

Městská část Praha - Suchdol  
Internacionální 734, 165 00 Praha - Suchdol, tel.: 220 922 018



Kontrolní výbor ZHMP  
JUDr. František Hoffman - předseda  
Mariánské nám. 2  
110 00 Praha 1

VÁŠ DOPIS ZNAČKY / ZE DNE	NAŠE ZNAČKA	VYŘIZUJE	
	368 /05s	Čížek	V PRAZE DNE 5.9.2005

Vážený pane předsedo,

obracíme se na Vás s žádostí o projednání problematiky trasování severozápadního segmentu silničního okruhu kolem Prahy na některém z příštích zasedání Kontrolního výboru. Jak je všeobecně známo, Městská část Praha Suchdol již od roku 1990 vyjadřuje zásadní nesouhlas s vedením dálničního (silničního či Pražského) okruhu kolem Prahy (SOKP) v tzv. jižní variantě „J“ a vyvíjí v tomto směru značné aktivity. Níže bychom Vás chtěli upozornit na některé problémy ve čtyřech základních oblastech, které velmi pravděpodobně znemožní brzkou realizaci severozápadního segmentu silničního kruhu kolem Prahy ve variantě „J“.

#### Právní problematika

Rozhodování o výstavbě dálnic a rychlostních komunikací je v kompetenci vlády ČR. O trase silničního okruhu kolem Prahy dodnes vláda nerozhodla, resp. nebylo naplněno ukládací usnesení č. 631/1993 :

*"Vláda ukládá... 3. ministru hospodářství ve spolupráci s primátorem hlavního města Prahy určit trasu silničního okruhu kolem Prahy v rámci územně plánovací dokumentace velkého územního celku pražské aglomerace...."* (viz příloha - Usnesení vlády ČR č. 631/1993)

V září 1999 byl zastupitelstvem HLMP schválen územní plán sídelního útvaru - obce Prahy, který vymezil trasu severozápadního segmentu silničního okruhu ve variantě "J", která prochází středem naší Městské části Praha Suchdol, včetně křižovatky s přivaděčem Rybářka na městský okruh (MO) přes Dejvice.

Vzhledem k tomu, že v nadřazeném plánu VÚC rajónu Pražské středočeské aglomerace, který byl přijat vládou ČR v roce 1976 a pak byl novelizován v roce 1986 a v roce 1995, je v severozápadním segmentu zakotvena varianta "S" (přes Roztoky), je nyní ÚP HLMP jako plán nižší úrovně v rozporu s nadřazeným formálně platným výše zmíněným plánem VÚC. (viz příloha - Rekapitulace plánů). Do doby schválení nového plánu VÚC, který by zahrnoval území hl.m. Prahy, brání tato skutečnost v projednání např. dokumentace pro územní rozhodnutí.

(viz příloha - Stanovisko MŽP ke Konceptu ÚPN VÚC Pražského regionu z 27.5.2002)

Úsek varianty „J“ v okolí obce Zdiby není kromě toho zahrnut v žádném platném územním plánu. ÚP obce Zdiby se nachází teprve ve fázi přípravy návrhu zadání a na úrovni ÚP VÚC Pražského regionu je připravováno souborné stanovisko ke konceptu.

## Bezpečnost

Projekt ve variantě "J" (stavby 518 a 519) nevyhovuje evropské normě "54/2004 - Minimální bezpečností požadavky na tunely transevropské dálniční sítě (TEN)"

Zjištění vyplývá z expertního posudku prof. Lehovce - ČVUT - fakulta stavební - "Posouzení souladu navržených objektů s platnou legislativou, technickými předpisy a normami, včetně návaznosti na EU - prosinec 2004"

Mimo to se v ní konstatuje, že **„projektované uskupení dvouúrovňových tunelů a mostu je z provozního a uživatelského hlediska velmi nevhodné (na délce 3,2 km není možný přejezd mezi protisměrnými dopravními pásy)...**, (viz příloha - expertní posudek 518 - str. 9)

