

# Report

**Setkání s občany k připravované stavbě  
dálnice D0 a posouzení vlivů na životní  
prostředí (EIA)**

**30. 10. 2023**

**Praha - Dolní Chabry**

## KONTEXT SETKÁNÍ:

Setkání v Dolních Chabrech bylo zorganizováno městskou částí Praha-Dolní Chabry za účelem informovat lidi o záměru výstavby dálnice D0 a zahájit diskuzi mezi zastupiteli městské části, ministerstvem dopravy, ŘSD (Ředitelstvím silnic a dálnic) a širokou veřejností (primárně obyvatel městské části).

Setkání bylo živě streamováno online, diskuze probíhala živě, ale i prostřednictvím online nástroje Slido.

➤ [Odkaz na záznam setkání](#)

Panelisté:

### **Za MČ Prahy Dolní Charby**

Mgr. Kateřina Šilhová Šafránková, starostka MČ

Stanislav Vyšín, 1. místopředseda MČ

Ing. Barbora Floriánová, místopředsedkyně MČ

Dr. Ing. Přemysl Vávra, předseda komise pro okruh MČ

### **Za ministerstvo dopravy**

Ing. Martin Kupka, ministr dopravy

### **Za Ředitelství silnic a dálnic**

Ing. Radek Mátl, ředitel ŘSD

Ing., Ph.D. Tomáš Gross, ředitel závodu Praha

Ing. Ilona Plevová, zpracovatelka EIA

Facilitátor: Karel Kolář

Zapisovatelka: Jana Jandová

## **PROGRAM/SCÉNÁŘ SETKÁNÍ:**

18:00 - 18:05	Uvítání, pravidla a program setkání
18:05 - 18:20	MČ Dolní Chabry - Úvodní prezentace, představení pohledu MČ
18:20 - 18:30	Ministerstvo dopravy - Úvodní slovo, reakce na zástupce Chaber
18:30 - 18:50	Ředitelství silnic a dálnic - Úvodní prezentace, video
18:50 - 21:25	Moderovaná diskuze s veřejností - Vaše dotazy, podněty a připomínky
21:25 - 21:30	Závěr

## INFORMACE O WORKSHOPU:

- Počet příchozích účastníků: 100 (osobně)
- Atmosféra/dojem z účastníků: zjevný nesouhlas se současnou podobou projektu, účastníci velmi aktivně vyžadovali slovo a informování od zadavatelů, investorů a zpracovatelů EIA
- Porušení pravidel: ano mírné (skákání do řeči), po upozornění vše v pořádku

## Diskuze - Hlavní témata komunikovaná účastníky

1. [Severní vs. jižní varianta](#)
2. [Čimický přivaděč](#)
3. [Vliv stavby na městskou část Praha-Dolní Chabry](#)
4. [Krajina](#)
5. [Kompenzace](#)
6. [Finance a náklady](#)
7. [Další](#)
8. [Závěrečné slovo](#)
9. [Otázky zaslané skrze aplikaci Slido](#)

# **1. Severní vs. jižní varianta**

## Severní vs. jižní varianta

- **Dotaz:** Dobrý den, bydlím tady v Dolních Chabrech. Já bych nejdřív chtěl říct drobnost, než se zeptám. Ten okruh může přinést něco hodně dobrého a byla zmíněna města, ve kterých podobné řešení fungovalo. Je potřeba se ale podívat třeba na Jesenici, kterou jste také zmiňoval, pane ministře. Tam tedy žádné pozitivní vlivy nejsou, lidi tam dneska nemůžou spát 3 km od dálnice. Není třeba uvádět města, kde to funguje dobře, když je vidět, že tady to funguje špatně.  
Paní inženýrka, která dělala EIA říkala, že byly posuzované nejlepší možné varianty, že na to byla udělaná nezávislá oponentura. To je druhá lež - posuzovala to firma PUDIS, nezávislá nebyla ani náhodou! To je práce pana Hefnera, který je zároveň na dopravní fakultě. Jeho citační index je 0. Nezávislé to nebylo ani omylem. Chtěl bych se zeptat pana ministra, proč tedy tak hrozně prosazuje tuhle variantu, když zkušenosti jsou špatné, oponentura nebyla udělaná trochu nezávisle a většina lidí tady je proti.
- **Ministr Kupka:** *Beru si k srdci tříminutový prostor. Já bych byl moc rád, kdyby pak mohl promluvit ještě pan architekt Kasl a vysvětlit kroky, které architekti uplatnili právě vůči nezbytným a podle mě velmi vhodným úpravám té trasy. Proč prosazují tu variantu? Ta odpověď se skrývá už v tom, co jsem říkal. Jedno velké projednávání EIA, kde se skutečně vyhodnocovala alternativa té varianty, proběhla v roce 2002. Výsledkem byla varianta J jako jedna z možných variant. Varianta J, na které se dále pracovalo. Jak zastupitelstvo hlavního města Prahy, tak zastupitelstvo Středočeského kraje do územních plánů vložilo to trasování, se kterým my se snažíme vypořádat. Nemůžeme postupovat jinak, nemůžeme svévolně určit jinou trasu v tom území. Nehledě na to, že skutečně pokusy vytrasovat jinou alternativu v tom území narážely na problémy v tom, že žádnou jinou obce a města nemají ve svých územních plánech, že tedy s nimi ani z hlediska prostupností tou poměrně hodně osídlenou krajinou nepočítají. Náš úkol je v podobě, která by byla co nejpříjemnější, dokončit Pražský okruh tak, aby jako celek fungoval tak, jak jsem zmiňoval, aby fungoval s tím, že se podaří opravdu tu dopravu rovnoměrně rozložit na celém Okruhu a zajistit, že klíčové dopravní vztahy budou dobře vypořádány. Tohle je základní princip fungování dopravních systémů ve všech městech, která jsem jmenoval, ale i na mnoha jiných místech. To není věc, která by vznikala někde někým, kdo to má jako ideologii, nebo jako dogma. Tohle je opravdu odborný názor, který je dobře opřený o funkční obchvaty měst, které fungují. Co se týče Jesenice, bylo by to velké téma, jak zajistit nezbytnou protihlukovou ochranu, jak to dotáhnout do konce. Ale bavíme se tady o tom místě, kde vznikly další konkrétní kroky k tomu, aby stavba znamenala menší negativní zásah do území, a to si troufnu tvrdit, že se daří. Já nejenom že nemám na výběr, protože Česká republika skutečně zcela prokazatelně tu stavbu potřebuje. Zaznělo tady z úst paní starostky na začátku, že se v médiích objevují informace o tom, že vlastně ten problém neřeší. Na základě odborně dopravně podložených dat a zároveň dat o tom, jaká je aktuální zátěž, Praha nutně musí hledat řešení současného stavu. Každý den, každý měsíc, každý rok představuje zátěž pro ty, kteří v současné době čelí neúměrné zátěži a znamená to samozřejmě i socioekonomické limity pro další rozvoj České republiky jako celku.*

## Severní vs. jižní varianta

- **Dotaz:** Vy jste zmiňoval rok 2016 firmu PUDIS. Nicméně já jsem se bavila o novodobé přípravě. Hned na začátku byla zahájena v roce 2017, která již respektuje stabilizovaný koridor ZÚR a multikriteriální analýza proběhla v roce 2020 myslím, kde byl opravdu zapojen tým nezávislých expertů. Ta multikriteriální analýza se týkala variant, které byly prověřovány v rámci optimalizace toho technického řešení, které vzešlo z podnětu zjišťovacího řízení.
- **Starostka Dolních Chaběr:** *Já bych pouze chtěla doplnit informace, že v roce 2002 opravdu byla jedna z variant jižní, nicméně byla doporučena jako ta nejhorší a nejméně vhodná byla doporučena varianta severní. Je to tak opravdu.*
- **Ing. Plevová:** *Já se tedy vrátím k tomu posouzení variant. Oponentura celá, o které tady mluvíte, že byla multikriteriální analýzou, nebyla multikriteriální analýzou. Nebyl tam naprosto tendenční výběr kritérií a ta kritéria byla 3: 1) zábor zemědělské půdy, 2) výměra dotčených ploch, bydlení, 3) nesoulad nebo soulad s územními plány obcí. Ono bohužel některé věci nejdou říct co nejrychleji, ale nevím, z jakého materiálu je tato informace.*
- **Starostka Dolních Chaběr:** *Já se bavím o multikriteriální analýze z roku 2020. Kritéria jsou zveřejněny v rámci kapitoly tuším B.1.5 dokumentace EIA.*
- **Ing. Plevová:** *Některá tato kritéria tam nejsou, ale je jich tam celá řada. Proto to je multikriteriální analýza.*

## Severní vs. jižní varianta

- **Dotaz:** Celou dobu se vám snažíme říct, že vylepšujete špatnou variantu, která je stará. Přivádíte dálnici do města a snažíte se jí nějakým způsobem ospravedlnit třeba stromy, které 30 let budou růst do podoby, jak jste nám ukazovali. Takže my budeme mít dálnici ze severu s mostem přes Drahanskou rokli a kromě toho budeme obklíčeni ze západu Čimickým přivaděčem a ze severu přivaděčem na Ústecké. Nad námi budou přistávat letadla na druhé přistávací dráze. Vy se nám snažíte vysvětlit, že to vlastně tady bude úžasné. Já nevím, jestli si tady rozumíme. My se vám snažíme říct, že to, co je namalované v územním plánu, je od samého základu špatně. Nikdo s tím nic nedělal a teď nás tady pod časovým tlakem budete přesvědčovat o tom, že to je nejlepší a jediná možná varianta. Jaká je bezpečná vzdálenost osy jednotlivých sjezdů na dálnici? Protože my tady na 5 kilometrech máme 3 vedle sebe.
- **Ministr Kupka:** *Můžu vám dokladovat, jak složitě se projednává i silnice 2. třídy, která má propojit Středokluky, Kralupy nad Vltavou a dálnici D8. I tam ta komunikace vyvolává úplně stejnou odezvu, jakou slyším tady. Provést zastavěným územím jakoukoli dopravní stavbu je prostě velmi složité a v okamžiku, kdy ani územní plány nepočítají s tím, že by tam nějaká taková stavba stála, tak je to téměř nemožné. Tady historicky rezerva pro vedení pražského obchvatu byla, byla prodiskutována na úrovni jednotlivých krajských zastupitelstev. Byla hodnocena opakovaně. Studie, o které mluvil kolega, je podepsána například z roku 2015 a 2016 Dopravní fakultou ČVUT a podílelo se na tom 16 lidí, kteří se poctivě věnovali tomu, zda je možné vytrasovat nějakou alternativu severněji a popsali, že samozřejmě takových možností by tu byla celá řada, ale právě proto, že neexistuje opora v územních plánech jednotlivých obcí a měst ani městských částí, ani krajů, tak to není viditelná perspektiva. V tuto chvíli není možné sázet na neznámé, o kterém víme jen, že by bylo problematické, když je tady ukotvená trasa, kterou Praha a Česká republika potřebují. Pak je na nás, abychom hledali co nejvhodnější řešení a nikdy jsem vám neřekl, že byste z toho měli být šťastní a uvědomuji si, že to do vašeho území přináší zátěž. Důležité ale je, aby ta zátěž byla únosná, aby to, co tady vznikne mělo svoji kvalitu, abychom dokázali i v rámci projednávání EIA naplnit další připomínky, které máte. Mimochodem pro ukotvení do jednotlivých územních plánů byla třeba takzvaná SEA, tedy posouzení vlivu dokumentace na životní prostředí a tam se různé varianty trasování zvažovaly. Před námi je úkol vypořádat se s dluhem, který Česká republika má a i tohle jednání je vyjádřením snahy hledat co nejvhodnější řešení. Ale nemůžeme tohle zahodit a pustit se do něčeho, co způsobí velmi pravděpodobně ještě větší odpor, protože tam, kde se stavbou žádný územní plán nepočítal, to území se mezitím rozrůstalo. Vytrasovat v něm novou cestu bude ještě složitější.*



