

European Commission
Mrs. Danuta Hübner,
Commissioner for Regional Policy Directorate-General
Rue de la Loi 200
B – 1049 Brussels
Belgium

European Commission
Mr. Stavros DIMAS
Commissioner for Environment
Rue de la Loi 200
B – 1049 Brussels
Belgium

European Commission
Mr. Jacques BARROT
Commissioner for Transport and EU Vice-president
Rue de la Loi 200
B – 1049 Brussels
Belgium

European Commission
Regional Policy Directorate-General
Mr. Graham MEADOWS, Director General
Rue de la Loi 200
B – 1049 Brussels
Belgium

European Commission
Directorate-General for Environment
Mr. Petr Mogens CARL, Director-General
Rue de la Loi 200
B – 1049 Brussels
Belgium

European Commission
Directorate-General for Energy and Transport
Mr. Matthias Alfred RUETE, Director-General
Rue de la Loi 200
B – 1049 Brussels
Belgium

**Věc: Severozápadní segment silničního obchvatu okolo Prahy – stavby 518 a 519
TEN – T a součást IV. transevropského multimodálního koridoru**

Vaše excelence,
jako zvolení zástupci tisíců občanů severní části Prahy a také jménem mnoha nevládních organizací se na Vás obracíme s žádostí o pomoc a zapojení v následující záležitosti.

Česká republika se zavázala vybudovat silniční okruh okolo svého hlavního města Prahy jako součást transevropské sítě (TEN – T) specifikované v dodatku k Rozhodnutí č. 1692/1696/EC Evropského Parlamentu a Rady o Unijních zásadách rozvoje transevropské dopravní sítě a v dodatku schváleném společně s Přístupovou dohodou k EU v r. 2003.

Severozápadní segment SOKP nastoluje vážný problém.
Zvažují se dvě varianty:

- varianta "Ss" , která zcela obchází hustě obydlené části pražské aglomerace
- varianta "J" , která protíná rezidenční části Prahy

Praha a Ministerstvo dopravy jsou rozhodnuty vybudovat variantu "J" a tvrdí , že prostředky Evropských fondů přidělené síti TEN – T smějí být použity na výstavbu dálnice uvnitř města. Ignorují skutečnost, že zavedení dálkové nákladní dopravy do hustě obydlených částí hlavního města České republiky by vytvořilo závažný úzký profil (problémové místo s dopravními zácpami). Dále tvrdí , že negativní hodnocení z procesu EIA provedeného v pravomoci MŽP mohou být snadno ignorována , jelikož nejsou právně závazná pro fázi územního a stavebního rozhodování. Jsou přesvědčeni, že výběr daleko dražší a proto daleko méně ekonomické varianty "J" nepředstavuje žádnou překážku pro schválení čerpání z evropských fondů.

Domníváme se, že takový přístup porušuje nejen požadavky na komunikace TEN-T dle závazného rozhodnutí EU č. 1692/96/EC (doplněné v Evropské přístupové dohodě z r. 2003, která vstoupila v platnost 1. května 2004), ale je také v rozporu se správnou aplikací Direktivy EU č. 2001/42/EC (Direktiva o SEA) a číslo 85/337/EC dle dodatku č. 97/11 EC a 2003/35/EC (Direktiva o EIA). Varianta "J" dále není v souladu s Direktivou č. 2004/54/EC Evropského Parlamentu a Rady z 29.4.2004 o minimálních bezpečnostních požadavcích na tunely transevropské dopravní sítě.

Bílá kniha COM(2001) 370 „ *Evropská dopravní politika pro 2010; čas k rozhodnutí*“ opakovaně vyzývá v mnoha kapitolách k odstranění dopravně problematických úzkých míst. V tomto případě je českými autoritami navrhován pro výstavbu nový velmi úzký úsek. Bílá kniha také zdůrazňuje, že kongescím v městských oblastech by mělo být zabráněno a vyzvedává cíle redukovat negativní dopady městské dopravy na lidské zdraví. V tomto případě řešení NOVÉ části TEN-T navrhované v Praze je v rozporu se všemi klíčovými principy a známou moderní praxí.