V závěru se říká: **„Lze konstatovat, že dokumentace ve značné míře respektuje národní standardy a směrnici Evropské komise a Rady. Některé provozní soubory jsou řešeny velmi pečlivě a některé je nezbytné prohloubit nebo doplnit, týká se to hlavně důležitých souborů měření dopravních dat, řídicího systému a dopravního systému. Podstatně větší pozornost je věnována technologii (napájení) než dopravnímu systému.**

**Posuzovaná dokumentace neřeší základní vztahy mezi bezpečností dopravy, stavebním uspořádáním a technologickým vybavením. Je proto nezbytné zpracovat studii bezpečnosti a analýzu rizik, které vznikají především v úseku, v němž těsně navazují tunelové a mostní objekty.“**

(viz příloha - expertní posudek 518 - str. 20)

Aby zmiňovaný kritický úsek vyhověl evropské normě, je mimo jiné nutné, aby tunel pod Suchdolem nebyl v uspořádání 2x3jízdní pruhy, ale 2x4 jízdní pruhy a tunel Rybářka nebyl jednotubusový, ale dvoutubusový se středovým tubusem pro evakuaci

Patrový most je nevhodně navržen též z konstrukčního a statického hlediska. Vzhledem k velkým rozpětím jednotlivých částí mostu vede Vierendeelův nosník k těžkopádnému a přes 10 metrů vysokému trámu, který je pak poddajně podepřen zakřivenými stojkami. Výsledkem je řešení s nevýhodným statickým působením s mnohem vyššími hodnotami vnitřních sil, což se samozřejmě projeví v nákladové stránce projektu - mohutnější konstrukce s mnohem vyšší spotřebou materiálu. (viz příloha - vyjádření Ing. Tvrzníka, CSc)

Řada závad byla shledána v přípravě přemostění Vltavy v rámci stavby Suchdol – Březiněves také Nejvyšším kontrolním úřadem, který mj. připomíná otázku bezpečnosti provozu a možnosti úniku v případě nehody; **výslovně se uvádí, že dvoupodlažní uspořádání mostu považuje za nevhodné Ministerstvo vnitra ČR**, které doporučuje zvážit uspořádání jízdních pásů v jedné úrovni (viz příloha - Věstník NKU - Částka 2/2005 - Kontrolní závěr z kontrolní akce č. 04/26 str.6 kap. IV/ bod 1).

Přemostění Vltavy na severu Prahy má mimořádný celostátní strategický význam – jeho narušení by se projevilo velmi nepříznivě v mírových i mimořádných podmínkách. „... Některé z tras předpokládají výstavbu tunelů, které vytvářejí z vojenského hlediska, nejslabší místo trasy pro svoji zranitelnost, obtížnou možnost obnovy a nesnadné vytyčení a realizaci objížďky.

*Komunikace tohoto typu jsou častým cílem pro vzdušné napadení, což s sebou nese i možnost bezprostředního ohrožení civilního obyvatelstva žijícího v těsné blízkosti.*

*Z uvedených důvodů nedoporučuji realizaci variant, které na silničním okruhu kolem Prahy předpokládají výstavbu tunelů a jsou vedeny hustě obydlenými oblastmi.*

