

Respekt 15 / 2008

Nová dálnice Prahou

5.4.2008 14:22 – [Česko](#) – [Tomáš Sachr](#)

Kolem půl bilionu na cesty bude velké dusno

Já těm lidem prostě nerozumím. (P. Hejl s J. Korfem na místě „magistrátního“ obchvatu) - Autor: Karel Cudlín [Více](#)

Praha začala s přípravou kontroverzní části městského obchvatu, který má kromě lidských sídel přetnout i tři přírodní rezervace. Jednání občanů, které stavba zasáhne, s úředníky magistrátu vyústilo v demonstrace s policejní účastí. Téma se právě teď stává celostátní záležitostí: výsledek bitvy o třicetimiliardový koridor v hlavním městě totiž může mnohé napovědět i o tom, jaký osud čeká zhruba dvacetinásobnou částku, kterou chce Česko v příštích pěti letech na dálnice vydat.



Smůla, chybí sál

Starosta pražského Suchdola Petr Hejl je roztrpčen. „*Nerozumím tomu, jak se mohlo něco takového dostat tak daleko,*“ říká nad mapkou metropole pokreslenou barevnými linkami. Proti té, kterou se pražský magistrát rozhodl nejnověji přeměnit do reálné podoby betonové autostrády, **Petr Hejl** už roky protestuje. A důvodů je podle starosty pořádně dlouhý seznam. Kromě toho, že státním plánovačům chybí studie ospravedlňující provrtání břidlicových skal a zalesněných údolí kolem Suchdola, je mezi nimi i přesvědčení, že sto tisíc projíždějících aut za den spolu s plánovanou přistávací dráhou nedalekého letiště promění Suchdol ve špinavé, hlukem zavalené místo bez kapky života. „*To vše v rozporu s evropskými předpisy, podle kterých se mají dálnice vyhnout obytným městským čtvrtím,*“ říká Petr Hejl, kterému nejde o pouhou kritiku. Už roky se totiž snaží přesvědčit pražské radní o tom, že existuje i jiné řešení: zhruba o pět miliard lacinější a ekology podporovaná trasa, vedoucí o tři kilometry dále od srdce metropole.

V to slunečné poledne letošního března však Hejl se svou vizí pořádně narazil. Avizované jednání s magistrátem nabralo nečekaný spád – úředníkům se sešlo na stole 240 různých připomínek. Od starosty Hejla a několika dalších pražských politiků z okolí Suchdola a také od desítky občanských sdružení. Po bouřlivém čtyřdenním jednání se mělo další dějství o deset dní odložit. Ale když v určený den zastánci alternativy přišli, čekalo je překvapení: vše už bylo rozhodnuto. „*Zjistili jsme dodatečně, že jediná velká zasedací místnost je v ten den obsazená. Kým, to už si nevybavuji, ale nešlo dělat nic jiného, než věc přesunout o týden dřív na jediný volný termín,*“ vysvětluje důvody obratu ve své kanceláři v centru Prahy ředitelka stavebního odboru magistrátu **Ivana Souralová**. Přesun vykonal své – namísto stovky kritických hlasů se na magistrátu sešlo jen několik úředních osob a zástupců státního ředitelství dálnic, kteří po pár minutách podepsali protokol, že jednání je u konce a s přípravou na stavbu „úseku 518“ se může „bez dalších připomínek“ začít.

„*Zprávu o té změně jsme dostali jediný den předem a kromě nás a sousední radnice o tom nikdo nevěděl. Nemohli jsme ale zrušit jiné dohodnuté akce,*“ vysvětluje Petr Hejl, proč se finálového kola nezúčastnil. „*Byl to plán, jak se zbavit kritiků.*“ Když se pak starosta spolu s další stovkou lidí dostavil v původně plánovaný termín před magistrát, zavolali úředníci policii. „*Byla to vyhrocená situace, kterou jsme tu ještě neměli, a nevěděli jsme, co dělat,*“ říká ředitelka Souralová. Na místě si ale policisté mohli prohlédnout jen skupinky zamračených lidí, rozcházejících se do přilehlých ulic.