Šestý Environmentální akční program vyzval k rozvoji tématické strategie městského životního prostředí s cílem *přispět k lepší kvalitě života pomocí integrovaného přístupu zaměřeného na městské oblasti a s cílem napomoci k vysoké úrovni kvality život a sociálního blahobytu občanů vytvořením prostředí, v němž úroveň znečištění nedosahuje škodlivých efektů na lidské zdraví a životní prostředí a v němž je podporován udržitelný městský rozvoj*. Ve zprávě Komise Radě a Evropskému Parlamentu COM (2005) 718 z 11.1.2006 Komise důrazně doporučuje místním úřadům rozvoj a uskutečňování plánů udržitelné městské dopravy a nabádá k uplatnění nejlepších známých metod. Návrh na zavedení jedné z největších dopravních cest TEN-T v srdci Evropy do hustě osídlených oblastí hl.m. Prahy je podle našeho názoru přímé porušení zásad a praxe územního a dopravního plánování a není v souladu s přístupem vyžadovaným EU, který má zlepšit kvalitu života ve městech nad 100 tisíc obyvatel

prostřednictvím plánů udržitelné městské dopravy. Postup navržený v Praze Ministerstvem dopravy by dále zbytečně zvýšil znečištění ovzduší nutně způsobené dálkovou tranzitní dopravou zavedením komunikace TEN-T do severní části Prahy místo toho, aby byla přijata opatření vyžadovaná zákonem a rozhodnutími EU na snížení koncentrací prachových částí PM 10. Domníváme se, že to co se děje v Praze, je přímým zneužitím úřední pravomoci v zemi, která by se měla stát zemí demokratickou a příznivě zacházející se životním prostředím.

Obrácíme se na vás, jelikož jsme již vyčerpali všechny možné prostředky k řešení na úrovni České republiky.

Věříme, že EU má zájem o výstavbu plně funkční sítě TEN-T bez problematických úzkých míst a věříme také, že EU si nepřeje, aby v letech 2007-2013 byly Evropské fondy používány nepatřičným způsobem (nebo aby byly zneužity projekty EIB).

- Proto bychom Vás rádi požádali, abyste zahájili konzultace s vládou ČR o této záležitosti a využili všech Vašich kompetencí pro její objasnění.

- Potvrďte laskavě přijetí této žádosti a informujte nás o postupu a výsledcích Vašich konzultací s vládou ČR.

Na podporu Vašich konzultací s českou vládou uvádíme několik základních informací:

SOKP má nejen národní, ale i velký evropský význam. Jeho účelem je propojit síť českých dálnic a rychlostních komunikací v Pražském regionu a ochránit přes milion obyvatel Prahy před těžkou dálkovou dopravou a současně zabránit dopravním zácpám, které by nastaly v dálkové dopravě pokud by se pražská vnitroměstská doprava míchala s dálkovým tranzitem.

SOKP je součástí transevropského multimodálního koridoru IV Berlín – Drážďany- Praha – Bratislava – Gyor – Arad – Craiova – Sofia – Plovdiv – Istanbul a transevropské dopravní sítě TEN – T. Již dříve byla identifikována jako součást páteřní sítě ČR v rámci TINA . Výstavba SOKP je v současné době financována z fondů EU, EIB a ČR.

Některé části SOKP již byly postaveny nebo se nacházejí v různých fázích výstavby. Severozápadní segment SOKP se nyní stává předmětem pozornosti a záležitost je velmi vážná.

Všechny kroky učiněné místními úřady týkající se SZ segmentu SOKP nás přesvědčují, že existuje nebezpečí zneužití miliard Kč a možné nesprávné využití stovek milionů EUR z evropských fondů, pokud by byly vynaloženy na krajně nevhodné dopravní řešení, které by vytvořilo nežádoucí **dopravní úzké místo** (zácpy) mícháním dálkového transevropského tranzitu s pražskou městskou dopravou. Podle našeho názoru je zde jasný konflikt s cíli a charakteristikami sítě TEN-T uvedenými v dokumentech EU například závazné Rozhodnutí č. 01692/96 Evropského Parlamentu a Rady o unijních zásadách rozvoje transevropské dopravní sítě. Domníváme se, že TEN-T ze své definice by měla umožňovat hladkou dopravu a zabránit jakýmkoli dopravním kongescím.