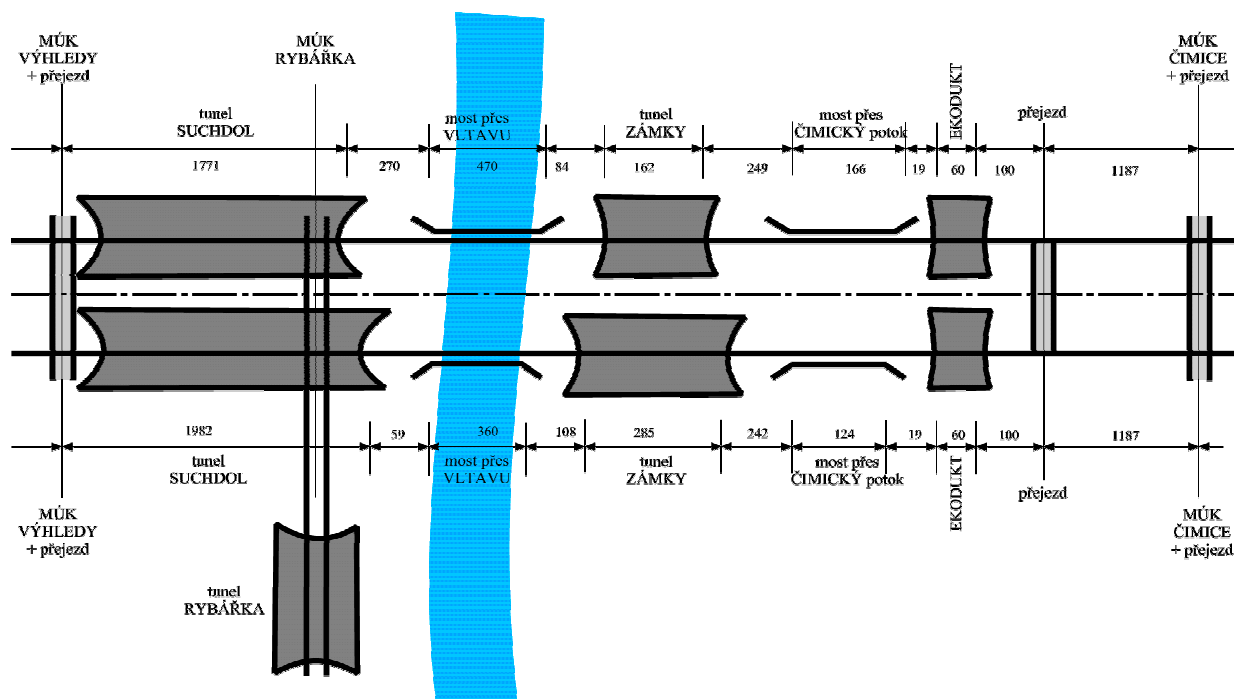
*Z hlediska zájmů Městské části Praha Suchdol a i ostatních dotčených obcí se jeví jako výhodnější Vámi navrhovaná varianta „Ss" ... " (viz příloha - vyjádření Gen.štábu armády ČR z 3/12/2001)*

Dále upozorňujeme na několik problematických stavů, které by ve svých důsledcích postihly naší městskou část. Po mostě přes Vltavu by mělo jezdit cca 100 tisíc aut za den, po okruhu v tunelu pod Suchdolem cca 65 tisíc aut za den a na přivaděči Rybářka v případě, že nebude postaven městský okruh, až 35 tisíc aut za den (údaje z dokumentace EIA - model ÚDI Praha - rok 2001). Jako kritické je ve zprávě prof. Lehovce uváděno seskupení několika technicky složitých a dopravně komplikovaných staveb (křižovatka Výhledy, 2km dlouhý dálniční tunel pod Suchdolem, patrová křižovatka s přivaděčem Rybářka, patrový most přes Vltavu, patrový tunel Zámky, most přes Čimický potok, tunel ekoduktu, 855 m dlouhý tunel přivaděče Rybářka).

Objízdné trasy v případě kolizní situace v některém z čtyř kritických úseků (patrový most přes Vltavu, dálniční tunel pod Suchdolem, tunel přivaděče Rybářka a křižovatka přivaděče Rybářka s okruhem) budou

prakticky řešeny průjezdem po místních komunikacích naší městské části a tím způsobí jejich obrovské přetížení s kolapsovými stavy. Havárie vozidla (kamionu) s nebezpečným nákladem v některém ze čtyř kritických úseků může přímo zasáhnout obyvatele naší městské části v okolní zástavbě. Dále bezpečnost provozu a jeho plynulost velmi negativně ovlivní sloučení tranzitní dopravy s městskou automobilovou dopravou na mostě přes Vltavu a přilehlých komunikacích. (Shodná situace je nyní na Barrandovském mostě.)

