

Pan Radovan Steiner, Rada hlavního města Prahy: Já myslím, že zdaleka tento časový limit asi nevyčerpáme. Dobrý den, vážené zastupitelky, vážení zastupitelé, vážení občané, nemám připravenu řeč. Myslím, že předchozí prezentace jednotlivých odborníků hovořily samy za sebe, uvedly na pravou míru některé řekněme zkreslené informace, které zde zazněly v první části našeho zasedání. Přesto se musím vyjádřit jménem hlavního města Prahy také k některým nepravdám, které zde zazněly právě na adresu hlavního města.

V tuto chvíli bych chtěl říci, že v první části vystoupení, ve vystoupení pana Ohrabla, oceňuji jeho korektnost, jeho řekněme kultivovanou prezentaci, byť si neodpustím poznámku, že byla velmi selektivní, takzvaně co se komu hodí do krámu. Nicméně i tak to považuji za prezentaci velmi kultivovanou. To ale nelze říci o vystoupení slečny Kolínské, kde zaznělo hned několik nepravd. Pokusím se k nim za pár minut vrátit a uvést je na pravou míru.

Přesto mi dovoluji k vystoupení pana Ohrabla několik poznámek či komentářů nad rámec toho, co myslím již bylo uvedeno ve správnost v předchozích vystoupeních. Například údaj o 125 tisících automobilů na mimoúrovňové křižovatce Malovanka, kterými občanská sdružení velmi často straší, je opravdu sčítáním hrušek s jablky. Již dnes v trase městského okruhu, to znamená u výjezdu ze Strahovského tunelu a pokračování na řekněme severovýchod jezdí zhruba 45 tisíc automobilů. Skutečně po dokončení městského okruhu, tak jak to bylo vidět v prezentaci pana ředitele Pivce, tímto směrem výrazně stoupne intenzita provozu v tunelu, zhruba na 88 tisíc automobilů. Ovšem tyto automobily nijak neovlivní dopravu na povrchu, nijak neovlivní životní prostředí, nebo velmi málo ovlivní životní prostředí ... (Smích, posměšky z řad občanů.) ... v oblasti mimoúrovňové křižovatky Malovanka.

Já jsem měl možnost tuto středu se seznámit s výstupy ankety či lépe průzkumu veřejného mínění realizovaného velmi renovovanou agenturou. Tento výzkum hovoří o tom, že nejenom většina občanů Prahy 6, ale dokonce většina obyvatel Břevnova ... (Pískot a výkřiky z řad občanů.) ... si přeje výstavbu mimoúrovňové křižovatky Malovanka. Ano, je oprava hezké, že tady pískáte a pokřikujete, ale na druhé straně jistě nelze zpochybnit, že průzkumy veřejného mínění probíhají mezi všemi občany Prahy 6. Pokud je dělá renomovaná agentura, pak nevím, jestli vhodným řešením je na ně pískat a pokřikovat. Já myslím, že vhodným řešením je hovořit o tom, že existuje ... (Výkřiky z řad občanů.) ... menšinový názor a existuje většinový názor. Samozřejmě i k tomu menšinovému názoru je nutno přihlížet, ale není možné, aby si ta menšina uzurpovala právo hovořit za všechny. (Výkřik občanky: To bylo za komunistů.) Ne, to právě nebylo za komunistů. (Pokračují výkřiky z řad občanů.)

Zástupkyně starosty paní Jaroslava Trnková: Já bych prosila o klid v sále. Všichni předchozí řečníci mohli mluvit v klidu. (Pokračují výkřiky z řad občanů.) Já bych prosila, abychom drželi tuto úroveň až do samého konce.

Pan Radovan Steiner, Rada hlavního města Prahy: Myslím, že podstatou demokracie je právě rozhodování většiny, ale i úcta k názorům menšin a řekněme brání ohledů na jejich názory. Čili chci uvést na pravou míru, že nebude po mimoúrovňové křižovatce Malovanka jezdit 125 tisíc aut denně. Po této mimoúrovňové křižovatce po všech jejích nájezdových, sjízdných rampách bude jezdit jenom o málo větší počet aut, než tím územím projíždí dnes, to znamená něco kolem 45 tisíc automobilů. To je hned jedno řekl bych zkreslení, které je často v této souvislosti používáno.

