

**P Ř E H L E D**  
**návrhů, připomínek a podnětů občanů hl. m. Prahy přednesených**  
**na 27. zasedání ZHMP dne 25. 5. 2017**

---

**Termín vyřízení:** - návrhů, připomínek a podnětů občanů hl. m. Prahy  
přednesených na 27. ZHMP dne 25. 5. 2017  
**25. 6. 2017**

## **Ú S T N Í**

### **INT. č. 27/1 – Anna Kociánová**

– interpelace směřovala na náměstka primátorky Dolínka

ve věci

- chystaného omezení jízdy na kole pěšími zónami na Praze 1

na interpelaci reagoval **náměstek primátorky Dolínek**

### **stenozáznam předán nám. Dolínkovi k písemné reakci**

*Nám. Dolínek:* Dobré odpoledne. Dovolte, abych požádal paní Mgr. Kociánovou, interpelace ve věci pěších zón na Praze 1. Poprosím pana kolegu Procházku, zda by umožnil vystupovat interpelujícím u řečnického pultíku. Děkuji, pane radní. Paní Kociánová, prosím.

*Mgr. Anna Kociánová:* Dobrý den, dámy a pánové, jsem Anna Kociánová ze spolku Auto\*Mat. Pane náměstkou Dolínku, Praha 1 připravuje omezení jízdy na kole pěšími zónami v centru Prahy a podle analýzy dat aplikace UrbanCyclers to může dopadnout až na 40 % cest na kole v pražském centru, a toto omezení jízdy na kole by významně poškodilo cyklistickou dopravu v celoměstském měřítku. Spolek Auto\*Mat má v tuto chvíli pod výzvou proti tomuto omezení 1500 podpisů.

Sám jste převzal záštitu nad soutěží Do práce na kole. Z Magistrátu se akce účastní více než 100 účastníků. Podporujete i jízdu na kole v rámci kampaně Čistou stopou Prahou. My souhlasíme, že pěší zóny nejsou pro cyklistickou dopravu úplně ideální, že Praha potřebuje bezpečnou cyklistickou infrastrukturu, a to především v centru města. Londýn v úzkých ulicích svého středu staví Bycycle Superhighways, Amsterdam má v centru cyklostezky i v ulicích s tramvajemi. Mělo by to tedy jít i u nás v Praze.

Prosím, řekněte nám, jaké kroky učiní Magistrát hl. m. Prahy, aby minimalizoval negativní dopady připravovaného zákazu na cyklistickou dopravu, a za druhé, co uděláte pro to, aby konečně vznikly chráněné, komfortní a souvislé cyklostezky přes centrum Prahy. Děkuji za pozornost.

*Nám. Dolínek:* Také děkuji. Co se týká toho zákazu a postupu Prahy 1, já s ním příliš nesouhlasím. Na druhou stranu, Praha 1 se snaží najít jakékoli řešení, které zamezí zneužívání veřejného prostoru v Praze pro soukromé podnikání, byť rádoby bohulibé pro turismus a pro turisty. V tuto chvíli Praha 1 již to, co hlasovala, hlasovala poté, co jim Praha dala protest

v této oblasti, a máme dohodu, že v dalších týdnech budeme ještě jednat o zákazu nebo nezákazu v těchto oblastech.

Já ten zákaz nepodporuji. Myslím si, že někde sesednout z kola a vést 120 m kolo je nesmyslné, a budu se snažit, abychom našli variantu, která bude taková, abychom mohli omezit prostředky, které tam nepatří, ale cyklistům Praha zůstala zachována v maximální možné míře.

Co se týká druhé části otázky, tam odpovím písemně, ale ono to jednoduché není. Vy víte, že cyklo komise se opravdu zlepšila za poslední roky, ale pořád v tom centru Prahy je to velmi složité, a když už se podaří něco zavést, tak že jsem proti všem, snad proti 99 % všech např. prosadil cyklo protisměrku v Hyberské ulici, tak nám tam slavnostně přišli dělat vodovody, a posledních několik měsíců je to tam spíše za trest.

Zároveň bych chtěl říct, že u některých opatření, která již máme v oblasti centra Prahy, si myslím, že tak jak jsme spoléhali dlouho na soužití řidičů a cyklistů vedle sebe, tak nám nezbude, než fyzicky oddělit některé vyhrazené cyklo pruhy, které tam máme, aby tam nemohla parkovat zadní kola automobilů, apod. Ale v ulicích, kde to má logiku, kde jsou možnost a vzdálenost pro výstavbu, atd.

Věřte, budeme to tom dále postupovat, a považuji to za nešťastné. Nicméně ať jsem férový vůči Praze 1, je tam jedno místo, které podle mě musíme vyřešit nějakou dohodou napříč. Je to skutečně Královská cesta. Když si vezmeme od Obecního domu, když jdeme Královskou cestou kolem Staroměstské radnice až po Karlův most, když tam jdeme ráno v osm, v devět, není problém, tak skutečně cyklisté mohou jezdit, ti, co jedou do práce, do školy, je to super, ale od té desáté do šesté odpolední je to něco, co je velmi náročné. A tady si myslím, že je potřeba diskusi vést o této jediné komunikaci a bavit se o specifických pravidlech, jak tam lze uspořádat, jakým způsobem tam udělat řešení propojení pěších i cyklistů. Prosim, toto jedno místo i ve vašich studiích se zkuste zaměřit jinak, protože tam je to asi nejtěžší porovnat. Mezi Můstkem a Václavským, resp. Staroměstským náměstím, tam už se pojd'me bavit o nějakém jiném režimu. To je za mě k této věci. Říkám, zbytek odpovím písemně.

## **INT. č. 27/2 – Karel Růžička**

– interpelace směřovala **na Zastupitelstvo a Radu hlavního města Prahy**

ve věci

- participativního rozpočtování jednotlivých městských částí a poděkování za finanční podporu ze strany hl. m. Prahy

na interpelaci reagovala **náměstkyně primátorky Kislingerová**

na interpelaci reagoval **náměstek primátorky Dolínek**

na interpelaci reagoval **zastupitel Zábranský**

## **vyřízeno přímo na zasedání ZHMP**

Další interpelaci má pan Ing. Růžička ve věci participativního rozpočtu. Prosim, pane inženýre. Připraví se pan Marek Columby.

**Ing. Karel Růžička:** Dobrý den, vážené dámy a vážení pánové, obracím se na vás jménem Alternativy zdola, která se již sedm let věnuje participativnímu rozpočtování. Nejprve, než sdělím své dva návrhy, nebo dvě otázky, tak bych chtěl poděkovat všem, kteří se na rozvoji participativního rozpočtování podílejí, ať už jsou to zastupitelé, nebo radní, nebo

občané, a zvláště také úředníci, resp. spíš úřednice, které to hlavně na Praze 10 a na Praze – Zbraslavi měly na svých ramenou. Nebýt těchto žen, tak nevím, jak by to tam dopadlo. Děkuji i dalším Prahám, které se připojily, jako je Praha 3, Praha 5, nebo Praha 6.

Ze zkušenosti z prvních dvou let vyplývají dva problémy. Pokud se k tomu nepřistoupí dobře, kvalitně, zodpovědně, s nadšením, tak to přináší problémy. Na Praze 10, která již vstoupila do druhého ročníku, tak jsme se při práci na ulici s občany setkali s tím, že kritizovali, že z prvního ročníku zatím ještě není nic realizováno. Naopak na Zbraslavi všechny čtyři schválené projekty už stojí, resp. byly zrealizovány, a tam do dalšího ročníku je větší zájem.

Děkuji také hl. m. Praha, jeho vedení, že podpořilo finančně participativní rozpočty městských částí. V této otázce, v tomto bodě mám první dotaz. Praha 8 totiž pod participativním rozpočtem realizuje něco, co je vlastně jenom anketa o návrzích, které pocházejí z dílny zastupitelů, resp. Rady. To opravdu není participativní rozpočet, kdy návrhy dávají občané, diskutují o nich a hlasují. Proto by nás zajímalo, zdali město dál chce podporovat i takové rozpočtování, které skutečně není participativním rozpočtem, které je skutečně jenom anketou o tom, co radnice vymyslela, a občané, řekněte nám, co je vaší prioritou. Takováto anketa je také pozitivní, ale není to participativní rozpočet.

A druhý bod, s kterým se na vás chceme obrátit, řada projektů, řada návrhů, které občané podávají na městských částech, spadne ze stolu i kvůli tomu, že nejsou navrženy na pozemcích městské části. Jsou buď na pozemcích soukromníků, anebo na pozemcích hl. m. Prahy, nebo jeho firem. Chtěli bychom proto, kdyby se Magistrát s městskými částmi dohodl na nějakém systému, na nějaké standardní komunikaci, jak by se město mohlo vyjádřit k dalšímu osudu těchto projektů. Zdali je přijme a řekne ano, my se na tom budeme podílet, nebo zdali odmítne, nebo zdali si je dá do nějakého zásobníku vlastních typů a nápadů pro budoucnost. Děkuji vám za pozornost, přeji vám hodně zdarů.

**Nám. Dolínek:** Děkuji. Požádal bych paní náměstkyni Kislingerovou o vyjádření.

**Nám. Kislingerová:** Přihlásila jsem se do diskuse, děkuji panu Ing. Růžičkovi za sdělení jeho zkušenosti s participativním rozpočtováním. Myslím, že v tuto chvíli mohu konstatovat, že sbíráme zkušenost z jednotlivých městských částí. Pokusíme se o vyhodnocení, tak jak se dneska ukazuje, kde jsou hlavní problémy, a budeme na vznikající eventuální problémová místa v dalším období reagovat. V každém případě děkuji.

**Nám. Dolínek:** Děkuji. Doplnil bych to, k těm pozemkům, kolega Procházka tady není, nicméně já jsem také členem majetkové komise Magistrátu. V případě, že městská část představuje své projekty na pozemcích hl. m. Prahy, jsme připraveni svěřit do správy pozemky městské části, ale zpravidla v okamžiku, kdy skutečně jediné, co se realizuje na těch pozemcích, je daný projekt. Často se nám stává, že kromě navrhovaného projektu je tam i možnost dalších možností na daném pozemku, a tam to potřebuje samozřejmě větší zhlédnutí.

