského kraje, který se vyznačil tak, že obecné principy, které jsou uvedeny v jednotlivých člancích PUR, nelze použít na konkrétní koridor a definovat rozpor s tímto obecným principem. (viz čl. 591 a 522 rozsudku k ZUR Jihomoravského kraje)

Vyjádřil se také k označení Pražský okruh. Je to okruh pro Prahu a drží se proto, že je zde finanční záměr z ŘSD pod tímto názvem. Proto v dokumentaci uvádíme Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy), aby bylo jasné, že jde o jeden a ten samý záměr.

Také uvedl, že v odůvodnění je seznam pramenů, ze kterých se při posuzování vycházelo. Byly použity multikriteriální studie, které byly zpracovány pro potřeby mezirezortní, které obsahovaly i ekonomické hodnocení. Upozornil ale na rozsudek soudu, který potvrdil, že ekonomické hodnocení není prioritní pro podrobnost dokumentace ZUR. Výstupy navazují na výstupy, posouzení, které již byly zpracovány v jiných organizacích, které se dopravní problematikou také zabývají.

Dle našich názorů posouzení proběhlo dostatečně a adekvátně v rámci podrobnosti ZUR, je zde i citováno stanovisko EIA k severozápadní části okruhu, které je i vypořádáno. A také je zde zdůvodněno, proč je toto řešení pro Prahu nejvhodnější.

Ing. Ládyš – Ekola group: Snažili jsme se regionální variantu porovnat co nejlépe. Měli jsme různá vstupní data pro regionální a aktivní variantu. Data o SOKP jsou na jiné úrovni, než data o regionální variantě. Z tohoto důvodu není možné v daném okamžiku objektivně porovnat akustickou situaci SOKP a regionální varianty. Regionální varianta je zatím pouhou „čarou“ na mapě, SOKP má i dostupnou projektovou dokumentaci. Hluk jedné i druhé varianty proto nelze objektivně posoudit. Toto platí také pro Rozptylovou studii. Další věcí, která hraje úlohu, není jen samotné vedení trasy. Doprava je živý organismus, který reaguje na jakoukoli změnu v síti dopravních tras. V regionální variantě by došlo k ovlivnění dopravy na velkém území Středočeského kraje (napojení, změna dopravní situace atd.), toto není také zatím k dispozici a proto přesně nevíme, jak velké by toto ovlivnění bylo. Z těchto všech faktů jsme se snažili vzhledem k životnímu prostředí posoudit u regionální varianty zábery ZPF, vlivy na přírodu i případné emise. Na základě těchto údajů nám vychází lepší varianta SOKP. Toto byl závěr, který jsme z podkladů a materiálů, v podrobnosti dokumentace ZUR, byli schopni posoudit. Další podrobnosti náležejí do dalších stupňů projektové dokumentace a do projektové přípravy.

Dále reagoval na dotaz ohledně nepoužití závěrů z dokumentace z roku 2002. Tyto závěry z dnešního pohledu lze brát také už s odstupem a nadhledem. Doprava se změnila v rámci vstupu do EU. V roce 2002, i když se dělaly vize a výhledy do budoucna, nikdo nemohl předpokládat, jak se toto projeví. Doprava se neustále mění a musíme vycházet ze znalosti dnešních, dnešních sčítání a chování dopravy, což jsme také provedli.

Dále poprosil Ing. Korfa o zopakování připomínky ohledně Letiště.

**Ing. Jaroslav Korf, Za rozumný okruh kolem Prahy:** Připomínka nebyla závažná. V dokumentaci je citováno z procesu EIA k Letišti, kde je doporučení výstavby nové letecké dráhy.

Dále reaguje na předchozí vysvětlení, ohledně dokumentace k EIA z roku 2002. Jednalo se spíše o vlivy na přírodu a krajinu než o dopravní modelování. Doprava situace zásadně nezměnila, je i více komplikovaná, třeba tím, že v oblasti Sedleckých skal byla vyhlášena NATURA 2000. Dále připomenul, že trasa SOKP se tu drží již od poloviny 60 let. Od té doby se Praha změnila i díky vstupu do EU, kdy se stala křižovatkou Evropy. Narostl počet obyvatel, zvýšil se stupeň motorizace a další, toto není jen okruh pro Pražany, ale okruh je součástí transevropské dálniční sítě. K vývoji došlo, ale ne jen ke změně dopravního modelování.

Ing. Ládyš – Ekola group: Vrací se k připomínce na Letiště. Stanovisko bylo vydáno a je platné, proto z něj citace v dokumentaci. Nikdo stanovisko nezpochybil, není zrušeno.

K předešlé otázce doplnil, že souhlasí s tím, že došlo k nárůstu dopravy, a proto v posouzení jak k SEA tak VVURÚ ZUR HMP jsme se tímto zabývali a snažili jsme se posoudit i vyhodnotit vliv na počty zasažených obyvatel v porovnání jednotlivých variant a toto vše je součástí VVURÚ ZUR HMP.

Ing. Čemus: Vysvětluje různou podrobnost posouzení určitých staveb. Novela stavebního zákona přesně určuje, co přísluší posuzovat v rámci ZUR. Větší podrobnost se týká Letiště Praha a SOKP. Toto je dotčeno rozsudky NSS a jeho judikáty, které nám ukládají povinnost použít všechny dostupné materiály, které jsou nám známy. Tímto dokumentace ZUR balancuje mezi stavebním zákonem a judikáty NSS. V Aktualizaci č. 1 ZUR je tedy postupováno tak, že jestliže existuje pro danou akci podrobnější dokumentace, bereme ji v potaz.

2. **Petr Hejl, starosta MČ Suchdol:** Předložil dotaz ohledně podkladů pro Hlukovou studii. Proč v rozbořech pro Nulovou variantu se zvýší počet přistání na dráze původně RWY 13/31 z 2-5 % na 79%.

Ing. Ládyš – Ekola group: Nulová varianta vychází z předpokládaného stavu, kdy nebude vybudována paralelní dráha, ale měl by být odbaven maximální počet pohybů letadel na stávajících dvou na sobě kolmých drahách. Toto by nemohl být ani maximální počet pohybů, cca 275 tisíc pohybů, protože stávající infrastrukturou, kterou letiště má, je možné odbavit v maximu pouze cca 247 tisíc pohybů. Toto již nemohou obsloužit na jedné dráze, ale musí využít obě, i když tato druhá dráha má nějaká svoje omezení. Je to varianta maximálního stavu na straně bezpečnosti.