Výstavba varianty "J" SOKP by znamenala nejen zcela zbytečné a nevratné poškození životního prostředí, ale také závažné škody na zdraví místního obyvatelstva a ohrožení dopravní bezpečnosti.

Hlavní příčinou současné neuspokojivé situace je dle našeho názoru dlouhodobá účelová snaha Ministerstva dopravy a ŘSD o prosazení varianty "J" při úplném ignorování ostatních variant.

Neblahé aktivity MD a ŘSD a města Prahy jsou od druhé poloviny devadesátých let v příkrém kontrastu se základními principy a praxí územního plánování. Existují mnohé důkazy o tom, že úřady neinformují řádně veřejnost, že používají všechny druhy vymývání mozku a manipulace, zatačují klíčová fakta, hrubě ignorují námitky a protesty občanů a jejich volených zástupců, ignorují doložené argumenty místních úřadů, občanských sdružení a odborníků. Je prokázáno, že vyjádření odborných

institucí jsou MD a ŘSD ignorována nebo překrucována včetně vyjádření vrcholných národních orgánů jako např. MŽP, ČIŽP, MPO, náčelníka Generálního štábu Armády ČR a Ministerstva vnitra.

MD a ŘSD opakovaně reagují na všechny naše dopisy a podněty stereotypním způsobem v tom smyslu, že varianta "J" je jediná vhodná a možná, protože je zahrnuta v územním plánu Prahy. Ovšem už v r. 98 ŘSD svévolně a bez opory v zákoně zadalo přípravu DÚR pro trasu J. Praha ochotně zařadila var. "J" do svého ÚP v r. 1999, tzn. 3 roky před hodnocením jakékoliv varianty v rámci EIA a bez jakéhokoliv hodnocení SEA.

Motivem byl zřejmě ten fakt, že dálniční most ve variantě je umístěn na území Prahy a může být tedy využit místo chybějícího vnitroměstského spojení dvou severních částí Prahy oddělených řekou Vltava.

Je evidentní, že podporou varianty "J" Praha může ušetřit na samostatném mostě cca 2,5 miliardy Kč. Stát nebo EU by tak nejen zaplatily tento most, ale stát a EU by zaplatily minimálně 6 miliard Kč navíc ve srovnání s náklady na podstatně levnější variantu "Ss".

MD a ŘSD by chtěly projekt SZ segmentu SOKP spolufinancovat z evropských fondů nebo z půjček EIB podporovaných EU. V současné době MD a ŘSD připravují seznam prioritních projektů pro léta 2007 – 2013 a konečné datum pro schválení českých dokumentů pro toto programovací období nastane v nejbližších měsících. Seznam projektů a způsob jejich financování jsou drženy MD v nejvyšší tajnosti. Občané a občanské iniciativy tak nemají žádnou možnost se k nim vyjádřit. MD počítá bezpochyby s žádostí o spolufinancování předmětného projektu tím nebo oním způsobem.

MD jsme opakovaně upozornili na skutečnost, že var. "J" ve srovnání s var. "Ss" je neekonomická, problematická a nepříznivá vůči životnímu prostředí. Zdůraznili jsme MD, že var. "J" je očividně v rozporu s řadou nařízení EU. MD toto vše ignoruje.

Varianta „J“

Prochází velmi členitým terénem s komplikovanými geologickými podmínkami a hustě osídlenými rezidenčními oblastmi několika severních částí Prahy. Jinými slovy, SZ segment SOKP Prahu neobchází, nýbrž se do ní zařezává.

Vyžaduje výstavbu tří komplikovaných tunelů a tří velkých mostů, což výrazně zvyšuje náklady.

Prochází několika chráněnými přírodními územími.

Je nutno zmínit, že var. "J" byla zahrnuta do ÚP Prahy v září 99 a my se domníváme, že tento proces byl závadný, jelikož využil mezery v zákoně. Tento ÚP Prahy totiž není v souladu s nadřazeným plánem VÚC Pražský region. Na to jsme příslušné úřady opakovaně upozorňovali, ale bez úspěchu.

Varianta "Ss"

Byla navržena občanskými sdruženími v rámci procesu EIA. Je vedena převážně v polích v rovinatém terénu, asi 3 km severně od "J" a vyžaduje pouze 1 most. Varianta "Ss" je umístěna dále od hustě osídlených částí Prahy a současně zachovává dostatečnou vzdálenost od sousedících obcí.

