

**Výtah ze STENOZÁPISu z 32. zasedání Zastupitelstva hl.m.Prahy
ze dne 24. 11. 2005 – Návrh rozpočtu hl. m. na rok 2006 (téma: Městský okruh)**

P. B é m:

V této chvíli si dovolím konstatovat, že po pomalejším rozjezdu se nám podařilo schválit návrh pořadu dnešního jednání. **Můžeme přistoupit k projednání prvního tisku, a tím je tisk Z 039-návrh rozpočtu vlastního hl. m. Prahy na r. 2006 a dotačních vztahů k městským částem na r. 2006.** Předkládá pan nám. Hulínský. Požádám ho o předkládací důvodovou zprávu.

(...)

P. W i t z a n y:

Dámy a pánové, rozpočet je určitě nesmírně komplexním a základním politickým dokumentem, který pojednává téměř o všem, čím se jako město zabýváme. Jde zejména o alokaci omezených zdrojů, s kterými hospodaříme podle politických priorit, o alokaci, která se týká nejen r. 2006, ale která také vyvolává rozpočtové výdaje, alokaci zdrojů v budoucnosti. Mohli bychom hovořit o efektivitě finančního hospodaření, o efektivitě fungování úřadu, o nakládání s majetkem, o hospodaření městských společností, o dotačních vztazích k jednotlivým městským společnostem, o dotačních vztazích mezi hlavním městem a městskými částmi, o stovkách jednotlivých položek v oblasti běžných a kapitálových výdajů. O tom je tato diskuse.

Dovolte mi, abych se ve svém komentáři soustředil zejména na makrorámec, protože vše nelze v omezeném čase pojmut.

Domnívám se, že po dlouhé éře nekonceptního rozpočtování Jiřího Paroubka v návrhu tohoto rozpočtu dochází k pozitivnímu kroku kupředu, k určitému posunu. Přesto musím konstatovat, že se jedná pouze o krok poloviční.

Problém spočívá zejména v absenci realistického rozpočtového výhledu a v zařazení rozpočtu 2006 do takového realistického rámce, který počítá s určitým výhledem vývoje příjmů, běžných výdajů, kapitálových výdajů a strategických kapitálových výdajů, jak s těmito pojmy pracovala studie Facility, která byla oficiálním pokusem o první koncepční zpracování této problematiky.

Hlavním omezením není 30 % ministerstva financí, hlavním omezením, se kterým se potýkáme, je omezení zadlužení ve výši 100 % příjmů hl. m. Prahy. Je to omezení, které je dané zdravým rozumem a nakonec i stanovisky ratingových agentur, mimo jiné stanoviskem, které máte před sebou, které o této hranici hovoří jako o hranici stále ještě únosného, ale za tuto hranici již neúnosného zadlužení, ale také smlouvami s Evropskou investiční bankou. Tato studie ukázala, že i při velmi optimistických a podle mého názoru nereálných předpokladech hl. m. Praha není schopno financovat všechny velké investiční akce, které by si Praha přála zahájit nebo které dokonce zahrnuje.

Pokusím se srovnat navržený rozpočet s předpoklady tohoto modelu. Vycházel např. z předpokladu vývoje běžných kapitálových výdajů ve výši 5 mld. Kč, případně dokonce pouze 3 mld. Kč. Pokud se podíváte na náš rozpočet, běžné kapitálové výdaje vypočtené jako celkové kapitálové výdaje mínus výdaje na vyjmenované strategické akce, vychází na 9,5 mld. Kč. Tady vidíme, že již r. 2006 ukazuje, že město musí pokračovat v dofinancování „drobnějších“ investičních akcí, na jejichž potřebu podle přehledu investičních akcí je potřeba kolem 180 mil. Kč. A město dnes neví, jak všechno toto dofinancuje.