**Petr Hejl, starosta MČ Suchdol:** Děkuje za vysvětlení a pokládá další otázku. Proč došlo k ponížení provozu na stávající hlavní dráze, kde se počet přistání nyní pohybuje okolo cca 34%? Jak je možné, že se na dráze původně RWY 13/31 v nulové variantě navýší počet na 79% a současně na hlavní dráze se počet sníží na 12%, když se hledá maximum?

Ing. Ládyš – Ekola group: Uvedl, že na tyto přesná čísla se musí podívat, není možné zde přímo odpovědět, je možné odpovědět písemně. Domnívá se, že toto může být způsobeno i např. klimatickými podmínkami, které jsou důležitá. Toto v daném okamžiku neví.

**Petr Hejl, starosta MČ Suchdol:** Uvedl, že to je ve vaší studii jediná tabulka a tak musí mít určitý význam. Co se týče klimatických podmínek, nepředpokládá, že ZUR přeprogramovává směr větru a že historické rozložení na drahách je dané právě větrem. Dovolí si spekulovat, proč toto rozložení, protože jste hledali zdůvodnění, proč zatížit severní oblast hlukem, protože jste potřebovali zdůvodnit, že kdyby se nevybudovala paralelní vzletová dráha, že by tak bylo zatíženo hlukem několik desítek nebo stovek tisíc lidí od Libuše až po Ruzyň, vymezeného v tom koridoru nesmyslně a technicky nemožnému navýšení bez změny ochranného hlukového pásma. Toto není nulová varianta ale podvod. Dále by se chtěl zeptat, jak je to s výduchy. Na str.11 v rozptylové studii je mapka tunelových úseků s výduchy, jak se exhalace započítávají do exhalační studie?

Ing. Ládyš – Ekola group: Uvedl, že na toto přímo odpoví Ing. Polák, který studii zpracovával. Dále uvedl, že data si nikdo nevymýšlel, přebrali jsme data od Letiště. Nám nepřísluší upravovat směry nebo počty pohybů na jednotlivých letových drahách. Toto musí říct někdo jiný.

**Petr Hejl, starosta MČ Suchdol:** Uvedl, že jde také o to, o jaká data jste zažádali.

Ing. Ládyš – Ekola group: Upozornil, že v rámci procesu SEA k Letišti Z 939/00, tak tam tyto varianty byly a my jsme je přebrali. Opět jsme použili to, co již bylo zpracováno. Popisuje jednotlivé varianty, jak se od sebe lišily.

**Petr Hejl, starosta MČ Suchdol:** Nadále trvá na vysvětlení, proč se ponizuje provoz na stávající hlavní dráze. Toto řešení by se nám líbilo, ale nepovažujeme ho za technicky správné.

Ing. Ládyš – Ekola group: Uvedl, že tento dotaz bude muset vysvětlit nějaký odborník přímo z Letiště, proč jsou tyto vstupní údaje takové.

**Petr Hejl, starosta MČ Suchdol:** Jaká je definice nulové varianty? Je chápáno správně, že to znamená, že se nic nebude dělat?

Ing. Ládyš – Ekola group: Uvedl, že záleží na tom, v jakém stupni dokumentace se pohybujeme. V procesu EIA je to jasné – se záměrem bez záměru, v SEA je to obtížně určitelné, zde je to stav platných ZUR.

Ing. Čemus: Požádal přítomného zástupce Ing. Jerlinga z Letiště Praha, aby zodpověděl vznesený dotaz.

Ing. Jerling – Letiště Praha: Okomentoval to, co přednesl pan starosta. Podklady Letiště Praha vychází z dokumentace EIA, kde se nikdy nepočítalo s tím, že by probíhalo 79 % veškerých pohybů na dráze RWY 13/31 (nyní RWY 12/30), tento údaj nemohl být z celku. Pro Letiště bude hlavní dráha pořád současná RWY 06/24, která je lépe technicky vybavená, je delší atd. Také uvedl, že by bylo dobré se osobně setkat nad zmiňovanou tabulkou, protože není možné se v tak velké dokumentaci, která je zde projednávána, bavit o konkrétní tabulce.

K Nulové variantě uvedl, že je předpoklad zvýšení provozu na dráze RWY12/30, aby bylo dosaženo zachování kapacity Letiště na možných 247 tisíc pohybů. Toto by znamenalo zásahy do protihlukových opatření, které má Letiště vymezené k dráze RWY12/30. Toto je ale na složitější diskusi.

Ing. Čemus: Poděkoval Ing. Jerlingovi za vysvětlení.

**Petr Hejl, starosta MČ Suchdol:** Uvedl, že každý mluvíme o něčem jiném, on nemyslel dokumentaci k EIA, ale cituje z tabulky v dokumentaci k ZUR, která charakterizuje nulovou variantu. Dále čte přesný název tabulky a popis jakému tématu se tabulka věnuje.

Ing. Čemus: Pořizovatel bere na vědomí a předpokládá, že MČ podá připomínky nebo zásadní připomínky k tomuto tématu, které budou řádně vypořádány. A MČ s tímto vypořádáním bude seznámena.

**Petr Hejl, starosta MČ Suchdol:** Konstatoval, že je zde dnes veřejné projednání, a že zde by mělo být vše vysvětleno. To se nestalo.

Ing. Čemus: Pozval zástupce zpracovatele na zodpovězení dalšího dotazu. Také uvedl, že vzhledem k obsáhlosti materiálu nebude možné reagovat okamžitě na všechny odborné dotazy, ale budeme se snažit na vše postupně odpovědět.

Ing. Robert Polák – Ekola group: Odpovídá na otázku týkající se výdechů z tunelových úseků. Vysvětluje standardní postup při výpočtu emisí z tunelového úseku. Jedná se o to, že se vychází z emisního modelu, kde je zahrnut objem všech znečišťujících látek, který do emisního modelu vstupuje ve formě bodových (výdechy) a plošných (portály) zdrojů. Část odchází výdechy a část portály.

**Petr Hejl, starosta MČ Suchdol:** Ptá se, kolik odchází výdechy a kolik portály?

Ing. Robert Polák– Ekola group : Vysvětluje, že toto záleží na konstrukci daného tunelu.