## Severní vs. jižní varianta

- **Generální ředitel ŘSD:** *Ta vzdálenost podle české normy je 4 km s tím, že ve velkých aglomeracích se může snížit na 50 %, to znamená 2 km mezi dvěma křižovatkami. Takhle je ta norma koncipovaná. Sám jsem ji osobně psal, takže to vím úplně přesně.*
- **Starostka Dolní Chabry:** *2-2,5 máme my. Já bych jenom přidala, protože se tady často operuje studií ČVUT zadanou v roce 2016, tak tam chci uvést na pravou míru, že jsme dosledovali historii, jak to vznikalo. ŘSD v roce 2015 opravdu objednalo komplexní posouzení alternativního návrhu SOKP a alternativního návrhu ČVUT Fakulty dopravní. Nicméně z původního zadání, jehož předmětem plnění bylo posouzení vyhledávací studie proti té sledované trase se to zadání změnilo. Místo porovnání obou variant z toho vzniklo pouze jedno vyhledání a jedno posouzení a ještě metodou takzvané rizikové analýzy, která vůbec nebyla vhodná pro provedení tohoto porovnání. Takže to porovnání se v průběhu času změnilo a nebylo to komplexní porovnání, protože se změnil předmět zadání.*
- **Místostarostka Dolní Chabry:** *Tak já jsem jenom chtěla říct k tomu, co řekl pan ministr. Já myslím, že tady všichni víme, že v podstatě Středočeský kraj je ve svém konání jako nadřazený Praze, takže pokud se nyní bavíme o tom, že existuje pouze jediná varianta, která je zakreslena a pro žádnou jinou není prostor, já se skutečně věnuji okruhu intenzivně od roku 2006. Od tohoto roku, co já vím, nebylo nikdy žádné komplexní posouzení obou variant tak, aby byly dopracované do nějaké podoby, kdy je to posouzení v podstatě možné. Respektive ta severní varianta, ke které se paradoxně tehdy vyjádřil Brusel jako k té vhodnější variantě. Proč tedy Brusel, který se vyjádřil pro tuto variantu, není brán v potaz a my se neustále tváříme, že ta varianta se nedá nějakým způsobem dopracovat dál? Proč nikdy aspoň tedy nebyly tyto varianty v takové míře dopracované na stejné úrovni, aby vůbec došlo k jejich porovnání? Vždycky, když se k tomu jenom trochu přiblížíme, tak se dozvíme, že to vlastně nejde a že by to bylo náročné, že by to bylo dlouhé. Já ten velký důvod vidím právě v tom, že když jsem opakovaně prosila, žádala Prahu, primátory, náměstka pro dopravu, kohokoli, abychom udělali společné jednání se Středočeským krajem, nikdy se takové jednání neuskutečnilo. Nestalo se tak, prostě to neproběhlo. A dále opakovaně potom posloucháme, že vlastně nic jiného nejde, že to vlastně takhle bylo domluveno. Nejde to, protože Praha je v tomhle v podstatě područí Středočeského kraje a ve všech těch reaktorech, které probíhají na to narážíme.*

## Severní vs. jižní varianta

- **Ministr Kupka:** *Tohle není pravda, jak Praha, tak Středočeský kraj mají z hlediska závaznosti těch plánovacích dokumentací úplně stejnou váhu. Nezpochybňuji to, že možná neprobíhala společná jednání zastupitelstev, ta opravdu neprobíhala. Ale z hlediska zásad územního rozvoje jsou naprosto na stejné úrovni zásady územního rozvoje Středočeského kraje a územní plán Prahy. Není mezi tím rozdíl. Oba dva v tomto směru mají roli těch vyšších územních celků a není to tak, že by středočeský územní plán byl nadřazený pražskému. Středočeský územní plán nezasahuje na území hlavního města Prahy, řeší jenom území Středočeského kraje a s hranicemi Prahy končí. A od hranic Středočeského kraje a Prahy začíná územně plánovací dokumentace hlavního města Prahy. Tak to opravdu je a středočeské zastupitelstvo nemá žádnou legitimitu ani možnost v tomto směru řešit věci uvnitř Prahy. Na druhou stranu si troufnu tvrdit, a tak se snažíme i při těch všech jednáních, které jsme v posledních 2 letech vedli, tak se tam potkávají vždycky nad těmi stavbami starostové dotčených městských částí a středočeských obcí a měst. Aby tam bylo možné zajistit to, že vedeme-li tu trasu, tak se nedíváme jenom na stopu těch 30, 40 m, ale díváme se na sazby, které jsou mezi těmi jednotlivými kraji, protože Praha v tomto směru má statut kraje a zároveň obce tak, abychom dokázali postihnout obě dvě území. A děje se tak v případě 520 i v případě 518, kdy se stejně tak bavíme s Horoměřicemi a s dalšími obcemi již na území Středočeského kraje. To jenom pro doplnění, aby tady nevznikl dojem, že snad si Středočeši uzurpují právo nad tím rozhodovat o vedení Pražského okruhu v Praze.*

# **2. Čimický přivaděč**

## Čimický přivaděč

- **Dotaz (slido):** Proč je potřeba vést Čimický přivaděč? Proč to nejde bez něj? Ušetří se peníze v době krize. Už teď jsou špunty v ulici Zenklova, vyřešte to tam, ne přivaděčem.
- **Ministr Kupka:** *Co se týče Čimického přivaděče, tak tam debatujeme s hlavním městem Prahou o jeho pokračování v návaznosti na ulici Dopraváků. Je to věc, která zůstává z té historické debaty pořád otázníkem, jak to udělat, aby to bylo dobře funkční. Proti sobě jdou dvě klíčové věci, dva klíčové požadavky: odvést dopravu směrem na obchvat i z městských částí, jako jsou například Bohnice, protože tam se samozřejmě ten pohyb směrem na obchvat bude odehrávat. Pokud ti lidé míří například na D8 nebo míří na jinou dopravní tepnu, tak volí cestu tamtudy a ten obchvat má zajistit to, aby se i tyto vazby podařilo zvládat lépe. Já na to jenom odpovím i v tom smyslu, že pokládám za důležité v tomto případě hledat i ve spolupráci s městskou částí co nejvhodnější návazné řešení a to, jakým způsobem vypořádat například zátěž dopravní, kterou by ten Čimický přivaděč z toho území odváděl v pozitivním smyslu slova a jakou tam naopak bude přivádět. Ty dopravní proudy v tomto směru jsou opravdu obousměrné a znamenají často jak na jednu stranu úlevu, tak na druhou stranu nějakou přítěž. A jde o to, to dobře vypořádat. Ale víte sami dobře, že volíte-li cestu tady odtud nebo lidé ze sídliště v Bohnicích někam, třeba směrem právě na D8, tak často volí a musí volit průjezd přes Dolní Chabry. To popravdě řečeno jde jinak obtížně a potom sjíždějí na dálnici ve Zdibech nebo případně ještě dál. Ale ta cesta tady je a jde o to vyjádřit, jaká síla toho dopravního proudu je a jak to vyřešit tak, aby to v tom území bylo opravdu co nejpříjemnější. To není dogma, to je otázka toho, jak to udělat opravdu v tomto směru co nejlépe a jak to také časovat.*

## Čimický přivaděč

- **Místostarostka Dolní Chabry:** *Dobrý večer. Já bych chtěla využít toho, že tady jste, pane ministře, já jsem se v dřívějším období jako starostka snažila velice o jednání se Středočeským krajem, což se mi nepodařilo. V podstatě, jak mi bylo vysvětleno, že Středočeský kraj o to nemá zájem. Já bych se chtěla vrátit do roku 2006, ještě před tohle moderní vyjednávání, kdy komise v Bruselu nedoporučila financování jižní varianty, protože ji nepovažovala za tu nejlepší možnou. Já jsem tehdy byla s komisí intenzivně v jednáních, takže znám i detaily toho projednávání, které vy všichni, jak sedíte, samozřejmě znáte taky. Protože tato varianta jižní, kterou nyní řešíme, v podstatě není tou ideální variantou. Přesto zůstává jako ta jediná správná. Já bych chtěla ještě říct jednu věc: Celá ta prezentace, kterou jste nám tady pouštěli, mám pocit, že tohle vystoupení nebylo děláno pro Dolní Chabry. Já tady nevidím žádný pohled, který by byl z Dolních Chaber. Viděli jsme tam jakou změnou prošly Zámky, zjistili jsme, jaký je krásný pohled jako by ze shora. Podívali jsme se na to, co se stane v Březiněvsi, ale já tady nevidím jediný pohled z Dolních Chaber. Absolutně nevidím žádné úpravy, ke kterým by jakýmkoliv způsobem došlo z hlediska Dolních Chaber, k nějakému zlepšení. Pan Kasl tady sedí, ví, že jsme spolu jednali v minulém období. Já jsem přednesla i variantu kompromisu, která navrhovala vypuštění toho naprosto nesmyslného přivaděče. Já mám pocit, že to snad musí vidět každý, že končí ty 4 pruhy z ničeho nic takhle v poli před Dolními Chabry a nevede to nikam. Já doufám, že jsme si všichni, jak tady sedíme, vědomi, že se jedná o tu silnici, která tady vede přímo před radnicí, jenom aby nám to bylo jasné, kam vede Čimický přivaděč. V téhle chvíli tam ten Čimický přivaděč stále vede a pokaždé, když se o tom bavíme, dostáváme se do stejného bodu, že se to neřeší, neřeší, neřeší. Stejně tak vaše prezentace naprosto postrádá tramvaj, která už v té době má dávno stát. Já nevím, jestli máte pocit, že se tam pak přilepí, nebo dokreslí pastelkou. Nepovažuji to prostě z hlediska Chaber za dobře zpracovanou prezentaci. Nezlobte se na mě, jako je to až v podstatě takové neuctivé vůči nám. Jedná se o jiné městské části, kterým se tam věnujete. Já bych chtěla, abyste mi vysvětlili, proč jsme se vlastně nikdy nevěnovali té variantě, se kterou jsme přišli my. Té, která zahrnovala mnohem větší část zatunelovanou. Nebyl tam ten sporný Čimický přivaděč. Na to jsem nikdy neslyšela žádnou reakci.*

