

Městská část Praha - Suchdol

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



Státní fond dopravní infrastruktury
Ing. Pavel Švagr, CSc. - ředitel
Sokolovská 278

180 44 Praha 9

VÁŠ DOPIS ZNAČKY / ZE DNE	NAŠE ZNAČKA	VYŘIZUJE	
	358/05/S	Čížek	V PRAZE DNE 23.08.2005

Vážený pane řediteli,

na webových stránkách ŘSD jsem zaznamenal aktuální popis jednotlivých staveb komunikace R1 - SOKP. U staveb 518 a 519 jsou nyní uvedeny odhady investičních nákladů ve výši 16,9 a 11,1 miliardy Kč, tedy dohromady **28 miliard Kč**.

Ještě v listopadu minulého roku přitom ŘSD poskytlo Poslanecké sněmovně pro účely schvalování rozpočtu SFDI podklady s částkou **7,08 miliardy Kč!** Na nesmyslnost takto nízkého odhadu jsme Vás písemně upozornili dne 11.11.2004. Dopisem Vašeho náměstka z ledna t.r. zpracovaném evidentně na základě „upřesněných“ údajů téhož ŘSD jsme se pak dozvěděli, že náklady staveb 518 a 519 činí 9,3 a 6,2 miliardy Kč, celkem tedy **15,5 miliardy Kč**.

Na počátku února t.r. prezentuje ŘSD na valné hromadě Sdružení pro výstavbu SOKP dokumenty, v nichž jsou opět výrazně odlišné částky 14,1 a 8,4 miliardy Kč čili celkově **22,5 miliardy Kč**.

Tyto údaje gen. ředitel Ing. Laušman v dopise o.s. Nad Drahaňským údolím z 13.4. t.r. relativizuje a vysvětluje tak, že oněch 22,5 miliard Kč je odhadem hrubých nákladů stanovených modelem HDM-4 a je **hranicí přijatelnosti varianty J**. V dopise se dále objevuje odhad nákladů na trasu "Ss" včetně místního spojení mezi Prahou 6 a Prahou 8 a tunelového přivaděče pod Kamýčkou ke křižovatce Velké Přílepy ve výši 18.3 miliardy Kč (SUDOP Praha). Podle vyjádření Ing. Laušmana, a věřím, že byla míněna vážně, by tedy musely být neprodleně ukončeny veškeré práce na variantě „J“, neboť hranice její přijatelnosti byla **již teď překročena o zhruba 6 miliard Kč**, přičemž **skutečné náklady** jsou takřka s jistotou **ještě o mnoho miliard vyšší!**

Výše uvedené dokládá těžko uvěřitelný dlouhodobý chaotický postup ŘSD ve věci ekonomického hodnocení a finanční přípravy výstavby severozápadního segmentu SO kolem Prahy motivovaný hrubou účelovostí a úpornou snahou prosadit variantu komunikace, jež se podle základních ekologických, stavebně technických, bezpečnostních a ekonomických kritérií jeví jako krajně nevhodná, příp. i nepřijatelná. Zcela zjevnou nepatřičnost a absurditu základního argumentu ŘSD pro trasu J (a odmítání trasy Ss), který spočívá v neustálém opakování skutečnosti, že tato trasa je zahrnuta v ÚP hl. města Prahy jakožto sídelního útvaru, podtrhuje už jen to, že pražský ÚP byl schválen v r. 1999 při odhadu nákladů trasy J pouhých **4,6 miliardy Kč!** Přiložená tabulka vývoje investičních nákladů od r. 1998 potvrzuje jejich zcela záměrné a permanentní obrovské podhodnocování. Eskamotérské žonglování s miliardami korun z veřejných zdrojů právě u instituce, která má za povinnost zajišťovat účelné a hospodárné vynakládání svěřených prostředků, pokládám za naprosto nepřijatelné.

Způsob, jakým se ŘSD snaží prokázat efektivitu výstavby trasy J (a utrácí při tom miliony korun na hrubě účelové ekonomické studie se zmanipulovanými výsledky), je průkazem nezodpovědnosti, nekompetentnosti ale i výsměchem veřejnosti a výrazem pohrdání daňovými poplatníky. Mimo jiné se tím ŘSD ocitá v krajně nedůvěryhodné pozici vůči příslušným finančním institucím Evropské unie i komerčnímu bankovnímu sektoru. Ohrožuje tím či dokonce znemožňuje získání prostředků na spolufinancování, bez něhož je realizace tak významného a náročného dopravního záměru prakticky neproveditelná.

Domnívám se, že situace okolo ekonomických a finančních podmínek severozápadního segmentu SO kolem Prahy se již stala naprosto neudržitelnou a neobhájitelnou. SFDI, příp. MD ČR by měly urychleně zadat zpracování seriózní nezávislé objektivní ekonomické studie srovnávající varianty „J“ a „Ss“ s následnou všestrannou odbornou oponenturou. Teprve pak lze společenskou přijatelnost uvažovaných staveb a jejich faktickou proveditelnost vůbec posuzovat! Další váhání v tomto směru může způsobit, že problém se ještě dále vyostří a vzhledem ke své závažnosti a evropskému dopravnímu kontextu nabude mezinárodních rozměrů.

Současně doufám, že z dlouhodobě opakovaných závažných omylů, záměrných manipulací a pochybení ŘSD vyvodí nadřízené orgány důsledky a zajistí nápravu.

Vážený pane řediteli, věřím, že ze své pozice můžete vývoj celé kauzy pozitivně ovlivnit a přispět k tomu, aby státní investorská organizace ŘSD postupovala racionálně, objektivně, respektovala základní principy hospodaření s finančními prostředky a hájila skutečný zájem našeho státu při uskutečňování jeho dopravní politiky.

S přátelským pozdravem

Václav Čížek
starosta MČ Praha Suchdol



Přílohy:

- tabulka vývoje nákladů staveb 518, 519 ve variantě "J"
- dopis ředitel ŘSD Ing. Laušmana o.s. Nad Drahaňským údolím - č.j. 3891/21/05-21013 ze dne 13.4.2005