

Zápis z veřejného projednání Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí a posouzení jejich vlivů na životní prostředí (SEA)

Místo projednání: Centrum architektury a městského plánování (CAMP) Vyšehradská 51, Praha 2

Datum projednání: 12. 12. 2018

Program:

bod	Téma
1	Zahájení
2	Představení Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí
3	Představení SEA Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí
4	Diskuse
5	Závěr veřejného projednání

Zápis k jednotlivým bodům:

ad 1) Ing. Václav Novotný, Ph.D. (IPR) přivítal přítomné za pracovní skupinu Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí, seznámil je s programem veřejného projednání a představil zpracovatele koncepce a zpracovatele posouzení vlivů na životní prostředí (SEA).

ad 2) Ing. Daniel Šesták (projektový manažer projektu Plán udržitelné mobility Prahy a okolí (P+) ze společnosti Mott MacDonald) seznámil přítomné s obsahem a hlavními cíli Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí. Veškeré informace o Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí jsou dostupné na: www.poladprahu.cz

ad 3) Mgr. Pavla Dušková (zástupce týmu zpracovatele SEA ze společnosti EIA SERVIS s.r.o.) seznámila přítomné s postupem a výsledky posouzení vlivů koncepce na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů (SEA).

ad 4) V 15:35 Byla zahájena část diskuse, kde i přes účast několika desítek osob padaly stále dotazy prakticky jen od 4 dotazujících. Dotazy jsou vzhledem k ochraně osobních údajů uvedeny bez jmen dotazujících a odpovídajících, (byla snaha o co nejautentičtější přepis dotazů, mohou proto působit z hlediska stylistiky poněkud zvláštně). Na zpracovatele posouzení vlivů na životní prostředí byly vzneseny následující dotazy:

- 1. Dotaz:** Třicet let stará holandská environmentální politika, kterou má dotazující v tašce hodnotí primárně globální, kontinentální, fluvální atd. až místní vliv. Primární vlivy jsou exhalace, které dojdou až za hranice, nejdou jen do Hřenska. Jak je možné, že jsou přeshraniční vlivy v SEA nulové, když je zřejmé, že dochází k přenosu emisí přes hranici? V kontextu toho, že jsme se před týdnem dozvěděli na konferenci o ozonu, máme rozšiřující se nůžky, a SEA by měla rozevření nůžek snižovat, tak jak to, že nemá přeshraniční vlivy?

Odpověď:

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí obsahuje záměry (opatření) umístěné na území hl. města Prahy s dopravním napojením na území Středočeského kraje. Byl proto vyloučen přeshraniční vliv z hlediska ovzduší. Realizací Plánu mobility Prahy předpokládáme celkové snížení emisí, vliv na ovzduší je hodnocen jako mírně pozitivní. Tento vliv se projeví pouze na území Prahy a Středočeského kraje. Proto jsou přeshraniční vlivy vyhodnoceny jako nulové.

- 2. Dotaz:** V rámci prezentace Dopravní politiky byla zmiňována regulace IAD, zejména prostřednictvím mýta a rozšiřování ZPS. Dle neodborného soudu dotazujícího by proto dotazující očekával snížení počtu parkovacích míst v centru města, je to v P+ zohledněno? Doplnující otázky v průběhu odpovědi: Jde o celkový počet míst v celém městě? Nestačilo by počet míst vzít ze stavebních úřadů v Praze a v Excelové tabulce je jednoduše sečíst? Je to přece jen cca 20 hodnot pod sebou, ne?

Odpověď:

Problematika snižování počtu parkovacích míst v centru města je v P+ zakotvena a je spojena s revitalizací veřejného prostranství. Indikátor počtu parkovacích míst pro oblast PPR je v Dopravní politice i Návrhu zakotven. Zabývali jsme se touto problematikou a počet míst je znám v celé PPR a ve všech ZPS, případně v lokalitách, kde byly zpracovány průzkumy dopravy v klidu. Neznáme však počet míst po celém městě. Stavební úřady nám nevidují počet stání v naší jednotné databázi. Indukce dopravy počtem parkovacích míst je známá, proto i PSP s kapacitami pracují více, než celostátní vyhláška a umožňují určitou redukci. V P+ navrhujeme redukci počtu stání v uličním prostoru v rámci PPR, kde máme počty stání přesně nasčítané, z 15 927 stání na 14 334 stání v roce 2030. To, co se postaví uvnitř soukromých objektů kromě platné legislativy (PSP) tolik ovlivňovat nemůže.