Pan Ohrablo hovořil o takzvaných mýtech, které se dle jeho názoru týkají problematiky městského okruhu. Nevím – část těchto tvrzení slyším poprvé a neměl jsem možnost se s nimi setkat. Možná, že někdo s nimi operuje – hlavní město Praha určitě ne. Nicméně asi dvě nebo tři z těchto tvrzení, která on zpochybňoval, skutečně hlavní město Praha zastává, a to z důvodů, které jsou více než evidentní. Konkrétně pan Ohrablo hovořil o tom, že je mýtem tvrzení, že okruhy vyřeší dopravu v Praze a – cituji – že nezná takové město, kde by okruhy vyřešily dopravu. Já taková města znám. Zním jich celou řadu. Uvedu jenom příklady – Brusel, Madrid, Lublaň nebo dokonce zde zmiňovaný Berlín. Ale k tomu se ještě vrátím. (Výkřiky z řad občanů.)

Další zde zpochybněný takzvaný mýtus hovoří o tom, že by městský okruh měl vyřešit dopravní zatížení Prahy 6 a že tedy – opět cituji – tunely neřeší přetížení na návazné uliční síti, a operuje se zde s pro mě velmi problematickým pojmem dopravní indukce, tedy vyprodukovaný nárůst dopravy. Vážení zastupitelé i občané Prahy 6, prosím, podívejte se na sousední městskou část Praha 5, kde zprovoznění tunelu Mrázovka v loňském roce přineslo právě tyto efekty, o kterých se zde hovoří, že neexistují nebo že jsou mýtické či virtuální. Přineslo právě zklidnění místních komunikací. Přineslo právě řešení přetížení na návazné uliční síti. Dokonce řešilo zprovoznění Mrázovky i zlepšení životního prostředí nebo řekněme prostředí k životu v tom širším slova smyslu. (Pískot, výkřiky z řad občanů.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Dámy a pánové, pane radní, nezlobte se. Já chápu a rozumím, že mnohým z vás názory zde přednesené nemohou nebo nemusí být libé. Ale žijeme v civilizované společnosti. Pokud chcete pískat a hlučet na slova, která se vám nelíbí, tak to není projevem civilizovanosti. Já přeruším toto zastupitelstvo, a myslím to smrtelně vážně, jestli bude pokračovat tento způsob přerušování vystoupení řečníka. Nikdo to nedělal při vystoupení předřečníků, ať uváděli jakákoli data a ať uváděli jakékoli zdroje informací. Moc vás prosím, jsme všichni občané Prahy 6 a nedělejme ostudu ani sobě, ani této městské části. Prosím, pane radní.

Pan Radovan Steiner, Rada hlavního města Prahy: Děkuji, pane starosto. Budu se snažit pokračovat v civilizovaném duchu. Součástí demokracie je právě úcta k alternativním názorům, s kterými třeba ani nemusím souhlasit. Já také nesouhlasím s řadou tvrzení, které zde pan Ohrablo nebo zejména slečna Kolínská přednesli, ale nijak jsem je nepřerušoval, nepískal jsem na ně a snažím se věcně, argumentačně oponovat jejich názorům a přednést svůj, pro některé z vás možná alternativní pohled.

Dále se ve vystoupení hovořilo mnoho o finančních možnostech hlavního města Prahy. Musím říci, že reálně zde byla prezentována naprosto falešná a nepravdivá čísla. Není pravdou, že by výstavba městského okruhu měla vést k omezení investic do veřejné dopravy. Nebylo tomu tak nikdy v minulosti. Nebylo tomu tak zejména v posledních pěti letech, kdy souběžně s výstavbou tunelu Mrázovka pokračovaly plným tempem všechny významné investice do sítě veřejné dopravy, to znamená jak výstavba metra 4C1, nádraží Holešovice – Ládví, tak výstavba tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov, tak například prodloužení trasy A metra ze Skalky do depa Hostivař, pro vaši informaci - tam by měla být stanice otevřena zhruba někdy za půl roku, řekněme na konci jara 2006. Takže není pravdou, že město nebylo schopno nebo není schopno zajistit finanční zdroje na stavby veřejné dopravy, pokud probíhají stavby dopravy individuální, tedy automobilové.