## Čimický přivaděč

- **Ministr Kupka:** *S umístěním tramvajové tratě projekt počítá. Kolegyně to ukazovala i v případě křížení s Ústeckou a pochopitelně i ten výkres i ta aktuální projektová dokumentace s tím počítá. Já si nenárokuji zhodnotit veškerou historii jednání. Teď máme možnost se opravdu dostat k veřejnému projednávání EIA. Tak podnikáme kroky i ve spolupráci s architekty, urbanisty, abychom do toho řešení dostali co nejvíc opravdu příhodných kroků, které zmenšují negativní dopad a troufnu si tvrdit, že i ten tunel Dolní Chabry - Zdiby představuje zásah do toho území a tady v těch vizualizacích to bylo vidět stejně jako byl v těch vizualizacích vidět pohled na pozadí Čimic, kde vizuálně postihujeme podobu území tady v Dolních Chabrech a myslím si, že kdybychom neměli úctu a respekt k účasti a k debatě s vámi, tak tady nejsme a nejednáme a nedebatujeme s vámi. Myslím, že tohle byl trochu nekorektní útok a snažíme se vystupovat tak, aby opravdu všechny ty naše odpovědi byly co nejvěrnější. Já bych chtěl poprosit, jestli může pan architekt Kasl dostat prostor i v reakci na to, co zmiňovala paní místostarostka.*
- **Architekt Kasl:** *Dobry večer, několik faktických poznámek. Já myslím, že mnoho z těch diskuzí by bylo jednodušších, kdyby šla do projednání EIA krajinářská, urbanistická a architektonická studie zpracovaná zhruba někdy v únoru loňského roku. ŘSD už ji má na stránkách s odkazem. Podívejte se na ni, je tam několik zlepšení stavby 518. Například se snížila niveleta mostu v Suchdole a zmizela křižovatka Rybářská. Tady jsme navrhovali prodloužení tunelu. Je třeba, aby Dolní Chabry tlačily na hlavní město Prahu, aby jako nezbytná, současně realizovaná a zkolaudovaná stavba byl Čimický přivaděč k tunelu. Až k ulici Dopraváků tam nemůže být žádná povrchová komunikace kromě nějaké místní a navíc si myslím, že je správná myšlenka některých kolegů, dopraváků, že má být postavena nová radiála Čimická. To znamená, že z křižovatky Čimické by se uvolnila celá ulice v Holešovičkách. Tím by se tam s jednou/dvěma křižovatkami na trase stáhlo celé Severní Město mezi Městským a Pražským okruhem. Je to samozřejmě náročná stavba, ale je to jednoduchý tunel ve spádu, který by nebyl problém ani vyrazit a rozhodně by neměl být Čimický přivaděč veden tak, jak je. Že míří prostě do Chabru a chápu, že je pro vás naprosto nepřijatelný. To nemůže nikdo myslet vážně! Pak jsme tam dělali některá další zlepšení krajinářsko-urbanistická, včetně těch hlukových opatření. Není pravda, že svahy prostě nefungují. Fungují. Silnice je tak zapuštěná, že auta nejsou ani vidět. Tam je to víc jak 6 m místy. My jsme se nemohli pohnout z té stopy. Prostě územní plán, zásady územního rozvoje krajské i pražské, prostě neumožňují dělat tu variantu, o které paní místostarostka mluvila a navíc si nemyslím, že by byla reálná. Ta varianta by bohužel nešla technicky úplně dobře udělat. Ale podívejte se na tu novou studii. Myslím, že to je výrazně lepší, byť je ten okruh pořád tam, kde je.*

# **3. Vliv stavby na městskou část Praha-Dolní Chabry**

## Vliv stavby na městskou část Praha-Dolní Chabry

- **Dotaz:** Určitě vám tady nechci brát dlouze slovo, protože je to prostor pro vás, ale přišla jsem vás podpořit a zajímalo mě, co se tady bude probírat a měla bych k tomu také jenom stručně něco. Absolutně nejvíc překáží v rámci EIA v té přípravě téhle stavby, že se s tím musíme nejdřív detailně seznámit. Musíme si odpovědět, jestli to přinese nějaké přínosy a jaké a musíme si za tím stát. Já, když sleduju ty novinové články a teďka i třeba nějaký článek o 5 mýtech na Ministerstvu dopravy na stránkách, tak si říkám, že snad nikdo z těch lidí nečetl tu dokumentaci. Já osobně jsem si ji přečetla. Já jsem v těch 3 000 stránkách ležela 3 týdny, někdy i 19 hodin denně. Protože když se k něčemu vyjadřuji, tak považuji za klíčové to znát a nejen opakovat, co je dlouhodobá mantra, že jakmile bude tohle, tak se to zlepší. Teď to všichni opakují a už ani neví, proč to opakují. Prostě to opakují a tady padalo, jak je to potřeba, aby to pomohlo pražské dopravě. Já jsem si tedy načetla ty dopravně inženýrské podklady a jsem skálopevně přesvědčená, že to dopravě v Praze nepomůže. Vy máte vlastně i v tom článku o těch 5 mýtech chyby. Vy tam máte, že to pomůže Belgické. Přitom na straně 15 dopravně inženýrských podkladů je jasně napsáno, že se zhorší Kbelská, že se výrazně zhorší severovýchodní část Prahy dopravně. Vnímám neskutečně silný tlak na to, aby se to prosadilo, už se tam ztrácí to ratio o tom, komu to fakt pomůže, tak si to tady pojďme vyjmenovat. Já jsem schopná na to reagovat. Pojďme si říct, komu to pomůže. Ona tady na začátku padla věta - pan ministr to také říkal - potřebujeme převést přes Prahu tranzitní dopravu takhle doslova. Jestli si říkám, že je to jenom pro tranzit a že by lidi promítal, šoupneme to přes vás prostě bez ohledu na cokoliv, tak to aspoň takto pojmenujeme, ale Praze a dopravě to nepomůže. Jestli my mluvíme o těch troškách, o deseti tisících z 90 000 na Holešovičkách, tak to je to maximum, co z toho dostanete. Všude jinde zůstane doprava neměnná a řešení, že si mají dát závory městské části a že to teda tady budeme honit kolem dokola, tak si prostě řekněme, že si sem dáváme evropskou kamionovou republiku a tranzitní dopravu a že to takhle chceme a že za to neseme plnou politickou odpovědnost. A ještě poslední věc a už nebudu zdržovat. Je to váš prostor. Ta dokumentace je podle mě v mnoha ohledech podjatá, je vadná, má vadné hlukové posouzení. A co se týče té podjatosti, tak třeba krajinářské vyhodnocení pana architekta Kupky. Já předpokládám, že to je jenom shoda jmen, teda ale o tom, že bude mít slabý vliv ten most nad Vltavou a přitom lanovka, kde je dráha, kde není skoro nic vidět, má středně silný vliv od stejného autora. To považuji za velmi tendenční a podjaté, děkuji vám a doufám, že tahle stavba tady stát nebude.



## Vliv stavby na městskou část Praha-Dolní Chabry

- **Ministr Kupka:** *Já bych jenom zkusil zmínit konkrétní čísla, aby bylo jasné, jak ta relace stojí. Úleva například na Evropské znamená úlevu oproti současným 30 000 minus 10 000 vozidel denně. To je poměrně výrazné snížení té zátěže. V případě Holešoviček je ten úbytek nějakých 7 000 vozidel denně. I to je s ohledem na to aktuální množství významný vliv. Já to můžu posuzovat i s ohledem na zdejší okolí, kde běžné průjezdy těmi obcemi a městskými částmi dosahují běžně hodnot 20 000. A pojďme ještě popsat, jak vypadá ulice v Holešovičkách? Jak vypadá Evropská a co to znamená bezprostředně jako zátěž pro lidi, kteří tam žijí, a když to stavíte tak, že ta stavba tady převede tu dopravu z míst na Evropské, z centra Prahy sem tak je ale potřeba povědět zároveň, že zatímco tam ty komunikace jsou v bezprostřední blízkosti bytovek, rodinných domů, tak tady se podnikají konkrétní kroky k tomu, aby ta zátěž byla únosnější. Aby tam opravdu fungovala protihluková ochrana, aby tam fungovala i ta podstatná věc, která je vidět v dokumentaci. Snaha opravdu umístit tu trasu do toho území tak, aby tam bylo co nejméně bariér. Já ještě zmíním důležitou věc ohledně časování. I ta studie, se kterou přišli urbanisté a architekti, tak vstoupila do toho děje v okamžiku, kdy už byla rozpracovaná kompletní dokumentace EIA a tady opravdu říkám s veškerou vážností, že stát musí nutně zajistit základní dopravní funkce v území. A tady platí, že Pražský okruh i v současné době v těch dokončených částech plní jak funkci tranzitní, tak funkci pražské dopravy mezi městskými částmi a i v jiných podobných obchvatech je to běžná kombinace. Není to nic proti ničemu a není to nic, co by odporovalo pravidlům. Tentýž chci dvakrát podtrhnout, protože se to opravdu děje a děje se to i na těch případech obchvatu, které jsem ukazoval a nevybíral jsem je účelově. Co bych chtěl doplnit i z hlediska těch dalších vazeb a toho, co my můžeme ještě teď udělat. Zmiňoval jsem to minulý týden na debatě v Suchdole, kterou jsme tam vedli podobně, protože i práce architektů a urbanistů vložila další možnosti, další podněty do toho, jak i na základě projednání EIA stavbu ještě z hlediska dopadů zmírnit a zlepšit. A jsme tomu nakloněni, zaznělo tady to, že v případě mimoúrovňové křižovatky Rybářka přišli architekti s tím, že místo toho, aby navazující připojovací pruhy mířili přes dálnici, tak míří pod terénem a napojují se na ni. Podobné kroky i co se týče délky těch tunelů jsme připraveni dělat v případě všech těch dalších návazných stop a budeme hledat vhodnou variantu, kompromis, který by usnadnil průchod územím, a to je i z hlediska způsobu jednání s městskými částmi i to, že tady teď stojíme to, že jenom poslední 2 roky, těch jednání, kdy jsme zvali starosty městských částí, představovali jsme jim jednotlivé kroky a jednou z těch věcí, kterou jsme na základě debaty změnili je i načasování toho projednávání EIA. Protože původní možnost byla spustit to během léta. Spustili jsme to v září tak, abyste opravdu neměli omezené možnosti připomínkování a vyjádření se k tomu záměru.*

## Vliv stavby na městskou část Praha-Dolní Chabry

- **Starostka Dolních Chaber:** Čerpám přímo z předložených dopravně inženýrských podkladů do řízení EIA, na kterou jsme, stejně jako paní starostka ze Zdib, měli přesně 30 dnů na prostudování 3 000 stránek. Jenom chci říct, že přestože předpokládám, že jste dělali maximum pro to, aby to vyšlo co nejlépe, tak to zlepšení a je to tady přímo napsáno: vlivem zprovoznění 518, 519 úseku Ruzyně, Suchdol, Březiněves lze očekávat významné snížení intenzit dopravy na severním okraji města, především ve směru západ-východ, jmenovitě Evropská, dále je to městský okruh v Bubenečském tunelu a v Holešovičkách. To jsou tam, kde jsou ty úbytky nejjasnější a největší. To je to, co je vyznačeno támhle, jak vidíte na tom slidu zeleně. Nicméně to jsou také největší úbytky. Často se bere jako argumentaci Jižní spojka. Když se podíváte na Jižní spojku, je tam ze 124 120, dále je tady dáno, že budou ostatní ulice víceméně na jižní trase přes Barrandov a Jižní spojku, že se jedná o místa již dnes často zasažená koncesemi, takže i když očekávané snížení z velké počáteční hodnoty relativně není velké, může přispět k plynulosti dopravy. Nevýhodou, až potom budete psát zase článek, tak možná tu Kbelskou vynechejte, že ta je výhodou, protože je tady přímo napsáno, že je nevýhodou, což se objevilo v 1 z těch 5 mýtů. Je další přetížení dnes již velmi silně zatížené Kbelské ulice a z toho vyplývající zvýšení intenzity z dopravy na řadě dalších ulic v celém severovýchodním sektoru města. Nákladní dopravy se otevírá čas pro spojení západ východ, čímž se snižuje intenzita nákladní dopravy na dnes již uvedené vlakové trase. Nicméně se tady přímo říká, že uvolnění kapacity bude pravděpodobně velmi brzy dorovnáno osobními automobily a dodávkami, což je přesně dopravní indukce.
- **Ministr Kupka:** My si uvědomujeme, že je žádoucí, abychom dokázali spustit dopravu na kompletní severní části. I k tomu teď míří snaha zapojit všechny severní jednotlivé díly, jednotlivé stavby do jednoho velkého projektu a realizovat je naráz. Protože pak samozřejmě to bude znamenat, že k tomu rozložení dopravy dojde ještě mnohem lépe. Bude to mimochodem znamenat i úlevu v ulici Kbelská, protože samozřejmě v okamžiku, kdy se zprovozní 518, 519 a potom bychom čekali na 520, tak dojde k patřičnému zatížení Kbelské. Ale ta snaha dokončit to v jednom taktu, zajistit, aby ten celek, ten systém fungoval a skutečně byl schopen dopravu lépe odvést, tak to se značí i v konkrétních krocích a rozhodnutí vlády, kterou tady taky zastupuji.