- 3. Dotaz:** Akční plán by měl být zpracován dle webových stránek 5-8/2018, dle úvodního slova však v roce 2019? Bylo v posouzení SEA zohledněno pořadí realizace opatření s vlivem na životní prostředí? Je vůbec otázka pořadí opatření relevantní?

Odpověď:

Akční plán se skutečně časově posunul, opozdil se. Začali jsme na něm pracovat v říjnu, očekáváme dokončení v březnu 2019. Souvisí to s komunálními volbami a časováním realizačního plánu Strategického plánu, aby vše bylo v souladu s novým vedením Prahy a novým realizačním plánem Strategického plánu. Na akčním plánu budou spolupracovat další městské organizace, městské části, politici, všichni tito budou zahrnuti začátkem příštího roku 2019. Může být i participace s externími odborníky, o tom však zatím není rozhodnuto. Základem, je v akčním plánu říci, jak a kdo má opatření realizovat. Čtvrtletně se pak bude posuzovat, jak úspěšná implementace P+ je.

Hodnoceno bylo 240 opatření najednou, především pak v části synergických a kumulativních vlivů. Plán mobility nemá nastavenou etapizaci realizace opatření, proto etapizace nebyla v SEA hodnocena. Plán mobility byl hodnocen jako celek. Je třeba realizovat samozřejmě nejen dopravní stavby, ale také regulační opatření. V Návrhu i akčním plánu se využívá model dopravy, jedná se o podpurný nástroj.

- 4. Dotaz:** Pochvala za to, že plán mobility vzniká, dle vlastního soudu kvalitní materiál, ale v zahraniční dle informací spolku Holešovičky pro lidi probíhá participace aktivněji a lépe. Může se jednat o subjektivní dojem. Oblast V Holešovičkách je dopravně a environmentální nejhorší

v Praze a dokument P+ problematiku ulice V Holešovičkách ignoruje. Jak to, že Radlická radiála za 14 mld. Kč je v P+ Návrhu a je tak více důležitá než zahloubení V Holešovičkách, když subjektivně i objektivně jsou dnešní problémy V Holešovičkách větší, než v Radlické ulici (emisní, hlukové)?

Odpověď:

Participace mohla být širší a vydatnější, v oblasti dopravy v ČR však není s participací tolik zkušeností, přizpůsobovali jsme participaci publiku, proto se participovalo na dvou úrovních, na úrovni odborné a veřejné. Participace s odborníky byla úspěšná a velmi důležitá, odborníci zvolili scénář-tvář dokumentu P+ Dopravní politika, který je v dopravní politice a mohli jsme se o to i opřít i při projednávání P+ s vedením města. Pro veřejnost jsme měli aplikaci na sběr podnětů, kam přišlo cca 2700 podnětů. Bylo náročné podněty třídit z hlediska plánu mobility, plán mobility totiž nesplňuje práci MČ, snaží se na mobilitu dívat globálně. Některé podněty tak nemohly být bohužel zpracovány. Z hlediska výstavy byla participace úspěšná, pomocí panelových diskuzí a prohlídek zde v CAMPu a sále A. Z pohledu veřejnosti je to tak spíše ochutnávkou. V budoucnu bychom chtěli veřejnost ještě více zapojit do tvůrčí práce na začátku, nevyužili jsme samozřejmě všechny dostupné metody, příště je výzvou veřejnost ještě lépe zapojit. V zahraničí umí lépe svou participační práci i prodat. Česká veřejnost není na participaci, tedy tvůrčí práci, tak připravená, jako na západ od našich hranic. Snažili jsme se mít proto akce pro veřejnost a inzerovat je na našem webu, sociálních sítích městských společností, v Metru, ale zřejmě to i tak nebylo dostatečné. Měli jsme i limity v čase a penězích, i s touto formou participace trval dokument 3 roky. Příště se pokusíme o inovativnější metody a zapojení dalších kanálů tak, abychom oslovili ještě více skupin.

