

## Úzké hrdlo evropské sítě

Euro | 26.5.2008 | rubrika: Report | strana: 54 | autor: ČESTMÍR KLOS

Plánovat dálnici sídelními útvary severně od Prahy je velké riziko

### **DÁLNIČNÍ OKRUH PRAHY**

Připravovaná jižní varianta severní části dálničního okruhu Prahy by měla projít napříč Suchdolem a dotýkala by se i dalších hustě obydlených míst. Takový plán je však v rozporu s rozhodnutím Evropské unie o trasování transevropské sítě TEN-T. Přiznal to při územním řízení i zástupce investora Petr Kural z Ředitelství silnic a dálnic. Suchdolský starosta Petr Hejl je přesvědčen, že takový záměr musí u Evropské komise narazit. Minimálně by to znamenalo ztrátu možností čerpat na výstavbu obchvatu peníze z evropských fondů. Hejl věří, že právě tato okolnost zastánce výstavby necitlivé jižní varianty okruhu zastaví. Důvodů pro zastavení je však více. Předně dosud nenabyla právní moci změna 1000 územního plánu, která shrnuje a dle jednoho výkladu upravuje všechny změny z let 1999 až 2005. Zastupitelstvo ji sice schválilo už v roce 2006, ale nestačilo ji v termínu vydat. Teprve minulý pátek se uskutečnilo její nové veřejné projednání. Vypršela také účinnost rozptylové studie emisí. Oprávněné pochyby jsou rovněž o platnosti stanoviska posouzení vlivu stavby na životní prostředí (EIA) z roku 2002. Stavební úřad znovu zahájil přerušené územní řízení, přestože investor nesplnil všechny uložené podmínky, mezi nimi povinnost předložit doklad o platnosti EIA. Pokud zastupitelé jižní trasu v územním plánu znovu schválí, asi už stavební úřad nic nezastaví v tom, aby vydal územní rozhodnutí. Tím se zpečetí ignorance stavebního úřadu, ministerstva dopravy a některých pražských orgánů k evropským předpisům i k usnesení české vlády z loňského září, aby byly před rozhodnutím o trase okruhu odborně posouzeny všechny navržené varianty.

### **OBRAT Z LÍCE NA RUB**

První pokus porovnat obě varianty učinilo ještě před vládním výnosem samo ministerstvo dopravy. Ministr Aleš Řebíček uložil náměstkovi Petru Šlegrovi, aby zadal porovnávací studii. Poté souhlasil i s výběrem společnosti Mott MacDonald do role arbitra (EURO 46/2007). Studie odpověděla ve všech třech požadavcích ministra zadání ve prospěch severní varianty. Experti ze společnosti Mott MacDonald spočítali, že by severní varianta vyšla levněji o 8,5 miliardy korun. A přestože by s přípravou projektu a schvalovacích řízení mohla začít mnohem později než rozjetá varianta J, skončila by se stavbou prakticky stejně, do roku 2013. A to s douškou hodnotitelů: „Avšak splnění těchto termínů je u varianty J značně rizikové. Zatímco u varianty S je to prakticky bez rizika.“ Velké vítězství slavil i ekologický přístup, protože severní varianta na rozdíl od mnohem necitlivějšího průchodu konkurenčního projektu přírodou míjí národní přírodní památku Větrušickou rokli bez zásahu. S posvěcením Státního úřadu pro jadernou bezpečnost nevádí ani atomovému reaktoru v Řeži. A naopak ani účastníkům dopravy nehrozí od reaktoru nebezpečí.

Ministr by měl dle svého písemného slibu starostovi Hejlovi začít podporovat severní variantu, protože všechny tři klíčové otázky byly kladně zodpovězeny. Místo toho studie na ministerstvu upadla v nemilost i s mladým zeleným náměstkem Šlegrem, jemuž se vzápětí ztenčily pravomoci i vliv. Všechno začal režírovat, a zdá se, že i samotného ministra (alespoň dle jeho překvapivého názorového obratu soudě), náměstek Jiří Hodač.