## Vliv stavby na městskou část Praha-Dolní Chabry

- **Dotaz:** Jak by vypadaly ty 4 roky výstavby? Bude městská část partnerem, nebo bude s ní konzultováno? Rozjezdí se cyklostezka okolo Vltavy? Kolik jakých mechanismů bude jezdit v Chabrech okolo školy a jak se tam vlastně ty mechanismy ocitnou? Bude se dělat přes noc? Bude se dělat v neděli?
- **ŘSD (Ředitel závodu Praha):** *Takhle podrobně to neřeší dokumentace EIA, ale pro výběr zhotovitele už je trochu pozdě. Takže někde mezi tím máme nějakou dokumentaci pro společné povolení, kdy zaprvé se dávají podmínky. Práce v noci se nepovolují hlučné, ani obecně, ani na D1, ani všude jinde. V rámci řízení nám to ještě zpřísní v úsecích blízkosti lidského osídlení, budou jasně stanoveny doby práce. Stejně máme například na 511 stanovení třeba maximální zatížení komunikací, které se nesmí přesáhnout. Stejně projekt organizace výstavby, který je součástí dokumentace v tom následujícím stupni, tak má ve svém základním genovém kódu zakódováno, že snahou je maximum hmot přesouvat v rámci trasy. Někde se k té trase dostat musíme, obzvlášť jsou li součástí mosty (jako je zde), tak jsou součástí přístupové komunikace, které v rámci projektu projektanti projednávají s obcemi, případně městskými částmi a řeší se i dočasná opatření pro tyhle komunikace, které jsou dočasné protihlukové stěny, případně vybudování, následně zrušení a rekultivace těch ploch. Maximální snahou je přesouvat ty hmoty v rámci samotné trasy. Bude to projednáváno s obcí, případně městskou částí v tomto případě.*
- **Ministr Kupka:** *V téhle fázi je ta úzká spolupráce s městskými částmi naprosto nezbytná, aby dobře fungovaly všechny vztahy. Co se týče nočních prací, tady bychom ji neumožňovali. U D1 se teď pracuje i v noci, protože jak se rozšiřuje dálnice, tak tam teď máme problém převést materiál v běžném provozu. Všechna opatření po návratu uvádíme do původního stavu, aby byly fakticky nové. A tohle je nezbytná míra spolupráce v rámci té samotné realizační fáze. Bude to samozřejmě znamenat v průběhu stavby větší prašnost. V okamžiku, kdy ta auta pojedou ze stavby na velké komunikace, tak to bude znamenat větší nepohodlí. Hledáme v případě všech těch kroků co nejpříjemnější řešení a jsem připravený vám v tomto směru zprostředkovat kontakt na starosty, kde stavíme. Třeba z D4, nebo D6.*

## Vliv stavby na městskou část Praha-Dolní Chabry

- **Dotaz:** Zmiňoval jste dopravní experty, že za to vlastně nesou odpovědnost. Když víte, že hlukové valy v Jesenici nefungují a vědci vám tvrdí, že fungují, tak realita říká, že ty věci takhle nejsou. Vy jste říkal, že tu oponenturu dělali nezávislí vědci nebo nezávislá Dopravní fakulta z ČVUT. Pro představu, jak to bylo nezávislé, z nezávislé ČVUT byl hlavní vypracovatel pan Hefler, o kterém jsme se už bavili a zároveň čirou náhodou je generálním ředitelem PUDISu, který pod tím byl podepsaný. S PUDISem spolupracujete dlouhodobě na spoustě projektů. Neříkejte, že to je nezávislá studie dopravních expertů. Další věc, paní inženýrka říkala, že tady bude kompenzace hluku, například tím, že městská část má vyměnit okna. Realita je taková, že paní inženýrka vám říká, že si máte vyměnit okna, abyste uvnitř neslyšeli hluk a tím pádem, když vyjdete ven, tak bude hluk jak blázen. Tady mi přijdete jako mluvčí ŘSD a ne jako pan ministr, který by měl být nezávislý, měl by bojovat za to, aby se občané měli dobře. Když říkáte, že není možné, aby byl celý okruh trasovaný, jestli by nestálo za možnost zkusit tu dálnici zaříznout víc do Zdibského kopce a dát ji celou do tunelu. Tím pádem by tady byly akorát nějaké odvětrání a hnalo by se to celkem tak zhruba o 100 m. Nemuselo by se to pak plánovat v jiném místě.
- **Ministr Kupka:** *Dopravní inženýři mají na starosti v rámci té studie zhodnocení dopravních proudů a vhodného dopravního řešení. Vliv stavby na hluk řeší především akusticky, nejen z hlediska měření, ale i z hlediska praxe posuzují to, jak jednotlivá opatření fungují. Ať už se jedná o valy, a pochopitelně tam k útlumu dochází rovněž. Zmínil jsem, že ještě významnější efekt má to zapuštění do terénu, které se tady projektuje, to znamená vedení té dopravní trasy v zářezu a konečně v části, kde povede ta stavba tunelem, tak ta emise hluku je samozřejmě významně menší, v některých místech dokonce nulová. To že valy nefungují je nejen vědecky, ale i prakticky nesmyslná teze. Jsem schopný vás teď vzít do Brezíněvsi a ukázat vám to. A to se dostáváme dál, že každé to opatření má nějaký vliv. To s čím se setkáváte na stavbách, jsou pak svíslé stěny, kde se přesně dopočítává, jaký je ten útlum a jak ten hluk prostupuje dál, ale platí, že i ty hlukové valy mají svou funkci. A co je podstatné, po kolaudaci dochází znovu k měření toho efektu a provádíme to na stavbách, tak aby se prokázalo, že opravdu se ten konkrétní požadavek, to konkrétní opatření setkalo s podporou. Aby nedošlo k mýlce, nikdo z nás by se neodvážil tady někomu radit, aby nevětrali. Proti tomu se ohrazují, protože se snažíme podniknout co nejnižší dopady stavby. ŘSD je příspěvková organizace Ministerstva dopravy. Já úkoluji Ministerstvo dopravy a zároveň ŘSD a je moje odpovědnost, jak se s tímhle problémem v dobrém i ve zlém vypořádáme a ujišťuji vás, že musím zohlednit mnohem větší okruh lidí a různých veřejných zájmů, než jsou jenom ty veřejné zájmy, které teď tady zhodnocujeme a o kterých se teď bavíme. A pokládám za důležité, že debata má pořád kultivovanou podobu a zaznívají věcné otázky a my na ni věcně odpovídáme. Mezi Ministerstvem dopravy a ŘSD není žádná převodní páka, to je naše organizace.*

## Vliv stavby na městskou část Praha-Dolní Chabry

- **Ing. Plevová:** *Já rozumím tomu, že ta problematika je opravdu velice široká a komplexní a že je jednoduché sklouznout k nesprávné interpretaci. Když jsme se bavili o výměně oken, tak jsem reagovala na paní starostku, která se bavila o výměně kotlů a vlastně argumentovala tím, že si nedokáže představit, že takové opatření by bylo realizovatelné. A já jsem říkala, já si to dokážu představit, protože ze zkušenosti víme, že je realizovatelné vyměnit okna, takže si dokážu představit, že je realizovatelné vyměnit kotle, je to potom na tom dalším projednání.*

*A co se týče těch individuálních protihlukových opatření, mezi která tam výměny okna mohou patřit, tak v té dokumentaci EIA nezakrývá, že je opravdu několik jednotek objektů na celé trase, kde k těm individuálním protihlukovým opatřením bude potom na základě toho projednání s vlastníky přistoupeno, ale nechci říkat přesné číslo. Kdybychom opustili variantu J, tak bychom ty starosti řešili v jiném územím.*

## Vliv stavby na městskou část Praha-Dolní Chabry

- **Dotaz:** Měla by tady vést dálnice D1, D0, kdy jde o intenzity 100 000 aut denně, což je vlastně intenzita jako výpadovka na D1 z Prahy. Chcete to vlastně vést takto obydleným územím? Možná už tady zaznělo, že to byl důsledek chybného rozhodnutí z roku 2008 a vybrala se horší varianta, než ta severní. Pokud tedy opravdu prosazujete tuto variantu, tak prosím vás konstruktivně navrhujte řešení, které opravdu je schůdné v tomto terénu a ne nějaké kosmetické změny. Pokud budete pořád všichni na stejném území a nenajdete to konstrukční řešení, tak to tady vlastně vůbec nemělo smysl. Pokud se má najít nějaké to konstruktivní řešení koukněme se třeba do Rakouska, tam, pokud se míjejí vlastně obydlí, tak jsou tam několikakilometrové tunely, což si myslím, že je opravdu v dnešní době realizovatelné a technicky proveditelné.
- **Ministr Kupka:** *Oproti těm historickým podobám doznává ta navrhovaná varianta přesně ty změny, o kterých mluvíte. Zapuštění do terénu nebo tunel je opravdu rozhodování hodně odborné, protože jde o to posoudit další možné negativní dopady toho tunelu. Už jenom zapuštění té dálnice do zářezu znamená výrazný pozitivní posun k tomu, aby ta stavba, pokud už má vést tudy, tak aby vedla za co nejmenších negativních dopadů. Je bohužel pravda, že v celé té části od Prahy až po Slaný je ta zástavba dnes už tak hustá, že vytrasovat tam snadno jiné řešení prostě nebylo možné.*