Radlická radiála je pouze v projektové přípravě v Návrhu. Nemá se tedy realizovat do roku 2030. Projekt je však ve vysokém stupni rozpracování (proražená průzkumná štola, hotová DÚR v první verzi), proto tento projekt nenavrhujeme zastavit. Dnes by však tento projekt způsobil více škody než užitku a je potřeba předřadit jiné projekty, např. optimalizaci uzlu Barrandovský most. V městě jsou podobně dopravně zatížené oblasti jako ulice V Holešovičkách, například Magistrála. Zahloubení ulice V Holešovičkách je v zásobníku, ale je potřeba najít finance z jiných kapitol rozpočtu. Nebo to zapojit do projektové dokumentace k MO, což ale znamená přeřešit například Libeňskou spojku, ale to bychom předbíhali. S připomínkou se vypořádáme. Technicky nelze stejně tunel V Holešovičkách 6-10 let postavit, snažíme se proto hledat i jiná řešení, probíhá také změna ÚP. O projektu navíc není tolik technických informací. Při aktualizaci P+ je možné také projekt zařadit a nahradit za jiný.

5. Dotaz: O problematice Holešoviček se ví dlouho, nikdo to však neřešil, vědělo se o tomto problému v souvislosti se zprovozněním tunelu Blanka. V dokumentu P+ jsou Holešovičky zmíněny jen z hlediska plynulosti provozu, z hlediska životní prostředí či zdraví ne. Radlická radiála je větší priorita. Projekt zastřešení spořilovské spojky jde však rychleji, tak jak to možné?

Odpověď:

Projekt Spořilovské běží déle, proto je dál. Na Holešovičkách se také pracuje. Víme, že životní prostředí v Holešovičkách je problematické, i proto jsme si nechávali zpracovat mapy imisního zatížení po zprovozněním Blanky do dokumentu P+ Analýza.

6. Dotaz: Ohledně Holešoviček, Jestli se nevyřeší levé kolo u žebříňáku, tak ty tři ostatní si mohu strčit za klobouk. Nejedná se o drzost, ale chtěl bych vás požádat, aby na taková jednání, jako je toto, byli zváni pouze lidé mladší než 20 let, nebo s prodělanou lobotomií. Prý, že u nás není s participací zkušenost? Já jsem udělal strategický plán Příbrami v roce 1995 a 250 lidí se do půlnoci hádalo a pak to ještě pokračovalo. Na participaci pro Pražský Strategický plán přišlo 28 lidí a za hodinu nebylo k čemu hovořit. Vy si dáváte vysvědčení, dnes však s participací zkušenosti jsou a jedná se jen o vaší nevělu. S paní Šenarovou a kvalitním dopravákem jsme udělali studii, to, že se nic neděje, to je současná dopravní politika.

Odpověď:

Aktivně participujeme každou koncepční studii na IPR, máme na to speciální oddělení, ale stále je to méně než v západní Evropě, my se snažíme tento stav právě napravit.

Právě proto, byla prioritou zprovoznit Pražský okruh a poté Blanku, proto je Blanka jenom ve zkušebním provozu. Tato podmínka vychází z tehdejší dopravní politiky, která je, nebo byla zakotvena v dokumentech města. Realita je bohužel jiná.

7. Dotaz: V roce 2005 se netušilo, jaká varianta MO bude, udělala se analýza, jestli varianta J, nebo Ss Pražského okruhu, říkalo se, aby se nekoplo do země na MO před PO. Je to však báječný developerský projekt, sází si tam stavby Křetínský, to tak bylo od začátku. Nějaký ředitel za Strategii IPR říkal, že SZ segment Pražského okruhu je vyřízen, jen zbývá vyřešit oblast Suchodola. Kde to jsme, to je IPR? Dobře se ví, že Suchdol je v právu a bojuje za nás. A pan nikdo, on je teda Bc., říká, že si musíme poradit se Suchdolem?