Považujeme za nutné zmínit, že var. "Ss" se nenachází na území Prahy, ale na území Středočeského kraje a jako taková je zahrnuta v konceptu ÚP Pražského regionu. Podle všeho je var. "Ss" doporučena procesem EIA méně nákladná. Důvodem pro to je podstatně nižší stavebně technická náročnost. Také provozní náklady jsou odhadovány jako nižší. Vyšší je podle vyjádření expertů i bezpečnost provozu.

SEA neexistuje, EIA je ignorována

Ve vztahu k posouzení dopadu na životní prostředí je velmi nepříznivým faktem, že SZ segment SOKP ještě nebyl podroben procesu SEA a jeho varianty tak nebyly posouzeny z hlediska svého napojení na regionální silniční síť a svého významu v rámci TEN-T.

V rámci EIA v dubnu 2002 vydalo MŽP v souladu s příslušným národním zákonem své závěrečné stanovisko v němž se uvádí:

”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“.”

Porovnání variant je odmítáno

MD a ŘSD opakovaně odmítají provést řádné srovnání variant "Ss" a "J" bez ohledu na skutečnost, že k tomu byly vyzvány senátním Výborem pro regionální rozvoj a ochranu životního prostředí a krajiny a poslaneckým Podvýborem pro životní prostředí. Jsme přesvědčeni, že uvedené praktiky MD a ŘSD představují vážnou překážku při hledání optimální varianty SZ segmentu SOKP.

Zpráva NKÚ

Je nutno zdůraznit, že výše popsany přístup MD a ŘSD byl ostře kritizován NKÚ v Kontrolní zprávě č. 04/26 z května 2005, kde se uvádí:

”...Porovnání variant "Ss" a "J" z ekonomického hlediska bylo přitom provedeno v březnu 2003. Výsledky provedených společensko – ekonomických hodnocení byly zkresleny ve prospěch varianty "J", především nesprávným zahrnutím údajů o dopravních intenzitách a nezahrnutím všech nákladů pro variantu "J“.

V dopise člena kolegia NKÚ z 31.8.2005. starostovi MČ Praha Suchdol je k tomu dále uvedeno:

”Podstatou zjištění NKÚ je v daném případě skutečnost, že ŘSD připravovaná varianta vedení okruhu nevychází z výsledků společensko ekonomických hodnocení možných variant řešení. ŘSD by mělo prokázat, že vybralo optimální variantu a že se ji snažilo prosadit do příslušných územních plánů. V daném případě, jak je i v kontrolním závěru uvedeno, tento postup nebyl uplatněn. ŘSD zadalo v r. 1998 rok před schválením územního plánu hl. m. Prahy zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí pouze ve variantě "J", ačkoliv v té době existovaly další varianty vedení okruhu“.

Ombudsman

Opakovaně jsme se též obrátili na ombudsmana v této věci. Ve své poslední písemné odpovědi z 19. října 2005 uvádí:

”...mé poznatky z šetření týkajících se velkých investičních staveb svědčí o problematických postupech veřejné správy a určité míře chaosu, jenž v rámci schvalovacích procedur vládne. Konstatoval jsem, že tato zjištění jsou pro mne signálem i ve vztahu k dosavadním plánům a postupům orgánů veřejné správy ve věci severozápadního segmentu pražského silničního okruhu. Za velmi závažné jsem přitom označil dopady, které nedůslednost v přípravě konkrétního investičního záměru přináší, ať už jde o protahování řízení (v nichž veřejnost, zastoupená občanskými sdruženími, využívá všech procesních oprávnění) anebo možnosti financování z evropských kohezních fondů či prostředků Evropské investiční banky (požadavky na transparentnost veškerých postupů při výběru a schvalování infrastrukturních staveb). V této souvislosti jsem vyjádřil obavy z toho, aby právě taková situace nenastala v případě severozápadního silničního okruhu kolem Prahy.“

Náklady variantního řešení

Pro ilustraci postupů MD a ŘSD při hodnocení společenské efektivity a finančních nákladů přikládáme graf ukazující vývoj odhadovaných nákladů pro jižní var. "J" v období 1998 až do současnosti (spočívá na informacích MD a ŘSD). Nárůst z počátečního odhadu 4,6 miliardy Kč na dnešních 28 miliard je takřka neuvěřitelný. Pravděpodobně v tom ale ještě nejsou obsaženy transparentním způsobem všechny náklady trasy J.