Výtah ze STENOZÁPISu z 32. zasedání Zastupitelstva hl.m.Prahy

ze dne 24. 11. 2005 – Návrh rozpočtu hl. m. na rok 2006 (téma: Městský okruh)

Tento finanční výhled počítá také s růstem ročních běžných výdajů ve výši 2 %. Když jsem si spočítal poměr mezi běžnými výdaji schváleného rozpočtu 2005 a navrhovaného rozpočtu 2006, dostávám růst 4,2 %. Musíme porovnávat schválený rozpočet, protože během roku dojde také k úpravě navrhovaných běžných výdajů r. 2006. I tady se zdá být rozpočtový výhled vzhledem k této skutečnosti nereálný.

Na druhou stranu v navrhovaném rozpočtu dochází k pozitivnímu vývoji příjmů, který je reálný. V tom je určitá naděje města, že některé akce bude moci dofinancovat.

Co považuji za pozitivní – doufám, že se nemýlím: že se mezi velkými investičními akcemi tento rok neobjevuje financování projektové přípravy zahájení trasy metra D. Přejí si trasu metra D, ale jedná se o tak obrovský výdaj, že není možné pokračovat ve vydávání těchto prostředků bez jasné představy dofinancování.

Je třeba konstatovat, že tento rozpočet je deficitní. Myslím, že bychom neměli pěstovat magistrátní doublespeak, který hovoří o tom, že rozpočet je vyrovnaný. Spojím si dva příspěvky.

Tento rozpočet není vyrovnaný ani po započtení očekávané státní dotace v oblasti školství. Počítá s převodem prostředků z minulých let, nepočítá v tomto okamžiku s čerpáním cizích zdrojů, ale na druhou stranu neřeší financování stavby metra 4C, stavby, kterou pravděpodobně nikdo v zastupitelstvu nezpochybňuje. Dobře víme, že zde chybí řádově miliardy korun, které povedou buď k čerpání cizích zdrojů, nebo k finančně efektivnějšímu rozpuštění rezerv pro splácení již čerpaných úvěrů či obligací, což je sice finančně rozumnější, ale stále se jedná o ekvivalent čerpání cizích zdrojů. Rozpočet je tedy v tomto okamžiku deficitní.

Nyní k zásadní akci, jejíž financování rozpočet neřeší, avšak jejíž zahájení rozpočet připouští. Jedná se o severozápadní část městského okruhu počínaje stavbou Malovanka, na kterou je alokováno cca 0,5 mld. a zahájení tunelu mezi Špejcharem a Pelc-Tyrolkou drobnou částkou ve výši 200 mil. Kč s tím, že se jedná o akci ve výši 30 mld. Dámy a pánové, domnívám se, že ani rada, ani zastupitelstvo neví, jakým způsobem bude tato akce dofinancována. Myslím si, že je nezodpovědné schvalovat zahájení takové akce, pokud nevíme, zda vůbec město je schopno v omezeních, v nichž se pohybuje, ji dofinancovat.

Z toho důvodu navrhuji, aby tyto částky byly sníženy nebo aby bylo aspoň jasně konstatováno, že se v tomto okamžiku jedná pouze o jakési uhrazení projektové přípravy, pokračování projektových prací, studování dalších variant, vypracování studie dopadu vlivů na životní prostředí, ale v žádném případě nezahajování této akce dříve než město bude přesvědčeno o prospěšnosti této akce pro Prahu, pro životní prostředí, pro Pražany a o tom, že jsme schopni si tuto akci dovolit.

Nakonec mi dovolu konstatovat, že klub Evropských demokratů projednal rozpočet, konstatoval řadu výhrad, které ještě budou v dalších příspěvcích specifikovány, ale i řadu pozitiv. Přestože částečně jsme připraveni tento rozpočet pochválit, klub Evropských demokratů jako celek jej stále ještě podpořit nemůže.
(...)

Dalším přihlášeným do diskuse je kol. Šteiner.