Projekt v trase "J" je zastaralý a ani při obrovských nákladech a využití mimořádně náročných technických řešení nemůže splnit moderní požadavky na bezpečnost provozu a požadavky strategické bezpečnosti a dlouhodobého spolehlivého provozu.



Obr. 1: Liniové schéma části trasy staveb 518 a 519 tvořící jeden úsek z hlediska bezpečnosti provozu

## Finance

V tabulce je uveden vývoj investičních nákladů v období od roku 1998, kdy byl připravován územní plán HLMP, až do srpna 2005.

Dokument	datum	náklady staveb 518,519 - varianta J miliardy Kč
ZHMP - ekonomické vyhodnocení ÚP HLMP	04/1998	4,6
ŘSD - předinvestiční studie	05/2000	14,3 (bez 5% DPH)
ŘSD- EIA	09/2000	8,9 (5% DPH?)
PSP - rozpočet SFDI 2002 - usn.č. 1968	14.12.2001	7,7
ŘSD - Ing. Lichnovský - dopis na MD zn. 27 184/02-21330	29.11.2002	8,9
PSP - rozpočet SFDI 2003 - usn.č. 235	17.12.2002	7,6
ŘSD - Studie ekonomické proveditelnosti - Pragoprojekt	03/2003	10,4 (bez 5% DPH)
MD - ministr Šimonovský - dopis ministru financí Sobotkovi - č.j.:391/2003-O120-RS/2	28.8.2003	8,9
PSP - rozpočet SFDI 2004 - usn.č. 815	11.12.2003	7,6
MD - ministr Šimonovský - dopis ministru financí Sobotkovi - č.j.:391/2003-O120-RS/	27.5.2004	10,4
PSP - návrh rozpočtu SFDI 2005 - tisk 785	10.11.2004	8,4 (včetně DPH 19%)
PSP - návrh rozpočtu SFDI 2005 - opravený údaj z 10.11.2004 tisk 785 na základě upozornění MČ Praha Suchdol - ŘSD „omylem“ uvedlo jen náklady ČR, neuvedlo dotaci z fondů EU ve výši 7.1 miliardy	1.12.2004	15,5 (včetně DPH 19%)
Dopis náměstka ředitele SFDI - Ing. Nováka MČ Praha Suchdol -	12.1.2005	15,5 (včetně DPH 19%)
Valná hromada sdružení pro výstavbu SOKP - podklad ŘSD bez zapracování požadavků z expertního posudku prof. Lehovce ČVUT - prosinec 2004	4.2.2005	22,5 (včetně DPH 19%)
Kompletní informace o rychlostní silnici R1 (Pražský okruh) web ŘSD: <a href="http://www.rsd.cz">http://www.rsd.cz</a> - Silniční a dálniční síť - Rychlostní silnice R1 - stavby 518 + 519	08.2005	16,9 + 11,1 = 28,0 (včetně DPH 19%)