**Petr Hejl, starosta MČ Suchdol:** Ptá se na Strahovský tunel, který již léta funguje?

Ing. Robert Polák– Ekola group : Vysvětluje, že přesné číslo teď neví, ale že většinou výdechy odchází více než koncovými portály.

**Petr Hejl, starosta MČ Suchdol:** Ujistňuje se, že model, který byl pro VVURÚ ZUR HMP použit, tyto výdechy zobrazil.

Ing. Robert Polák– Ekola group : Ujistil ho, že model s výdechy počítal.

**Petr Hejl, starosta MČ Suchdol:** Požaduje ukázat v dokumentaci přímo výsledky pro PM<sub>10</sub>, benzen, oxidy dusíku a další, poukazuje na detail Strahovského tunelu, kdy vidí portály, ale výdech na Strahově ne.

Ing. Robert Polák– Ekola group : Toto je způsobeno tím, že portály v imisním modelu se projevují přímo v místě (je zde „flek“), ale u výdechů, kde funguje vzduchotechnika způsobující vznos, se imisní zátěž neprojevuje stejně jako portál, není zde přímo koncentrován, je rozprostřena do plochy.

**Petr Hejl, starosta MČ Suchdol:** Vůbec to tedy není vidět?

Ing. Robert Polák– Ekola group : Vysvětluje, že model započítal výdech z tunelu, ale graficky se toto projevuje jinak, než emise z portálu. Viz. předchozí vysvětlení.

**Petr Hejl, starosta MČ Suchdol:** Požaduje zobrazit Čakovice, kde je teplárna.

Ing. Robert Polák– Ekola group : Který zdroj máte na mysli?

**Petr Hejl, starosta MČ Suchdol:** Požaduje ukázat oxidy dusíku? Čím je tento bodový zdroj způsoben.

Ing. Robert Polák– Ekola group : Vysvětluje, že toto nemůže v dané chvíli zjistit, jedná se o stacionární zdroj.

**Petr Hejl, starosta MČ Suchdol:** Jak se tento stacionární zdroj liší od výduchu na Strahově?

Ing. Robert Polák– Ekola group : Vysvětluje, že toto může být způsobeno množstvím emisí. Velké stacionární zdroje mohou mít větší vliv než emise z výdechů tunelů. Dále vysvětluje, čím tento rozdíl může být způsoben (výška komínu, vzduchotechnika atd.).

Ing. Ládyš – Ekola group: Vrací se k tabulce ohledně počtu procent přiletů na dráze RWE 12/30. A vysvětluje, jak chápe navýšení tohoto čísla.

Ing. Jerling – Letiště Praha: Nesouhlasí s vysvětlením tohoto čísla a předpokládá, že navýšení na 79 % není z celkového počtu pohybů. Je nutné tuto dokumentaci zkontrolovat.

Ing. Ládyš – Ekola group: Informuje, že se společně pokusí najít odpověď, proč jsou zde tato čísla uvedena.

Ing. Jerling – Letiště Praha: Souhlasí a ujistňuje pana starostu, že mu bude odpovězeno.

Ing. Čemus: Konstatuje, že na připomínku bude odpovězeno.

**Petr Hejl, starosta MČ Suchdol:** Konstatuje, že pokud zde bude změna, bude se muset přepočítat celá ZUR.

**Ing. Čemus:** Konstatuje, že pokud bude chyba, bude řešena, ale pokud se bude jednat pouze o vysvětlení, dokumentace se nebude předělávat. Také vysvětluje, že vzhledem k množství projednávaného materiálu nelze přesně odpovědět na konkrétní otázky, i když se o to budeme snažit.

**3. Paní Mikolášová, Praha 4 – Újezd:** Dotaz se týká zalesnění některých pozemků, pod Vaším číslem Z/8? Tyto pozemky jsou převážně soukromým majetkem, proč s Námi nikdo nejednal? Proč Nás nikdo neinformoval? Mohli jsme si s tímto pozemkem dělat, co jsme chtěli, teď jste zde navrhli les. Pozemky nám byly v devadesátých letech vráceny, nemuseli být vráceny a mohli jste si na nich dál plánovat, co jste chtěli.

**Ing. Čemus:** Uvedl, že není pravda, že s občany nejednáme, právě proto je dnes veřejné projednání, kde se občané mohou informovat, mohou podat námítky a připomínky, je postupováno tak, jak ukládá Stavební zákon.

**Ing. Slánský – IPR:** Uvedl, že toto zalesnění vychází z materiálů, ve kterých se objevuje Zelený pás hl.m. Prahy. Tímto zalesněním se posiluje tento zelený pás, tak jak byl vymezen. Zde pouze došlo k posílení funkce, a navazujeme i v ÚP, kde jsou tyto pozemky nezastavitelné.

**Paní Mikolášová, Praha 4 – Újezd:** Proč jsou tyto pozemky nezastavitelné, když se v okolí staví?

**Ing. Slánský – IPR:** Uvedl, že by toto museli vysvětlit původní zpracovatelé ÚP, IPR z těchto dat pouze vychází.

**Paní Mikolášová, Praha 4 – Újezd:** Uvedla, že nemají nic proti lesům, ale kdo se o tento nový les bude starat? Nyní tento les funguje jako „psí les“, psí hřbitov a tak nechápou, proč by se toto mělo podporovat dál.

**Ing. Slánský – IPR:** Uvedl, že nemůže reagovat na konkrétní pozemek.

**Paní Mikolášová, Praha 4 – Újezd:** Uvedla, že toto se týká celé oblasti Z/8.

**Ing. Slánský – IPR:** ZUR neřeší dalšího správce území, pouze navrhuje možnosti, kde by mohly být tyto oblasti zeleně.

**Paní Mikolášová, Praha 4 – Újezd:** Kdo nám zaručí, že když naplánujete les, že zde ten les bude? Aby se nastalo to, jako už s naším jedním pozemkem, který v roce 2006 byl stavebním a v roce 2008 se to opět změnilo na pastviny.

**Ing. Slánský – IPR:** To asi mluvíte o ÚP? Toto ZUR neřeší.

**Paní Mikolášová, Praha 4 – Újezd:** Toto bylo v oblasti Formanský, kde toto proběhlo a nebylo to vůbec zapracováno do ÚP.

**Ing. Čemus:** Zeptal se, jestli dotazy pořád směřují k Aktualizaci č.1 ZUR HMP, dotčené pozemky se nachází v oblasti Z/8?