Kolegyně a kolegové, chtěl bych reagovat na některá tvrzení, která zazněla v průběhu rozpravy. Začnu chronologicky u kol. Witzanyho.

Nejprve bych ho chtěl opravit, že mimoúrovňová křižovatka Malovanka není součástí severozápadní části městského okruhu, je v rozpočtu dokonce zaklíčována jako 2. stavba Strahovského tunelu. Z toho logicky vyplývá, že není součástí severozápadní části městského okruhu, je součástí dokončované jihozápadní části městského okruhu. Je to spíše věcná připomínka. **Výstavba Malovanky není zahájením výstavby severozápadní části městského okruhu.**

Severozápadní částí městského okruhu naopak je úsek Špejchar - Pelc-Tyrolka, o které zde zaznělo několik příspěvků ve vztahu k tomu, že je v tuto chvíli pokryt částkou 200 mil. Kč v návrhu rozpočtu v kapitole 03. Zazněla zde expresivní tvrzení o tom, že rada neví, jak bude dofinacována severozápadní část městského okruhu atd. Dovolte mi říci, že dokumentace pro stavební povolení je v tuto chvíli projednávána s předpokladem ukončení projednání na přelomu tohoto a příštího roku. V tuto chvíli nelze přesně definovat časový horizont nabytí právní moci stavebního povolení na úsek Špejchar – Pelc-Tyrolka, ale troufnu si říci, že by k tomu mělo dojít v průběhu příštího roku. Konkrétní měsíc nikdo říci nemůže vzhledem k řadě externích faktorů, které v tuto chvíli ovlivnit nemůžeme ani z pozice hl. m. Prahy, ani z pozice státní správy v podobě příslušných útvarů či odborů tohoto Magistrátu.

Faktem zůstává, že severozápadní část městského okruhu bude reálně zahajitelná v průběhu příštího roku. Máme řadu variant, jak tuto významnou a z hlediska dopravy ve městě – nejen individuální dopravy, ale i hromadné, která v úseku Prahy 6 a Prahy 7 na třídě Milady Horákové a v oblasti Letenského náměstí atd. je výrazně komplikovaná právě nevyhovující uliční sítí a kapacitou komunikací pro individuální automobilovou dopravu. Chci zdůraznit, že severozápadní část městského okruhu je významnou stavbou i pro zlepšení situace MHD v této části města.

Máme řadu alternativ, jak financování zajistit. Jednou z nich je zde zmiňovaná metoda PPP. Z první části studie společnosti Etkins vyplynulo, že tato metoda technicky a finančně je aplikovatelná na severozápadní část městského okruhu, ale problematickou zůstává nedojasněná legislativní situace v oblasti PPP. To je věc, která se týká nejen hl. m. Prahy, ale celé České republiky.

Další variantou je financování městského okruhu z kohezního fondu, z fondu soudržnosti EU. Na toto téma vedu v posledních dnech a týdnech velmi intenzivní jednání s 1. náměstkem ministra dopravy ing. Tesaříkem a jeho pracovníky. Ministerstvo dopravy – na rozdíl od jiných záležitostí – se k Praze staví velmi vstřícně. Věřím, že městský okruh, ale i jiné priority zejména z oblasti dopravy – zde mám na mysli zmiňovanou trasu metra D – jsou reálně i dle názoru ministerstva dopravy financovatelné od r. 2007 dále právě z příslušných národních programů, tedy programů obhospodařovaných Ministerstvem dopravy ČR z fondu soudržnosti EU.

Prosím o spojení dvou příspěvků.

Již kol. Hulínský hovořil o tom, že rada schválila a zastupitelstvo vzalo na vědomí možnost financování strategických investičních akcí, a to jak výstavby metra, tak např. městského okruhu z prostředků, které má v současné době Praha k dispozici, které si tzv. ukládala na budoucí splátky obligací a má vůli tyto peníze využít právě pro strategické investiční akce.