Náklady var. "Ss" jsou dle informace ŘSD kolem 21,8 miliardy Kč. Obsahují ovšem také náklady na samostatný most mezi severními částmi Prahy a na související komunikace.

Rozpor s direktivou EU č. 2004/54/EC

Domníváme se, že var. "J" je v nesouladu s direktivou č. 2004/54/EC Evropského Parlamentu a Rady „*Minimální bezpečnostní požadavky na tunely v transevropské dopravní síti*“.

Toto zjištění spočívá na expertize prof. Lehovce z ČVÚT, Stavební fakulta „*Posouzení souladu navrhovaných objektů s platnou legislativou, technickými normami a standardy včetně souladu s EU*“ zveřejněné v prosinci 2004.

O dopravním uspořádání trasy "J" v Suchdole se konstatuje:

” projektované uskupení dvouúrovňových tunelů a mostu je z provozního a uživatelského hlediska velmi nevhodné (na délce 3,2 km není možný přejezd mezi protisměrnými pásy)...”

Expertiza prof. Lehovce také upozornila na další rozpory s direktivou 2004/54/EC jako např. na absenci bezbarierových únikových cest z tunelů a dvoupatrového mostu, dvousměrný provoz v jednotubusovém tunelu přivaděče, neuspokojivou protipožární odolnost navržené ocelové konstrukce mostu atd.

Další rizika a environmentální zátěže

Dalším rizikovým faktorem je možná záměna var. "J" za letovou dráhu blízkého pražského mezinárodního letiště. Riziko bylo označeno místními úřady za vážné a pro jeho snížení je var. "J" vedena v délce zhruba 6ti km v hlubokém zářezu, což by znamenalo obrovský přebytek vytěžené zeminy přesahující 4 miliony m³. Výsledkem by byl takřka neuvěřitelný počet 2x 500 000 těžkých dopravních automobilů projíždějících hustě obydlenými severními částmi Prahy.

Nesoulad s Rozhodnutím EU č. 1692/96/EC

Zásadním nedostatkem dražší var. "J" je velmi nežádoucí mísení tranzitu a městské dopravy, což vytváří vážný problém nejen pro dálkový nákladní a jiný tranzit, ale také pro městskou dopravu. Je zjevné, že základní požadavky uvedeného Rozhodnutí z hlediska plynulosti dálkové dopravy a provozní bezpečnosti nebudou splněny.

Předložení nekompletní dokumentace Ředitelstvím silnic a dálnic

Po řadě odkladů zahájilo ŘSD v posledních dnech r. 2005 územně správní řízení na stavby 518 a 519 var. J. Přesto, že DÚR předložená v prosinci 2005 je připravována již od r. 1998, musel stavební úřad proces po několika dnech přerušit z důvodů její nedostatečnosti a nekompletnosti.

Předčasné předložení dokumentace nejen ukazuje závady procesu, ale je především trikem použitým ŘSD, aby mohlo využít zákony r. 2005 (změněné v r. 2006), aby se zbavilo var. "Ss" a prosadilo realizaci var. "J" s argumentem, že tato je jediná možná a to bez ohledu na mimořádné náklady, stavebně technické problémy, problematickou provozní bezpečnost a negativní dopady na životní prostředí.

Lze předpokládat, že podobný trik bude také použit v souvislosti se žádostí o prostředky z evropských fondů s argumentem, že EIA proces je uzavřen a projekt je připraven pro financování z EU nebo EIB.

Závěrem bychom chtěli zdůraznit, že celý proces přípravy a rozhodování o projektu je veden

- bez respektování základních principů transparentnosti a občanských práv,
- bez ohledu na obvyklou praxi územního plánování,
- bez ohledu na procedury SEA a EIA,
- demonstruje nehospodárné chování ve vztahu k veřejným prostředkům a především
- demonstruje nezodpovědný přístup ke zdravému životnímu prostředí pro tisíce obyvatel.