Třeba v případě Prahy 6, která právě také provedla několikaměsíční anketu mezi obyvateli o jejich vlastní návrhy a projekty, tak mně byl předán seznam několika projektů, které vyloženě jdou za Prahou a za našimi pozemky, a já např. projekty ve své oblasti budu s městskou částí nějakým způsobem posouvat, ty, které mají podporu městské části i obyvatel. Tam je to potom individuální a připravenost jednotlivých radních, jak zde jsme, v našich oblastech je, jak pomoci s pozemky, tak s realizací projektů, které mají podporu obyvatel, i městských částí.

Děkuji a přihlášen je pan Marek Columby, připraví se pan Mgr. Pavlů. Pardon, omlouvám se, pan kolega Zábranský technická. Já jsem zapomněl, omlouvám se. Prosím.

**P. Zábranský:** Já jsem byl přihlášen do rozpravy, chtěl jsem panu interpelujícímu odpovědět, protože interpeluje ZHMP, tak mám za to, že se taky můžu vyjádřit. Byl jsem jeden z lidí, kteří opakovaně žádali paní náměstkyni Kolínskou, ať Praha nějakým způsobem podpoří participativní rozpočtování. Uvítal jsem proto to, že Rada minulý rok schválila finanční podporu, ale tu finanční podporu samu o sobě nepovažuji za dostatečnou, protože si myslím, že městské části potřebují spíše organizační podporu, a právě jsem se bál taky toho, že nějaká městská část přijde s projektem, který nazve participativním rozpočtem. Ten participativní rozpočet to ve skutečnosti nebude, ale bude po nás vyžadovat peníze, protože v usnesení nijak nejsou definována základní pravidla pro to, aby to splnilo status participativního rozpočtu.

Vidím podle vyjádření paní náměstkyně, že to jde i bez té komise. Doporučoval jsem, ať vznikne nějaká komise Rady, která se tím bude zabývat. Jestliže má nějakou pracovní skupinu, která to řeší, tak to považuji za dostatečné, ale opravdu apeluji na to, aby podpora hl. m. Prahy byla jiná, než finanční. Toť jako odpověď.

### **INT. č. 27/3 – Marek Columby**

– interpelace směřovala **na primátorku hl. m. Prahy**

– interpelace směřovala **na náměstkyni primátorky Dolínka**

ve věci

- vývoje aplikace „Chytré město“ a proklamovaný zájem o udržitelný rozvoj a chytrá řešení
- přístup hl. m. Prahy k dostavbě severovýchodní části městského okruhu

na interpelaci reagoval **náměstek primátorky Dolínek**

### **stenozáznam předán primátorce hl. m. Prahy k písemné reakci**

**Nám. Dolínek:** Děkuji, a nyní pan Columby.

**Pan Marek Columby:** Vážené dámy, vážení pánové, s nadějí sleduji aktivity našeho hlavního města v oblasti životního prostředí, třídění odpadu, vývoje aplikace chytré město, dále vytvoření platformy Lepší města. Paní primátorka Krnáčová sama mluví o, cituji: „Implementaci chytrých řešení do organismu města, o zlepšení života obyvatel a těch, co ve městě pracují. Zřízení projektové kanceláře pro lepší a efektivnější řízení našeho města. Prostě smart.“

Kladně vnímám aktivity, směřující ke zklidnění dopravy a humanizaci magistrály. Budování cyklostezek, rozvoj a provoz hromadné dopravy. Péči o veřejný prostor a zeleň kolem nás. Jsou to dle mého názoru dobře vynaložené prostředky, které snad v budoucnu ponесou ovoce.

Se zděšením však vnímám přístup hl. m. Prahy k dostavbě severovýchodní části městského okruhu, kde se město tvrdošijně a zarputile rítí do minulosti, prosazujíc vize plánovačů a stavitelů epoch minulých. S jistotou, více betonu, zplodin, špíny, hluku a nemocí. Ve výsledku bude méně zeleně, úbytek stromů, lidí vyhnaných z ulic a absence místního života.

Proto se ptám, proč tento rozpor. Proč město a jeho představitelé na straně jedné kopírují trendy světa civilizovaného, který odvážně a promyšleně investuje do nápravy omylů a přešlapů generací minulých, a proč na straně druhé prosazuje myšlení zastaralé, grandiózní a přežilé plány, které prostředí kolem nás válčují a boří. Řešení nemoderní, nezdravé a neekonomické, jedním slovem zbabělé.

Opravdu chcete prosazovat staromódní řešení, která nenabízí žádné řešení zdravého a spokojeného života pro příští generace? Mohl bych dostat vysvětlení tohoto vskutku schizofrenního stavu? Proč město razí projekty, které jsou odsouzeny minulostí, a nezabývá se alternativními řešeními, hodnými moderní a vyspělé společnosti? Proč tento rozpor mezi proklamovaným zájmem o udržitelný rozvoj a chytrá řešení, a na straně druhé barbarskou a primitivní výstavbu dalších silnic a tunelů. Děkuji za pozornost a za odpověď.

**Nám. Dolínek:** Děkuji. V případě dokončení městského okruhu bude polovina trasy vedena pod povrchem, tzn., na povrchu může být zelený pás, může být leccos jiného. A když budeme přistupovat na jiné způsoby řešení, tzn., zkapacitnění jiných stávajících komunikací, tak tam bude bordel, špína, hluk. To s vámi souhlasím. V případě tunelového komplexu Blanka máte kompletně novou Letnou, máte park, který by na Prašném mostě normálně nebyl, máte zazeleněnou oblast mezi Miladou Horákovou a dejvickým nádražím, kde před tím byl špinavý brownfield a marast. To všechno se v této investici podařilo.

Nejsem nadšen, že nám do Prahy jezdí tolik aut. Opravdu bych byl rád, kdybychom řešili dvoupruhové komunikace, které mají za úkol jenom místní obsluhu, kdyby nám do centra jezdili jenom ti, co to nezbytně nutně potřebují. Ano, stane se, že musíte z nějakého důvodu zdravotního, jiného do tohoto centra jet. To nikdo nevylučuje. Opravdu jsem větší přítel toho, abychom těmi auty Prahu neměli zatíženou.

Na druhou stranu jsem také realista, a většina populace se vydává cestou využívání aut poměrně často, a proto se snažím alespoň dostat auta z povrchu do kapacitní komunikace, tak aby se na jiných místech ulevilo. Víím, že potom máme problémy, jako jsou přivaděče typu Strakonické, kde jsou zácpy, kde ve velmi hezké městské části, jako je Zbraslav, to potom odnášejí. To je velmi nepříjemné samozřejmě.

Ale na druhou stranu, když se podíváme do vnitřního města, tak po otevření těchto komunikací, resp. komplexu Blanka nám tam často odpadly velké problémy, např. Malá Strana, výrazně se ulevilo na straně od Klárova na Újezd. Tam výrazně poklesla doprava. Ono to všechno negativní má i protistránku pozitivní.

Jednu věc vám mohu slíbit. My skutečně teď soutěžíme projektanty, kteří mají za úkol k tomu přistoupit racionálně, ne ty předimenzované obrovské křižovatky, co měly být dole pod Jarovem, kde jsme de facto mohli pořádat mistrovství světa v cyklistice, aby tam mohli jezdit velké okruhy apod., ale aby to byly racionální křižovatky, racionální křížení a dát do toho něco, co má vyšší respekt při dopravní obslužnosti. Takže to vám mohu garantovat.

Například nyní když projednáváme propojení Modřany – Komořany – Pražský okruh, tak tam jsem projektantům a našemu ... řekl, že nechci podchody, nechci nadchody. Je to standardní, byť kapacitnější komunikace, kde lidé mají k řece k Vltavě chodit po přechodech. Takto chceme přistupovat maximálně ke všem místům, kde to půjde, a zároveň nedělat zbytečné semaforey tam, kde to zhoršuje díky častým rozjezdům životní prostředí pro ty, kteří tam žijí. Takže mi věřte, že se tím opravdu snažíme řídit.

Nicméně bych vám poslal písemně tu prezentaci, která sice někde je, ale tu, co tu aktuálně máme, vám písemně pošlu, abyste viděli to vedení, přístup k tomu, jak chceme postupovat. Písemně vám i odpovím v této věci. A máte samozřejmě prostor pro doplňující dotaz.

**Marek Columby:** Ještě se chci zeptat. Projektanti mají konkrétní zadání, nebo jaké mají zadání?

**Nám. Dolínek:** V tuto chvíli mají projektanti zadání držet se toho, co vzešlo z EIA z roku 2012 z října. Samozřejmě potom při tom zadání, při realizaci kapacity komunikace a všeho budou komunikovat i s městskými částmi i s dalšími. Ale tady nám dejte ještě nějaký

prostor, budeme o tom hovořit zde na příštím Zastupitelstvu v červnu. Budeme potom samozřejmě o tom hovořit s městskými částmi v druhé polovině letošního roku. Takže tam to zadání určitě není. Napočítejte největší množství kubíků, co se tam vejde, ale betonu. To není.

A za druhé samozřejmě technicky tunelový komplex Blanka – výborně funkční po té technické stránce. Teď nebereme to, co vidíte negativního. Ale i přesto na základě zkušeností z jeho budování budeme chtít, aby projektanti některé věci zohlednili, například ve způsobu uložení některých bezpečnostních systémů atd. Ale zase známe výhodu, že nebudeme muset jít pod Vltavu, tam řešíme jiné problémy. Tam jsou jiné technologické výzvy. Ale prosím, o tom ještě diskutovat budeme. Budeme dělat i odbornou veřejnou sezení s obyvateli, budeme se tam s nimi o tom bavit. Takže není to tak, že by shůry přišel projekt a řeklo by se „Tak tady jsme vám to u stolu vymysleli.“ Tak to nebude.

**Marek Columby:** Ještě doplňující otázku. Existuje alternativa a jiná řešení nebo ne? Pracuje se pořád jenom s tím, co vychází z EIA 12?

**Nám. Dolínek:** V tuto chvíli záleží na hlasování Rady HMP v příštích týdnech a na projednání v červnu tímto Zastupitelstvem. Jediná projednaná varianta, která má i oporu v územním plánu v nějaké variantě, a je to vznik jako nové komunikace, je takto navrhované vedení, které má EIA z roku 2012. Je zde koncepční materiál IPRu ve věci duálu, ale ten má silné výhrady řady jiných městských částí i odborníků z toho důvodu, že tam přesně potom budou vznikat u stávajících kapacitních komunikací ještě vyšší zkapacitnění – všechno po povrchu. Budou vznikat nové sjezdy mezi komunikacemi a propojky, které dosud nebyly nutné. Takže například to zničí celou hraniční část mezi Prahou 14 a 9. To de facto odsoudí k totální ještě větší likvidaci a k nižšímu potenciálu pro mýtotočivé aktivity atd.