Ke kol. Sedláčkové – jak se projevilo zvýšení jízdného a jaký je důvod nárůstu nároků na provozní dotaci o zhruba 300 mil. Odkázal bych se na důvodovou zprávu k rozpočtu, tam jsou věci poměrně detailně analyzovány a zdůvodněny. Stručně zde na mikrofon.

Nárůst nákladů Dopravního podniku pro příští rok bude činit nejen pokrytých 300 mil., ale celkově více než 1 mld. Kč, v tom např. spotřeba materiálu a energie činí 342 mil. Kč. Bohužel nárůst cen všech energií se nevyhýbají ani Dopravnímu podniku. Pro vaši informaci – Dopravní podnik je největším zákazníkem Pražské energetiky. Dovedete si jistě představit, jak zvýšení cen elektrické energie na úrovni ČEZ a Pražské energetiky zasáhne i Dopravní podnik.

Osobní náklady – plus 107 mil. Kč. Nejsou to jen tyto mandatorní výdaje, ale např. je zde rozpočtován i nárůst v objemu 168 mil. Kč na opravy a udržování, čili investice do plynulosti a bezpečnosti dopravy.

Na vaši otázku, kolegyně, jak jsou zvýšené tržby z MHD rozpočtovány v rozpočtu Dopravního podniku a města, odpovím jasně: v objemu zhruba 500 mil. Kč, čili přesně v tom objemu, o kterém jsme hovořili, když zastupitelstvo projednávalo úpravu jízdného k 1. 7. t. r. Jinými slovy – naše predikce, naše odhady byly naplněny naprosto přesně. Došlo už v podzimních měsících i v téměř zimních měsících tohoto roku k nárůstu v takových objemech, jaké jsme předpokládali, a to při nárůstu počtu cestujících v MHD o několik procent. Všechny apokalyptické vize, strašidelné, katastrofické scénáře o Pražanech masově prchajících do aut se nenaplnily. Opak je pravdou. Nárůst o 4 – 5 % cestujících MHD je velmi vypovídajícím důkazem toho, že úprava jízdného byla udělána velmi citlivě, že se opravdu dotkla pouze nahodilých cestujících MHD, pravidelní cestující nijak negativně nereagovali na úpravu cen jízdného.

Konstatuji, že z nákladů, které jsou rozpočtovány pro r. 2006 ve vyšším objemu než v letošním roce, zhruba 300 mil. je pokryto navýšením městské dotace – týká se to zejména energií, zhruba 500 mil. Kč je rozpočtováno jako zvýšené příjmy z jízdného v rozpočtu Dopravního podniku a zhruba 450 mil. Kč bude pokryto vnitřními úsporami v rámci Dopravního podniku v rámci transformačního projektu. Ukazuje se pravdivost našeho tvrzení, že transformace Dopravního podniku povede k poměrně výrazným úsporám nejen redukcí zaměstnanců Dopravního podniku, ale i vnitřními úsporami v rámci spotřeby materiálu atd. Téměř půl miliardy Kč v příštím roce bude reálný efekt této transformace.

Tolik má reakce k záležitosti kolem kapitoly 03. Děkuji za pozornost.

(...)

P. K a s l:

Několik poznámek, které jsem v úleku s vyvoláním v prvním příspěvku nestačil připomenout.

Za prvé je to komentář k návrhu kol. Koželuha k Ctěnicím. Náhodně jsme se na to dostali v diskusi v kuloárech a zjistili jsme, že sýpka je rozestavěný objekt, rozestavěná stavba, která má sloužit k tomu, aby se za peníze města, za zhruba 45 mil. postavila, a pak pronajala na hotel, a z toho se spolufinancoval chod areálu. Buďme opatrní, ať tady neděláme ad hoc výkřiky bez prověření širších souvislostí.