**Paní Mikolášová, Praha 4 – Újezd:** Ano jsme v oblasti Z/8.

**Ing. Čemus:** Uvedl, že pokud by byly v potlačeném barevném režimu, že toto by pak nebylo součástí Aktualizace č.1.

*(tato otázka se netýká veřejného projednání Aktualizace č.1 ZUR HMP – neřeší se konkrétní pozemky)*

**Paní Mikolášová, Praha 4 – Újezd:** Další dotaz směřoval k tomu, jak bude jednáno s majiteli, když pozemky odmítnou prodat.

**Ing. Čemus:** Uvedl, že toto se týká ÚP. Pokud jste měli stavební pozemek a to se změnilo, musela proběhnout změna ÚP.

**Paní Mikolášová, Praha 4 – Újezd:** Upozornila, že toto se týkalo jiného pozemku. Ted řeší oblast Z/8, jestli zde bude les? Vždy se něco slíbí, ale nikdy se to nesplní.

**Ing. Čemus:** Toto jsou lokality navržené pro zalesnění, v tomto měřítku se nelze konkrétně bavit o pozemcích. Je možné, že část pozemků bude zalesněna a část bude v jiném režimu, ale toto Vám ukáže až ÚP. Toto ZUR neřeší.

**Paní Mikolášová, Praha 4 – Újezd:** Opět se ptá, když majitelé tyto pozemky neprodají?

**Ing. Čemus:** Vysvětluje, že toto je mimo podrobnost ZUR. Dále vysvětluje, jak je to z pozemky v ÚP, také vysvětluje, že podobu ÚP schvaluje a vydává zastupitelstvo, že občané mohou podávat námítky, připomínky atd.

**Ing. Fejfar - IPR:** Doplnuje ještě pro Křeslice (Z/8) a okolí, že Křeslice jsou součástí přírodního parku, který je limitem ze Zákona o ochraně přírody a krajiny a příslušná vyhláška týkající se tohoto parku připouští pouze dostavbu stávajících obcí, nikoli plošné rozvíjení zástavby, a proto v Aktualizaci č. 1 ZUR je tato oblast navržena pouze k zalesnění, vzhledem k existenci přírodního parku.

*(tato otázka se netýká veřejného projednání Aktualizace č.1 ZUR HMP – neřeší se konkrétní pozemky)*

**Paní Mikolášová, Praha 4 – Újezd:** Opět se vrací k problematice ÚP. Majitelé podávají odvolání, píší dotazy, souhlasilo i zastupitelstvo a pan starosta. Oni na svých pozemcích les nechťjí.

**Ing. Čemus:** Uvedl, že toto se týká ÚP. Funkční využití limituje vlastníky, toto se může změnit změnou ÚP. Popisuje celý postup změny ÚP dle Stavebního zákona a upozorňuje na to, že se musí respektovat stanoviska dotčených orgánů.

**Paní Mikolášová, Praha 4 – Újezd:** Pokud to stále bude pozemek majitelů, kdo se o ten les bude starat?.

**Ing. Čemus:** Vysvětluje, jak je možné pozemek využívat.

4. **Pan Musil - OS Chodov:** Konstatoval, že Praha má špatně ŽP. Otázka je, jak byly ověřeny výsledky Rozptylové studie, že odpovídají skutečnosti? Je rozdíl z výsledků modelu ATEM a údajů z měřicích stanic hydrometeorologického ústavu. Ukazuje se, že hodnoty z hydrometeorologického ústavu jsou o 15-45% vyšší, než spočítal model. Upozorňuje na přílohu vyhlášky, že nejistota je 30 - 60%, což tomuto odpovídá.

**Ing. Polák:** Každé 2 roky probíhá modelové hodnocení kvality ovzduší na území hl.m. Prahy. Poslední aktualizace proběhla koncem minulého roku. Součástí tohoto je i porovnání měřených a vykázaných hodnot na stanicích imisního monitoringu. Toto naleznete v dokumentu. Hodnoty na stanicích jsou do odchylky cca 25%. Odchylky směrem nahoru a dolů jsou samozřejmě možné. Toto je způsobeno tím,



že model nemůže komplexně postihnout všechny zdroje znečištění v daném území. Nicméně z výsledků této aktualizace vychází praktická shoda do cca 25%

**Pan Musil - OS Chodov:** Můžu tuto tabulku dostat, abych se na ně podíval?

Ing. Polák: Ano samozřejmě, tabulku Vám poskytneme.

**Pan Musil - OS Chodov:** Já jsem tuto tabulku neviděl a teď teprve slyším, že se toto porovnání také provádí.

Ing. Polák: Ano, toto se provádí v rámci modelového hodnocení kvality ovzduší na území hl.m. Prahy. Hodnotí se aktuální stav. Ve výhledovém modelování do budoucna je toto porovnání těžké udělat, protože model pracuje s určitými prognózami jak u stacionárních zdrojů, tak v oblasti dopravy. Toto porovnání se stanicemi tedy nejlépe udělat.

**Pan Musil - OS Chodov:** Já jsem viděl, tyto hodnoty pro měřicí stanice za rok 2010 – 2011, tam byly tyto výsledky, ale jen pro vybrané stanice.

Ing. Polák: V rámci těchto aktualizací se toto porovnání dělá. Poslední je tedy z roku 2012 a je možné vám výsledky předat k nahlédnutí.

**Pan Musil - OS Chodov:** Děkuji, přijdu za Vámi. Je možné toto někde najít na internetu?

Ing. Polák: Uvedl, že jsme schopni toto poslat i písemně.

5. **Ing. Jaroslav Korf, Za rozumný okruh kolem Prahy:** Reaguje na dotaz paní z Újezda ohledně Zeleného pásu kolem Prahy. Je to určitě záslužná myšlenka vybudovat zelený pás, ale není to nic nového, o tomto se zmiňuje už i Čapek. Chce upozornit, že realizací Jižní varianty dojde ke zničení velkých lesních porostů (přírodní parky atd.), na což poukazuje i Česká inspekce ŽP, ve svém stanovisku k dokumentaci EIA. Zde je uvedeno, že z hlediska lesních porostů je jižní varianta nepřijatelná. Zelený pás by měl cenu tehdy, pokud by odděloval město od dálniční dopravní sítě. Neměla by doprava uzavírat město do betonového prstence.