## Vliv stavby na městskou část Praha-Dolní Chabry

- **Dotaz:** Známe starší model k roku 2020, kde se mluví o 115 000 vozidlech na D1. Tady se pohybujeme v hodnotách 80 000 až 85 000 čili tady máme takovou D1 posílenou o třetinový provoz, že vlastně tady dochází k mísení městské a tranzitní dopravy, tak na tom navýšení se výrazně podílí právě místní doprava, protože ta koncepce pracuje s tím, že zhruba 1/4 až 1/3 těch vozidel je opravdu místních, kdy se řidiči potřebují dostat na druhou stranu, z Bohnic do Dejvic. To navýšení dělá podle kartogramů, které jsou součástí dokumentace EIA, 25 000 až 30 000 vozidel. To už je sama o sobě výrazná intenzita. Co se stane s těmi auty, když najedou na Čimickém přivaděči se jich objeví 25 000? Těch 25 000 aut nám skončí na točně MHD na Spořické a na Čimické ulici a není tam žádné další propojení na ulici Dopraváků. Zhruba asi 12 000 - 13 000 vozidel včetně MHD bude projíždět Spořickou před základní školou a ty intenzity, které jsou v kartogramech k roku 2019 udávají 6 000 vozidel. My se dostáváme na dvojnásobek provozu, čili tam je nárůst 100 %. To jsou hodnoty, které jsou tady pro místní lidi naprosto nepřijatelné a vůbec nechápeme, jak ten projekt mohl pokračovat s vědomím tohoto následku. Chtěl bych se zeptat pana ministra, pane ministře, kdyby vám někdo navýšil provoz v Líbeznici o 100 %, o tyhle hodnoty? Jak by se vám to líbilo?
- **Ministr Kupka:** *Věcný vhled na to, jak vypadají ty predikované zátěže jenom pro vaši informaci Líbeznice mi po dostavbě obchvatu projíždí teď aktuálně 15 000 vozidel denně. A není to nic příjemného, protože projíždějí v blízkosti těch domů, protože prostě historicky vyvedení Líbeznického obchvatu oddálilo tu cestu lidem a pořád zčásti, dokonce přibližně z poloviny, volí cestu dál středem obce místo využití obchvatu. Ale to teď neřešme, moje odpověď na to bojujeme s tím dlouhou dobu. Ta predikce v případě Spořické dosahuje nějaké hodnoty 6 200 vozidel. Já jsem trochu odpovídal na to, jak si s tím počít, pokusit se i do těch dalších podmínek EIA zapojit to, aby celý ten přivaděč byl svázan až opravdu s řešením, které by dokázalo odvádět tu dopravu od těch opravdu přehuštěných míst a souhlasím s tím, že tohle je jedno z témat, které je potřeba řešit. My jako Ministerstvo dopravy k tomu potřebujeme silného partnera, kterým je Praha. Tohle my sami nejsme schopni z hlediska odpovědnosti za ty další komunikace dotáhnout a budeme to řešit, protože koneckonců proto se také koordinují a pravidelně konají ta společná jednání.*
- **Dodatek k dotazu:** Propojení na ty Dopraváky pro Čimice neznamena vůbec nic, tam ty hodnoty zůstanou podobné. A to proto, že Bohnice, 30-ti tisícové město, nemá pořádné připojení do Prahy. Bohnice budou přes ty Čimice i v tomhle případě jezdit a ta intenzita tam zůstane zvýšená.
- **Ministr Kupka:** *Potvrzuji, že tohle vyžaduje řešení mimo jiné i proto, že v tom kartogramu, který počítá s tím doporučením do ulice Dopraváků, tam v Dolních Chabrech dochází k poměrně výraznému poklesu intenzity dopravy, ale důležité je podívat se na to, co to udělá z hlediska těch dopravních vazeb od Bohnic směrem k obchvatu, že opravdu to má být předmětem posouzení EIA, jak to udělat a jak svázat ty jednotlivé stavby, aby to bylo funkční*

# 4. Krajina



## Krajina

- **1. Mistostarosta Dolní Chabry:** *Já si dovolím odbočit z přečpaných ulic hlavního města Prahy. Odbočím od intenzit a čísel. Vráťím se k tomu, co je nám vlastně trošku bližší a to je krajina, která se rozkládá za městskou částí, za Čimicemi za Zdiby. Nevracíme se do polí, nebudeme dělat nějaké trasování jakousi krajinou, která se dá k tomu využít, ale uvědomte si, kudy ta trasa povede. Trasa povede napříč prastarým územím, které bylo odjakživa osídleno. Je to jádro českého státu. Když vyjdete na údolí nad řekou a podíváte se doprava, vidíte takřka Hradec. Když se podíváte doleva, uvidíte Pražský hrad. Je to prastará cesta, která spojovala nejstarší slovanská hradiště. Je to naše kulturní krajina. Je to náš odkaz. My jsme zavázáni našim potomkům, abychom tohle chránili co nejlépe. Já si nedovedu představit kulturní národ v Evropě, který by napříč svým nejcennějším územím táhnul takovouhle jizvu. Máme tady hradiště Zámka, která leží nad Vltavou. Má tudy vést zářez, nepůjde ale jenom o ten zářez, který zničí lokalitu předhradí toho hradiště. Jedná se o to, že přímo na pozemku, kde hradiště stávalo a v jeho okolí budou rozsáhlé deponie o objemu desetitisíce kubíků zeminy, které se tam budou deponovat do doby, než budou možná odstraněny. Možná taky ne, protože bude levnější tam tu zeminu nechat a nějak přemodelovat terén. Za mě je barbarství takhle uvažovat, takhle přistupovat k našim nejsilnějším hodnotám. Já bych chtěl jenom krátce odbočit od těch čísel, od těch strohých čísel, která pravděpodobně nelžou. Tady vidíme sami čísla, která nám tady hází slajdy, ale vraťme se zpátky k jádru, k jádru tohoto problému, k jádru tohoto státu. A k tomu odkazu, který my jsme povinni chránit, děkuji.*
- **Ministr Kupka:** *Já si troufnu tvrdit, že moje dosavadní působení ve veřejné správě je jasně poznamenáno vědomím hodnot, o kterých mluvíte. A myslím si, že se můžete podívat na to, co vyrostlo třeba v obci, kterou jsem měl možnost starostovat. Na základě architektonických soutěží a na základě odezvy lidí, kteří tam jsou. My máme úkol, kteří měli naši předchůdci rovněž, řešili dopravní problémy, stavěli mosty v krajině, kde v té době mosty nebyly. Já si troufnu tvrdit, že v tomto směru je i náš závazek, aby dílo, které vznikne, bylo co nejhodnotnější. Máme v plánu opravdu v tomto směru uspořádat architektonickou soutěž pro výstavbu mostu, který překlene Vltavu. Na základě podnětu městské části Dolní Chabry dáváme dohromady podmínky i pro vyhlášení architektonické soutěže na překonání Drahanského údolí mosty v kulturní krajině. Dneska se na mosty díváme jako na technické památky, díváme se na ně jako na přirozenou součást lidské kultury a krajiny. Záleží na tom, jak se ty mosty podaří vybudovat. Podíváte-li se na řeč pražských mostů na Vltavě, na jejich takt, na jejich rytmus, tak představují mimochodem 1 z hodnot pro pražské panorama. Stejně tak mosty, které rostly v jiných městech nebo v krajině, dneska představují nedílnou součást a nikdo z nás je nevnímá jako poškození krajiny, ale vnímáme je jako přirozenou součást daných měst. Záleží ale na tom, jak kvalitní to dílo bude, a to je úkol, který stojí před námi. Ale odmítnout to, protože cokoliv člověk vybuduje, tak je od prvopočátku špatně a je narušením historického dědictví, to by podobný problém museli v renesanci řešit taky a museli by tak opustit všechny renesanční novinky a zůstat čistě u gotických staveb. A mosty v krajině, tak jak to lidská kultura vyžadovala, tak se budovaly.*

# 5. Kompetenzace

## Kompenzace

- **Dotaz:** Jaké kompenzace to zahrnuje? Opakuje se životní prostředí, památky, chráněné krajinné oblasti. Co jsou ty kompenzace, které, které nabízíte a které by měly být?
- **Ing. Plevová:** *Tento dotaz je velmi rozsáhlý. Kdo si nastudoval, nebo nějakým způsobem přečetl dokumentaci, tak ví, že v rámci toho posuzování vlivu jsme se pečlivě zaměřovali na specifikaci a nalezení vlivů a na nalezení opatření. Návrhy opatření, která navrhujeme my, jsou v rozsahu 25 stran, takže teď nejsem schopná je reprodukovat. Můžeme hovořit o kompenzacích z hlediska hluku. Je tam návrh opatření standardních protihlukových opatření a kompenzace na definovaných stávajících komunikacích. Z hlediska ovzduší byly vypočteny nadlimitní znečišťující látky. Podle dnešního imisního pozadí kompenzace. Navrhovány jsou úpravy tunelového řešení v prostoru mimoúrovňové křižovatky Rybářka. Je tam spočtena i případně nutná výměna kotlů, tak abychom snížili stávající imisní zátěž. Potom se můžeme bavit o kompenzačních opatřeních z hlediska biodiverzity. To znamená tvorba nových ekosystémů a biotopů v návaznosti na vegetační úpravy. Můžeme se bavit o návrhu úpravy migračních objektů. To znamená jejich nové zařazení, případně zkapacitnění, případně úpravy tak, aby vyhovovaly požadavkům na faunu. Těch opatření je tam řada.*
- **Starostka Dolní Chabry:** *Já jsem si tu dokumentaci prošla a konkrétně kompenzační opatření tam nejsou. Chabry splňují všechny limity. Jako jedno z navržených kompenzačních opatření je obměna topných systémů v domácnostech. Řekněte mi, jak máme donutit lidi, aby vyměnili topné systémy, a pak se následně snížily imise na takové limity, které se hodí pro řízení EIA? Jak je to ve studii napsáno? Jaké jsou možnosti řešení imisního pozadí? Všichni asi chápeme, že jsme v nějakém stavu a do nějakého stavu vstupujeme. Studie prověřovala, jakým způsobem bychom v tom území mohli provést kompenzace. Výměna kotlů je jedna z možností. V rámci protihlukových opatření je to výměna oken, kterou ŘSD úspěšně na několika stavbách aplikovalo. Vždycky je to na tom navazujícím řízení, na projednání s konkrétními lidmi. Zároveň lze ale uvést, že ten benzopyren, který kompenzační opatření řeší, má dlouhodobě poklesový trend. Výměny kotlů probíhají i bez nějakého okruhu. Potom bude rozptylová studie, což je tam napsáno. Je tam požadavek na aktualizaci k tomu stávajícímu místnímu pozadí. Je to na té domluvě a nemyslím si, že by to bylo nerealizovatelné.*

## Kompenzace

- **ŘSD:** *Protihluková opatření jsme na více případech realizovali a nesetkali jsme se s tím, že by byl jakýkoliv problém dosáhnout dohody s vlastníky nemovitostí. Dopředu jste věděli, že Praha má omezené nástroje na to, aby nějakým způsobem pozemky vykoupila. My každopádně sledujeme situaci s výkupy s Prahou. Komunikujeme. Netěší nás to, že zrovna u vás vlastníci nemají tendenci vždy pozemek prodat, ale bohužel s tím se úplně pracovat nedá. K těm kompenzačním opatřením: Není pravda, že by to byly nějaké výmysly. Koneckonců ta kompenzační opatření jsme již realizovali přímo v Běchovicích v poměrně velkém rozsahu. Třeba dneska jsem jednal o pozemcích, které poskytne město Říčany na provedení kompenzačních opatření v rozsahu mnoha hektarů, která budou realizována průběžně nebo již v předstihu před stavbou samotnou. Takže já bych chtěl říct, že považuji za nespravedlivé říkat, že to, co jsme slíbili, neplníme.*