Druhá poznámka je k vystoupení pana kol. Šteinera. Samozřejmě, že je demagogií, že 2. stavba Strahovského tunelu za 545 mil. není součástí severozápadního městského okruhu. Fyzicky samozřejmě je. Křižovatka

definuje, jak se bude jezdit. Že je to rozsekáno realizačně, je úplně lhostejné. Křižovatka je definována tak, že neumožňuje jiné řešení.

Na Praze 6 proběhlo mimořádné zastupitelstvo a byly tam petiční akce. Přiznávám se, že se cítím být trochu v rozpacích. Když jsme v r. 1999 revidovali po nástupu rady naše dopravní projekty, samozřejmě jsme zdůraznili, že největší prioritou je pražský okruh na severozápadě. Okamžitě jsme začali věci řešit a tlačili na stát. Kde jsme dnes, je jasné. Myslím, že stejně podobně neuspěl primátor Bém jako jsem neuspěl já, po sedmi letech je stav stejný.

Časová návaznost, že městský okruh smí být spuštěn teprve až bude v provozu pražský okruh, je také jasná. Je možná třeba teď se zastavit, protože se ukázaly nové údaje. Komise starostů v r. 1996 vybrala Blanku. Přiznám se, že když jsem odcházel v r. 1994 z radnice, byly to tři varianty. Druhá varianta (nesrozumitelné) Václava Maliny měla v sobě některé prvky dobré, některé možná nedorozřešené, ale byla šmahem odmítnuta. Dostali jsme na stůl, že se financuje Blanka, že je to ideální řešení.

Když se podíváte na posouzení kapacity tunelů cityplánu někdy z jara tohoto roku, ukazuje se, že Blanka má možná problém, aby vůbec splnila funkci městského okruhu. Praha 6 oprávněně kritizuje, že rozřezává Prahu 6 ve smyslu napájení ze severu Jugoslávských partyzánů Svatovítskou, na Letné v prostoru Sparty, že řešení, které navrhoval kol. Malina, aby šel Strahovský tunel rovně dále tunelem na Evropskou a tunelem na Podbabu a tam se napojil na již navrhovaný tunel, který vyústí na Pelc-Tyrolce, se nezdá být vůbec hloupé.

Na stavbu máme čas. Máme sice vykopanou nějakou průzkumnou štolu, ale je lepší vykopat průzkumnou štolu a mít ji tam jako procházkové dílo jako je Rudolfova štola, a udělat pořádnou silnici a využít času, než teď vypustit 750 mil. Kč na stavby, které se možná budou muset celé přeprojektovávat.

Myslím si, že si zaslouží pochvalu způsob sestavení rozpočtu, filozofie jeho sestavení. Na druhou stranu to, že se město nezadlužuje, je dáno tím, že za předchůdců, za pana nám. Hulínského a hlavně pana náměstka Paroubka, se do investic cpaly nereálné prostředky, nereálné objemy. Dnes budeme utrácet to, co se nedokázalo vyčerpat. Až dojde zřejmě přespříští rok na čerpání úspory, budu rád, sám jsem navrhoval revolving úspor, nepůjčovat si a současně nespořit, ale uvědomme si, že to je naspořeno v minulých sedmi letech, že to není žádná rozumná finanční politika, ale jen vyjednění krámu, který byl naspořen.

Prim. B é m :

Před panem radním Gregarem prosím paní Kolínskou, která požádala o možnost vystoupení k návrhu rozpočtu hl. m. Prahy. Omlouvám se jí, byla přihlášena dříve než dva předřečníci.

P. K o l í n s k á :

Vážené zastupitelky, vážení zastupitelé, jmenuji se Petra Kolínská a zastupuji občanská sdružení, která na Praze 6 požadují pozastavení výstavby severozápadní části městského okruhu.

Předminulý týden proběhlo mimořádné zastupitelstvo na Praze 6, které tuto věc projednávalo. Chtěla bych vás vyzvat a požádat, abyste z návrhu rozpočtu na r. 2006 vypustili položku 200 mil. na úsek Pelc-Tyrolka – Špejchar, a to z těchto důvodů.