Ing. Čemus: Uvedl, že chápe odkaz na zábor lesů, ale můžeme argumentovat stanoviskem MŽP, které podpořilo vedení této trasy v jižní variantě, protože v regionální variantě by docházelo k nadměrnému záboru nejcennějších bonitních půd. Pro MŽP je severní varianta vzhledem k tomuto záboru nepodporována. Uvedl, že nikdy asi nenalezneme optimální řešení, někde bude zábor lesní půdy, někde zábor vzácné bonitované půdy. Nebude asi nikdy jasně jedna z variant lepší nebo horší, musí docházet ke kompromisům.

*(tato otázka se netýká veřejného projednání Aktualizace č.1 ZUR HMP – zahrádkové osady jsou mimo podrobnost)*

6. **Helena Kohlová, Zahrádkářská osada Jenerálka:** Uvedla, že se již delší dobu zúčastňuje za zahrádkářskou osadu, projednávání územně plánovací dokumentace, podává dotazy atd. Zajímalo by jí, jak je do budoucna počítáno se stabilizací zahrádkářských osad? V platném územním plánu jsou zahrádkářské osady stabilizovány, např. naše osada Jenerálka, za kterou vystupuje, je v územním plánu vedena jako PZO. Vzhledem k tomu, že se bojíme o osud naší zahrádkářské osady, tak jsme podávali již námitku ke konceptu ÚP, na kterou nám nebylo odpovězeno. Byl také zpracován generel zahrádkářských osad, ze kterých vyplynulo, že už 1/3 zahrádkářských osad byla zrušena. Také jsem vystoupila na jednání, kde tehdy ještě náměstek, nyní primátor, pan doktor Hudeček uvedl, že zahrádkářské osady zaujímají nezanedbatelné území Prahy a slíbil, že zahrádkářské osady budou řešeny v novém územním plánu. Když se ale metropolitní plán teď zveřejnil, tak jsme zde opět v oblasti zeleně, stabilizaci zahrádkářských osad nenašli.

Ing. Čemus: Uvedl, že v projednávaném materiálu zahrádkářské osady nejsou řešeny, protože je to mimo podrobnost Aktualizace č.1 ZUR.. Ve vztahu k ÚP vysvětluje, jak je nakládáno s námitkami a připomínkami, které byly řádně vypořádány. O tomto vypořádání může rozhodovat pouze zastupitelstvo, které ale pořizování konceptu zrušilo a rozhodlo o pořizení nového metropolitního plánu. Podkladem tohoto nového metropolitního plánu byl, jak pořizovaný koncept, tak i vaše námitky a připomínky. Vysvětlil v jakém stavu je pořizování nového metropolitního plánu a uvedl, že metropolitní plán by problematiku zahrádkářských osad měl řešit.

**Helena Kohlová, Zahrádkářská osada Jenerálka:** Tímto jste mě trochu uklidnil, že snad nový metropolitní plán by se stabilizací zahrádkářských osad měl počítat.

7. **Ing. Klára Soukupová - MŽP:** Reaguje na tvrzení, že ze stanoviska k SEA vyplynula regionální varianta jako nepřijatelná, jak uvedl Ing. Čemus. Ve stanovisku se MŽP vyjádřilo, že dle VVURÚ ZUR HMP, tak jak bylo provedeno, regionální variantu nedoporučuje, a to na základě vlivů na životní prostředí, míru zasažení obyvatelstva, záborů zemědělského půdního fondu atd. Dále jsme z tohoto důvodu doporučili sledovat základní variantu. Rozhodně to nebylo vyjádření nepřijatelnosti regionální varianty – toto je pouze upřesnění toho, co jste říkal.

Ing. Čemus: Uvedl, že se omlouvá, ale myslel jsem to z hlediska upřesnění zemědělského půdního fondu. Jestli to vyznělo jako tvrdá negace, za to se omlouvám.

**Ing. Klára Soukupová - MŽP:** Ano, doporučili jsme sledovat základní variantu.

8. **Ing. Jaroslav Korf, Za rozumný okruh kolem Prahy:** Využil by toho, že jsou zde zástupci z MŽP. Nechápe, že MŽP doporučilo sledovat základní variantu, což je v rozporu s projektovou dokumentací k EIA, ze které vyšla lépe regionální varianta a kde je jasně uvedeno doporučení sledovat regionální variantu. Co se týče počtu zasažených obyvatel, to opravdu nechápe, jak by mohlo být větší, když regionální varianta vede řídce osídlenou krajinou. Také se vrací k posouzení počtu zasažených obyvatel. Dle našich odborných odhadů, je počet zasažených obyvatel nižší. Nechápe tuto argumentaci. Kde jinde tedy stavět než na polích, když základní varianta prochází např. NATURA 2000.

Ing. Klára Soukupová – MŽP: Uvedla, že se pohybujeme v podrobnosti ZUR, kde byly porovnány 2 varianty, VVURÚ ZUR HMP bylo provedeno na celek a nejen na konkrétní úsek. Stanovisko MŽP směřuje k celkovému trasování. Posoudili dokumentaci VVURÚ ZUR HMP a došli k názoru, že dokumentace se srovnání variant věnuje dostatečně, podrobně a odpovídá to podrobnosti ZUR. Vy jste hovořil o stanovisku EIA, které je pouze k části silničního okruhu kolem Prahy.

**Ing. Jaroslav Korf, Za rozumný okruh kolem Prahy:** (nemluví do mikrofonu) Nesouhlasí s vysvětlením MŽP, mluví o zasažení počtu lidí.

Ing. Klára Soukupová – MŽP: Zástupkyně MŽP upozornila, že se jedná o přenášení zátěže dál do krajiny.

**Ing. Jaroslav Korf, Za rozumný okruh kolem Prahy:** (nemluví do mikrofonu)

Ing. Klára Soukupová – MŽP: Zatížení, dle našeho názoru se přenáší dál do krajiny. A to je jeden z principů ochrany ŽP, že by měla být chráněna krajina a né přenášet zatížení jinam.

**Ing. Jaroslav Korf, Za rozumný okruh kolem Prahy:** Toto jsou holé nesmysly o roznášení hluku od krajiny, Vy jste řekla, že zasažení počtu lidí v regionální variantě bude vyšší. Podle odhadů je to jinak. Argumentuje dál.