Petr Hejl podal na postup stavebního odboru stížnost k vedení magistrátu, příliš nadějí si ale nedělá. „*Tam mají o trase dopředu jasno a nikdo to nezmění,*“ říká rezignovaně. Ta skepse má dobrý

důvod. O suchdolské dálnici se diskutuje prakticky od poloviny osmdesátých let a právě magistrát ji vždy prosazoval. „*Jakákoliv trasa v poloze vzdálenější vůči městu bude méně využívána a nebude splňovat předpokládaný účel,*“ nechal se několikrát slyšet dlouholetý radní pro dopravu **Radovan Steiner** přesto, že analýzy ředitelství dálnic, které právě tento argument používaly, zpochybnil před časem Nejvyšší kontrolní úřad i nezávislí odborníci ze Sdružení dopravních inženýrů.

Nejsme velké Rusko

Co za tou zarputilostí stojí? Starosta Hejl je přesvědčen, že jsou to privátní zájmy. „*V nákladech na dražší trasu je i šest a půl miliardy na výkup pozemků. Ta vlastnická struktura je dost nepřehledná, každopádně v devadesátých letech se s nimi obchodovalo, a je tak možné, že právě lobby jejich majitelů hraje roli,*“ říká Petr Hejl s tím, že cena pozemků pod trasou, za kterou bojuje, je kvůli vzdálenější poloze od centra Prahy zhruba osmkrát nižší. Podobné výtky magistrát odmítá. „*To jsou čisté spekulace, o žádných lobbistických tlacích nevím,*“ říká radní **Martin Langmajer**, který má v pražské radě na starosti územní plánování. Právě územní plán Prahy z roku 1999 počítající s autostrádou přes Suchdol je podle něj nejvážnějším důvodem, proč dosavadní scénář neměnit. „*Zdrželo by to stavbu o řadu let a vzdálilo by se tak i dokončení celého pražského okruhu. Ten však potřebujeme co nejdříve. Pokud se před lety v přípravách něco podcenilo, je už dnes pozdě.*“

Naději na to, že postoj pražských politiků k suchdolské dálnici by se mohl změnit, přesto starostovi Hejlovi dávalo až doteď několik nedávných událostí. S plány dvou dálničních scénářů se už minulý rok vypravil spolu s pražským zastupitelem **Jaroslavem Korfem** do sídla evropské komise v Bruselu, odkud má na pražskou autostrádu putovat většina peněz. A reakce eurokomisařů stála za to: oznámili, že miliardy na dopravu do Česka nepošlou bez jasných důkazů jejich rozumného využití. To spustilo řetěz domácích reakcí, na jehož konci stálo premiérovo vyhlášení války předdraženým dálnicím a vládní usnesení, podle kterého se v kontroverzních stavbách nekopne do země dříve, než bude jasné, že plánovači posoudili i alternativní scénáře.

Přes tyto řeči z nejvyšších míst nevidí náměstek **Jiří Hodač**, který na ministerstvu dopravy za plánování dálnic zodpovídá, v postupu magistrátu žádný problém. „*Podoba okruhu je podle zákona čistě jejich věc, my do toho nebudeme zasahovat,*“ říká. To je překvapivé, vždyť na pražský okruh jdou peníze – stejně jako tomu je u ostatních dálnic – ze státního rozpočtu. Tedy z kasy Hodačova ministerstva, které navíc plány na dálniční síť předkládá i vládě.

To se sporným obchvatem ministerstvo dopravy opravdu dodnes nezabývalo? „*Posuzovalo se to už před lety a jedna možnost zkrátka vyšla jako nejlepší. V té variantě, co prosazují aktivisté ze Suchdola, je jedna podstatná vada – vedla by kolem Ústavu jaderného výzkumu v Řeži a to je bezpečnostní riziko,*“ vypočítává náměstek. Jenže Státní úřad pro jadernou bezpečnost před časem potvrdil, že dálnice sousedící s ústavem v Řeži by problémem nebyla, a stejně mluví i analýza, kterou si nechalo samo ministerstvo zpracovat v loňském roce u prestižní poradenské firmy Mott MacDonald. „*Ne, ne, ten ústav je problém. A špatná je i ta studie, na ni se odvolávat nelze,*“ trvá na svém Jiří Hodač.