Ale prosím, nechme si to dál. Bude to otázka řady příštích týdnů a budeme se s tím seznamovat. Budeme to prezentovat. To, co děláme kolem Pražského okruhu 511 kolem Prahy, kde s místními městskými částmi probíráme tyto věci, tak tento jakoby lítající prezentační cirkus budeme mít i po Praze. A nebude to řízeno odtud z této budovy, ale budeme chtít na městských částech prezentace. Takže určitě řada možností k vystoupení tam bude. (Děkuji.)

Já vám také děkuji za seriózní příspěvek.

Poprosil bych pana Mgr. Pavlů. Paní primátorka bude odpovídat písemně. Já jsem zde přítomen, takže můžu případně odpovědět.



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA  
Adriana Krnáčová  
Primátorka hlavního města Prahy



MHMPXP6ROPCY

V Praze dne 21. června 2017  
INT 27/3/0/25.5.2017  
S-MHMP 892758/2017  
Č.j. MHMP 1014043/2017  
Počet listů/příloh: 3/0

Vážený pane Columby,

v reakci na Vaši interpelaci na jednání Zastupitelstva hl. m. Prahy dne 25. 5. 2017 Vám sděluji následující:

Aktuální prověřené řešení dokončení Městského okruhu (severovýchodní část) s Libeňskou spojkou (výsledné doporučené řešení dle EIA) je napadáno jako řešení zastaralé, „komunistické“, v kostce jako pouhé řešení z doby cca 70. let 20. století. Má proto smysl okomentovat tento nepravdivý výklad, který je způsoben buď hlubokou neznalostí autorů citace, nebo hůře, pokusem manipulovat vnímání ostatních.

Je skutečností, že v místech, kde jsou dnes některé části MO navrženy, nebo již vedeny, byly navrženy komunikace již v rámci historických dopravních systémů, buď ještě roštového systému ze 60. let, nebo následně Zákosu – systému již radiálně okružního. I když pojatého trochu jinak, než je okružně radiální princip chápán dnes. Tuto skutečnost však nelze chápat jako ponechání nevhodné trasy v situačně a funkčně nevhodné pozici. Naopak jedná se o velice logické využití stávajících možností města pro jinou koncepci dopravy, avšak při zachování stávajících urbanistických celků, rekreačních území a vůbec o snahu o co možná nejmenší zásah do rostlé urbanistické struktury. Velkoměsto Praha jako středobod českých zemí vznikalo několik staletí nakonec sloučením několika samostatných měst a obcí. Historické trasy jsou tak vůči Praze radiálního charakteru (směřovaly do pražských bran). Tyto původně historické stezky a vývoj příměstských čtvrtí podél nich předurčily i dnešní uliční strukturu. Chybějící prostor pro vedení komunikací, který nevznikl dostatečně ani po zániku pražského opevnění, ani asanací jako u jiných evropských měst, celé uplynulé století podvazoval pražskou dopravu i zdravý rozvoj města.

Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1  
tel: 236 003 400, fax: 236 007 106  
e-mail: [adriana.krnacova@praha.eu](mailto:adriana.krnacova@praha.eu), [www.praha.eu](http://www.praha.eu)

Od vzniku tzv. Velké Prahy v roce 1920 stále chybí kapacitní dopravní trasy a historické souvislosti spolu s morfologií území jsou tak hlavními a zásadními faktory současného stavu dopravního skeletu. Pokud do stávající struktury města potřebujeme včlenit novou kapacitní komunikaci, je nanejvýše vhodné využít prostoru, který z jakýchkoliv historických příčin, i pro dnes překonané koncepce dopravy, zůstal uchráněn zástavbě, resp. ještě lépe byl pro umístění komunikace již jednou připraven. Takových koridorů bylo využito i při tvorbě platného územního plánu Prahy a nelze ani očekávat, že by tomu mohlo do budoucna být jinak.

Vývoj postihl dopravní koncepci a tím i dopravní vazby stavbou převáděné. Z roštového průjezdného systému došlo k přesunu na systém okružně radiální s preferovanou ochrannou funkcí MO. Jde o koncepci ve světě doposud nepřekonanou a využívanou v převážně většině městských aglomerací celého světa.

Z původně čistě povrchového vedení komunikací extravilánového charakteru bylo více než polovina délky přesunuta do tunelových úseků, buď ražených, nebo hloubených. Samozřejmě především v místech s kontaktem na obytnou zástavbu, nebo významnější krajinně přírodní území. Zbylé povrchové části sledují mj. stávající již dopravně vysoce využívané koridory, nebo procházejí jinak industriálně využitým územím.

Technické řešení komunikace MO odpovídá nejmodernějším trendům pro plynulou, bezpečnou a ohleduplnou dopravní trasu takového významu ve městě. Vše v souladu s platnými ČSN, nikoliv z doby minulé. Vše v souladu se zkušenostmi i ze zahraničí.

I když dnes komunikace navrhujeme jinak než před 30 nebo 50 lety, s veškerou zodpovědností se dá konstatovat, že jejich nedokončenost není dnešní vývoj, ale historický dluh se všemi negativními dopady. Tohoto handicapu je proto třeba využít nikoliv k jeho prohloubení a další nečinnosti, ale k využití moderních přístupů a využití zkušeností pro co nejhodnější dokončení díla, které bylo započato a dosud nebylo dokončeno.

Chápeme jisté obavy o podrobné řešení konečného vzhledu a dispozice povrchových částí MO a LS. Je na místě upozornit, že konečná podoba vzhledu, ale i dispozice těchto ploch neměly a ani nemohly být doposud předmětem konkrétní diskuze. Veškerá studijní prověření podléhala z ekonomických, ale i praktických důvodů čistě záměru prověření vlivů stavby na životní prostředí. Tedy jednomu legislativnímu kroku při procesu povolování stavby, kdy se zhodnocuje efekt plánované stavby jako celku. Mj. se vyhodnocuje jaké trasování zvolit, tak aby bylo z environmentálního hlediska co nejpříjemnější. Podrobné řešení jednotlivých povrchových



lokalit (chodníky, přechody, cyklostezky, parkování, dostavba, parky, barevné a architektonické řešení, atd.) je předmětem až dalších prací a to už pro jednu konkrétní doporučenou variantu. A v tomto bodě se nyní nacházíme.

Na základě projednání problematiky variantního dokončení severovýchodní části MO na jednání zastupitelstva HMP dne 15. 6. 2017, zadá Odbor strategických investic MHMP ve spolupráci s Institutem plánování a rozvoje hl. m. Prahy prověření možných variant řešení severovýchodní části MO.

S pozdravem

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Marek Columby', is centered on the page.

Vážený pan  
Marek Columby

**INT. č. 27/4 – Tomáš Pavlů - zastupitel MČ Praha 8**  
– interpelace směřovala na primátorku hl. m. Prahy

ve věci

- dostavby Městského okruhu a zahloubení Holešoviček
- správnosti řešení vyústění tzv. „Libeňské spojky“ v bezprostřední blízkosti městské nemocnice Bulovka
- možných variant dostavby městského okruhu

na interpelaci reagoval **náměstek primátorky Dolínek**

na interpelaci reagoval **ředitel Odboru územního rozvoje MHMP ing. Martin Čemus**

**stenozáznam předán primátorce hl. m. Prahy k písemné reakci**

Připraví se pan Ondřej Zemánek.

**Mgr. Tomáš Pavlů:** Dobrý den, dámy a pánové. Jmenuji se Tomáš Pavlů. Jsem zastupitelem MČ Praha 8. Jsem také spoluautorem otevřeného dopisu, který jsme zaslali paní primátorce a Radě ohledně dostavby Městského okruhu.

Ten první bod je zahloubení Holešoviček. Možná bych i navázal na to, co jste říkal. Vy jste zde představoval řešení, která když se vedou tunelem, že nahoře to hodně pomůže. A tohle je typický příklad, kdy s vámi souhlasíme. A souhlasí s tím místní obyvatelé Holešoviček i vedení MČ Praha 8. Moje otázka je, proč tuto shodu na jedné straně MČ Praha 8, která k tomu vydala memorandum, a místních občanů, proč tuto shodu nevyužijete. Jaké kroky Magistrát HMP podniká v otázce zahloubení Holešoviček? To je první otázka.

Druhá otázka. Jedna ze staveb Městského okruhu tak, jak je plánována podle té původní verze snad ze 70. let minulého století, je Libeňská spojka, což je v podstatě zkratka mezi dvěma dopravními tahy, a na jednom místě ústí v bezprostřední blízkosti městské nemocnice Bulovka v místě, kde ze tří stran jsou obytné domy a je to rezidenční oblast. Moje otázka tedy je, zda považujete takové řešení za správné.

Třetí otázka, třetí bod. Sám jste zmínil některé možné varianty dostavby Městského okruhu. A je to samozřejmě na paní primátorku, tato interpelace, takže ta třetí otázka má za a) a za b).

- a) Kdy bude podrobně prověřena varianta dostavby Městského okruhu podle návrhu Institutu plánování a rozvoje, tzv. IPR duál. Mně není známo, že by to nějak ničilo další městské části.
- b) Kdy bude podrobně prověřena varianta automatu, která využívá především ulici Průmyslovou a Kbelskou v této části, a vlastně vede dopravní tah mimo rezidenční oblasti.

Děkuji.

**Nám. Dolínek:** Děkuji. Na druhou část otázky vám bude odpovězeno písemně. V třetí oblasti v případě, že rozhodne Rada a Zastupitelstvo v červnu, tak prověřování nebude pokračovat v duálu, ale dva roky na to byly a nikdo mi nic nepřinesl, kde by něco dále pokročilo kromě zákresu v územních plánech, resp. ne v územních plánech, ale v podkladech. I v okolí Průmyslové a Kbelské bydlí lidé. Proto je zásadní nesouhlas MČ Praha 14 a Prahy 9 řady zastupitelů. Teď nechci mluvit za všechny orgány té městské části tímto. Oni říkají, že my bychom zkapacitnili jiné komunikace a obětovali jinou městskou část, když je zachraňujeme. Ale i tam bude písemná odpověď paní primátorky určitě.