Těch zdrojů, které hlavní město Praha používá a může do budoucna používat, je hned několik. Kromě vlastních investičních zdrojů, které jsou rok od roku vyšší, jsou to také dotace

například ze Státního fondu dopravní infrastruktury, který na rozdíl od některých jiných státních orgánů a institucí má k potřebám Prahy poměrně řekl bych výraznou citlivost a poskytuje dotace na řadu jak rekonstrukčních akcí, tak na výstavbu nových investičních celků v objemu mnoha set milionů Kč ročně. Pak jsou to přímé dotace ze státního rozpočtu. Zde mám na mysli podporu výstavby metra, která je dle mého názoru nedostatečná, přesto představuje nemalý objem, zhruba půl miliardy Kč ročně s určitou perspektivou nárůstu tohoto objemu až na dvojnásobek. A poté jsou to fondy Evropské unie, například z operačního programu JPD 2, už v letošním rozpočtu byly některé akce spolufinancovány z fondu Evropské unie, v příštím roce to bude ještě více. A samozřejmě až do roku 2009 máme možnost čerpat částky v řádu mnoha miliard Kč v přepočtu ekvivalentu ze zdrojů Evropské unie. Dalším takovým zdrojem jsou úvěry Evropské investiční banky, kterými nyní financujeme částečně výstavbu metra, do budoucna bude možné financovat z úvěrů EIB například i výstavbu městského okruhu.

Stejně tak stát, který je investorem pražského okruhu, čerpá z podobných zdrojů, dokonce opět také i z návratných dotací Evropské unie, například na výstavbu jižní a jihovýchodní části pražského okruhu. Takže prosím, nehodnoťte finanční možnosti města bez znalosti věci. Nehovořte o tom, že výstavba městského okruhu na Praze 6 je konkurenční prodloužení trasy metra A na letiště. Toto tvrzení chci velmi zásadně popřít. Už z časového hlediska je toto absurdní nesmysl. Zastupitelé jistě vědí, věřím, že i řada občanů, že prodloužení trasy metra A severozápadním směrem, záměrně neříkám na letiště, protože to je řekněme jeden z kamínek této mozaiky, ale prodloužení zejména z Vítězného náměstí, z Dejvické severozápadním směrem, ať už na území Prahy 6 nebo částečně i Prahy 5, je pro hlavní město prioritou. V současné době je projednávána změna územního plánu, která takové prodloužení trasy metra A umožní. Nicméně reálně po zařazení této akce do územního plánu je potřeba ještě minimálně tři roky na projednávání územního rozhodnutí, stavebního povolení, a to i za předpokladu, že nebudou tyto procesy komplikovány podobnými vlivy, jako je tomu u staveb městského okruhu. Čili reálně hovoříme o zahájení stavby prodloužení stavby trasy metra A severozápadním směrem v době, kdy městský okruh v úseku Strahovský tunel – Pelc Tyrolka bude téměř finišovat. Takže už z časového hlediska tyto stavby nejsou konkurenční. Naopak jsou komplementární, tak jako tomu bylo v předchozích čtyřech letech u těch staveb, o kterých jsem hovořil.

Nyní bych se rád dostal k těm nepravdivým tvrzením, která zazněla ve vystoupení slečny Kolínské. Zaprvé hovořila o cenovém růstu dopravních staveb v Praze. Opět používám přesné citáty, které jsem si v průběhu jejího vystoupení zaznamenal. Hovořila o tom, že v průběhu schvalování územního plánu v roce 1999 zastupitelstvo mělo k dispozici odhady – používám opět tohoto slova, které bylo správně v jejím vystoupení citováno – cen dopravních staveb v cenové úrovni roku 1999. Dále hovořila o určitých nárůstech a v další větě použila termín „cifry, které byly schváleny v roce 1999“. Prosím, v roce 1999 nebylo schváleno kromě územního plánu rozhodně nic, rozhodně ne cenové odhady. Cenové odhady jsou opravdu stavem roku 1999. Jistě všichni víme, že cenová úroveň roku 2005 je někde jinde, a to i z hlediska obecné inflace. Bohužel ve stavebnictví tato inflace oborová je výrazně vyšší. Můžeme diskutovat o tom, jaký vliv na to měl vstup České republiky do Evropské unie. Můžeme diskutovat o tom, jaký vliv na to má určitá globalizace stavebního sektoru v České republice, odkup velkých stavebních firem do vlastnictví významných nadnárodních stavebních koncernů. To všechno jsou vlivy, které jsou řekl bych nad rámec možností našeho ovlivnění, a to jak Prahy 6, tak hlavního města Prahy.

Ani já nemám radost z toho, že odhady cen v roce 1999 jsou výrazně jiné, než odhady cen v roce 2005. Ale taková je realita a netýká se to zdaleka jen dopravních staveb, a rozhodně se to netýká jen hlavního města Prahy nebo celé České republiky, ale týká se to i dalších zemí, které přistoupily do Evropské unie v loňském roce. To je první teze, kterou jsem chtěl zásadně popřít a zpochybnit, že zastupitelstvo schválilo jakési ceny, které v průběhu času narostly. Rozhodně tomu tak není.