Je prokázáno, že:

- příslušné zákony a normy jsou obcházeny a /nebo porušovány,
- zásady účelnosti a hospodárnosti jsou ignorovány,
- odborná vyjádření a prokázané skutečnosti jsou překrucovány či ignorovány, evidentně pod tlakem určitých politických stran a uskupení,
- ekonomické studie nebyly respektovány nebo byly zmanipulovány.

Dále bychom se ještě rádi odvolali na Závěrečnou zprávu o „Posouzení efektu sítě TEN-T a dalších opatření dopravní politiky ke střednědobému zavádění Bílé knihy a evropské dopravní politiky pro r. 2010“ která byla ukončena v říjnu 2005. Uvádí se v ní :

„Bílá kniha zdůrazňuje, že dokud infrastruktura nebude vzájemně propojena a zbavena problematických míst tak, aby umožnila pohyb zboží a osob, do té doby nebudou vnitřní trh a teritoriální soudržnost unie plně realizovány. I když EU přijala ambiciózní politiku transevropské sítě, značný počet problematických míst na hlavních mezinárodních trasách zůstává. Bílá kniha je tudíž zaměřena na odblokování hlavních cest.“

V případě SZ segmentu SOKP je přímo v srdci Evropy navrhován nový problematický úsek, na němž bude docházet ke kongescím.

Jsme připraveni Vám poskytnout jakékoli další potřebné dokumenty či informace.

Děkujeme předem za Vaši podporu a pomoc při prosazování otevřených a demokratických přístupů v souladu se standardy EU.

S pozdravem

MČ Praha Suchdol

MČ Praha Lysolaje

MČ Praha Dolní Chabry

o.s. EKOFORUM

o.s. PŘISO

o.s. Společnost Šáreckého údolí

o.s. Větrolam

o.s. Nad Drahaňským údolím

Přílohy:

- ekonomie - dokumenty, studie, rozbor:

- tabulka a graf nákladů staveb 518, 519 ve variantě "J" - 1998 - 2005
- tabulka a graf nákladů staveb 518, 519 ve variantě "Ss" resp. "Ssb"
- Předinvestiční - Pragoprojekt, a.s. - 05/2000
- dopis Ministerstvu dopravy - ŘSD - 11/ 2002
- Studie ekonomické proveditelnosti - Pragoprojekt, a.s - 03/ 2003
- odmítnutí Studie ekonomické proveditelnosti - dopis ŘSD - MČ Praha Suchdol - 07/2004
- Usnesení č. 36 Výboru pro územní rozvoj , veřejnou správu a životní prostředí, 9. září 2003 Senát
- Usnesení č.20 Podvýboru pro ochranu životního prostředí a krajiny, 25. září 2003 Poslanecká sněmovna
- odhad nákladů stavby 518, 519, "J" a "Ss"- SUDOP Praha , a.s. - 10/2004
- Ekonomické hodnocení stavby úseků 518,519 silničního okruhu kolem Prahy Babcie s.r.o. - 11/ 2004
- Věstník NKU - Částka 2/2005 - Kontrolní závěr z kontrolní akce č. 04/26 - 03/2005
- dopis starostovi MČ Praha Suchdol - Ing. Adámek - NKU č.j. 04/26-30/99/05 - 08/2005
- dopis starostovi MČ Praha Suchdol - náměstek Kubínek - Ministerstvo dopravy č.j. 22/2005-120-INF/2 - 25.10.2005
- dopis starostovi MČ Praha Suchdo- Ing. Laušman - ŘSD, č.j.. 14311/21/05-21013 - 25.11.2005

- mapy, schéma tras, technický popis tras:

- ortofoto tras "J" a "Ss"
- schéma tras "J" a "Ss"
- mapa variant SOKP - severozápadní segment
- mapa trasy "J" - na dlouhém úseku dochází k mísení transevropské tranzitní dopravy s vnitroměstskou dopravou
- mapa trasy "Ss" - oddělené mosty pro transevropskou tranzitní dopravu a vnitroměstskou dopravu

- bezpečnost - rozbor, studie, analýzy:

- expertní posudek - Pražský silniční okruh - stavba 518 - prof. Lehovec - ČVUT - 12/2004
- expertní posudek - Pražský silniční okruh - stavba 519 - prof. Lehovec - ČVUT - 12/2004
- vyjádření k problému analýzy rizik projektu SOKP - prof. Ing. M. Tichý - 04/2005
- liniové schéma části trasy staveb 518 a 519 tvořící jeden úsek z hlediska bezpečnosti provozu
- studie bezpečnosti a analýzy rizik - CityPlan, s.r.o. - 09/2005
- vyjádření Generálního štábu armády ČR - náčelník generálporučík Ing. Šedivý - 12/2001
- vyjádření k bezpečnosti patrového mostu přes Vltavu - Ing. Tvrzník , CSc - 04/2005
- reakce autora projektu patrového mostu přes Vltavu - Prof. Studnička, Doc. Rotter - 05/2005
- dopis starostovi MČ Praha Suchdol - Ing. Böhm - Státní úřad pro jadernou bezpečnost, č.j. 20608/3,2/2005 - 9/2005
- mapka ochranného pásma UJV Řež
- mapka přechodu Vltavy - trasa "Ss"
- bezpečností rizika trasy "J" SOKP -- 03/2006

- ekologie - vyjádření org. st. správy,:

- Stanovisko MŽP o hodnocení vlivů z 30.4.2002 - Č.j.: NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o
- Stanovisko MŽP ke Konceptu ÚPN VÚC Pražského regionu z 27.5.2002 - č.j. 710b/OPVŽP/02MS - výběr
- vyjádření k EIA - Krajský hygienik Středočeského kraje - č.j.3924-215/00/1287 - 02/2001
- vyjádření k EIA - ČIŽP - č.j.500/3007/50310/00 - 01/2001
- vyjádření k EIA - Odbor životního prostředí MHMP -č.j. 082378/OŽP/VI/2000/2001-01/2001
- vyjádření k EIA - MŽP - odbor ochrany ovzduší – č.j. .727/740/01 -12.3.2001
- dopis ŘSD - ČIŽP - rozpor mezi trasou "J" v dokumentaci EIA a v dokumentaci DUR - č.j.1/OP/8346/04/Kuf

- ostatní - korespondence, ...

- Usnesení vlády ČR č. 631/1993
- Architektonická soutěž na "Přemostění Vltavy", závěrečný protokol - ŘSD - 02/1999
- vyhlášení soutěže na dokumentaci DÚR - Obchodní věstník - 05/1998
- dopis ŘSD - Ing. Lichnovský starostovi MČ Praha Suchdol - nejlepší nabídku předložily firmy Pragoprojekt, a.s. a PUDIS Praha, a.s.- č.j.. 22675/2003-21013 z 9.10.2003
- most přes Vltavu - architektonická soutěž a dokumentace DÚR

Seznam zkratek

ČVUT	- České vysoké učení technické
EIA	- posouzení vlivu stavby na životní prostředí
EIB	- Evropská investiční banka
MČ	- městská část hl.m. Prahy
MD	- ministerstvo dopravy
NKU	- Nejvyšší kontrolní úřad
ŘSD	- ředitelství silnic a dálnic České republiky
SEA	- posouzení strategie na životní prostředí
SOKP	- silniční okruh kolem Prahy
TEN-T	- síť transevropských dálnic
TINA	- Transport Infrastructure Needs Assessment

Adresy:

Městská část Praha - Suchdol, Suchdolské nám. 3, 165 00 Praha 6 - Suchdol

Městská část Praha - Lysolaje, Kovárenská 8/5, 165 00 Praha 6 - Lysolaje

Městská část Praha-Dolní Chabry, Spořická 314, PSČ 184 00 Praha 8 - Dolní Chabry

o.s. EKOFORUM, Hrušovanské nám. 1, 184 00 Praha 8 - Dolní Chabry

o.s. PŘISO, CSc., Suchdolská 4, 160 00 Praha 6 -Sedlec

o.s. Společnost Šáreckého údolí, V Šáreckém údolí 98, 160 00 Praha 6

o.s. Větrolam, K Mlýnu 16, 181 00 Praha 8

o.s. Nad Drahaňským údolím, Zaječická 836/9, 184 00 Praha 8 - Dolní Chabry