Ing. Veronika Šimová – MŽP: Chápu Vaše výtky, vy můžete dát připomínky, my se jimi budeme zabývat. Pouze Vás chci upozornit, že VVURÚ ZUR HMP dělala autorizovaná osoba, která rozumí všem složkám ŽP. Jestli se domníváte, že naše stanovisko SEA, vyplývá jen z nějakých dedukcí, není tomu tak, my jsme se všemi podklady zabývali a vydali jsme stanovisko, kde doporučujeme sledování jedné nebo druhé varianty. Jestliže nesouhlasíte se stanoviskem SEA, můžete na toto stanovisko reagovat v rámci tohoto projednání připomínkou nebo námitkou. Tímto bych toto ukončila. Chtěli jsme pouze upřesnit jedno tvrzení.

Ing. Jaroslav Korf, Za rozumný okruh kolem Prahy: Beru to na vědomí. A opět se vrací k počtu zasažených obyvatel v řídce osídlené krajíně a poukazuje na to, že tento závěr je úplně nelogický.

Ing. Ládyš – Ekola group: Tento závěr nikde ve VVURU ZUR HMP nenajdete, toto je přesně ta věc, která se nedá porovnat. Abychom toto mohli objektivně posoudit, museli bychom vědět, jak to ovlivní celou dopravu ve Středočeském kraji. V tomto materiálu porovnání zasažených lidí v Praze a ve Středočeském kraji není. Závěr, který je v projednávané dokumentaci je takový, že SOKP, jak je navržený, umožní vytlačit dopravu z hustě obydleného centra Prahy. Umožníme dopravě jet jinudy, ne centrem.

Ing. Ládyš – Ekola group: Uvedl, že už se zjistilo, jaký zdroj v Čakovcích, způsobuje znečištění. Na to odpoví Ing. Polák. A pak také uvedl, že Ing. Jerling z letiště případně objasnil počty v tabulce, tak jak jsou.

Ing. Polák – Ekola group: Daný zdroj je výtopna Avia a důvod, proč se tento zdroj projevil, je výška zdroje. Tyto komíny, kdy nejvyšší má 7 m, se projeví více než u Strahovského výdechu, který je ve výšce 40 m a je zde vzduchotechnika. Projevuje se rozdílná výška.

Ing. Jerling – Letiště Praha: Opět se vrací k tabulce s počty vzletů a vysvětluje, jak dané údaje získali. Letiště má nyní stanoveno spousta hlukových omezení, která se týkají dráhy RWY 30/12. Tato dráha se používá pouze ve výjimečných případech (údržba hlavní dráhy, atd.) V současné době není možné, aby tato dráha umožňovala tolik procent počtů pohybů. V dokumentaci se ale jednalo o nulovou variantu. Ta vychází z předpokladu zrušení omezení, které si Letiště Praha samo určilo, jako např. preference dráhového systému, bonuslist typu letadel atd. Také by se muselo změnit ochranné hlukové pásmo, které se úředně dojednává a je možné ho změnit. Může to být sice složité, ale není to nemožné. Nulová varianta tedy předpokládá, že hlukové omezení by byla zrušena a poté by došlo k navýšení počtu příletů na dráze RWY 30/12, tím by se dráha dostala na stanovených 79 %.

9. Petr Hejl, starosta MČ Suchdol: Požaduje vysvětlení toho, co je nulová varianta? Pokud se bude měnit hlukové ochranné pásmo, musí být nová EIA a další věci není to nulová varianta.

Ing. Čemus: Konstatuje, že o nulové variantě zde již bylo mluveno.

Ing. Zděradička - IPR: Provádí vysvětlení nulové varianty. V dokumentaci ZUR musíme vycházet z PUR, která předpokládá ve svém bodu 131. rozvoj letiště Praha. V PUR je přímo uvedeno, že rozvoj bude vybudováním paralelní vzletové dráhy, ale důvodem je zvýšení kapacity mezinárodního letiště. Vy namítáte, že takto zvolená nulová varianta neznamená nulovou variantu. Zde je opět tenká hranice mezi PUR a rozsudky ze ZUR Jihomoravského kraje, kde je uvedeno, že nulová varianta nemůže být v rozporu s PUR a nemá se tedy sledovat ani vyhodnocovat. Proto byla nulová varianta zvolena takto, aby bez investiční akce proběhl rozvoj Letiště dle PUR, a to tak, že by probíhal na stávajícím dráhovém systému, musely by sice proběhnout změny, ale je to možné. Toto je důvod zvolení takovéto nulové varianty.

Petr Hejl, starosta MČ Suchdol: Toto chápu, že jsme na hranici rozsudků, ale pan Jerling říkal, že je jedno, jestli se přistává na hlavní nebo příčné dráze, že to na kapacitu letiště nemá

vliv. Ptám se, proč jste zvyšovali provoz na této dráze? Což vyvolá změnu ÚP, EIA, OHP atd. Proč neproběhlo zvýšení na stávající?

Ing. Jerling – Letiště Praha: Řekl jsem, že to nemá zásadní vliv, ale jak jste mohli slyšet, tak ve špičkové hodině to umožňuje několik pohybu na víc. V současné době ve špičkových hodinách jde o každý pohyb. Proto byl zvolen tento systém, že by se operovala na obou drahách současně.

**Petr Hejl, starosta MČ Suchdol:** Právě že se neoperuje na obou drahách současně. Na naší dráze ze Suchdola jste počet snížili o 20 % a na druhé dráze proběhlo navýšení na 70%. Toto nechápu.

Ing. Jerling – Letiště Praha: Chtěl bych se zeptat, proč Vy jste proti nulové variantě? Vzlety by byly z dráhy RWY 24 a přiblížení na dráze RWY 12/30? Zřetelně méně pohybů nad Suchdolem.

**Petr Hejl, starosta MČ Suchdol:** Nám by se toto líbilo, ale chtěl jsem vysvětlit, proč se zatěžuje obytné území, toto není nulová varianta.

Ing. Jerling – Letiště Praha: Je to z důvodů kapacitních.

Ing. Čemus: Uvedl, že všechny dotazy, již byli zodpovězeny.

Ing. Ládyš – Ekola group: Uvedl, že systém těchto drah je běžný i ve světě. A že údaje sedí, protože jestli nám 69% letadel vzlétá z dráhy 24, tak někde musí také přistát, a to na dráze RWY12/30, kde bude navýšení na přistání.