Odpověď:

Nemůžeme mluvit za jiné sekce IPR, ŘSD apod. My i ŘSD se snažíme zapojit všechny aktéry včetně obcí. Připravují se zelené pásy kolem PO.

8. Dotaz: Radlická radiála je jeden z nejvíce připravených projektů, připravili jsme spoustu připomínek k DÚR a věříme, že v této podobě RR rozhodně ÚR nezíská. Neříkáme však, že by se neměl projekt realizovat vůbec. Bude se hledat jiná cesta, nebo se projekt zastaví?

Odpověď:

Otázka je na politickou reprezentaci Prahy a odbor OSI. Za tým P+ máme RR jako projektovou přípravu, počítáme s tím, že se bude hledat řešení. Poté co se řešení najde, což se bude hledat několik let, bude se hledat z čeho to zaplatit. Posuzovalo se to z odborného hlediska a finančních možností Prahy. Metro D je nákladný projekt, za 40 miliard z Pankráce na Depo Písnice a rozpočet Prahy je cca 30-32 mld. na 12 let, což znamená, že už to je mimo rozpočtové možnosti města. Je ale také potřeba opravit mosty, ulice, atd. Počítáme také s úvěrem. Nejdříve je potřeba odlehčit Barrandovskému mostu a zrekonstruovat celý uzel. Předcházet by tak mělo také vybudování Dvoreckého mostu pro tramvaje, autobusy a pěší s cyklisty a stavby 511 PO. Proto mají tyto projekty větší prioritu, než Radlická radiála.

9. Dotaz: Dotaz ohledně omezování IAD, nové zastupitelstvo má v programovém prohlášení podporu tvorby parkovacích stání, jak se IPR cítí v prosazování návrhů. Dotaz je také na

komplexní strategii, a to na dlouhodobé cíle, propustnost, a jak bude dokument vymáhán, tedy také zpětně kontrolován.

Odpověď: Odpověď je za pracovní skupinu, nikoliv IPR. Podařit by se nám mělo opravit či revitalizovat infrastrukturu (Vinohradská, Vítězná, Malostranské a Václavské nám.). Do akčního plánu půjde ale všech 240 opatření, vč. rekonstrukce mostů. Bude potřeba zrekonstruovat mosty Barrandovský, Palackého, Legií, Hlávkův, Libeňský, do cca 5 let. Bude záviset na stavu přípravy projektů a možnostech uzavírání více mostů zároveň. Do 5 let by se měl také realizovat Dvorecký most. Problematické se za současného vedení radnice MČ Praha 8 jeví zavedení tramvaje do Bohnic. Což je z pohledu plánování mobility problém, že nenastane snížení produkce CO₂, emisí exhalací pevných částic a úspore řidičů autobusů v předmětné lokalitě.

Kontrola plánu bude fungovat pomocí pracovní skupiny, která se bude pravidelně scházet a kontrolovat, že se plní projekty. Každý z členů pracovní skupiny bude mít své projekty, které bude řešit a sledovat. Neřeší se tudíž projekty, ale dílčí úkoly, to je velká novinka. Pro sledování bude sloužit online platforma se zásobníkem. I veřejnost bude vidět, v jakém stavu se projekt nachází. V Návrhu i Dopravní politice je sada indikátorů, podle kterých se bude sledovat úspěšnost. Indikátory dopravního systému jsou v dokumentu. Udržitelná doprava má v roce 2030 tvořit 73%. Cílové propustnosti (kapacity) jednotlivých ulic nejsou v dokumentu uvedeny.