Já bych se souhlasem paní náměstkyně Kolínské požádal, jestli může pan ředitel Čemus, který je zde přítomen, říct, v jakém stavu je změna územního plánu v oblasti Holešoviček, tak aby mohlo dojít případně k zahloubení v Holešovičkách. Jestli se nepletu, tam se musí rozhodnout město, jestli bude pokračovat rozvojem územního plánu, nebo nebude. Jestli paní náměstkyně souhlasí – jestli můžu, pane řediteli, požádat, že byste nám řekl jenom zhruba, v jakém jsme stadiu. A sedí zde jak zástupce investora, ředitel odboru OSI, který je investor, tak pan Boháč, zástupce IPRu, který dělá podklady pro pana Čemuse. Poprosil bych pana Čemuse tedy o vyjádření.

**P. Čemus:** Dobrý den. Změny v oblasti Holešoviček – jedna změna je v rozhodnutí, zda bude pokračovat nebo ne. A změna ohledně zahloubení Holešoviček, tak tam se bude rozhodovat, jestli se bude projednávat, a je ve fázi podnětu.

**Nám. Dolínek:** A časově zhruba, jestli tisk je připraven do budoucna k projednávání nebo ne?

**P. Čemus:** Zatím čeká na rozhodnutí v poradních orgánech k uzávěrce. To znamená, tisky by mohly být připravené někdy v třetím kvartále tohoto roku.

**Nám. Dolínek:** Dobře. To znamená, že by se dalo očekávat, že v září či v říjnu letošního roku by Zastupitelstvo se pouze k usnesení Rady vyjadřovalo k případnému pokračování. Děkuji, pane řediteli.

Já za sebe mohu říct, že jsem zastáncem postupu změny územního plánu tak, aby mohlo dojít v Holešovičkách k zahloubení s tím, že zároveň jsem si vědom toho, že tato komunikace nemá náhradu a po dobu zahloubení bude chybět citelně propojení části Městského okruhu s výpadovkou na Ústí, na Drážďany. Nicméně přesto všechno si myslím, že je povinnost města zahloubit Holešovičky a udělat pro to maximum.

Máte šanci položit doplňující poznámku.

**Mgr. Tomáš Pavlů:** Děkuji za odpověď. Přece jenom si dovoluji oponovat. V ulici Průmyslové to není obytná rezidenční zóna. A je skutečně rozdíl, jestli povedeme silnice Zenklovou nebo pod Zenklovou, anebo jestli je povedeme Průmyslovou, Kbelskou. Není to tak, že prostě člověk, když občané někde bydlí a má tam být vyústění, že to nechťejí. Je to prostě otázka řešení, které je buď zastaralé, anebo jestli půjdeme cestou Vídně, Kodaně, moderních evropských velkoměst, a budeme hledat řešení, která budou pro lidi. Tak bych chtěl poprosit, aby hlavní město Praha šlo tímto směrem. Děkuji.

**Nám. Dolínek:** Já také děkuji. Velmi se těším, až se potkáte se zástupci MČ Praha 14 a budete se přesvědčovat, co je menší zlo. Ale to je jen nadsázka. Musím říct, že třeba Stockholm i Vídeň mají své okruhy dokončené a nemají tam žádné duály a alternativy, mají normální tvrdé okruhy.



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA  
Adriana Krnáčová  
Primátorka hlavního města Prahy



V Praze dne 21. června 2017  
INT 27/4/O/25.5.2017  
S-MHMP 892815/2017  
Č.j. MHMP 1013955/2017  
Počet listů/příloh: 5/0

Vážený pane Pavlu,

v reakci na Vaši interpelaci na jednání Zastupitelstva hl. m. Prahy dne 25. 5. 2017 Vám sděluji následující:

***K problematice „Zahloubení Holešoviček“:***

Ulice V Holešovičkách je v úseku, s velkým odstupem nejdůležitější a nejzatíženější výstupní komunikací propojující centrum města a Městský okruh s tzv. Severní terasou, s novými obytnými čtvrtěmi, Bohnicemi a Čimicemi, Kobylisy, Ďáblicemi a Prosekem, následně pak radiálou ve směru Ústí nad Labem a Liberec. Členitý terén, relativně velký výškový rozdíl mezi vltavským údolím a terasou, a zároveň zřejmě i období, kdy výstavba probíhala (začátek sedmdesátých let 20. století), mají za následek skutečnost, že její dopravní význam je mimořádný. V daném směru neexistuje reálně ani potenciálně žádoucí srovnatelná komunikace. Ulice, bráno od západu Bohnická, K Bohnicím, Trojská, Bulovka, Zenklova, Prosecká i Vysočanská, jsou schopny, z různých důvodů, profilem, dopravně urbanistickým kontextem, okolní zástavbou, přírodním prostředím, kterého se dotýkají atd., pomoci radiále pouze zlomkem kapacit.

Je bohužel skutečností, že takto naznačené problémy se, při neexistenci severních úseků Pražského okruhu a po dokončení Městského okruhu v úseku mezi Malovankou a Pele/Tyrolkou (tunelu Blanka) s vyústěním v severním předmostí mostu Barikádníků, ještě umocňují.

Stávající platný Územní plán hl. m. Prahy z roku 1999 z hlediska nadřazeného systému komunikací počítá v severním sektoru města pouze s touto jedinou radiálou – Proseckou radiálou. Stejně tak i návrh plánu Metropolitního, který navíc opouští i radiálu Vysočanskou (nejbližší spolupracující radiála).

Důležitosti a významu radiály také odpovídá její současné i předpokládané budoucí dopravní zatížení, které s sebou přináší i značné negativní dopady na životní prostředí v okolí radiály.

Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1  
tel: 236 003 400, fax: 236 007 106  
e-mail: [adriana.krnacova@praha.eu](mailto:adriana.krnacova@praha.eu), [www.praha.eu](http://www.praha.eu)

Dokladem tendencí k řešení a odstranění těchto negativ je řada studií převedení trasy radiály pod povrch, ale také studie hledající alternativní, dopravně lépe vyhovující radiální spojení MO a PO.

1. Vyhledávací studie radiální komunikace v severním sektoru Prahy, PUDIS a.s., VHE a spol. architektonická kancelář s.r.o., 8/2008,
2. Vyhledávací studie: Dopravní řešení - Čimice, SATRA spol. s r.o. + VHE a spol. architektonická kancelář s.r.o., 2009,
3. Ověřovací studie „Tunel Holešovičky“, VPÚ DECO Praha a.s. + Metroprojekt Praha a.s., 2011,
4. Prověření tunelového vedení Prosecké radiály v prostoru ulice V Holešovičkách, SATRA spol. s r.o., 2011,
5. Alternativní řešení vedení MO V Holešovičkách x Libeňská spojka, Ateliér DUA, s.r.o., 2012.
6. Holešovičky (zakopání), akce č. 999402- studie realizovatelnosti dočasného vedení MO v prostoru ulice V Holešovičkách, SATRA spol. s r.o., 2013,
7. Oznámení záměru vlivů stavby na životní prostředí (zjišťovací řízení), SATRA spol. s r.o., 2014,

Z uvedeného výčtu se dá konstatovat, že problematice odlehčení ulice V Holešovičkách byla věnována značná pozornost a jsou tudíž k dispozici stabilizované závěry a doporučení pro směřování dalšího postupu.

Vlastní řešení zapuštění Prosecké radiály v ulici V Holešovičkách pod úroveň současného povrchu bylo prověřeno až do úrovně podrobné studie proveditelnosti a bylo na něj zpracováno Oznámení záměru dle Zák. 100/2001Sb. Zjednodušeně řečeno je stávající dopravní trasa od Pelc-Tyrolky až za Vychovatelnu vedena v hloubeném tunelu přímo v ose stávajícího uličního koridoru. Vlastní realizace tunelu pro Proseckou radiálu v ulici V Holešovičkách tak představuje vysoce technicky a organizačně náročné dílo. Současná povrchová komunikace je v podstatě jediná kapacitní komunikace zajišťující dopravní vztahy v severním segmentu města a během výstavby ji bude třeba zásadně dopravně omezit. Uliční prostor je pro výstavbu velmi stísněný, je proto třeba využít speciálních technologií výstavby hloubených tunelů, tzv. modifikovanou milánskou metodu výstavby. Technologie spočívá ve vytvoření podzemních stěn do rýhy z povrchu, následném uložení stropu na tyto stěny a dále zpětným tvarováním terénu nad budoucím tunelem, vč. znovu uvedení do provozu. Vlastní odtěžování profilu tunelu je pak prováděno čelně pod ochranou vybudovaných stěn a stropu již za provozu nad tunelem.

Výstavba tunelu je předpokládána po polovinách (tubusy vedle sebe), vždy se zachováním průjezdnosti ulic V Holešovičkách pouze 1+1(1+2) jízdní pruh. Třetí (vnitřní) pruh bude sloužit pro operativní posílení v daném směru v dané době (ranní špička – jízda směr centrum, odpolední špička naopak). Po dobu výstavby bude omezen dopravní přístup do objektů podél ulice V Holešovičkách a zakázáno parkování. Pěší přístup bude vždy zajištěn i z této ulice. Předpokládaná doba výstavby má trvat cca 4 roky, z čehož více než dva roky bude umožněn provoz na stávajícím povrchu max. v uspořádání 1+1 jízdní pruh.

Při znalosti dnešních dopravních intenzit v ulici V Holešovičkách, přesahujících 80 tis. vozidel za den, je zřejmé, že během omezení pro výstavbu nastane v rozsáhlé oblasti severovýchodního segmentu města dopravní kolaps. Představa, že by se doprava vyjezdila ve stávajících uličních koridorech, je nepřijatelná. Je těžké predikovat bez podrobnějšího prověření, až jaké mohou být jeho důsledky pro individuální automobilovou dopravu. Co je ovšem jisté, že rozsáhlé dopravní kongesce trvající přes celý den budou mít fatální důsledky i pro dopravu hromadnou, pro zásobování a především pro záchranné složky IZS.

Právě z těchto důvodů je nezbytné předem připravit dostatečně kapacitní objízdnu trasu, kterou v daném území může poskytnout pouze dokončený Městský okruh spolu s Libeňskou spojkou. Pouze za těchto okolností lze během výstavby zásadní dopravní intenzity z ulice V Holešovičkách odlehčit trasou Vychovatelna – U Kříže (Libeňská spojka) – Pelc/Tyrolka (MO).