Výtah ze STENOZÁPISu z 32. zasedání Zastupitelstva hl.m.Prahy

ze dne 24. 11. 2005 – Návrh rozpočtu hl. m. na rok 2006 (téma: Městský okruh)

Vedení města ještě minulý rok tvrdilo, že úsek Myslbekova – Pelc-Tyrolka, 6 km tunelu městského okruhu bude stát 20 mld. Kč. V tuto chvíli již přiznává, že tato stavba bude stát 30 mld. Máte dnes schválit první částku 200 mil., která k poměru 30 mld. se zdá minimální, ale hrozí, že se stavba spustí a vznikne nefunkční torzo. Myslím, že položku byste měli vypustit zejména proto, že jste nikdy neviděli podrobný rozpočet stavby, protože neexistuje. Nikdy jste neviděli návrh, jak město bude tuto stavbu financovat. Město si objednalo za 7 mil. poradenskou firmu Atkins, jejíž výsledky byly prezentovány v lednu minulého roku. Ukazuje se, že ani tato firma není schopna městu navrhnout reálné řešení, jak se stavba bude financovat. Město nedostane peníze z evropských fondů, protože tato stavba nebyla posouzena podle zákona o posouzení vlivu na životní prostředí, což je jedna z nepřekročitelných podmínek, aby město dostalo peníze z kohezních fondů.

Počítejte se mnou. Město ročně může na všechny dopravní investice vydat 5 mld. Kč – na rozvoj veřejné dopravy i na silniční stavby. Město musí vynaložit v nejbližších letech minimálně 9 mld. na čističku odpadních vod. Město má v tuto chvíli dluh 33 mld. Kč. Městský okruh má stát 30 mld., a to není jeho konec. Musí někam pokračovat. V příštích letech byste měli schvalovat další miliardy na úseku do Balabenky a do Štěrbohol.

Z těchto důvodů zvažte, zda je rozumné schvalovat prvních 200 mil. Začali byste stavět rodinný dům, pokud byste měli v ruce tyto údaje v rodinném rozpočtu? Děkuji vám za pozornost.

(...)

Prim. B é m :

Vážený zastupitelé, vážené zastupitelky, diskuse už probíhá druhou hodinu. Pokusím se být mimořádně stručný, protože obsáhla předkládací zpráva pana nám. Hulínského byla poměrně vyčerpávající. Navíc tisky, podklady, tabulky, komentáře, interpretace k tabulkám, grafy – dnes jsem přesvědčen a mohu s jistotou tvrdit, že mají takovou obsahovou i formální úroveň a takovou míru přehlednosti, jakou jste léta požadovali a nikdy jste neměli. Dovolil bych si jménem úřadu poděkovat všem, kteří se na zpracování návrhu rozpočtu na r. 2006 podíleli.

Rád bych upozornil na skutečnost, která tady sice zazněla, ale nevím, zda zazněla s dostatečným akcentem. Je to skutečně poprvé, kdy s relativně velkou pravděpodobností, pokud se dnes budeme chovat zodpovědně, bude mít hl. m. Praha schválen rozpočet na příští fiskální rok v listopadu, což umožní nejen velkým částem, které s ohledem na velkou disponibilitu svých zdrojů jsou s jistou mírou pravděpodobnosti schopny schvalovat návrhy svých rozpočtů ještě před schválením velkého městského rozpočtu, ale určitě to nemůže být pravda v případě malých městských částí. Tímto krokem zcela jedinečně vycházíme vstříc městským částem a procesu schvalování jejich vlastních rozpočtů, aby nemusely jít do nešťastných rozpočtových provizorií a aby nebyly tlačeny v mezidobí posledního předvánočního týdne se na poslední chvíli scházet a dotahovat do konce návrhy svých rozpočtů v návaznosti na to, jak by je schválilo případně prosincové zastupitelstvo. Také mé poděkování finančnímu výboru a všem, kteří jste se tady podíleli na zpracování návrhu rozpočtu na úrovni komentování nebo připomínkování.