## Kompenzace

- **Dotaz:** Stavba bude zátěž. V dokumentaci je 25 stánek o kompenzačních opatřeních. Co tam je? Kompenzace karcinogenní látky, která způsobuje rakovinu. Je tam výsadba 1345 m<sup>2</sup> keřů ve svahu nad Vltavou. Jsou to metodiky a na tom nelze postavit důvěru. Výměna kotlů. Ale jsou to jen jednotky. Výkup pozemků v Líbeznicích, ačkoliv trasa vede ve Zdibech. Co by lidi chtěli slyšet? Aby stavba byla v tunelu. Negativní dopady se nedají eliminovat. Abyste se zasadil o stavbu tak, jak jste to udělal v Líbeznicích. Udělejte to samé pro lidi v Chabrech a ve Zdibech. Má to smysl. V České republice se od roku 2005 nevyčerpalo ani jedno euro na strategické mapy. Neděláme to dobře. Na Slovensku čerpali 615 mil eur.
- **Ministr Kupka:** *Oproti původním plánům má tohle řešení už 3 tunely a jak jsem zmínil i ve vazbě na úsek 518, budu hledat způsoby, jak prodloužit ty tunely tak, aby opravdu přinášely dobré řešení. Platí ale zároveň, že každý tunel má své dopady i negativní. Vyvažování se tady musí odehrát i ve vztahu k podmínkám hydrogeologickým i ve vztahu k provozním nárokům, které ty tunely mají samozřejmě větší, včetně spotřeby elektrické energie. Garantuji, že tak, jak jsme to dělali doted, kdy tam přibývali přesně konkrétní kroky, konkrétní opatření, která míří k lepší stavbě, tak se o to budeme snažit i nadále. A také to je předmětem posuzování té EIA. Předpokládám, že tohle i v rámci Vašich připomínek zazní a že zazní, aby byl Zdibsko-chaberský tunel prodloužen.*
- **Ing. Plevová:** *Dovolím si reagovat na ten benzo[a]pyren. Benzo[a]pyren je problém v celé České republice. Není to problém z důvodu dopravy, ale je to problém z důvodu zejména vytápění, to jsou hlavní dnešní zdroje. Ta doprava, ačkoli nepřináší nějaký významný nárůst benzo[a]pyrenu, tak už vstupuje do území, kde ten benzo[a]pyren je velmi významně zastoupen. A my, protože se vlastně na tohoto území dostáváme a chceme tady nějakým způsobem tu stavbu realizovat, tak hledáme cestu, jak tu stávající zátěž, nějakým způsobem snížit, abychom zůstali aspoň na té úrovni, na které jsme, a proto tady je vlastně to kompenzační opatření i modelováno z hlediska výměny kotlů. To je ten hlavní zdroj. Až se bude stavba posuzovat v navazujícím stupni, tak pokud byste se podívala na trendy, které každý rok ČHMÚ vydává, tak ten benzo[a]pyren bude velmi výrazně stále klesat. A jestli vám nepřijde adekvátní výměna kotlů nebo zeleně, tak to bude na další debatu v dalším stupni.*
- **Ministr Kupka:** *To jakým způsobem se budou provádět ty náhrady, jestli tam budou růžové keře nebo jiné, tohle vzešlo nepochybně z doporučení některého z dendrologů. Nikdo z nás asi neměl možnost u toho doporučení stát a bavit se logicky o tom detailu s vámi, ale na to naštěstí ještě prostor bude a zkušenost z jiných staveb ukazuje, že tam, kde se opravdu v téhle fázi realizační nebo před realizační podaří domluvit způsob, který je vhodný pro to konkrétní místo, tak ho samozřejmě, jako ŘSD i ten zhotovitel rádi zrealizujeme, protože v tom území z hlediska praktického je mnohem lepší, když se ti lidé domluví na tom, jak to udělat dobře.*

# **6. Finance a náklady**

## Finance a náklady

- **Dotaz:** Kolik bylo investováno již do vypracování této varianty a zároveň jaká je celková částka? A lidé se ptají, jestli do ní už je zahrnutý výkup pozemků a kolik jste investovali do PR.
- **Ministr Kupka:** *Co se týče veškeré projektové dokumentace, už někdy od 90. let, si troufnu tvrdit, že to je nepochybně v řádech stovek milionů korun. Ale bavíme se i například o dokumentaci, která vznikla pro rok 2002 a že to v tomhle rozsahu, v tom úhrnu, opravdu může být v tomto řádu a není to v tomto směru negativní vina žádné z těch reprezentací. Hledali způsob, jak vybudovat pražský okruh, protože dopravně tam potřeba je, hledali možné nástroje. Stejně jako vznikly další studie, které prostě hodnotí kudy ta trasa prochází a jak ji udělat. Nelitují peněz, které vynaložilo ŘSD například na zpřesnění na návrhy architektů a urbanistů, kteří hledají způsob, jak to udělat co nejcitlivěji v tom území. A co se týče nákladů na budoucí výhled, kolik to bude stát, o to poprosím pana ředitele Mátlu.*
- **Generální ředitel ŘSD:** *Teď ty čísla tady nemáme. Ta příprava už trvá hodně dlouho a těch finančních prostředků do toho bylo vloženo dost. V současné chvíli jsou to relativně jednotky oproti těm investičním nákladům, a posléze samotné výstavbě. Mezitím proběhlo spousta studií a změn územních plánů, každopádně se pohybujeme v desítkách, maximálně stovkách milionů korun. Třeba EIA zhruba v tuto chvíli stála 10 milionů korun. Z hlediska té historie, což je v budoucnosti samozřejmě velmi těžké odhadovat, ta investiční náročnost se neustále mění. Bude to určitě náročnější, než bylo historicky odhadováno. Ta příprava této stavby byla započatá, díky tomu, že se tam vložili nové prvky jako tunely a protihluková opatření. Určitě se ta stavba se svým způsobem prodražuje. Samozřejmě otázka je, kdy se ta stavba bude realizovat? Jak ta stavba ve výsledku bude vypadat, protože finální stanovisko EIA v tuto chvíli ještě není. Stavební povolení často ten prvek ještě upravuje a mění a často se i v těchto projektech výrazně prodražuje. Tady vidím pana místostarostu Kolorata a i tam ta stavba 511 oproti EIA, i když EIA není tak stará, dozrává znovu dalších změn. Do dokumentace pro stavební povolení je možno zapracovat spousta dalších prvků. To potom mění samotnou investiční náročnost projektu a samozřejmě neustále narůstá inflace, to znamená, že stavby se i v čase prodražují. Dneska odhadujeme kolem 30-33 miliard korun. Jak to bude ve výsledku za 5, za 10 let? Podle toho, kdy se ta stavba bude realizovat, to tuto chvíli prostě těžko predikovat. V tuto chvíli je ta investiční náročnost v tomto rozsahu.*

## Finance a náklady

- **Dotaz:** Dozvěděli jsme se, že je zmatek kolem přípravy pražského okruhu, seznámili jsme se se všemi podklady a na základě toho pan ministr (Prachař 2014) zadal vyhledávací studii a následně studii proveditelnosti regionální varianty. Studii jako posouzení ČVUT, ministr Prachař neobjednal, to si objednalo ŘSD. Následně tato studie regionální varianty byla v roce 2020 dopracována na základě požadavků městských částí, které ji uhradily a aktualizována byla s ohledem na platné územní plány jednotlivých obcí Středočeského kraje. My jsme tuto studii zadávali s cílem, že bude podkladem pro aktualizaci ZÚR Středočeského kraje a ZÚR hlavního města Prahy. Ke konci roku 2014 jsme nebyli schopni tuto realizaci dokončit protože pan ministr Prachař odešel ze své funkce.
- **Generální ředitel ŘSD:** *Já to jenom doplním, ta studie dotažená byla, je tady odevzdána a dělal ji pan Strand. Zaplatili jsme ji řádně se vším všudy, jedná se tady o posouzení té severní varianty. Byla regulérně dotažena a zaplácena. Já vím, rozumím, že s touhle studií vy nesouhlasíte, pochopitelně, protože z té studie potom vyšlo, že preferovaná je jižní varianta a z různých důvodů ji berete jako špatnou studii. Já jen říkám, tohle bylo odevzdáno a to bylo nějakým způsobem posouzeno. Samozřejmě nikdy se asi neshodneme, zda správně či špatně, ale jenom říkám, že to bylo uděláno to oboje a placeno z peněz ŘSD.*
- **Dotaz:** Jak má být pražský okruh, severní část, 518, 519, 520 financována, jestli pouze veřejnými rozpočty nebo i PPP projekty?
- **Ministr Kupka:** *Vláda rozhodla, že celý severní oblouk pražského obchvatu 518 pomocí PPP. 519 a 520 prověříme, jestli jsou vhodné k financování a realizaci formou PPP. Výhoda je, že je možné ten velký úsek stavět v 1 celku a také v 1 celku zprovoznit tak, aby došlo k rovnoměrnému rozdělení dopravy po celém obvodu. Nevíme, jestli půjdeme cestou PPP, ale prověříme to. Vznikne takzvaná studie proveditelnosti, která je v rámci Evropy nezbytnou podmínkou. Studie proveditelnosti řekne, jestli je forma financování a realizace PPP pro ten konkrétní projekt vhodná.*



# 7. Další

## **Další**

- **Dotaz:** Problematiku SOKP já sleduji dlouhá léta a myslím si, že prapůvod celého toho problému nastal někdy kolem roku 2008, kdy si pan ministr Řebíček objednal v podstatě porovnání 2 variant J a S u zahraniční agentury Mott MacDonald. Ta jednoznačně doporučila severní variantu k realizaci, co by obchvat Prahy nikoli průtah, to znamená pro tu tranzitní dopravu, skutečně kamionovou, 10 000 kamionů denně. TNT nám prostě mohlo už dávno jezdit okolo Prahy a nikoli tady přes hlavní město. Principiálně je to o tom, že to prostě není obchvat. Je to průtah Prahou na severu a pak se nedivíme, že jsou tady takhle obrovské problémy, protesty, že ta stavba skutečně dávno nestojí, že se Suchdol právem brání něčemu takovému, protože ten zásah je obrovský a 2. věc je samozřejmě to, že ta budoucí dálnice povede přes přírodní památky, povede v blízkosti hustě obydlených sídel. To znamená, že tohle co tady vlastně vidíme, tak jsou skutečně jenom dílčí opatření, ale hluk tam bude, emise tam budou. Já bych se chtěl pane ministře zeptat, jestli skutečně, když se teda tady bavíme o objektivní posouzení EIA, bude do budoucna posouzeno i to, když se rozšíří letiště o paralelní dráhu, tak jestli se ty hlukové limity budou počítat. Protože já se obávám, že toto bude posuzováno odděleně, takže já samozřejmě chápu, že dneska už v podstatě jiná varianta není možná. Bohužel. Ale tohle je opravdu už jenom snaha uhasit požár, který nám tady a teď již hoří.
- **Ministr Kupka:** *Já vám musím dát v mnoha ohledech za pravdu. Opravdu to znamená hašení požáru. Na 2. stranu, za celou tu dobu zastupitelstva středočeského kraje, Prahy, Vlády České republiky, bez ohledu na to, kdo byl v té vládě, kdo byl v tom zastupitelstvu, nebyli schopni najít jiné řešení. To opravdu, tak jak pan kolega to poznamenal. Popsal to a já můžu líčit velmi složitou debatu o tom, jak se podaří propojit dálnice D7 a D8 silnicí 2. třídy od Středokluk přes Kralupy nad Vltavou na dálnici D8. A i tam, s každým tím vedením, byť je samozřejmě dávno, ta komunikace měla být. Notabene, ta stavba má podmínku, která spočívá ve výstavbě Pražského okruhu, aby vznikla tahle spojnice, na kterou nepochybně Kralupy, čelící každodenním zácpám, mají právo, mají na ni nárok. Tak mají vazbu, která se zase odehrává tady v Praze a současná silnice 1/16, která odvádí část té kamionové dopravy mezi Novou Vsí a Slaným, je přetížená. Je to patrné na každodenním provozu. Jenom to chci dokumentovat a tím se nijak nevymlouvám. Já tu situaci nesu podobně jako ji nesete vy, akorát stát opravdu musí udělat kroky k tomu, aby tenhle dlouhodobý dluh splatil. A to, že to není dobře vyřešeno, je viditelné na každodenním provozu v Praze. Na to, čemu čelíme všichni bez výjimky, kteří dojíždíme do Prahy, kteří žijeme na okraji Prahy. To je prostě fakt. Hledáme řešení, které by bylo ještě schůdné, které má patřičné dopravní argumenty, a má je jak v podobě těch konkrétních analýz a predikcí dopravní zátěže, a troufnu si tvrdit, že v rámci našich časových možností v rámci toho, jak to udělat jdeme opravdu na maximum možného. A znovu říkám, jsme připraveni v rámci té EIA uplatnit ty další návrhy a připomínky tak, aby se třeba i ten čimický přivaděč vyřešil co nejlépe.*