Uvedené řešení má ještě jedno podstatné negativum. Je to absence koncepčního přístupu v problematice dopravní obslužnosti severního města a Prosecké radiály jako celku. I když pro ulici V Holešovičkách se jedná o značně přínosné řešení, nekonceptně je řešen pouze dílčí problém jedné ulice bez ohledu na širší souvislosti v území a jeho vývoj. Pouze přesunem do tunelové trasy nedojde k odstranění kapacitních problémů na Prosecké radiále. Z hlediska dopadů na životní prostředí jde o řešení pozitivní, ale pouze v tunelovém úseku. Portálové oblasti naopak budou ovlivněny více než za současného stavu.

Koncepčně vhodnější řešení tak bylo hledáno v dalších jmenovaných studiích. K požadavku na odlehčení Prosecké radiály se tak přidaly další dopravní komplikace dané oblastí města. Jmenujme např. dopravní napojení sídliště Čimice a Bohnice na Městský okruh, snížení průjezdu rezidenčními čtvrtěmi Troja, omezení dopravy na Zenklově ulici, lepší připojení nově urbanizovaných oblastí Chabern atd.

Jako nejvhodnější technické řešení jak z hlediska dopravního, zároveň však i z pohledu urbanistického a z pohledu vlastní realizace se prokázala možnost realizace zcela nové tzv.

Severní radiály. Radiála je navržena jako převážně tunelové propojení oblasti Pelc/Tyrolky s Pražským okruhem stavbou 519 na plánovaný exit v oblasti Čimic. Od Vltavy je trasa vedena severním směrem raženým tunelem až za ulici Dopraváků, kde může pokračovat v koridoru stávajících energetických vedení mezi Bohnicemi a Kobylisy v hloubeném zářezu, nebo opět v tunelu.

Dopravně-inženýrské posouzení prokázalo, že realizace tzv. Severní radiály má významný kladný dopad na funkci celého nadřazeného komunikačního systému hlavního města Prahy. Radiála podporuje funkce obou dvou dopravních okruhů hlavního města Prahy, vhodně doplňuje nadřazený komunikační systém v severním segmentu hlavního města (v současnosti nedostatečně obsluhovaném) a umožňuje dopravně zklidnit stávající Proseckou radiálu nejen v problematickém úseku ulice V Holešovičkách. Zároveň podle dopravně-inženýrského modelu dochází v celém severním segmentu města k výhodnějšímu přerozdělení automobilové dopravy na dopravní síť, kdy dochází k výraznému úbytku dopravy na stávajících sběrných komunikacích (Davídkova, Čimická, Střelnická, Ďáblická, Prosecká, Vysočanská, Svatovítská, Jugoslávských partyzánů, Milady Horákové).

Radiála ve výsledném návrhu maximálně využívá tunelového vedení z MÚK Pelc Tyrolka směrem k MÚK K Ládví a i v následném zahloubeném úseku k MÚK Spořická je koncipována tak, aby bylo možné radiálu případně zakrýt, resp. vést v hloubeném tunelu. Vedení trasy v tunelu, případně v zakrytém zářezu, minimalizuje negativní dopad provozu radiály na okolní životní prostředí.

Nová radiála je z ekonomického pohledu poměrně nákladná stavba, především vlivem využití rozsáhlého úseku vedení v tunelu. Její náklady jsou přesto srovnatelné s náklady na tunelové řešení zahloubení v ulici V Holešovičkách. Naopak z pohledu majetkoprávního a urbanistického začlenění se jeví jako vysoce nekonfliktní neboť využívá daného prostředí a nevytváří významný zásah do území.

#### ***K problematice „Libeňské spojky“:***

V případě Libeňské spojky, jako nezbytné součásti dokončení severovýchodní části MO je třeba zmínit její funkční smysl a nezbytnost. Tato komunikace propojuje Proseckou radiálu z oblasti Vychovatelny a Městský okruh v oblasti Balabenky a zajišťuje tak dopravní vazbu, kterou nelze vyvinout v prostoru MÚK Pelc-Tyrolka, kde radiála končí na MO. Sekundárním, ale velmi významným efektem je tak značné odlehčení ulice V Holešovičkách. Zároveň však podchytává i historickou dopravní vazbu ze severních oblastí Prahy přes Zenklovu ulici jižním směrem. V pozici LS se tak slučuje hned několik funkcí do jednoho dopravního koridoru.

Tento koridor (Zenklova, Vosmíkových) je pro významné městské dopravní trasy sledován opět poměrně dlouhodobě. Tomu odpovídá i značná asanace území provedená na přelomu 70. a 80. let. Sledovaná oblast měla tvořit dílčí část původně pro roštový systém a vedení jedné ze severojižních magistrál. I z tohoto důvodu se využil koridor pro následný radiálně okružní systém a návrh původně povrchové Libeňské spojky z 80. let. Jako nezbytná součást okružně radiálního systému byla včleněna LS i do platného územního plánu, avšak už v podobě hloubeného tunelu. Přesto stále vyžadující rozsáhlé demolice v oblasti Horní Libně. Až po zpracování prvotní studie pro ověření vlivů stavby na životní prostředí přišli projektanti s ideou využití jednak stávajících mostních konstrukcí v křižovatce U Kříže a jednak navazující morfologie území. MÚK Vychovatelna, což je napojení na ulici V Holešovičkách, zachovává současný tvar křižovatky s tím, že doznává výškové úpravy ramp pro vjezd a výjezd z tunelů Libeňské spojky. Navrženo tak bylo patrové tunelové uspořádání vedení LS umožňující v převážné délce trasy vedení v koridoru stávající Zenklovy ulice, resp. v posunuté poloze dvorním traktem mezi Zenklovou a Vosmíkových. Celá LS je tak navržena v hloubeném tunelu s výjimkou pouze některých napojovacích ramp koncových křižovatkových uzlů.

Provoz v Zenklově ulici by měl dle rozdílového kartogramu intenzit dopravy (před a po dostavbě MO+LS) z projektové dokumentace výrazně poklesnout o 12 300 vozidel denně a v ulici Vosmíkových o 10 500 vozidel denně, což způsobí významné zklidnění dopravy v této části Libně a umožní tyto komunikace nyní přetížené dopravou přeměnit na žijící městské bulváry. Obdobně to platí i pro Voctářovu ulici navazující na ulici Zenklovu.

***K problematice проверки variant dostavby MO:***

Na základě projednání dokončení severovýchodní části MO na jednání zastupitelstva HMP dne 15. 6. 2017, žádá Odbor strategických investic MHMP ve spolupráci s Institutem plánování a rozvoje hl. m. Prahy prověření možných variant řešení severovýchodní části MO.

S pozdravem

Vážený pan  
Tomáš Pavlů





## **INT. č. 27/5 – Ondřej Zemánek**

- interpelace směřovala **na náměstka primátorky Dolínka**
- interpelace směřovala **na Zastupitelstvo hlavního města Prahy**

ve věci

- připravovaných opatření ke zlepšení životního prostředí v okolí severojižní magistrály a zejména pak v ulici V Holešovičkách

na interpelaci reagoval **náměstek primátorky Dolínek**

na interpelaci reagovala **náměstkyně primátorky Kolínská**

### **vyřízeno přímo na zasedání ZHMP**

Prosím pana Zemánka a požádám paní Jandovou. Vidím, že je připravená, takže nyní pan Zemánek. Děkuji.

**Ondřej Zemánek:** Vážené dámy, vážení pánové, dovoluji si vás požádat o pozornost k mé interpelaci. Jmenuji se Ondřej Zemánek a jsem obyvatelem MČ Praha 8.

Podávám interpelaci na pana radního Dolínka a také celé Zastupitelstvo HMP. chtěl bych se dotázat, jaká opatření se připravují ke zlepšení životního prostředí v okolí severojižní magistrály a zejména pak v ulici V Holešovičkách. Dozvěděl jsem se o záměru vedení hl. města polidštit severojižní magistrálu, tedy učinit z této dopravní tepny a jejího okolí přístupnější místo a přívětivější prostředí pro život lidí. Zkrátka ulici, která by město propojovala a nikoliv rozdělovala jako doposud.

V říjnu loňského roku Rada města pověřila tým renomovaného dánského architekta, o němž už tady hovořil můj předřečník, Jana Gehla zpracováním návrhu, jak by bylo možno zamýšlených změn dosáhnout. Proto bych se chtěl zeptat. Je to trochu jiný pohled než to zahloubení do tunelu. Ale uvažuje vedení města o něčem podobném také v Holešovičkách jako na té centrální části magistrály? Podle mého názoru tu magistrálu je potřeba chápat v celém jejím průběhu. A i v Holešovičkách vede napříč městskou zástavbou a zde navíc vedle důležité Nemocnice na Bulovce.

Děkuji vám za pozornost.

**Nám. Dolínek:** Děkuji. Jsem si těchto věcí velmi vědom. Bydlím také na Praze 6 dole v Podbabě, kde situace není jednoduchá, takže nebydlím někde, kde bych se mohl smát s kopce všem, že mají jiné problémy. Takže sám zažívám dennodenně tu nelehkou situaci s dopravou v Praze. Můžu říct, že tak jak to s odborníky z ČVUT a odjinud řešíme, tak si opravdu myslíme, že situaci, kdy se postaví 511 mezi dálnici D1 a Hradeckou dálnicí, když se dokončí Městský okruh a když se postoupí v přípravě a v realizaci Pražského okruhu v oblasti té severní, že opravdu tyto komunikace, které teď slouží jako radiální a neměly by, podobně jako třeba Patočkova ulice, že u těchto komunikací dojde k odlehčení, protože nebude nutné, aby všechny ty dopravní proudy jely tak, jak nyní jedou, a pak se rozvrstvovaly až v širším centru Prahy, ale aby už nad těmito místy docházelo k rozdělení dopravních proudů podle směrovosti reálné potřeby, a ne podle toho, jaká je umožněná směrovost s tím dopravním skeletem.

Proto děláme všechny ty kroky. Samozřejmě nějaká dílčí humanizace – tady je asi namístě, aby zaznělo, že byla nabídka, že například v té ulici, která vede v Holešovičkách, že tam můžou být třeba protihluková opatření. Na druhou stranu ale logicky místní přišli, že aby se jim postavila tří a půlmetrová zeď přímo před jejich domy, že to není pro ně řešení. Takže tam se vždycky něco hledalo a nebylo to nejlepší. Víím, že v této oblasti má dojít k výměně

oken apod. Radši vám to dám písemně, protože něco se podařilo a něco je v plánech, takže odpověď dostanete písemně. Děkuji.