Ve vystoupení pana Ochrabla jsem zaznamenal ještě tvrzení o tom, že hlavní město Praha neví, kolik budou jednotlivé dopravní stavby stát. To je samozřejmě tvrzení pravdivé. My nemůžeme vědět, kolik budou jednotlivé dopravní stavby stát až do doby ukončení veřejných soutěží. Hlavní město Praha, stejně tak jako Ředitelství silnic a dálnic, soutěží dnes již v celoevropském prostředí. Jakákoli firma z 25 členských států Evropské unie má možnost se zúčastnit bez jakýchkoli omezení soutěží na výstavbu těchto zásadních dopravních staveb v Praze. Stejně tak jako české firmy mají možnost se zúčastnit obdobných tendrů v jiných zemích Evropské unie. A samozřejmě, že do okamžiku rozhodnutí příslušných komisí a příslušného zadavatele můžeme uvádět opět pouze cenové odhady. Takže ta čísla, s kterými bylo operováno, jsou cenovými odhady v cenové úrovni roku 2005. Pokud se bude celý proces prodlužovat, stavební povolení bude řekněme komplikováno dalšími odvoláními ještě dva roky, pak v cenové úrovni 2007 nepochybně cena těchto staveb bude ještě vyšší. Stejně tak jako u Mrázovky, kdy prodlužování a obstrukce ze strany některých občanských sdružení – a řada osob je shodných s těmi osobami, které nyní bojují proti výstavbě městského okruhu na Praze 6 – vedly k prodražení o více než jednu miliardu Kč. Já doufám, že v případě tunelu Blanka tomu tak nebude.

Druhé naprosto nepravdivé a pro mě nepochopitelné tvrzení, které chci zásadně popřít, je, že snad chybí jakýchsi 30 milionů na dokončení průzkumné štoly tunelu Blanka, to znamená tunelu městského okruhu v trase Špejchar – Pelc Tyrolka. To je prosím zásadní nepravda, průzkumná štola je prakticky dokončená. Informace, které byly získány, zejména z hlediska geologie a dalších podkladů pro budoucí soutěž na dodavatele této stavby, jsou neocenitelné a ta investice hlavního města Prahy se v tomto případě velmi vyplatila.

Třetím nepravdivým tvrzením, u kterého bych také rád věděl, z čeho vychází, ale rozhodně má k pravdě daleko, je věta, opět budu citovat, tak jak jsem si stačil zaznamenat: Město plánovalo dosáhnout zadlužení 35 miliard, což je maximum, které mu umožňuje zákon o obcích. – Prosím, skutečná pravda je taková, že zákon o obcích neurčuje žádné maximum zadlužení. Dnes už dokonce ani nemá tu doporučující hranici, kterou měl tento zákon dříve, respektive ona to byla vyhláška ministerstva financí, ale nebudu zde zacházet do detailů, která hovořila o tom, že obce by na dluhovou službu, čili na splácení dluhů, neměly věnovat více než 20 % svých rozpočtových příjmů. Pokud dluhová služba přesáhne limit 20 %, pak je cosi prohnílého ve státě dánském a tato obec by měla řekněme velmi výrazně přistoupit k restriktivním opatřením.

Pro vaši informaci – Praha v současnosti na dluhovou službu nepoužívá ani 5 % ze svých rozpočtových příjmů. Čili tento doporučující limit, který ještě nedávno platil, nenaplnujeme ani ze čtvrtiny. Číslo 35 miliard jsem opravdu v životě neslyšel. Dnes hovoříme o tom, že v rámci konzervativního rozpočtového hospodaření nechceme, aby zadlužení města přesáhlo zhruba 45 miliard Kč, což je objem ročního rozpočtu. Hovořím samozřejmě o absolutní výši dluhu, nehovořím o dluhové službě, ta je opravdu na úrovni zhruba těch 5 %. Čili i v tomto porovnání máme k dispozici kromě všech dalších zdrojů – to znamená fondů Evropské unie, Státního fondu dopravní infrastruktury a vlastních investičních zdrojů – ještě

minimálně 10, spíše 15 miliard prostoru na přijetí úvěrů, ať už od Evropské investiční banky nebo od jakýchkoli jiných peněžních ústavů, případně na další emise obligací, které Praha velmi úspěšně realizovala v uplynulém volebním období.