Chaotičnost, velmi nízkou profesionalitu, jasnou účelovost a krajní nevěrohodnost výše uvedených tak vzájemně odlišných částek není ani třeba komentovat. V příloze přikládáme pro zásadní informaci kopii dopisu ředitele ŘSD ing. Laušmana adresovaného o.s. Nad Drahaňským údolím, kde se uvádí, že odhad hrubých nákladů ve výši 22,5 miliardy Kč stanovený modelem HDM-4 je **hranicí přijatelnosti varianty "J"**. Podle zatím posledních údajů uvedených na webu ŘSD ([www.rsd.cz](http://www.rsd.cz) - srpen 2005) je tato hranice přijatelnosti varianty "J" **již teď překročena o zhruba 6 miliard Kč**, přičemž **skutečné náklady** jsou takřka s jistotou **ještě o mnoho miliard vyšší!** Jako zdroj financování se předpokládá rozpočet SFDI (cca 50%) a čerpání z fondů EU nebo půjčka od EIB. Vzhledem k evidentním zásadním nedostatkům, nevýhodám a celkové nevhodnosti trasy „J“, což prokázala řada oficiálních a odborných materiálů, se ovšem získání finančních prostředků od institucí EU či mezinárodních bankovních ústavů jeví jako nanejvýš problematické. (Viz též dále aspekty EIA) Navíc, ač to zní takřka neuvěřitelně, **nebyl proveden ani základní seriózní průkaz nezbytnosti výstavby varianty „J“ a její efektivnosti**, jak to zcela jednoznačně vyžadují pravidla státních programů reprodukce majetku (SO kolem Prahy je financován v rámci takového programu) a resortní směrnice Ministerstva dopravy

## **Životní prostředí**

Na základě výsledků procesu EIA byla stanoviskem MŽP Č.j.: NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o. ze dne 30.dubna 2002 doporučena alternativní trasa "Ss"

**" ... Doporučená varianta:**

*Na základě závěrů posudku je možné konstatovat, že z hlediska vlivů na životní prostředí lze akceptovat realizaci variant označených v dokumentaci jako Ss a J, ostatní varianty byly vyloučeny. Z hlediska vlivů na životní prostředí doporučujeme realizaci varianty Ss, kterou považujeme v dlouhodobém horizontu za vhodnější. Varianta J je krajním řešením, jehož realizaci lze připustit v případě, že projednání konceptu územního plánu velkého územního celku Pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty Ss...."*

Investor - Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD) ovšem toto stanovisko nerespektuje a nadále připravuje dokumentaci pro územní řízení (DUR) ve variantě "J" (výběrové řízení na dodavatele dokumentace DÚR proběhlo v květnu 1998 - stavbu 518 získala firma Pragoprojekt a stavbu 519 firma PUDIS).

Investor a Ministerstvo dopravy uvádějí, že tato část okruhu bude zhruba z poloviny spolufinancována z evropských fondů, příp. úvěrů EIB. Jak vyplývá z podmínek čerpání fondu EU, je neopominutelným aspektem pro uvolnění prostředků mimo jiné souhlasné vyjádření ve stanovisku MŽP k dokumentaci EIA, které v současné době není dáno, neboť na úrovni ÚP VÚC Pražského regionu, který nyní připravuje úřad Středočeského kraje, nebylo ani v náznaku prokázáno, že trasa "Ss" je nerealizovatelná.

K problematice životního prostředí ještě uvádíme, že trasa "J" prochází přímo přes tři přírodní chráněná území na severním okraji hlavního města (přírodní památky Sedlecké skály a Zámky, přírodní park Drahaň-Troja) a přes ochranné pásmo Roztockého háje.

Trasa "J" je z důvodu zamezení záměny za přistávací dráhu ruzyňského letiště vedena od letiště až k Suchdolu v zářezu, což spolu s tunelovými úseky v Suchdole generuje obrovský 2,5 mil. m<sup>3</sup> velký přebytek zeminy (na druhém břehu Vltavy vznikne dalších cca 1,5 mil. m<sup>3</sup> přebytečné zeminy), jehož pouhé odvezení a uložení na skládku představuje náklady několika miliard Kč.

Dalším aspektem, který ohrožuje výstavbu okruhu ve variantě "J", je synergický vliv na životní prostředí vyvolaný silniční a leteckou dopravou V současné době je projednáváno zřízení paralelní vzletové a přistávací dráhy ke dráze VPD 06L/24R (změna ÚP HLMP Z 0939/05 ). Trasa okruhu ve variantě "J" prochází přes Suchdol prakticky rovnoběžně s osami obou paralelních drah. Obyvatelé naší městské části tak budou zasaženi hlukem z provozu na dálnici a přivaděči a současně i hlukem přistávajících nebo startujících letadel. Vzhledem k tomu, že hluková zátěž ze silničního provozu (modely pro dokumentaci EIA) vycházela těsně pod hranici limitních hodnot, je velmi pravděpodobné, že po přičtení zátěže z leteckého provozu budou tyto limity překročeny, což může vést k neprojednatelnosti stavby v rámci stavebních řízení.