**Ondřej Zemánek:** Mohu ještě? Jen doplňující dotaz. Já jsem nechtěl mluvit o konkrétních řešeních. Ale moc děkuji za velmi obsáhlou odpověď. Měl jsem za to, jestli třeba i v dalším kroku není možno potom po těch dobrých zkušenostech, které – doufám – přijdou s tou studií týmu Jana Gehla, uvažovat o rozšíření té studie a nechat ty architektky a další nezávislé odborníky se svými návrhy. A možná po zkušenostech centra by se to rozjelo dál, se mi zdá. To je všechno. Děkuji.

**Nám. Dolínek:** Ano, tady vám mohu dát pozitivní odpověď. Ano, jedna věc jsou technická řešení, o kterých jsem mluvil, a druhá věc je – paní kolegyně Kolínská, tak jak má zadanou tu severojižní magistrálu, tak ona s touto částí již nepočítá, protože tam to formálně není severojižní magistrála. Požádal bych už paní kolegyni Kolínskou, zda by řekla rozsah, na který se nyní dělá tu studie, a samozřejmě já jsem připraven nechat alternativní pohledy na řešení těchto dalších navazujících úseků, aspoň na to jakoby průběžné zlidšťování. Ale nechám prostor paní kolegyni Kolínské, je to přece jenom její doména.

Prosím, paní náměstkyně.

**Nám. Kolínská:** V tuto chvíli se primárně pracuje na opatřeních v úseku od Florence po patu Nuselského mostu na Praze 2. Ale protože Praha 4 i Praha 7 mají eminentní zájem se také do těch opatření zapojit, tak doufám, že se tento úsek rozšíří, ale to, co chceme prioritně řešit tento rok, je tento úsek. Pokud Praha 8 přijde s nějakým podnětem, jak třeba situaci v tom území zlepšit, tak se jím určitě budeme rádi zabývat.

**Nám. Dolínek:** Děkuji. Já bych doplnil, že Praha 8 se prostřednictvím svého starosty, aniž bych se aktivně účastnil na těch sezeních o magistrále v minulých letech, tedy byl na těch zadáních pro pana Gehla, ti tam projevíli tento zájem, takže teď půjde spíš o nějaké formalizované usnesení Rady MČ, s čím se zapojí následně.

**Ondřej Zemánek:** Děkuji vám oběma za odpovědi a pozornost. Hezký den a na shledanou.

**INT. č. 27/6 – Hana Jandová- zastupitelka MČ Praha 12**  
– interpelace směřovala **na radní Plamínkovou**

ve věci

- žádosti o informace ke stavebním akcím na odkanalizování Prahy 12

na interpelaci **reagovala radní Plamínková**

**stenozáznam předán radní Plamínkové k písemné reakci**

**Nám. Dolínek:** Děkuji. Paní inženýrka Jandová na paní kolegyni Plamínkovou má interpelaci. Připraví se paní doktorka Ondomišiová.

**PhDr. Zuzana Jandová:** Jandová, opoziční zastupitelka za T|OP| 09 na Praze 12. Důvodem, proč vystupuji k těmto akcím, které jsou v rozpočtu hl. města Prahy, je zejména to, že nám aspoň v opozici, ale i občanům chybí zásadní informace o tom, v jakém stavu jsou tyto akce. Bohužel v novinách Prahy 12 jsme se za poslední dva roky sice dočetli několik oslavných článků, jak paní starostka s paní radní Plamínkovou vyřeší zásadní

problémy odkanalizování Prahy 12, leč stav je tristní. Přestože se v období 2010 až 2014 podařilo odkanalizovat dvě třetiny zbývajících oblastí, které jsou ještě dneska v Praze bez splaškové kanalizace, tak za poslední dva roky ani jeden občan, a podle mne několik dalších let vůbec nikdo. A to přesto, že předcházející Rada připravila několik projektů, které se již dneska mohly realizovat.

Já jsem tady již vystupovala na konci roku 2015 s dotazem, proč nedošlo k realizaci v rozpočtu vyhrazených připravených akcí. Před rokem přijala Rada, a proto tato interpelace je pochopitelně na celou Radu, v březnu – myslím – 22. 3. usnesení, v kterém změnila koncepci stoky z Cholupic do Komořan. Tato akce již měla stavební povolení. Občané měli připravené přípojky, čekali na realizaci. Předcházející Rada snad předávala i připravenou zadávací dokumentaci na zhotovitele. V usnesení Rady jsem si přečetla, že důvodem jsou úspory. Chtěla bych požádat o informaci a rozbor toho, jaké byly důvody, jaké úspory, protože je zřejmé, že se vyhodily desítky milionů do přípravy, která probíhala od roku 2006 kvůli sporům o pozemky. Bylo to hl. město Praha, které odmítalo změnit koncepci tak dlouho, dokud nezískalo stavební povolení, a pak koncepci změnilo. (Gong.) Pochopitelně občanům se nikdo neozval. Děkuji.

**Nám. Dolínek:** Děkuji. Paní kolegyně Plamínková.

**P. Plamínková:** Nejprve bych chtěla uvést, že nemáte pravdu, že se na Praze 12 žádná kanalizace nestavěla. Dělal se tam několik ulic v okolí ulice Palmetová, a další ulice odkanalizovány byly. Já jsem tam docházela a koukala jsem, jak se to tam dělá. Takže tohle není pravda, co říkáte.

Co se týče A, což je kanalizační sběrač, tak jsem tady známá jako velký příznivec výstavby kanalizací. Nicméně i mně přijde divné, když pro 800 nebo 700 obyvatel Točné se dělá kanalizace, která stojí půl miliardy korun. Já vím, že tam jsou do budoucna plánované velké rozvojové oblasti, ale v územním plánu ty velké rozvojové oblasti nejsou. V územním plánu to je zatím zeleň, jsou to pole. A my přece nemůžeme předjímat, jak dopadnou změny územního plánu. To znamená, že pro 700 obyvatel, fakticky případně pro nějaký tisíc obyvatel, kolik by ta Točná ještě mohla mít, a případně pro nějaký malý rozvoj v Cholupicích by se dělala kanalizace za půl miliardy korun. To je opravdu neefektivní vynakládání prostředků. Proto jsme to dali neprojektovat tak, aby ta kanalizace nebyla tak drahá, aby byla nikoliv gravitační, ale aby tam byly nějaké přečerpávací stanice, a dostali jsme se na cenu 120 milionů korun. To znamená, že jsme tu stavbu čtyřikrát zlevnili. Opakuji znova – čtyřikrát zlevnili. Teď ta stavba bude mít také již stavební povolení. To znamená, že to zdržení není nikterak drastické.

Nicméně co není stále vyřešeno, je potom pokračování na Točnou. Tak tady jsem vám podala informaci.

**Nám. Dolínek:** (Po snaze paní Jandové hovořit.) Já si to dovolím trochu moderovat. Děkuji za odpověď. A prosím, váš doplňující dotaz.

**Ing. Hana Jandová:** Musím říct, že naprosto nemáte pravdu, ověřovala jsem si to. Ulice Palmetová, vy jste tam procházela zkolaudované věci před tím. Není vydané ani územní rozhodnutí na splaškovou kanalizaci v oblasti Palmetová. Rovněž tak není vydané ani územní rozhodnutí na novou stoku. Navíc bezúdržbovou stoku nahrazujete přečerpávacími, tzn., zároveň Praha řeší blackout, a tady uspoří, a jinde to bude vynakládat.

Ty úspory, mohla bych dostat písemně nějaký podrobnější rozbor? Budu-li mít možnost vystoupit ještě v druhé interpelaci, tak občané těch oblastí, je jich mnohem víc, než

jste říkala, zajímají se o to, jestli z těch úspor taky někdo pomůže jim uhradit zvýšené náklady na kanalizaci, které díky tomu budou mít minimálně dalších pět let. Děkuji.

*Nám. Dolínek:* Paní kolegyně Plamínková, prosím.

*P. Plamínková:* Dostanete to písemně. Nicméně chci podotknout, že stoka A2 stejně byla vyprojektována pouze do Cholupic, kde kanalizace v současné době je. Tam nikdo kvůli tomu nebyl připraven o své právo se připojit na kanalizaci. Občané Cholupic jsou odkanalizováni výtlakem do Libuše.

### **INT. č. 27/7 – Zuzana Ondomišiová**

– interpelace směřovala **na náměstka primátorky Dolínka**

ve věci

- žádosti o zvážení alternativních návrhů při dostavbě městského okruhu a širšího zapojení veřejnosti do diskuse

na interpelaci reagoval **náměstek primátorky Dolínek**

### **stenozáznam a písemná interpelace předány nám. Dolínkovi k písemné reakci**

*Nám. Dolínek:* Děkuji. Paní doktorka Ondomišiová ve věci městského okruhu.

*PhDr. Zuzana Ondomišiová:* Vážené dámy, vážení pánové, jmenuji se Zuzana Ondomišiová a většinu života žiji v Praze 8. Zde také celá léta zblízka sleduji, jak se v mé lokalitě nevhodná rozhodnutí o dopravě, a s tím spojené vybourávání nejen kvůli městskému okruhu, ale také třeba Palmovka a další již od 70. let minulého století podepisují na devastaci veřejného prostoru, identity Libně jako historické části, zhoršování životního prostředí a kvality života občanů vůbec. Z oken se dívám na část předpokládané trasy městského okruhu, ulici Povltavskou od Košinky ke Kříži, kde nyní přemostňuje již Primátorskou a Zenklovu.

Chtěla bych se proto zeptat pana náměstka Dolínka, proč místo zahloubení Holešoviček se konkrétně prosazuje tzv. Libeňská spojka, která by na velmi krátkém úseku v podstatě propojila dvě výpadovky, ale zato by na necelém kilometru vyrobila tři velmi rozsáhlé dálniční stavby s dopadem na rezidenční a rekreační charakter okolní zástavby. Trojúhelník silnic a tunelů od Pelc-Tyrolky vedený Povltavskou ke Kříži a odtud potom na Bulovku, resp. Vychovatelnu, vy Holešovičkám ulevil jen minimálně a byl by jistě dvakrát delší a ještě mnohokrát více dražší, než uvažované zahloubení Holešoviček. To by také dopravu vyvedlo co nejkratší cestou z kotliny kolem Vltavy mezi řekou a severními terasami, kde lokalita dolní Libně už dnes trpí obrovskou kumulací smogu, výfukových zplodin a hluku. Rozšíření Povltavské by tohle jenom zhoršilo.