Dovolte mi několik drobných poznámek. Jedna poznámka je na adresu střednědobé nebo dlouhodobé strategie hl. m. Prahy s ohledem na rozvojové prioritní projekty. Dovolím si konstatovat, že poprvé v historii tento rozpočet v sobě skrývá

Výtah ze STENOZÁPISu z 32. zasedání Zastupitelstva hl.m.Prahy

ze dne 24. 11. 2005 – Návrh rozpočtu hl. m. na rok 2006 (téma: Městský okruh)

jasnou představu střednědobého až hraničně dlouhodobého investičního výhledu, který umožní přinejmenším rozumně plánovat zdroje.

Zaslechl jsem tady obavy nebo náznak kritiky, že v případně některých projektů mimořádného investičního rozsahu tomu ale ještě tak není, že bychom byli schopni přesně zkalkulovat náklady a že bychom byli přesně schopni ukázat, jak vlastní logika čerpání finančních zdrojů na konkrétní rozvojový projekt bude vypadat. Jako příklad tady byl uveden městský okruh v jeho severozápadní části.

Chtěl bych se zeptat těch, kteří s touto kritikou přicházejí, zda znají české zákony. Víte, jak vypadá schválený a legislativně platný rozpočet stavební zakázky v řádu 30 mld. Kč? Pokud ano, tak víte, že rozpočet nikdy nebude existovat v definitivní podobě, paní Kolínská, dříve než bude vyhlášena obchodní veřejná soutěž a v nabídkovém veřejném řízení nezvítězí nejatraktivnější nabídka a nebude podepsán kontrakt. V ten okamžik máme platný rozpočet, po kterém pravděpodobně voláte. Kdybyste volali po jakémsi výkazu výměr, po slepém rozpočtu – prosím o spojení dvou příspěvků – který bude kalkulovat odhadované finanční náklady, mohu vás ujistit, že nemáte pravdu, když říkáte, že data nejsou k dispozici. Jsou velmi dobře k dispozici.

Paní Kolínská upozorňovala na skutečnost, že zastupitelstvo MČ Praha 6 projednávalo problematiku této klíčové dopravní stavby. O paní Kolínské snad mohu prozradit, že je předsedkyní dopravní sekce pražské organizace Strany zelených – dovolím si tvrdit, že zde vystupuje nikoli jako pouhá občanka hl. m. Prahy, ale také jako reprezentantka určitého politického uskupení, což je legitimní, ale dovolím si tvrdit, že je důležité, abychom si toto uvědomili. Paní Kolínská zapomněla říci, s jakým výsledkem byl diskutován investiční projekt výstavby severozápadní části městského okruhu, jak vypadalo finální hlasování ZMČ Praha 6, také neřekla, co si myslí občané MČ Praha 6. Ptám se, jménem koho jste mluvila? Kdybyste mluvila za občany Prahy 6, dovolil bych si vás konfrontovat s tím, že nehájíte jejich zájmy, ale ve své kritice jdete proti jejich zájmu. To není dobré, pokud jako reprezentantka určitého politického subjektu chcete obstát v nadcházejících volbách.