Ing. Čemus: Upozornil, že diskuze k těmto tématům již proběhla.

10. **PhDr. František Jenčík, starosta MČ Satalice:** Konstatoval, že chápe existenci pražského okruhu, ale nesouhlasí s jeho umístěním. MČ Satalice podá námítky k tomuto tématu, myslíme si, že vedení v regionální trase je lepší. Ale jak jsem z diskuze zjistil, že úkol byl odvést dopravu z centra a to bylo splněno, takže jsme tu byli dnes zbytečně. Děkuji za pozornost.

11. **Jan Klika, projektant dopravy v územních plánech:** V novém předkladu Aktualizace č. 1 ZUR HMP byl vypuštěn koridor pro novou trať do Benešova (Z/504), je to dle rozsudku městského soudu. Toto rozhodnutí je špatné, koridor by měl být vrácen zpět. Chci se zeptat, proč v aktualizaci je reagováno na jiné rozsudky, třeba k okruhu a proč tedy aktualizace neřeší navrácení tohoto koridoru? Další dotaz je, zda bych mohl nahlídnout do odůvodnění rozsudku, nebo kde je možné ho vidět?

Ing. Čemus: Rozsudkem městského soudu byla tato trať zrušena letos, už po společném projednání Aktualizace č. 1 ZUR. Proces pořizování nám neumožňuje vstupovat do rozběhlého projednávání, a proto tento koridor Aktualizace č.1 neřeší. Abych Vás uklidnil, máme požadavek z Ministerstva dopravy, aby při další Aktualizaci dokumentace ZUR, byla tato trať vrácena.

Ing. Zděradička - IPR: Uvedl, že souhlasí s pořizovatelem, jedná se o procesní věc. V dlouhodobé železniční koncepci se s touto tratí počítá.

**Jan Klika, projektant dopravy v územních plánech:** A ještě dotaz ohledně odůvodnění rozsudku, kde ho najdu.

Ing. Čemus: Rozsudek máme k dispozici a není tedy problém Vám ho poskytnout.

12. **Ing. Petr Hlubuček, starosta MČ Lysolaje:** Konstatoval, že MČ Lysolaje je z větší části zasažena provozem nové vzletové dráhy, a že s vybudováním dráhy nesouhlasí. Podají připomínky. Druhá věc se týká okruhu, který sice do městské části ani ochrannými pásmy

nezasahuje, ale díky JZ větrům, bude ovzduší znečišťováno. Proti tomuto také podají připomínky. Dále předčítá informace o účelově zkreslené nulové variantě pro letiště. Poukazuje na to, že nulová varianta je nereálná, protože jsou dána různá omezení. Vysvětluje nereálnost počtu pohybů a další. Na tyto přečtené informace ani neočekává komentář, toto bylo pouze pro informaci.

Ing. Jerling – Letiště Praha: Reaguje opět na limity, které si Letiště zvolilo, popisuje, že současný dráhový systém má EIA na 247 tisíc pohybů, takže tento stav je možný.

Ing. Čemus: Toto vše již zde bylo řečeno, proto bych diskuzi na toto téma ukončil.

13. **občan Morava:** Požaduje, aby se veškerá veřejná projednávání konala v odpoledních hodinách, jako zastupitelstvo, třídní schůzky atd. Úředníci jsou placeni z našich daní, a tak by zde měli být pro občany. Nemohou si brát občane dovolenou na každé projednání. Jako další připomínku uvedl, že není potřeba navyšovat kapacitu letiště. Když to fungovalo do teď, může to fungovat takto i dál. Jako poslední uvedl, že ŽP v Dolních Chabrech bylo ničeno již v devadesátých letech, byla zde skládka odpadů. Později zde byl problém s topením v kotlích. Realizací SOKP se životní prostředí v této městské části opět zhorší.

Ing. Čemus: Na dotazy ohledně letiště a okruhu už zde bylo reagováno. Veřejné projednání probíhá plně v souladu se stavebním zákonem, informace o konání veřejného projednání byly vystaveny na úřední desce magistrátu, občané byli informováni prostřednictvím úředních desek svých městských částí. Vše je zveřejněno, jak ukládá stavební zákon.

14. **JUDr. Petra Šubrtová, zastupitelka MČ Běchovice:** Upozornila, že přišla později, a proto neví, co přesně se zde již probíralo. Proto základní shrnutí. MČ podá připomínky k výstavbě SOKP, nesouhlasí s ním. Připomínky podávají průběžně ke všem fázím projednávání. MČ se podílela na výzvě 11 starostů, kteří prosazovali posouzení regionální varianty. Toto posouzení zatím neproběhlo. Nulová varianta – tedy žádný okruh, je podle nich zbytečná, protože Praha okruh potřebuje. Překvapivé bylo, že jak z Rozptylové, tak Akustické studie se realizací okruhu hodnoty výrazně nezměnily. Také upozorňuje na malou koordinaci se Středočeským krajem. Když se ve Středočeském kraji schvalovaly části okruhu, byly v Praze v ZUR zrušeny NSS. Proto by měla být hodnověrně posouzena varianta regionální. Doufali jsme, že toto posouzení bude v této dokumentaci.

Ing. Čemus: Jen krátce, výběr varianty zde byl již řešen. Regionální varianta je ve Středočeském kraji a Středočeský kraj by musel udělat toto posouzení. Praha nemůže zasahovat mimo své zájmové území. Pro MČ Běchovice již z PUR vyplývá, že úsek, který zde je, je stabilizovaný. Na tento úsek má být provedeno napojení v souladu s PUR.

15. **Ing. Jaroslav Korf, Za rozumný okruh kolem Prahy:** Opět se vrátil k tématu počtu zasažených obyvatel. Tento údaj nebyl pro regionální variantu vyčíslen, ale mělo by to tam být. Také by mělo být více spolupracováno s Ministerstvem dopravy, jako hlavním investorem stavby, a také se Středočeským krajem. Odlehčení centra také není tak viditelné, jak potvrdila JUDr. Šubrtová. A také nechápu, jak je možné realizovat stavbu, kde budou překračovány hygienické limity.

Ing. Čemus: Uvedl, že konečný výběr varianty bude politické rozhodnutí a že při realizaci vždy bude někdo nespokojen. V Praze dotčené městské části, při realizaci regionální varianty zas obce Středočeského kraje. Vaše připomínky, námítky a vyjádření budou vyhodnoceny a respektovány a zaznamenány. S tímto vším bude seznámeno zastupitelstvo, které rozhodne. Nejde udělat varianta, která by vyhovovala všem.