Jsem přesvědčena, že prostředky, uspořené zvolením měkčí varianty dostavby městského okruhu, čili méně tunelů, méně betonu atd., by mohly být účelněji využity zejména pro rozvoj veřejné dopravy.

Pane Dolínku, řekl jste, že nikdo nepřišel s žádnými jinými racionálními návrhy podoby okruhu, než tím, který chcete předkládat. Jistě jste se seznámil s návrhy řešení IPR, tzv. duálu, návrhem Auto\*Matu, návrhem ateliéru D3A, a možná existují nějaké další. Nechal jste je skutečně odborně porovnat a posoudit? Jaké jsou výsledky těch porovnaní, a kde se s nimi může veřejnost seznámit? Co je na nich neracionálního?

Navíc městský okruh vnitřní by podle podmínky EIA měl být spuštěn až po dokončení vnějšího pražského okruhu. Proč se nejprve netlačí a nedělá všechno pro to, aby byl dokončen ten vnější, a kapacity vnitřního okruhu se potom odvozovaly a vypočítávaly podle té situace?

Žádám tedy, aby se hlavní město znovu zabývalo alternativními návrhy, a skutečně vyvolalo veřejnou diskusi, aby se všichni mohli k tomu vyjádřit a dozvědět se o tom, co je čeká. Děkuji.

**Nám. Dolínek:** Děkuji. Dva roky na diskusi prostor byl, jestli mi přišlo dohromady osm dopisů za dva roky, opravdu, obyvatelé Prahy se mi neozvali nijak masivně, nijak víc ze všech městských částí napříč Prahou, kromě toho, že se ptali, kdy to konečně bude postaveno. Ale že by mi někdo přišel s nějakou technickou studií kolem duálu apod., ne. Vždycky to bylo zaneseno v nějakých mapách, přišlo se s tím.

Mně to víc a víc začalo připomínat snahu o tzv. regionální variantu Pražského okruhu. My starostové, co nám vadí Pražský okruh tam, kde je navržen, říkáme, udělejte to jinde. Je nám jedno kde, jak to tam bude vypadat, jaký to má dopad, hlavně ať to není u nás. A toť vše, za tím tečka. Žádná aktivita ve prospěch podpory těchto variant, nic. Jenom vždycky, udělejte to jinde. Chápu, že jsou tady různé přístupy, jak mě vždycky na IPR učí, jsou dva, ne na mém dvorku, a pak ještě nějaký druhý přístup, s kterým se tam lidé identifikují, ale musím říct, že toto není úplně pozitivní.

Nicméně aby bylo jasné, že nerozhoduji já jako Petr Dolínek, předložil jsem materiál Radě hl. m. Prahy a Rada ho projedná. Taktéž aby bylo, prosím, veřejně známé, v případě městského okruhu mě nic nenutí dávat letos žádný tisk do Zastupitelstva. Já tam nevypisuji veřejnou zakázku, která by vyžadovala projednání Zastupitelstvem. Přesto jsem se veřejně zavázal, že to chci v září projednat v Zastupitelstvu, sám o sobě, a po dnešní diskusi Zastupitelstva tu diskusi předřadíme již na červnové zasedání.

Jinak bych rád odkázal k tomu, že ke všem dalším věcem jednak určitě odpovím písemně, a jednak samozřejmě, jak jsem řekl, bude projednávání s obyvateli, budeme se zabývat variantami s dopady, s podobou, a tam všude bude prostor se o tom ještě určitě bavit.

Opět bych chtěl říct, vždycky se tady o těch věcech mluvilo a moc se s nimi nehýbalo. Když se podíváte na Spořilovskou, vždycky se říkalo, jak by bylo hezké, kdyby byla zastřešena nebo zahloubena, nebo něco podobného. V případě Spořilovské se již s místními obyvateli projednal projekt zastřešení nebo zahloubení Spořilovské, a když říkáme, že budeme pracovat na Holešovičkách, tak to myslím smrtelně vážně, že na nich pracovat budeme.

Prosím, písemně odpovím na drtivou většinu toho, co jste řekla.

**PhDr. Zuzana Ondomišiová:** Děkuji. Měla bych k tomu jenom reakci. Vy říkáte, že občané Prahy 8 nijak nereagovali. Myslím si, že to taky vyplývá z toho, že ty informace jsou výkřiky. Jednou to bude tak, jednou to bude tak, půjde to tudy, minulé Zastupitelstvo, pokud vím, aspoň Praha 8 vlastně po dokončení hlavní Blanky, Blanky I nyní, řeklo, že se nebude realizovat dostavba v této podobě.

Moje žádost o to, aby veřejnost byla nějak informovaná, vychází z toho, že plno mých spoluobčanů vůbec netuší, že se k tomu zase vracíme a že se s tím nic jiného nestalo. Navíc si myslím, že aspoň pokud já jsem se mohla seznámit s návrhy jiných nezávislých ateliérů nebo Auto\*Matů apod., tak to není žádný výkřik někam, ale jsou to komplexní studie, které zrovna tak odhadují a vypočítávají a ukazují na grafech. A navíc je u nás tendence, vždycky se rozhodovat, jedno nebo druhé.

Myslím si, že by se měla hledat moderní jiná cesta, zhodnotit to novým pohledem, a ne pohledem 50 let starým. Děkuji.

*Nám. Dolínek:* Děkuji. Varianta dual například vychází ze ZÁKOSu, což byla práce normalizačních inženýrů 70. let. Ale to můžeme pominout, když se odkazujeme k minulosti. Rád bych podotkl, já tu veřejnou diskusi vedu, povedu ji dál, nicméně tato stopa městského okruhu byla vždy ve všech dodnes platných dopravních konceptech. Všechno ostatní byly překonané alternativy. Prosím, nedělejme, že tady je zmatení myslí a pojmů. Pořád se něco předhazuje. Je tady neustále jedna platná věc, a říkám, svrchované Zastupitelstvo, volené všemi obyvateli Prahy, a bude to projednávat na svém příštím zasedání. Vám odpovím určitě písemně a doplním tyto věci. Děkuji.

**INT. č. 27/8 – Ladislav Kerleha-** iniciativa Auto\*Mat  
– interpelace směřovala **na náměstka primátorky Dolínka**

ve věci

- žádosti o prověření proveditelnosti konceptu IPR a Auto\*Matu při dostavbě městského okruhu

na interpelaci reagoval **náměstek primátorky Dolínek**

**stenozáznam předán nám. Dolínkovi k písemné reakci**

Vypršela nám lhůta pro interpelace občanů, s tím že já bych měl prosbu. Pan Ing. Kerleha zakončuje to první kolo interpelací občanů. Kdyby zastupitelům nevadilo, že bychom panu inženýrovi dali ještě prostor pro jeho interpelaci. Pak bychom navázali interpelacemi zastupitelů, kterých je dnes také hodně. Bez hlasování, přesto vidím souhlas v sále. Pan Ing. by ještě teď měl svou interpelaci ve věci městského okruhu. Prosím, pane inženýre.

*Ing. Ladislav Kerleha:* Dobrý den, dámy a pánové, jsem Ladislav Kerleha z iniciativy Auto\*Mat. Děkuji ještě za slovo, i když je to už lehce přesčas. Jenom bych v krátkosti navázal na své předřečníky k dokončení městského okruhu, a to zejména částí, kdy dnes platná EIA k dostavbě okruhu z roku 2012 požaduje splnit závažné podmínky. Zejména podmiňuje dostavbu městského okruhu předchozím zprovozněním celého pražského okruhu, včetně zavedení nízkoemisních zón a mýta v centru Prahy.

Jak situaci sledujeme, nezdá se nám, že by mělo dojít k urychlené dostavbě Pražského okruhu, zavedení nízkoemisních zón, natož pak mýta. Domníváme se proto, že s dostavbou vnitřního okruhu není kam spěchat, a měli bychom věnovat dostatek času na nalezení nejlepšího řešení pro tak zásadní stavbu.

Jako Auto\*Mat jsme představili svou verzi, kterou jste nám, pane náměstku, v březnu neformálně slíbil prověřit. Zde jsou tedy moje otázky. Kdy bude prověřena proveditelnost konceptu IPR a Auto\*Matu, a kdy budou zveřejněny výsledky tohoto prověření? Druhá otázka, proč se část koalice snaží o urychlenou dostavbu městského okruhu ještě před zprovozněním Pražského okruhu, když je z výsledků analýz EIA jasné, že by to mělo na dopravu a životní prostředí v Praze ničivé důsledky? Co udělá tato Rada pro splnění usnesení číslo 1701 předchozí Rady z roku 2010, které říká, že městský okruh v připravované podobě bude zprovozněn v souladu s podmínkami EIA společně s doprovodnými opatřeními, jako jsou nízkoemisní zóny a mýto? Zahájila již Praha zákonodárnou iniciativu, směřující k tomu, aby mohla mýto se zprovozněním okruhu zavést? Děkuji za pozornost.

**Nám. Dolínek:** Děkuji. Odpovím krátce a potom na zbytek podrobněji písemně. Nicméně právě to, že soutěžíme projektanty, jak jsem přislíbil, vaše řešení nejsou jenom, že musí proběhnout na samostatně jiném konceptu, ale řadu těch věcí lze, třeba oblast Jarova, oddělených bus pruhů ne dovnitř, ale vně komunikací apod. lze prověřit i při stávající přípravě pokračování městského okruhu. Skutečně projekty nejsou hozeny do koše, ty podklady a ty návrhy, ale budou tam pověřovány. Jak jsem upozornil, kapacitnost křižovat by mě zajímala, jestli musí být řešena ve velkém, nebo zda se to dá dělat chytřejšími dopravními řešeními na menším území. Právě na řadu vašich podnětů se určitě budeme dívat. A také s vědomím toho, že jeden projektant to bude mít jednodušší, to je ten, který to bude projektovat pod Malešicemi, tam ten spor tak zásadní není, tam jde spíš o kapacitnost tunelu, resp. o jeho vyústění, a ti další projektanti, co to budou mít směrem k Troji, to budou mít výrazně těžší. I proto jsme to rozdělili, projektantské týmy zvlášť, aby se nemuselo čekat kvůli jednotlivosti někde s celým projektem. Tam skutečně budou separátní týmy, které budou projednávat konkrétní problémy. Zbytek odpovím určitě písemně, a věřte, že vaše materiály do koše hozeny nejsou. Děkuji.