10. Dotaz: Způsob vyhodnocení SEA, v závěru je odkaz na matici hodnocení, je to někde spočteno kvantitativně? Hodnocení v tabulce od -2 do +2 je pro mě nedostatečné. Jedná se tedy parametrické hodnocení, nikoliv kvantitativní? Není tedy řečeno kdy, za kolik to má být které opatření vyhodnoceno. Připomíná to metropolitní plán, což mě znepokojuje. Šablona je tedy parametrická? Ale není tam řečeno nic konkrétního. Ale každé opatření má mít dle závěrů SEA svou EIA, je to tak?

Odpověď:

Hodnocení bylo provedeno standardně ve stupnici -2 až +2 dle platné metodiky, tedy semikvantitativním hodnocením. Záměry spadající dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, do procesu posouzení vlivů na životní prostředí, projdou procesem posouzení vlivů na ŽP (EIA) nezávisle na předkládaném hodnocení SEA. SEA nenahrazuje EIA.

11. Dotaz: Opatření ID112 Studie organizace dopravy, co to je? Na zítřejším zastupitelstvu se projednává doplnění zřizovací listiny IPR o činnosti UDI, to je toto opatření? Jak je tedy možné, že se UDI se má přičlenit zítra v rámci zasedání zastupitelstva?

Odpověď:

Agenda dopravy se zesložituje, stále jsou, procesy pomalejší, jedná se tak o procesní audit, který by se měl zaměřit na městskou správu dopravy, z analýzy vyplývá, že procesy neběží úplně rychle, proto by tato studie měla. Studie správy dopravy je procesní audit. Na zítřejším zastupitelstvu se jedná o otevření možnosti sloučení IPR a UDI, ale ne sloučení těchto pracovišť. Hlavním motivem je sloučit modelovací pracoviště, což bylo napsáno v Analýze P+. Praha má jeden model dopravy, TSK pro blízký horizont, IPR pro vzdálených horizont.

Více informací sdělí vedení Prahy. Studii městské správy dopravy dělat IPR nebude, měl by jí dělat MHMP, jakožto zřizovatel subjektů, jako je IPR, ROPID apod. Zhotovitel se bude soutěžit. V této věci

nebylo dosud nic rozhodnuto. Navýšení rozpočtu IPR zítra (13. 12. 2018) na ZHMP s touto studií nesouvisí.

- 12. Dotaz:** Iniciativa Holešovičky pro lidi žádalo několikrát o zařazení do participace písemně, bylo však vždy odpovězeno, že na studii participující odborníci (pozn. jednalo se o hodnocení odborníky nominované řídicí radou P+). Žádali jsme, abychom byli připuštěni a nebyli jsme, proto z pohledu iniciativy participace neproběhla. Proběhly pouze panelové diskuze jako participace, a to je málo. Požadavky iniciativy Holešovičky pro lidi se nepromítly zpět do dokumentu P+. Hodnocení prioritních os z hlediska veřejného zdraví jsou v hodnocení SEA, osa zahrnuje výstavbu kapacitních komunikací, které mají odvést dopravu mimo zastavěná území, toto přesně ulice v Holešovičkách je a P+ to neřeší. V EIA na Blanku 2 (tzv. Vlastu) je podmínka zahloubení prosecké radiály, EIA je již dlouho schválená a nic se neděje. Žádáme přeřazení zahloubení ulice V Holešovičkách do první kategorie do Návrhu, nechť se alespoň projektuje, stejně jako Radlická radiála, jsou to minimální náklady. Není potřeba do participace přece zapojit všechny spolky, stačí jen ty, které se zabývají kapacitními komunikacemi.

Odpověď:

Participace probíhala, s odborníky bez lokální spolků, neboť jich je veliké množství. Což je neřiditelné. Lokální spolky se mohli zapojit do participace s veřejností. Hodnocení odborníky bylo standardní MCA, pomocí odborníků nominovaných řídicí radou. Odborníci hodnotili pozitivněji vlivy u větších projektů, hodnocení bylo orientační a byl to pouze jeden ze vstupů pro výběr opatření do Návrhu. Budeme rádi, za vstup, jakou ze stovek forem participace do příští aktualizace P+ zvolit tak, aby to vyhovovalo i spolku V Holešovičkách. Do Návrhu byl zvolen projekt Městského okruhu s Libeňskou spojkou. Který má již EIA a vyhodnotili jsme jako neefektivní mít dva velmi nákladné silniční tunely 1 km vedle sebe v podstatě ve stejném směru. Byl proto zvolen připravenější projekt. S připomínkou se vypořádáme.