## **Další**

- **Dotaz:** Přesně od toho je ta EIA, aby posoudila, kde to je vhodnější a kde méně vhodné a kde to zasáhne a nezasáhne lidi. A to se prostě v té době z různých důvodů nikdy neřešilo.
- **Ministr Kupka:** *Pro doplnění, úkolem posouzení různých variant je fáze SEA, tedy posouzení vlivu stavby, vlivu dokumentace na životní prostředí. To se teď odehrává například v Ústeckém kraji ohledně toho, kudy mají vést varianty vysokorychlostního spojení směrem na Německo a ta další fáze, EIA, už bude posuzovat jenom to, jak to řešení technicky ovlivňuje životy lidí a jak ho udělat tak, aby bylo únosné. Tady proběhlo posuzování variant v roce 2002 a následně v situaci, kdy přijímaly Středočeský kraj a hlavní město Praha do svých územních plánů návrh trasy. Tehdy se posuzovaly varianty. To, co je teď před námi, a to teď říkám naprosto vážně, je potřeba zapojit i vaše připomínky do toho řešení a udělat to tak, aby to bylo opravdu z hlediska dopadů na život lidí co nejpříjemnější. My jsme tady i dohledali, co zaznívalo v tom vyhodnocení tehdy v roce 2002 a následně, jaké bylo to porovnání variant J a SS a tam máte pravdu. Zaznívalo to, že například varianta SS je vhodnější z hlediska dopadu na životní prostředí. Varianta J zase z hlediska posouzení dopravní funkce a dopravních vazeb. A to nejsou řeči, tak je to přesně pojmenováno a tehdy za tím stáli, stejně jako teď za tím stojí lidé, kteří se věnovali těm jednotlivým důležitým odborným úrovním toho posuzování: Doprava, životní prostředí, vliv té stavby na životy lidí. To tam opravdu bylo a já tu práci nechci znevěhodnit a myslím, že to nemáme dělat nikdo, kteří tohle vyhodnocují a posuzují a jsou v té oblasti k tomu odborně způsobilí.*

## **Další**

- **Dotaz:** Kam půjdou zplodiny z těch tunelů? To je otázka, o které se tady vůbec nebavíme, jako kdyby v tunelech jezdila jenom elektroauta.
- **Ministr Kupka:** *V místech, kde jsou výduchy, případně odvětrání do ovzduší přímo v té trase. Ta stavba přinese zátěž jako každá stavba a v žádném případě nepopíráme a nemůžeme popřít, že ta auta mají své emise i v tom tunelu, proto je tam odvětrání. Odvětrání vám potom popíšou technici, u těch kratších tunelů je to snazší, ale i z hlediska mapy těch emisí se v případě těch portálů objevuje více.*
- **Ing. Plevová:** *Na stavbě 519 jsou pro tunely uvažovány odvětrání přes portály, takže to bude u portálů, které jsou mimo zástavbu.*

## **Další**

- **Místostarostka Dolní Chabry:** *Když tady řešíme tramvaj, jak už tady padlo, že existuje mnoho let studie pro tramvajový mostu přes Vltavu, tak stejně i tramvajové trati pod Vltavou. Bohužel tomu není věnována pozornost veřejnosti, že existuje spousta lepších modelů, které v téhle oblasti lze úspěšně implementovat a my se pořád jenom točíme kolem téhle jedné varianty. Ten otřesný převaděč, který je v podstatě alfa a omega té hlouposti, kterou ta jižní varianta v tuhle chvíli představuje. Nestalo se s ní nic tolik let.*
- **Ministr Kupka:** *Myslím si, že na tohle můžeme najít odpověď. Paní starostka také zmiňovala, jestli by nešlo tu dostavbu podmínit až tím, že bude zvládnutý ten převaděč až po ulici Dopraváků. Za mě je tohle jedno z řešení, že se ta stavba jenom připraví. Vytvoří se tak, aby to v budoucnu nepředstavovalo problém. Vytvoří se tu mimoúrovňové křížení, ale nedovede se tam ten převaděč a podmíní se tou dostavbou. To si třeba dovedu představit a prověřovali jsme i takovou možnost. Tohle je podmínka, kterou by přinesla EIA. Má samozřejmě svoje pro a proti, ale je správnější ulehčit, pak té mimoúrovňové křižovatce, která bude vlastně mezi Chabry a Zdiby tím, že by tady byl funkční přivaděč, ale s patřičnou kapacitou a s patřičným řešením. Ale to zapodmínkování je jedno z řešení.*
- **Starostka Dolní Chabry:** *Mohu doplnit, že ta ulice Dopraváků je do dneška v soukromém vlastnictví. O žádném výkupu té ulice nikdo nemluvil. Oni sami se diví, že v tom projektu nikde nemáte ten Čimický sběrač, ale máte ho potom v dopravních kartogramech, takže tam nějaký ten kartogram, který má vyjít nejlíp, najednou to protažení včetně Čimického sběrače má. Každopádně, jako naše podmínka bylo, že když už to tady teda musí být a má to sloužit tranzitní dopravě, ať tam není ani jeden z těch MÚK (mimoúrovňová křižovatka), ani Ústecká ani Čimická, protože jediné, co vyřeší ten čimický sběrač, že možná nepošle do Spořické, ale stejně se to všechno sejde jenom dole na Ústecké o kousek dál.*

## **Další**

- **ŘSD (Ředitel závodu Praha):** *Jenom připomenu, že s Prahou v této věci komunikujeme na té pracovní skupině. Ten sběrač je samozřejmě jedna z těch akcí, která se tam řeší a ví se o ní, že to je potřeba a Praha samotná tu stavbu chce celou dobu. Nechci tu spekulovat o MÚK. Zaznělo tu, že valy jsou nesmysl, že jsou škaredé, ošklivé, špatné nebo nefungují. Problém je, že na valné části takových shromáždění, kde jsme kdy byli, se po těch zelených valech naopak volalo a proto jsme je zapracovali i my zde. Pro spoustu lidí je to daleko přijatelnější řešení a přináší to hodně pozitiv. Současně je potřeba říct, že se přináší i negativa. Přináší nějaký zábor zemědělské půdy, tudíž i nákladnost na výkupy. Protihluková stěna umístěná ve vhodném místě. A ten proces EIA přináší možnost, abyste projevíli názor. My jsme otevřeni řešením v krajině, které budou funkční.*
- **1. místostarosta Dolní Chabry:** *Já se ještě vrátím k ulici Dopraváků, k tomu svedení Čimického přivaděče nebo Čimického sběrače do této ulice. Sjezd MÚK Ústecká z 6 pruhů se nedostaneme Ústeckou ulici, která bude mít kvůli pruhům 1 a 1 v každém směru a uprostřed tramvaj, čili my se najednou dostaneme do takřka slepé ulice. Ta tramvaj je specifická, že vlastně před vjezdem do Chaber bude křížovat tyhle 2 jízdní pruhy, takže se může stát, že najednou veškerý provoz zastaví na červenou, než přejede tramvaj a bude se stát až na odbočení z dálnice na MÚK Ústecká, pokračuje se dále Ústeckou ulicí, která má 1 a 1 pruh do centra a uprostřed tramvaj a přijedeme vlastně k ulice Dopraváků, kde bude vyústění téhle radiály, tohohle přivaděče, takže najednou se dostaneme k tomu, že na Ústecké ulici budeme mít 2 soutoky 2 jízdních pruhů které povedou z dálnice D0, naprosto absurdní situace, kdy se dostaneme vlastně do slepé ulice.*

## **Další**

- **Dotaz:** Studie proveditelnosti, trasování, realizace predikce. Tahleto stavba, kterou tady projektujete, tak ta se pohybuje nějakou imaginární krajinou, jak ŘSD přistupuje k majitelům těch pozemků, přes který si tuhleto trasu malujete?
- **Ministr Kupka:** *V tuhle chvíli vám ještě nemůžeme nabídnout žádnou finanční nabídku na výkup těch pozemků, protože do okamžiku než není vyjednána ta podoba EIA a všech podmínek, tak my nemáme na základě čeho určit, které ty pozemky bude potřeba vykoupit a jaké bude potřeba minimálně po dobu výstavby zabrat a pronajmout. Tohle ukáže až ta další fáze. Tady ten postup je takový a platí pro všechny stavby, že v okamžiku, kdy mělo ŘSD platné územní rozhodnutí, tak začalo vykupování pozemků, nezastavitelné pozemky byly vykoupeny 8 násobkem odhadní ceny. Pozemky v zastavitelném území města a obcí byly vykoupeny za 1,5 násobek ceny. To je pravidlo, které je ukotveno v platné legislativě a stejným způsobem se bude postupovat i tady ve všech případech na nezastavitelném a zastavitelném území. Ten stát to nemůže dělat ale dřív, protože by se dopustil spousty různých spekulativních operací, protože by se taky mohlo stát, že vykoupí část pozemků, které nebude potřebovat.*
- **Dodatek k dotazu:** Takže se to bude postupovat jako v případě bývalého ministra Tomana a Xaverovu a jeho různých zemědělských podniků?
- **Odpověď 2:** *Ze zákona jsou jasně dány principy výkupu pozemků a v tuto chvíli ten zákon říká, že vykupujeme za 8 násobek odhadní ceny půdy, když je to zemědělská půda. Případně 1,5 násobek. Když je to stavební pozemek 8 násobek, tak představte třeba stavbu 511, což vlastně víceméně je úplně stejně jako zde, propojení D1 a D11. Aktuálně probíhají výkupy, začali jsme v loňském roce v červnu. V tuto chvíli máme zhruba 90% pozemků vykoupených. Cena se pohybuje zhruba v tom výpočtu z roku 2002, 1100 za metr kvalitní zemědělské půdy, což samozřejmě v daném území je poměrně extrém, protože jinak se zde prodává půda kolem 200-250 korun. Vlastníci všichni velmi ochotně prodávají. Z výkupy jdou velmi dobře. Vykupujeme prakticky rok a za rok jsme vykoupili 80-90% všech těch pozemků na té stavbě zhruba kolem nějakých 400.*