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA  
PETR DOLÍNEK  
Náměstek primátorky hlavního města Prahy



MHMPXP6RORSC

V Praze dne 21. června 2017  
INT 27/8/0/25.5.2017  
S-MHMP 892956/2017  
Č.j. MHMP 1014114/2017  
Počet listů: 2/příloh:

Vážený pane Kerleho,

v reakci na Vaši interpelaci ze dne 25. 5. 2017 Vám sděluji následující:

Na základě projednání problematiky variantního dokončení severovýchodní části MO na jednání zastupitelstva HMP dne 15. 6. 2017, zadá OSI MHMP ve spolupráci s IPR prověření možných variant řešení severovýchodní části MO.

Obsahem vydaných Stanovisek EIA pro MO+LS jsou často zmiňované dvě základní podmínky, které jsou bohužel interpretovány jako důvod k nečinnosti.

- Zprovoznění severovýchodní části MO+LS neproběhne dříve, než bude uveden do provozu PO.

Samozřejmě tato podmínka je v rámci procesu přípravy respektována. Ovšem tak jako běží příprava staveb MO, tak zároveň běží na ŘSD ČR příprava dokončení Pražského okruhu. V tuto chvíli je dokončena a posuzována dokumentace EIA na PO511. Předpoklad vydání Závazného stanoviska MŽP je v listopadu 2017. Podání žádosti o vydání územního rozhodnutí je předpokládáno v polovině roku 2018. Předpokládané zprovoznění je uvažováno v roce 2023-25. Zároveň běží práce na aktuální technické studii staveb PO518 a 519. Zahájení prací na nové EIA se předpokládá koncem tohoto roku. Předpokládaný horizont zprovoznění těchto staveb je plánován rovněž cca do roku 2030.

Práce na obou důležitých součástech pražského nadřazeného systému komunikací musí běžet současně a koordinovaně. Výkyvy mohou znamenat nejen časové zdržení, ale v případě změn i závažné nabourání doposud projednaných a schválených výstupů a podkladů. Je třeba si uvědomit, že doprava využívá daných možností sítě, a to jak v reálném světě, tak i v dopravních modelech. Změna – odstranění, znatelný posun atd. mohou vést ke zcela odlišným nárokům a především dopadům na jiných připravovaných stavbách! V konkrétních případech např. neexistence Městského okruhu jistě povede ke zvýšení intenzit dopravy na okruhu Pražském.

Sídlo: Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1  
tel: 236002296  
e-mail: petr.dolinek@praha.eu, www.praha.eu



- Regulační opatření dle usnesení Rady hl.m. Prahy č. 1701 ze dne 21. 9. 2011.

Samozřejmě i tato podmínka (předpoklad) je v rámci procesu přípravy stavby sledována a naplňována. Jde o opatření, která budou z části obsahem vlastního návrhu stavby a souvisejících dopravních opatření na uliční síti – omezení rozměrů a tonáže vozidel, jejich směřování atd. Obdobně, i když v menším měřítku, je postupováno i v rámci zkušebního provozu např. severozápadní části MO.

Dalšími zmíněnými prvky regulace je možnost zavedení nízkoemisní zóny. Toto opatření lze zavést již v současné době platnou legislativou (zákon o ochraně ovzduší č. 201/2012 Sb.) a je do budoucna pouze otázkou jakou skladbu vozidel bude mít dopravní proud v čase zprovoznění stavby. Při návrhu v EIA byl předpokládán rok 2015, oproti tomuto roku se však skladba vozového parku do roku 2030 značně, věřme že pozitivně, vyvine. Zřejmě tak bude účelné přijmout zóny s vyšší mírou omezení, např. EURO 6, a tím docílit ještě vyššího efektu, než byl předpokládán v dokumentaci EIA.

Druhým prvkem vedoucím k ještě výraznějšímu zklidnění města po výstavbě MO je možnost zavedení plošné regulace dopravy v Praze, resp. uvnitř MO. Jde o zvýšení rozsahu zón zákazu vjezdu určitého typu vozidel (mj. nákladních), zatraktivnění Pražského okruhu odstraněním dálničního poplatku a naopak možnost zpoplatnění vybraných komunikací v Praze. Jde tedy o celý soubor sledovaných opatření, který se vyvíjí již dnes. Např. v podobě návrhu na omezení vjezdu vozidel nad 12 m. Konkrétní podoba těchto opatření samozřejmě musí projít podrobným prověřením a projednáním i v souvislosti s přípravou staveb MO. Samostatným problémem je možnost zpoplatnění – jako např. výkonové mýto uvnitř MO. Toto opatření vyžaduje úpravu platné legislativy a již několikrát bylo předmětem rozpravy v poslanecké sněmovně. Jeho zavedení bude proto ze strany MHMP nadále sledováno a připravováno.



Petr Dořinec

Vážený pan  
Ladislav Kerleha

Na vědomí: OVO MHMP

# **PÍSEMNÁ**

**INT. č. 27/1/P – Hana Jandová - zastupitelka MČ Praha 12**  
– interpelace směřovala **na radní Plamínkovou**

ve věci

- stoky A2, TV Točná a podpory plynofikace neodkanalizovaných oblastí

**interpelace předána radní Plamínkové k písemné reakci**

Jakub 1/1 Ing. Hana Jandová - duben 2014

STOKA A2, TV Točná - plynofikace

Jakub je sloh plynofikace lokalit ústředí na Točnu  
na který vzniklo HL. město jeníže na projekts-  
kání. Tada je jarda, že stanovila odhad  
a organizaci HL. města <sup>jean</sup> negotivni. Dalšími projekty  
je dachárek a studie, které uprotivovaly na  
problém.

Vzhledem k doporučení, které měly ke změně  
konceptu odkanalizování v úseku Chrupčice  
komorový, kde budou úspory využity  
na prospěch obcí, které budou dále  
mít ke splácně kanalizace. Tedy Chrupčice  
mít a možná i Točna. Tedy kde HL. město  
bude přispívat na náklady na napájení  
čerpací a kde umožní provedení plynů  
do ulic ke splácně kanalizace.

Proč měla realizace zakázka 5.0132 TV Točna,  
etapa 0002 - 15 Točna a etapa 0003 - zde byl  
vybran projekt - projekt, dokument.  
se jedná o řešení plynofikace Chrupčice  
a Točny již na konci roku 2014.  
Jandová Hana



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA  
RNDr. Jana Plamínková  
Radní hlavního města Prahy

V Praze dne 13.6.2017

*Ej: 9755 12 / 2017*

Vážená paní inženýrko,  
přípravu lokální ČOV na Točné má na starosti MČ Praha 12, která na to dostala v loňském roce z HMP dotaci. Stanoviska tedy shromažďuje Vaše MČ. Já je k dispozici nemám.

Úspory budou využity ve prospěch občanů Hlavního města Prahy. Investice více než 500 mil. Kč do A2 je vzhledem k počtu odkanalizovaných domů krajně neekonomická. Proto jsme se snažili nalézt levnější řešení, které se nyní připravuje. Nové řešení ale nikomu čas, kdy se dočká kanalizace, neodráželo.

Stoka A2 měla vést pouze do Cholupic a obyvatelé Cholupic kanalizaci mají, jsou odkanalizováni výtlačkem na Libuš. Klíčové je, jak jistě víte, najít možnost, jak vést kanalizaci výtlačkem dál z Točné do Cholupic. To se zatím zcela nepodařilo, proto se bývalá starostka pí. Rázková velice intenzivně snažila umožnit odkanalizování Točné do prozatímní malé ČOV, která by se poté, co do Točné dorazí již zmíněný výtlačk, přestavěla na čerpací stanici. Vše bylo na dobré cestě, ale bohužel se obávám, že nyní po odvolání pí. Rázkové z Rady MČ Praha 12 již na toto řešení nikdo netlačí. Je do značné míry na politicích u vás na Praze 12, zda umožníte občanům Točné mít co nejrychleji kanalizaci. Sama velmi dobře víte, že nelze budovat dříve plyn než kanalizaci, neboť kanalizace se ukládá do větších hloubek a pokud by plyn byl uložen dříve, tak se při výstavbě kanalizace zničí.

Pro Vaši lepší orientaci ještě uvádím některé fakty o postupu ze strany MHMP :

#### **realizované stavby v oblasti MČ Praha 12**

- páteřní stoka v komunikaci Komořanská (stavba č. 0057 Prodloužení stoky A2, etapa 0001)
- odkanalizování ulic v oblasti ulice Nad Teplárnou (stavba č. 0057 Prodloužení stoky A2, etapa 0002, část 01,02 a 04)
- odkanalizování ulic Revoluce, Za Strojírny, U Cihelny, Pacholíkova, Na Komořsku, Do Koutů a k Petrově komoře - severovýchodně od ulice Palmetová (stavba č. 0057 Prodloužení stoky A2, etapa 0004, část 02)

#### **stavby v přípravě**

- Pro vybudování splaškové i dešťové kanalizace v ulicích Palmetová, Pod Lešem, K Nouzovu,, Za Sídlištěm, Krupná, Na Komořsku a Na Poustkách bylo vydáno rozhodnutí o umístění stavby, které nabylo právní moci dne 24.12.2016. Následně bylo zahájeno projednávání zhotovené dokumentace pro stavební povolení s příslušnými dotčenými orgány státní správy (DOSS).
- změny technického řešení stoky A2 (stavba č. 0057 Prodloužení stoky A2, etapa 0004, část 01 Gravitační stoka z Cholupic do A2) - byla zpracována dokumentace pro územní rozhodnutí,

Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1

tel.: 236 002 123

e-mail: jana.plaminkova@praha.eu, www.praha.eu

- kteřá byla projednána s příslušnými dotčenými orgány státní správy (DOSS) a dne 22.5.2017 bylo požádáno o vydání rozhodnutí o umístění stavby.
- Základní zhodnocení změny technického řešení (usnesení Rady HMP č. 606 ze dne 22.3.2016)
- „původní“ technické řešení stavby - předpokládané investiční náklady 528 mil. Kč
  - „nové“ technické řešení stavby - předpokládané investiční náklady výši 132 mil. Kč
- uspořené prostředky (včetně již proinvestovaných nákladů na přípravu „původního“ technického řešení stavby) cca 350 mil. Kč
- Vypracování studie na porovnání provozních nákladů čerpací stanice pro řádově jednotky tisíc EO oproti úspoře stovek milionů investičních nákladů opravdu nebylo zadáno.

S pozdravem



RNDr. Jana Plamínková

radní hlavního města Prahy

Vážená paní  
Ing. Hana Jandová