Ten spor by teoreticky měl jít snadno vyřešit. Loni v září vláda rozhodla o vzniku skupiny dopravních expertů, kteří se měli zabývat právě dvěma variantami pražského okruhu. Jaké výsledky tedy po půl roce leží na stole? Není jich moc: první schůzka pětice odborníků se konala teprve minulou středu. „*Zatím pro nás ředitelství dálnic připravovalo podklady, první závěry bychom mohli mít možná v květnu,*“ říká člen expertní skupiny **František Lehovec** z pražské ČVUT. To, že se mezitím začalo na pražském magistrátu s přípravou jediné varianty, nevidí František Lehovec jako problém. „*Náš hlas je spíše poradní, co se s ním stane, je věc ministerstva.*“

Na ministerstvu za činnost komise zodpovídá náměstek Hodač. Ani ten nevidí v magistrátním náskoku problém. „*Pro činnost komise nám vláda nestanovila žádné lhůty,*“ říká. „*Její smysl je v*

potvrzení toho, že jsme až dosud postupovali správně. A co se výhrad Bruselu týče, tak pokud se to eurokomisařům nelíbí, zaplatíme si celý pražský okruh sami. Nejsme tu už žádné velké Rusko, aby o nás rozhodovalo nějaké vzdálené ústředí.“

Bez tlaku to nepůjde

Kromě Prahy finišuje s přípravami dálničního okruhu kolem města i druhé největší město Česka. A také v Brně se opakuje scénář se dvěma různými variantami. Rozdíl je dokonce třicet miliard a město už roky tlačí na tu dražší. Přestože se o konečné podobě dodnes nerozhodlo, úřady pracují na jediném projektu.

Podle ombudsmana **Otakara Motejla**, na kterého se pražští i brněnští zastánci lacinějších dálničních okruhů obrátili, nejsou východiskem ze situace nové paragrafy, ale změna v uvažování představitelů státní správy. „*Úředníci mají podle zákona hospodařit co nejlépe a k tomu patří i posuzování různých variant dálnic,*“ říká Motejl. „*Problém je ale v tom, že se tenhle postup nedodrží a zatím si ho neumíme vynutit.*“ Věc by podle Motejla mohly rozhýbat správní soudy, pokud by braly jednostrannou přípravu jako porušení pravidel a dostatečný důvod, proč vrátit úředníkům jejich projekty k přepracování. „*Je to ale hodně složitá záležitost a zatím tu nemáme žádný precedent,*“ dodává ombudsman. „*Mnohem efektivnější by bylo, kdyby na své podřízené vystupňovalo tlak ministerstvo dopravy.*“ Stejný názor má i prezident Nejvyššího kontrolního úřadu **František Dohnal**. „*Dokud se nevytvoří tlak na efektivní správu veřejných peněz přímo ve sněmovně, jsme bezmocní,*“ říká.

Ztělesněním tohoto tlaku se stala už loni poslankyně za Stranu zelených **Věra Jakubková**, která kvůli laxnímu přístupu ministerstva dopravy k předraženým dálnicím odmítla podpořit státní rozpočet. Právě v souvislosti s protesty Jakubkové a zelených pak vláda rozhodla i o zřízení zmiňované expertní komise a o tom, že ministerstvo dopravy bude každoročně předkládat plány o české dálniční budoucnosti. „*Byla to ale dohoda na poslední chvíli a ukazuje se, že šlo o prázdné sliby,*“ říká dnes poslankyně. „*V nejbližší době budu v parlamentu interpelovat ministra dopravy a premiéra. Kvůli dálnicím chceme svolat také mimořádné koaliční jednání.*“