Doposud byl zcela opomíjen vliv přivaděče Rybářka na městský okruh - cca 35 tisíc aut za den - (ul. Rybářka, Kamýcká, Podbabská, tř. Jugoslávských partyzánů, Vítězné náměstí, Svatovítská, které tvoří tzv. „skrytou“ radiálu) a okolní zástavbu Sedlce a především Dejvic. Vysoká intenzita dopravy na přivaděči je způsobena prolínáním dopravy zapříčiněné blízkostí silničního a městského okruhu - silniční okruh se prolamuje do zastavěného území hlavního města. Existují oficiální dokumenty, které hovoří o možnosti vyhlášení některých obytných částí Prahy 6 jako nebytové zóny právě v souvislosti s očekávaným mohutným nárůstem průjezdní dopravy z prostoru vnitroměstského dopravního uzlu Malovanka směřující po „skryté“ radiále na SO v Suchdole.

*„ Realizací staveb v úseku Ruzyně – Suchdol – Březiněves bez zprovozněného městského okruhu v úseku Strahovský tunel – Pelc-Tyrolka dojde k přetížení ulice Jugoslávských partyzánů v Praze, kde se neuvažuje se stavebními úpravami. “*

*(viz příloha - Věstník NKU - Částka 2/2005 - Kontrolní závěr z kontrolní akce č. 04/26 )*

## Řešení

Pro reálnou a tím i brzkou výstavbu nepochybně potřebného severozápadního segmentu silničního okruhu je nutné:

a) přijmou variantu "Ss", která prochází mezi obcemi Středočeského kraje a Vltavu překračuje severně od Řeže. Je technicky mnohem jednodušší - na trase okruhu je jen jeden most přes Vltavu a je z hlediska dlouhodobé perspektivy doporučena v rámci ekologického posouzení EIA. Takové dopravní řešení vyžaduje současné vybudování samostatného místního spojení Prahy 6 a Prahy 8 na rozmezí Podbabu a Sedlce středně vysokým mostem, který by sloužil především pro hromadnou dopravu (např. tramvajové spojení Kobylisy - Dejvice) a v omezené míře i pro automobilovou dopravu (cca 12 tisíc aut za den). Existencí samostatného dálničního okruhu, který je součástí IV. transevropského multimodálního koridoru a samostatného místního spojení nebude docházet k nevhodnému slučování tranzitní a místní dopravy. Dle rozborů ŘSD a dle konceptu plánu VÚC Pražského regionu představuje "místní spojení" - varianta "Ssb" - tunelový úsek od mostu přes Vltavu k ulici K Pazderkám v Bohnicích, dále tunelový průchod silnice II/241 pod Suchdolem ulice Kamýčké a dále přeložky silnice II/240 - obchvat Černého Vola a obchvat Velkých Přílep a napojení na křižovatku s okruhem u Velkých Přílep.

Pro vedení tramvajové trasy na levém vltavském břehu je možné pro tramvajovou trasu Kobylisy - Dejvice využít návrhů uvedených ve vyhledávací studii tramvajové trasy Podbaba – Suchdol (viz příloha - zakreslení místního spojení do mapy Vyhledávací studie tramvajové trati Podbaba Suchdol - SURM -09/2004).

Investiční náklady trasy "Ssb", tj. trasa "Ss" SOKP včetně mostu místního spojení P6+P8 a přívaděče Sedlec a Velké Přílepy a tunelového propojení do Bohnic (viz předchozí odstavec) dle rozboru SUDOP Praha vycházejí na 21,8 miliardy Kč.