- 13. Dotaz:** Dotazující je technik tak ví, že je možné zrekonstruovat kompletně ulici, například ulici Dukelských hrdinů, od sítí až po povrchy během 1 měsíce, to je však nad možnosti Prahy. Otázka však směřuje k tomu, že jestli je v plánu mobility opatření, které je nutné zítra: Hlávkův most je kriminální záležitost, kde je permanentní zemětřesení 2. - 3. stupně, betonová konstrukce chátrá a je přetížená, nechat tam takovou měsíční krajinu je sabotáž. Proč není možné tam vyměnit povrch před časem (5ti, 10ti lety) či okamžitě? Dát tam během týdne, čtrnácti dnů, hladký povrch, i když se bude Libeňský most generálkovat? Odpovědi k participaci si protiřečí, participační dokumenty lze dnes nalézt na radnicích od Norska po Portugalsko, kde se to válí a je možné to využít. Participace panelovou diskuzí není participace. Participace IPRu je participaúra, kterou si IPR vyvinul už ke Strategickému plánu a je to podobné, jako byl bolševik demokratúra.

Odpověď:

Otázka byla v průběhu odpovědi stažena a zůstala tak nezodpovězena, neboť tomu údajně odpovídající odborník z pracovní skupiny nerozumí.

- 14. Dotaz:** Dotazující nenašel v dokumentu kategorizace všech ulic, kapacity. Například v Lucemburku to mají. „Emise VOC z automobilové dopravy“ a „emise CO2 se budou snižovat“,

proč tam není konkrétní hodnota? Druhá otázka: Na stavebním úřadě JMK je možné v pdf dokumentech vyhledat počet stání, proč by stavební úřady v Praze nemohli dávat tato čísla dál?

Odpověď:

Kategorizace, ani kapacity tam nejsou, neboť je P+ pro celé PMO, která má téměř 2,0 mil obyvatel. Lucemburk je výrazně menší.

Známe počet stání v ulicích, kde jsou ZPS, v městských částech, kde se dělaly průzkumy a v celé PPR. Stavební úřady mohou v každé jednotlivé dokumentaci vyhledat počet stání, ale není možné tento požadavek chtít po stavebních úřadech, mají spoustu práce a nedostatek pracovníků. Nemůžeme je donutit, aby nám pravidelně reportovali všechny stavební povolení/kolaudační rozhodnutí.

Trend byl navržen na základě stávajících platných strategických dokumentů. Z dosavadního poznání nebylo možné stanovit hodnot přesné číslo. Emisní limity jsou však stanoveny tak, že nemají být překročeny na žádném území v souladu s platnými strategiemi. Snaha byla dávat konkrétní hodnoty, když to nešlo, je v P+ pouze trend.

- 15. Dotaz:** Existují PZKO a plán snižování akustické zátěže. Mělo by tak být pro každé opatření číslo, jaký je příspěvek ke zlepšování ovzduší, měl by se tedy dát vyhodnotit příspěvek? Jaká je vazba PZKO a P+?

Odpověď:

Byl vyhodnocen vztah Plánu mobility k cílům PZKO a byl shledán soulad mezi cíli Plánu mobility a PZKO. Při realizaci opatření navržených v Plánu mobility dojde také k naplňování cílů PZKO. Zpracovatel SEA hodnotí vztah P+ a PZKO v tabulce 29, bere jednotlivé cíle PZKO a váže k tomu oblasti mobility a vyhodnocuje, že převážně směřují k naplnění. Cílové indikátory P+ jsou indikátory se stejnými hodnotami jako v PZKO. Lze tedy říci, že pokud budou realizována všechna opatření, bude současně naplněn i cíl PZKO. Bude to sledováno pomocí navržených indikátorů.