Nesmysl č. 4 – opět budu citovat: Hlavní město Praha chtělo řešit přebytkovým rozpočtem své zadlužení, nezdařilo se. Nyní hlavní město Praha plánuje přebytky na splácení dluhu. – Zde myslím došlo k zásadnímu smíšení dvou pojmů, a to je rozpočtový přebytek jako účetní kategorie a spoření na úhradu budoucích splátek dluhu. Skutečně hlavní město Praha v uplynulých pěti letech ukládalo nikoli přebytky svého hospodaření, ale část svých rozpočtových příjmů na takzvaný spořicí účet v zájmu akumulace určitých finančních zdrojů do roku 2009, 2010, 2011, kdy budou splatny některé emise obligací a některé úvěry, které hlavní město Praha v uplynulém volebním období přijalo. Pro vaši informaci – tyto rozpočtové zdroje, nikoli přebytky, zdůrazňuji, nikoli přebytky v rozpočtovém slova smyslu, v účetním slova smyslu, tyto zdroje představují dnes zhruba 5,5 miliardy a Zastupitelstvo hlavního města Prahy i Rada hlavního města Prahy rozhodly o tom, že tyto prostředky mohou být postupně zapojeny právě na financování strategických investičních akcí, což je kromě dokončení metra 4C2 Ládví – Letňany také výstavba městského okruhu, jeho severozápadní části, to znamená Strahovský tunel – Pelc Tyrolka. Čili opět další finanční zdroj, který máme již dnes reálně k dispozici, fyzicky, jak na našich účtech bankovních, tak samozřejmě v našem hospodaření. Nicméně chci zásadně popřít, že by se jednalo o rozpočtové přebytky a není pravdou, že by hlavní město Praha v minulosti plánovalo přebytkové hospodaření. Vždy v uplynulých několika letech plánovalo hospodaření buď mírně schodkové nebo vyrovnané. Rozhodně nikdy neusilovalo o rozpočtový přebytek.

Konečně pátý bod, který bych si dovolil označit téměř jako nahrávku na smeč, to je Berlín, který zde byl prezentován jako jakási nirvána, jakýsi ideál toho, jak má městská samospráva hospodařit. Berlín, vážené dámy a vážení pánové, je předlužené město. Je město, které má mnohonásobně - jak v procentech, tak i v absolutní výši dluhu – vyšší zadluženost, než hlavní město Praha. Dokonce do té míry, že před několika lety Berlínu hrozila finanční insolvence, hrozil fakticky bankrot. Takže srovnávat Berlín s Prahou a dávat nám Berlín za příklad já považuji za velmi nevhodné a za důkaz toho, že ten pán, který byl na stáži v Berlíně, asi nestudoval příslušné účetní podklady dostatečně do hloubky, protože dávat nám Berlín za příklad považuji opravdu za velmi úsměvné.

Nelze nám ho ale dávat za příklad ani z dalších důvodů, a to mimo jiné proto, že dopravní infrastruktura, o které tady hovoříme a o které hovořila i slečna Kolínská, to znamená silniční okruhy a trasy metra, jsou v Berlíně v zásadě dobudovány. Silniční okruhy zcela a trasy metra až na určité řekněme doplňkové úseky, které propojují existující trasy, prostě v Berlíně již jsou historicky dobudovány. Proto se může – tak jak to v tom koláčovém grafu vyznělo – Berlín soustředit opravdu všemi silami na modernizaci vozového parku městské hromadné dopravy a nemusí například investovat do prodlužování existujících tras metra. Samozřejmě nemusí investovat ani do výstavby okruhů, pokud tyto okruhy již v Berlíně existují a pokud, jak já tvrdím, velmi výrazně pomohly k řešení dopravy v hlavním městě spolkové republiky Německo.

Chci ale ovšem popřít tvrzení o tom, že Praha málo investuje do modernizace a obnovy vozového parku MHD. Uvedu konkrétní číslo. Za poslední čtyři roky bylo do vozového parku městské hromadné dopravy v Praze investováno více než 10 miliard Kč. To je částka řekl bych unikátní ve všech nově přistoupičích zemích Evropské unie. V porovnání například s Budapeští, Varšavou nebo jinými městy, s kterými se reálně můžeme srovnávat, je

to částka několikanásobná, a dokonce i v porovnání s mnoha hlavními městy starých členských zemí Evropské unie je to částka řekl bych úctyhodná.