## Vývoj nákladů staveb 518, 519 - SO kolem Prahy varianta "Ss" ("Ssb") v období 2000 až srpen 2005

Dokument	datum	celkové náklady staveb 518, 519 - var. Ss miliardy Kč
ŘSD- EIA	09/2000	<b>8,66</b> (5% DPH?)
ŘSD - Ing. Lichnovský - dopis pro MD - zn. 27 184/02-21330 varianta "Ssb" = "Ss"+místní spoj. P6/P8, tunel Kamýčká, Bohnice	29.11.2002	<b>8,66</b> (5% DPH?) <b>11,2</b>
ŘSD - Studie ekonomické proveditelnosti - Pragoprojekt varianta "Ssb" = "Ss"+místní spoj. P6/P8, tunel Kamýčká, Bohnice	03/2003	<b>10,0</b> (bez 5% DPH) <b>12,346</b>
MD - ministr Šimonovský - dopis ministru financí Sobotkovi - č.j.:391/2003-O120-RS/2 varianta "Ssb" = "Ss"+místní spoj. P6/P8, tunel Kamýčká, Bohnice	28.8.2003	<b>8,66</b> (5% DPH?) <b>11,2</b>
SUDOP Praha - kontrolní propočet nákladů (přivaděč Sedlec Velké Přílepy - tunel Kamýčká, tunel Pazderky, most přes Vltavu) var. "Ssb"	podzim 2004	<b>18,32</b> (bez 19% DPH ?)
BABTIE - ekonomické hodnocení stavby úseků 518,519 - SOKP varianta "Ssb"	listopad 2004	<b>18,32</b> (bez 19% DPH) <b>21.8</b> (s 19% DPH)

b) projednat se SFDI, vedením HLMP, úřadem Středočeského kraje financování dopravně provázaných staveb z rozpočtu SFDI:

- stavby 518, 519 ve variantě "Ssb"

- "místní" spojení Prahy 6 a Prahy 8 včetně přívaděče Sedlec - Velké Přílepy (tunelový průchod silnice II/241 pod Suchdolem, obchvaty Černého Vola, Velkých Přílep), tunel pod Bohnicemi do ulice K Pazderkám

- z "ušetřených" peněz oproti variantě "J" financovat na území Středočeského kraje přemostění Vltavy v rámci aglomeračního okruhu u Dolan (obchvat Kralup nad Vltavou), připojení aglomeračního okruhu od Dolan na SOKP na MUK u Velkých Přílep - dále souběh SOKP a aglomeračního okruhu až R7 na křižovatku u Tuchoměřic.

c) optimalizovat přemostění Vltavy ve variantě „Ss“, příp. projednat s Ústavem jaderného výzkumu v Řeži změnu ochranného pásma jaderného reaktoru tak, aby nedocházelo ke střetu ochranného pásma nové

komunikace (SOKP ve variantě "Ss") a ochranného pásma výzkumného jaderného reaktoru v ÚJV Řež. Pozn.: Stávající ochranné pásmo tvoří oplocení areálu (viz příloha - mapa ochranného pásma UJV Řež) a v bližší vzdálenosti než SOKP se nachází železniční koridor - trať Praha - Děčín a plavební úsek řeky Vltavy. Toto technické řešení bylo posouzeno jako možné při konzultaci na Úřadě pro jadernou bezpečnost v Praze .(nám. řed. Ing. Böhm; jaro r. 2004)

\*\*\*\*\*

### Investice do infrastruktury

Důsledkem našeho postoje k otázce trasování okruhu je velmi nízké a prakticky až nulové přidělování prostředků na budování infrastruktury na území naší městské části z rozpočtu HLMP prostřednictvím Odboru městského investora (OMI, resp. ZAVOS s.r.o.). K situaci uvádím, že většina zastavěného území městské části nemá splaškovou kanalizaci a velká část povrchů komunikací nemá chodníky či zpevněný povrch. Investiční potřeba pro území Městské části Praha Suchdol na infrastrukturu (splašková kanalizace, povrchy komunikací) pro nedokončené etapy stavby 3106 TV Suchdol je dle projektového odhadu cca 450 mil Kč. Stavba TV 3106 je projektově připravena, na některé etapy nebo jejich části je vydáno stavební povolení, někde hrozí již jeho propadnutí.