Spočítat příspěvek by možné bylo, ale znamenalo by to více času a peněz, šli jsme tedy střední cestou.

- 16. Dotaz:** V minulém PZKO byla definována tzv. oblast „OSKO“, v podstatě centrum Prahy. Bylo by možné dát opatření do mapy a hodnotí každé jednotlivé opatření? Neboli jaká je metoda hodnocení z toho hlediska?

Odpověď:

Každý projekt v zásobníku má přiřazen soulad se strategickými cíli a případně trendově i indikátory. Správci opatření za to zodpovídají. Nebylo to však hodnoceno přesným číslem a modelováno pro každé jednotlivé opatření. I proto je v opatření mýto a ZPS, vzniká Strategie na podporu alternativních pohonů, aby se cíle plnily.

- 17. Dotaz:** Je už pro akční plán metodika jak hodnotit jednotlivá opatření?

Odpověď:

Projektový manažer má v hlavně metodiku, bohužel již odešel z jednání, dávali jsme zatím jen dohromady opatření z hlediska časové realizace, další postup v metodice teprve vzniká. I proto se zaobíráme zatím všemi 240 opatření.

- 18. Dotaz:** Bylo by možné dát opatření do GISu a zjistit jestli vyjdou environmentální cíle? A říci ano, vyjde vše dle hodnocení SEA? Jsou na opatření již alokovány finanční prostředky. Když jsme byli na první prezentaci Polad' Prahu, hovořilo se o infrastrukturním fondu, kde by mělo být 110 miliard. 110 miliard by se mělo získat odkloněním daní, o tom jsem již více neslyšel? To bylo řečeno panem Haincem, dnes tu však není. Jaká je situace nyní po volbách? Vytvořil se fond? Odklonily se daně?

Odpověď:

V GISu pracujeme od začátku, environmentální cíle vyjdou na celém území dle semikvantitativního hodnocení SEA.

Za pana Haince nemůžeme mluvit, jedná se o jinou sekci IPR. Rozpočtové určení daní je věc politického rozhodnutí, my do toho nezasahujeme. Složení rozpočtu v P+ jsme odvodili z rozpočtového výhledu a z toho jsme sestavili Návrh. Pokud bude vedení města chtít realizovat všechna opatření, je nezbytné řešit rozpočet na straně příjmů, ušetřit například na provozních nákladech, neboť v současné době je v rozpočtu na investice v dopravě cca 3 miliardy ročně. Otázka rozpočtu však není na nás, ale na Radu HMP a Magistrát. O akčním plánu budou rozhodovat politici, vyberou opatření, která mohou být realizována, a my jím tomu řekneme, jak plní strategické cíle. Odborníci (projektový tým P+) pouze odborně doporučí, která opatření lze realizovat, ale finální slovo mají politici na základě programového prohlášení a rozpočtu. Projektový manažer nebude rozhodovat o tom, co se zrealizuje a co ne, dává pouze možnosti.

ad 5) Poděkování účastníkům a ukončení veřejného projednávání v 17:30.

začátek: 15:00

konec: 17:30

Seznam použitých zkratk:

ČR	Česká republika
DÚR	Dokumentace pro územní rozhodnutí
IPR	Institut plánování a rozvoje hl m. Prahy
IAD	Individuální automobilová doprava
MČ	Městská část
MO	Městský okruh
MHMP	Magistrát hlavního města Prahy
MCA	Multikriteriální analýza
P+	Plán udržitelné mobility Prahy a okolí
PO	Pražský okruh
PZKO	Plán zlepšování kvality ovzduší
ROPID	Regionální organizátor pražské integrované dopravy
RR	Radlická radiála
TSK	Technická zpráva komunikací
OSKO	Oblast snížené kvality ovzduší
UDI	Úsek dopravního inženýrství Technické správy komunikací
ÚP	Územní plán
VOC	Těkavá organická látka (volatile organic compound)
ZHMP	Zastupitelstvo hlavního města Prahy
ZPS	Zóna placeného stání

Zapsal: tým Polad' Prahu (P+)