Velkým problémem samozřejmě zůstává, že stát, státní rozpočet se podílí na obnově vozového parku naprosto minimálně. To je situace, která je v Evropské unii nevídaná. V Evropské unii hlavní města, ale koneckonců i další města, která provozují hromadnou dopravu, mohou žádat až o 50procentní spoluúčast státního rozpočtu na těchto financích. Pro vaši představu – z těchto 10 miliard, které jsme investovali v uplynulých čtyřech letech, nám stát přispěl necelých 100 milionů Kč, čili necelé jedno procento z těchto nákladů. To je myslím naprosto směšné a mimo jiné jeden z faktorů, proč zadluženost hlavního města Prahy, v tom jediném s předřečníky mohu souhlasit, vykazovala v uplynulých letech poměrně výraznou dynamiku. Ovšem na druhé straně tohoto tvrzení stojí fakt, že dnes máme k dispozici 48 nových vlaků metra pro trasu C, každý v hodnotě zhruba čtvrt miliardy Kč, že máme k dispozici zhruba 30 modernizovaných souprav metra v provozu na trase A, každou v hodnotě zhruba 120 milionů Kč a že pokračuje obnova vozového parku i na trase B, kde již příští rok by měl podíl modernizovaných vlaků dosáhnout téměř 50 %. (Výkřiky z řad občanů.) To jsou myslím fakta, prosím, abyste se, pokud někdy používáte metro, projeli po trase A, po trase C, nenajdete tam už ani jeden jediný původní ruský vlak. Na trase B ta obnova dostane poměrně velkou dynamiku v příštím roce. O obnově vozového parku tramvají zde bylo hovořeno. I já souhlasím s tím, že by mohla probíhat rychleji a budu dělat všechno pro to, aby v příštích letech byl hlavní akcent obnovy našeho vozového parku soustředěn právě na tramvaje. V oblasti autobusů jsme na tom myslím velice dobře v porovnání s městy jako Budapešť, Varšava, Bratislava, o kterých jsem hovořil, ale koneckonců i Brno, Liberec, České Budějovice či další města provozující MHD v této republice, jsme na tom velice dobře. (Výkřiky z řad občanů, požadavek, aby se řečník věnoval tématu, poznámky, že metro s jeho dvěma stanicemi na obvodě Praha 6 se jich prakticky netýká, protestní potlesk.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Dámy a pánové, nezlobte se, prosím o klid. Pane radní, jestli mohu poprosit, pojďme se věnovat Praze 6. Konstatuji, že v tuto chvíli máme za sebou 28 minut z toho vystoupení.

Pan Radovan Steiner, Rada hlavního města Prahy: Jenom několik vět na závěr tohoto vystoupení. Myslím, že i problematika modernizace vozového parku metra velmi úzce souvisí s Prahou 6, byť podepíší tvrzení, že dvě stanice metra pro Prahu 6 jsou málo a že i já budu dělat vše pro to, aby v budoucnu těch stanic na území Prahy 6 bylo více. Prosím, vraťme se k problematice městského okruhu. I my chceme, aby pražský okruh byl v severní či řekněme severozápadní části zprovozněn současně nebo s určitým předstihem před příslušnou severozápadní částí městského okruhu. To dle mého bytostného přesvědčení bude realitou roku řekněme 2010, možná 2011, i proto, že výstavba městského okruhu v ražených tunelech trvá podstatně déle, než výstavba pražského okruhu, který s výjimkou hloubeného a tudíž z hlediska výstavby jednoduššího tunelu v městské části Suchdol bude trvat podstatně kratší dobu, než výstavba městského okruhu. Proto si dovoluji vás, vážené zastupitelky a vážení zastupitelé, poprosit, abyste i v souladu s výsledky průzkumu veřejného mínění, který proběhl právě mezi občany Prahy 6, podpořili výstavbu městského okruhu, podpořili naši snahu o maximální tlak na vládu, ministerstvo dopravy a Ředitelství silnic a dálnic o maximální urychlení výstavby pražského okruhu ve variantě J tak, abychom se možná za pět zde, třeba v tomto sále nebo někde jinde na území městské části Praha 6, mohli sejít a konstatovat, že oba dva okruhy byly zprovozněny a velmi výrazně zlepšily dopravní situaci na Praze 6. O tom jsem přesvědčen. (Pískot.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Nezlobte se, jestli bude takto probíhat jednání, pískání apod., tak opravdu přeruším toto jednání zastupitelstva. Opravdu to myslím vážně. Děkuji panu radnímu Steinerovi. Poprosím pana předsedu výboru dopravy Laudáta. Pane předsedo, máte maximálně 15 minut na toto vystoupení.