# 8. Závěrečné slovo



## Závěrečné slovo

**Ministr Kupka:** *Tohle setkání je samozřejmě unikátní příležitost. Také doufám, že na spoustu věcí jsme mohli odpovědět. Chápu, že přicházíme do území, kam přineseme nějakou zátěž, že nás tady dvakrát rádi nevidíte. Ale snažili jsme se Vám opravdu ty konkrétní záměry i ty konkrétní odpovědi přiblížit tak, abyste jim mohli porozumět a věděli jste, co je na straně 2. Já vás už nechci více zdržovat. Chtěl jsem poděkovat za Vaši trpělivost a za to, že jste sem přišli. My takových příležitostí napříč Českou republikou, tam kde se má něco odehrávat, pořádáme poměrně hodně. Budeme se určitě věnovat tomu, abychom odpověděli v rámci těch zaslanych otázek na zbytek dotazů, které třeba ještě zaznít nemohly. Dál budeme organizovat setkání se zástupci samospráv na pražském obchvatu. Ted' nás čeká veřejné projednání EIA. To by mělo být 6.11. Tam já bohužel být nemůžu, ale věřím, že tady to podstatné zaznělo. Budeme očekávat, že se na jaře odehraje finální stanovisko EIA a následovat bude fáze přípravy už konkrétního projektu záměru, kde budeme úzce spolupracovat s jednotlivými městskými částmi. Projektanti budou hledat řešení na to, jak má vypadat přesně ten tunel, jak má být dlouhý. Dojde k významnému zpřísnění detailů. To není zanedbatelná věc. Dojde na koordinaci s vedením vysokého napětí. Dojde i na další důležité kroky, které v tom území ve výsledku dotvoří tu stavbu jako celek.*

*Ještě jednou mockrát děkuji za Vaše dotazy i za atmosféru, která tady vládla. Snad jsme v tomto směru nezklamali Vaše očekávání, že bychom Vám tady něco malovali na růžovo. Řekli jsme pravdivě, co to bude znamenat. Řekli jsme pravdivě, jaké jsou důvody toho, proč to musíme prosazovat, byť to není pro nás osobně dvakrát pohodlné. Ještě jednou Vám děkuji.*

## Závěrečné slovo

**Starostka Dolní Chabry:** *Tak já též děkuji. Děkuji, že jste mezi nás vážili tu cestu, přestože jste věděli, že pro Vás ta atmosféra tady zřejmě nebude úplně příznivá. Pane ministře, já jsem si jako poslední závěrečnou řeč připravila téma udržitelné mobility. Přesně tak, jak jsem chtěla mluvit o tom dobrém mixu dopravních systémů, o tom, že v zásadě to, co teď stavíme, ovlivní na 100 let chování lidí, protože to, jakým způsobem se přesouváte z místa na místo, tvoří náš životní styl. Pokud budeme stavět dálnice, lidé se budou pohybovat v autech. Pokud budeme preferovat udržitelnou veřejnou hromadnou dopravu, budou se pohybovat tímto způsobem, protože vždycky preferují ten systém, který je funkční. Ale vy jste to za nás vlastně nádherně všechno shrnul a dovolím si to tady promítnout. Při veřejném projednání v rámci řízení EIA, které se týkalo letiště Vodochody. Tam jste coby starosta obce líbeznice v roce 2013, což je dneska přesně 10 let, vystoupil. Pod 3 věty, které jste tam pronesl, bychom se dneska mohli úplně podepsat. "Projekt naráží dlouhodobě na nesouhlas většiny samospráv. Pokud se u jiných projektů v rámci procesu EIA argumentuje veřejným zájmem ve prospěch vyvážení negativních dopadů, v tomto případě není možné na miskú vah proti předpokládané zátěži položit nic. Záměr odporuje celé řadě koncepčních a strategických dokumentů." Přesně naše argumentace, "které samosprávy pro rozvoj daného území v historii schválily a vyjádřily tak demokratickým způsobem zmíněný veřejný zájem." A já se vás chci zeptat, myslíte si, že to, co nám tady způsobí tenhle projekt, že nám dáváte větší kompenzaci, než je nic?*

**Ministr Kupka:** *Ta věta i po těch letech je aplikovatelná na případ pražského obchvatu. Protože jeho realizace odpovídá strategickým dokumentům, je to patrné z celé řady analýz. Je jasné, že Česká republika obchvat Prahy potřebuje. To, že se máme snažit vybudovat funkční systémy veřejné dopravy, o tom není sporu, a věřte mi, že věnujeme obrovskou energii tomu, aby se tak stalo. Ale v žádné zemi není možné prostě škrtnout individuální dopravu. Ona se bude vyvíjet tak, jak možná nepředpokládáme. Nebavili jsme se o tom, že nepochybně v roce 30, kdy by se ten obchvat měl zprovozňovat, tady bude větší podíl elektromobilů nebo vozidel s alternativními pohony a bude to znamenat menší negativní dopad, než jsme schopni předjímat. Ale je dobře, že ta analýza s tím takto nepracuje a že v tomto směru nabízí spíš horší argumentaci. Ale je zcela prokazatelné, že jak v územních plánech Středočeského kraje, tak v hlavním městě Prahy figuruje ten obchvat jako stavba, která je veřejně prospěšná a je tu klíčový veřejný zájem, který vyvažuje na 2. stranu celou řadu těch negativních dopadů. Já tu otázku, která možná mohla být interpretována zákeřně, tak já jí tak neberu ... popravdě, trochu mě od vás překvapila, protože si myslím, že ta patří přesně do kategorie podpásových útoků, ale na 2. stranu, mám-li argumentovat a odpovědět po té Vaší závěrečné řeči, tak jednoznačně říkám, že tady velký veřejný zájem na tom zajistit kvalitní dopravní systém Prahy pro tranzitní a individuální dopravu je. To je prostě zřejmý a prokazatelný a opíráme se o podobné modely všude po světě.*

# 9. Otázky z aplikace Slido zaslané panelistům

## Otázky z aplikace Slido zaslané panelistům

- **Cena nemovitostí**
  - Jak výstavba dálnice D0 ovlivní hodnotu nemovitostí v Dolních Chabrech?
- **Čimický přivaděč**
  - Proč je Čimický přivaděč zapotřebí?
  - Lze Čimický přivaděč umístit pod zem?
  - Jak se bude řešit nárůst dopravy v Čimické ulici?
  - Jak bude řešena bezpečnost před ZŠ, před kterou přivede Čimický přivaděč a tranzitní dopravu?
  - Je možné realizovat D0 v tunelu i podél Čimic a zrušit či odložit Čimický přivaděč, než bude tunel k vnitřnímu okruhu?
  - Kdo zajistí pokračování Čimického přivaděče k ulici Dopraváků, potažmo dobudování této ulice tak, aby prodloužila ulici K Ládví směrem k ulici Ústecká?
  - Jaká je plánovaná vzdálenost mezi přivaděčem a sídlištěm Čimice, tj. mezi domy v Křivenické ulici a přivaděčem?
- **Doba výstavby**
  - Proč veškeré plánovací procesy trvají tak dlouho?
  - Kdy má být kompletní okruh dostaven?
- **Drahanské údolí**
  - Bude architektonická soutěž také v případě mostu přes Drahanské údolí (jako v případě mostu přes Vltavu)?
  - Jak bude odhlučněn most přes Drahanskou rokli?
- **Finance**
  - Z jakých zdrojů je tento projekt financován?
  - Kolik korun bylo investováno do PR na změnu postoje obyvatel k Okruhu?
  - Je v celkové částce cena za výkup pozemků?
- **Hluk**
  - Byla hluková studie provedena kumulativně s hlukem z letecké dopravy?
- **Kompensace**
  - Jak chcete kompenzovat zásah do přírodních a kulturních památek?
  - Jaké budou kompenzace obcím za způsobené potíže způsobené samotnou výstavbou (procesem výstavby)?
- **Severní varianta**
  - Jaké jsou důvody pro neuskutečnění severní varianty?
  - Co brání vypracování EIA této varianty?
- **Výhody stavby**
  - Jaká pozitiva přinese okruh a přivaděč Čimicím?
  - Jaký benefit přinese stavba obyvatelům Dolních Chabrech?
  - Jak se uleví dopravě v Dolních Chabrech?
  - Ulehčí stavba dopravě ze Zdib na Kobyliské náměstí (která je strašná a jenom se horší)?

## Otázky z aplikace Slido zaslané panelistům

- **Ostatní**

- Prosím o komentář k tomu, že odbor živ. prostředí MHMP vydal nesouhlasné stanovisko se zásahem do Evropsky významné lokality Natura 2000 Kaňon Vltavy u Sedlce.
- Proč není obchvat v tunelu i podél Čimic, rovnoběžně s ulicí K Mlýnu? Obchvat je zde jen 250 m od zástavby rodinných a bytových domů. Může být ještě přidán?
- Bude omezena rychlost např. na 80-100 km/h, aby byla snížena hluková zátěž Čimic?
- Proč není širší lesní pás mezi D0 a Čimicemi, jak bylo v minulosti uvažováno?
- Aglomerační okruh pomůže dopravě mezi dálnicemi D7 a D8, viz dopravní koncepce Prahy a okolí: plán P+. Plánujete úpravy Aglomeračního okruhu stejně intenzivně?
- Existuje někde nějaké relevantní měření o kolik bude navýšena doprava v ulici Spořická a jak bude toto řešeno?
- Je možné podmínit stavbu 519, 520 vybudováním odpovídající infrastruktury, která sníží objem dopravy do Prahy přes dotčené části (záchytné P, metro, tramvaj)?
- Jak probíhá komunikace s majiteli pozemků, přes které má stavba vést?
- Na základě kterého modelu pořád tvrdíte, že na ulici Kbelské dojde ke zlepšení?
- Bude v budoucím okruhu zahrnuta i MHD?
- Proč si ŘSD, která se stavbou okruhu zabývá, dlouhodobě nehlídá "pozemky na prodej" v trase okruhu? Neustále se objevují "NA PRODEJ". Proč je průběžně nevykupujete? Skoupí to spekulanti, aktivisti (spolek o tisíci členech) nebo společnost se sídlem v daňových rájích v P.O.Boxu.
- Je pravdou, že na takto navrženou variantu okruhu nelze čerpat finanční prostředky, protože nespĺňuje podmínky sítě TENT-T?
- Kde jsou únikové cesty a objížďky pro případ nehody?
- Jak se dostanou lidi domů v době výstavby?
- Jaká je vzdálenost vysokého napětí a valu a tunelu?
- Kdo konkrétně vlastní pozemky kolem připravované dálnice, které budou využitelné pro výstavbu logistických prvků, čerpacích stanic apod.?

# Fotografie



**info@participationfactory.com**  
**Participation Factory, s.r.o.**

**Projekt: Otevřená správa Zdiby a Koridor D8, r.č. GG-MGS1-008**  
Podpořeno prostřednictvím Fondů EHP