Byl jsem trochu zklamán, byť si vážím věcnosti debaty, která tady probíhá, z menší části vystoupení jednoho z mých předchůdců v roli pražského primátora Honzy Kasla, který v mnoha ohledech poukázal věcnými argumenty na správná témata nebo na existující problémy, ale v jednom se mýlí. V okamžiku, kdy bychom se vrátili na začátek cesty, kterou jsi opakovaně na mnoha veřejných vystoupeních obhajoval, a já jsem toho byl svědkem – tedy výstavby severozápadní části městského okruhu v té trase, jak je zpracována a navržena, kdyby se stalo, že bychom se vrátili zpátky, tak kladu otázku: není to tak, že bychom před sebou měli ne přesně definovaný výhled dalšího pěti až desetiletého přešlapování na místě? Toto chceme? Myslím, že ne, že chceme urychleně dokončit výstavbu pražského okruhu, toho tranzitního expresního skeletu a že urychleně chceme dokončit výstavbu vnitřního městského okruhu. Honza Kasl má samozřejmě pravdu, že musí tyto dvě stavby probíhat v harmonizované výstavbě a že je dokonce nemožné zprovoznit stavbu městského okruhu před výstavbou pražského okruhu. To jsme si dávno řekli a nemusíme se k tématu vracet, protože kolem něj žádnou kontroverzi nevedeme.

Pan kol. Prokeš se zmínil o cyklistických stezkách. Když s ním o cyklistických stezkách diskutuji, kladu si otázku, zda jeho vystoupení na zastupitelstvu jsou podmalována potřebou něco na toto téma říci a zviditelnit se, nebo skutečným zájmem o cykloturistiku. Kdyby to bylo to druhé, pane kolego, přece víte, v jakém stádiu rozpracovanosti v této chvíli je celá řada výstavby cyklistických stezek na úrovni projektové dokumentace. Umíte asi respektovat, že ke stavebnímu povolení se musíme nějakou cestou dostat a že tam musíme vykupovat i pozemky soukromých vlastníků, nebo se s nimi dohodnout, a že je to někdy mimořádně složité. Víte, že tento proces neběží lineárně, ale exponenciálně. Ne že za rok – za dva, za tři roky nebo za sto let, jak jste řekl, to bude stejné, ale investiční kapacita se dramaticky zvyšuje. Zvyšuje se i když s podíváte na reálná čísla.

Na závěr několik dobrých projektů. Studoval jsem projekt obchodní akademie na Praze 2 navrhovaný k doplnění na investiční pokrytí z rozpočtu příštího roku. Považuji to za velmi rozumný projekt. Stejně jsem studoval návrhy na doplnění investičních programů na území MČ Praha 19 – také to jsou dobré projekty. Stejně tak bych se zasazoval o maximálně možné posílení bezpečnostního rozpočtu, protože zatím nám Policie ČR nenabízí v benefitech to, co do ní investujeme, a musíme se svými zdroji počítat na náš vlastní úkor.

Když jsem poslouchal Karla Koželuha, musel jsem mu dát za pravdu, že navzdory od některých následných řečníků také nepovažuji za prioritu hl. m. Prahy, abychom stavěli ve ctěnickém zámku hotel, i když chápu logické argumenty, že si posléze může najít finanční zdroje na krytí vlastních provozních nákladů, ale to také může dělat někdo úplně jiný a ne hl. m. Praha, ať už jakoukoli formou, ty jsou notoricky dobře známé. Tím se jen přihlašuji k tomu, co zde zaznělo z úst mých předřečníků.

Ještě jednou chci poděkovat zpracovatelům i všem, kteří se na přípravě rozpočtu hl. m. Prahy podíleli. Omlouvám se za zdržení.
(...)

Prim. B é m :

Děkuji předkladateli za závěrečné slovo. Než předám slovo předsedovi návrhového výboru, hlásí se dva předsedové politických klubů – pan kol. Witzany a následně pan předseda Žďárský.

P. W i t z a n y :

Mám dvě poznámky. Byla za mnou paní Kolínská, která reklamovala, že u vás má přihlášku k druhému vystoupení.

Druhá poznámka je prosba o přestávku pro poradu klubů v délce 5 – 10 minut.

P. Ž ď á r s k ý :

Klub ODS se k této žádosti připojuje.

Prim. B é m :

Není nejmenších sporů o tom, že diskuse byla uzavřena. Bude pětiminutová přestávka na jednání politických klubů. Gestikuluje pan předseda Kovářík, že potřebuje zastupitelům něco sdělit.