Podobná situace je i u staveb připravovaných TSK. Již několik roků je projekčně připravena výstavba kruhové křižovatky ulic Kamýcká / Internacionální, dokonce zde již propadlo stavební povolení, ale HLMP opakovaně neuvolňuje na tuto stavbu prostředky. Křižovatka je důležitým dopravním uzlem, kterým projíždí autobusy MHD (interval cca 2,5 min) a přechází studenti a zaměstnanci České zemědělské univerzity (cca 14 tisíc osob za den). Z důvodu silné dopravní koncentrace zde dochází také k častým vážným dopravním nehodám.

Realizace těchto staveb není možná jen v důsledku politického rozhodnutí vedoucích představitelů ZHLP. Jako příklad uvádíme citát ze zápisu jednání Zastupitelstva městské části Praha Suchdol dne 22 dubna 2004, kterého se účastnil primátor MUDr. Bém:

*„P. starosta dal slovo p. primátorovi hl.m. Prahy MUDr. Bémovi, který byl přítomen na zasedání zastupitelstva. Pan primátor uvedl, že jestliže MČ bojuje s hl.m. Prahou, musí počítat s tím, že nic nedostane. Dále uvedl, že o prostředcích na investice rozhoduje rada hl.m. Prahy, kde je třeba jednat, nikoli městský investor. Přislíbil občanům, že zařídí pro občany kontejnery tak, aby bylo možno je večer odvézt, neboť i Pražské služby, které nechtějí tak činit, jsou také organizací hl.m. Prahy.“*

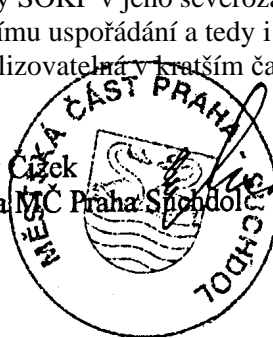
\*\*\*\*\*

Vážený pane předsedo,

věřím, že naše podání důkladně zvážíte a projednáte a v rámci Vašich kompetencí se zasadíte o prosazení ekologického a pro hlavní město výhodnějšího řešení výstavby SOKP v jeho severozápadním segmentu ve variantě "Ss". Ta je díky svému výrazně technicky jednoduššímu uspořádání a tedy i menším nákladům a s významně vyšší mírou právní a společenské přijatelnosti realizovatelná v kratším časovém úseku než tak kontroverzní varianta „J“.

S pozdravem

Václav Čížek  
starosta MČ Praha Suchdol



Přílohy:

- Usnesení vlády ČR č. 631/1993
- Rekapitulace plánů
- Stanovisko MŽP ke Konceptu ÚPN VÚC Pražského regionu z 27.5.2002 - výběr
- expertní posudek - Pražský silniční okruh - stavba 518 - prof. Lehovec - ČVUT - 12/2004
- vyjádření Ing. Tvrzníka, CS
- dopis ředitel ŘSD Ing. Laušmana o.s. Nad Drahaňským údolím - č.j. 3891/21/05-21013 ze dne 13.4.2005
- Věstník NKU - Částka 2/2005 - Kontrolní závěr z kontrolní akce č. 04/26
- vyjádření Gen.štábu armády ČR z 3/12/2001
- zákres místního spojení P6 a P8 do mapy Vyhledávací studie tram. trati Podbaba - Suchdol
- mapa ochranného pásma UJV Řež
- přehled financování stavby 3106 TV Suchdol