Ing. Zděradíčka - IPR: Vyjádřil se ke spolupráci s Ministerstvem dopravy a ke spolupráci se Středočeským krajem. Od MD nikdy nezazněl požadavek na sledování jedné nebo druhé varianty. Se

Středočeským krajem se také jednalo, ani od nich nevzešel požadavek, že chtějí řešit alternativu pražského okruhu. Vždy souhlasili s vedením okruhu na území Prahy. Je také evidován názor obcí, které by byly zasaženy regionální variantou, že s tímto vedením nesouhlasí.

16. **Ing. Iлона Picková, zastupitelka MČ Praha 14:** Reaguji na to, že se jedná o uvolnění centra a přivedení dopravy na okraj, např. sídliště Černý most, které je hustě obydleno. Také chci reagovat na problematiku právní kontinuity. V ZUR Prahy trasa okruhu není, kde je tedy právní kontinuita? Ve Středočeském kraji ta trasa v ZUR je, sice ne jako Pražský okruh, tak je možné navázat.

Ing. Čemus: Okruh je stabilizován v ZUR i v ÚP i v dalších navazujících dokumentech. Ano, na základě rozsudků NSS byl okruh v ZUR odstraněn. Úkolem je odstranit nedostatky a výtky, které vznesl NSS, což se touto Aktualizací stává. Okruh se vrací zpět. Výtky nesměřovaly k podobě Pražského okruhu, ale k VVURÚ ZUR HMP. Proto se nyní provádí Aktualizace č. 1 ZUR HMP, ale projednává se celé VVURÚ ZUR HMP. Vzájemná koordinace se Středočeským krajem probíhá. Nelze schvalovat dokumentace současně, vzhledem k tomu, že Středočeský kraj má více obcí a celý proces trvá různou dobu, než projednání v Praze. Vzhledem k tomu, že není kraj v České republice, kde by nedošlo k napadení ZUR u soudu, vydání ZUR se v jednotlivých krajích liší.

17. **Ing. Jaroslav Korf, Za rozumný okruh kolem Prahy:** Chtěl bych doplnit, že části okruhů např. v Horoměřicích a Zdibech byly zrušeny v ZUR Středočeského kraje. Souhlasím s vyjádřením Ing. Zděradičky, ale chybí mi závěr. Je jasné, že nemůžeme nalézt ideální řešení. Ale jde o volbu přijatelného řešení, k tomu slouží procesy EIA atd. Bude to politické rozhodnutí, ale nemělo by být učiněno narychlo a pod různými tlaky.

Ing. Čemus: V rámci vysvětlení je toto veřejné projednání. Vy podáte připomínky a námítky, které budou vyhodnocena, a s tímto bude seznámeno zastupitelstvo.

**Ing. Jaroslav Korf, Za rozumný okruh kolem Prahy:** S tímto souhlasím. Ale je také chyba, že MD jako garant a investor se k tomuto nevyjádřil. I to, že Středočeský kraj nechce vědět o tom, co se děje na území Prahy. Tento záměr by mělo zastřešovat MD. Nechápe, že MD neprojevovalo žádnou aktivitu, když i ve svém strategickém materiálu porovnání variant požaduje.

Ing. Čemus: Jediné, co mohu ještě doplnit, že MD i Středočeský kraj v rámci společného jednání a dohadových jednání nikdy nedali negativní stanovisko k projednávané dokumentaci.

Ing. Zděradička - IPR: Opět vysvětluje, jak bylo s MD a Středočeským krajem jednáno. A upozornil, že i některé obce ve Středočeském kraji nesouhlasí s výstavbou regionální varianty.

**Ing. Jaroslav Korf, Za rozumný okruh kolem Prahy:** Ví, že některé obce ve Středočeském kraji, které jsou dotčeny regionální variantou, podepsali Petici, když se projednávala dokumentace EIA, ale bylo to na výzvu starosty MČ Praha 6.

18. **Pavel Berman, zastupitel MČ Dolní Počernice:** Vznese dotaz k regionální variantě. Jak pochopil, regionální varianta nebyla projednána z podnětu Středočeského kraje a v této dokumentaci také neproběhlo objektivní posouzení. Je tomu tak?

Ing. Čemus: Regionální varianta nebyla projednávaná v ZUR Středočeského kraje. ZUR Prahy jsou invariantní, počítá se s variantou jižní. Vzhledem k tomu, že při projednávání zprávy o uplatňování ZUR bylo uplatněno mnoho připomínek ohledně Regionální varianty, Praha se rozhodla posoudit v mezích možností, které má a z podkladů, které jsou dostupné. Praha nemůže posuzovat a plánovat ve Středočeském kraji.

19. **Ing. Vladimír Vytiska, starosta Unětic:** Uvedl, že se přišel jen podívat, ale musím vystoupit a doplnit tvrzení kolegy, ohledně zmanipulování petice. Také jsem signatářem této petice a nejsem si vědom toho, že by to bylo zmanipulováno. Máme k tomu i usnesení zastupitelstva. Peticí proti regionální variantě bylo více a všechny jsme podepsali. A odpor Středočeských obcí není tak velký, protože zatím tato regionální varianta není nikde zanesena, není ani v ÚP obcí.

Ing. Čemus: Děkujeme za vysvětlení.

20. **občan Morava:** Občané na Suchdole také podepsali a podávali petice, ale proti jižní variantě. Byla to jejich iniciativa.

Ing. Čemus: Mohu Vás ujistit, že všechny námitky, připomínky a petice jsou brány na vědomí.

**občan Morava:** Kde bude zveřejněn zápis z dnešního jednání?

Ing. Čemus: Na internetových stránkách, kde je nyní zveřejněna projednávaná dokumentace. Bude zde odkaz.

#### **IV. Ukončení veřejného projednání**

Poděkování pořizovatele za pozornost a dotazy veřejnosti, upozornění na skutečnost, že 18.12.2013 je posledním dnem pro uplatnění stanovisek, vyjádření a připomínek, které musí být v souladu se Stavebním zákonem uplatněny písemně. Byla uvedena adresa pro doručení, uvedeny další možnosti osobního podání – na místě pořizovatel, na dvě podatelny MHMP.