Ve známost vešly Hodačovy neomalené výroky: „Co se výhrad Bruselu týče, pokud se to

eurokomisařům nelíbí, zaplatíme si celý pražský okruh sami. Nejsme žádné velké Rusko, aby o nás rozhodovalo nějaké vzdálené ústředí.“ A ministr Řebíček mu svým názorovým veletočem sekunduje: „K takzvané ‚odborné‘ studii sdělují, že ministerstvo dopravy považuje obsah studie za pochybný a její výsledky za nedostatečně průkazné, a tedy neuznatelné. Již po předběžném posouzení studie v ní byla zjištěna řada pochybení a dezinterpretací.“

## **SOLIDNOST MÍSTO DOJMŮ**

Ministr životního prostředí Martin Bursík si v této kauze dával až příliš na čas, ale ani po procitnutí nepálil od boku jako jeho dopravní kolega a zadal si posudek na posudek. Týdeník EURO jej má k dispozici. Nezávislí odborníci v něm dospěli k právě opačnému závěru, než se snažil na základě dojmů vykreslit ministr dopravy: „Posudek je proveden korektně a věrohodně. Ministerstvo dopravy získalo za daných okolností materiál, který je cenný a důležitý pro správné a zodpovědné rozhodnutí o severní části okruhu.“

Upozornili i na nedostatek: „Tím jsou především neúplné podklady. Ty ministerstvo posuzovateli patrně neposkytlo. Propočty nákladů ani harmonogramy neobsahují výměry, a tudíž ani nejsou doloženy výpočtem. Patrně se vychází z dříve provedených propočtů (odkazy na společnost SUDOP). Vzhledem k zásadnímu rozporu, zda započítat či nezapočítat do nákladů stavby v řádu miliard korun, to není ani podstatné.“

Pozoruhodná jsou v posudku uvedená doporučení. Vyjímáme: „Pokud byl výběr varianty J založen na předpokladech, že varianta S je dražší, její realizace delší a průchod Řeží nemožný, posuzovatel doporučuje anulovat všechna rozhodnutí založená na těchto mylných předpokladech. Posudek Mott MacDonaldu tyto předpoklady věrohodně vyvrátil.“ Dále odborníci doporučují urychleně rozpracovat variantu S do stavu, který umožní rovnocenné a nediskriminované porovnání s druhou variantou. Také doporučují očistit oba návrhy od různých deformací, které zkreslují propočet nákladů.

Tento přístup je schopen vytvořit podmínky pro skutečné porovnání variant. Nelze však počítat ani odhadnout, je-li právě toto zájem ministerstva dopravy a jemu podřízeného Ředitelství silnic a dálnic, které žene jižní variantu k získání územního rozhodnutí, aby vytvořilo její další formální náskok vůči severní variantě, místo aby požadavek z jednání stáhlo až do výběru vhodné varianty. Jako by však právě tohle vůbec nebylo v zájmu investora ani jeho nadřízeného ministerstva. Je trochu ostudné, musejí-li odborní posudkáři připomínat ministerstvům: „Rozhodování musí být založeno nejen na dopravním hledisku, ale musí být akceptováno i v městských částech a v obcích, kterých se dotýká.“

Konečně byli v obou ministerstvech jmenováni odborníci, kteří mají vybrat správné varianty. Nejen u pražského okruhu, ale i u dalších dvou určených dálnic. O tom, že to oba ministři začali brát vážně, svědčí, že si Bursík na Řebíčkově vymínil, aby z jednání o okruhu byli staženi dva věhlasní profesori, kteří však prosluli i jako propagátoři jižní varianty – Petr Moos a František Lehovec.

\*\*\*

## **SOUVISLOSTI**

\* Studie společnosti Mott MacDonald se dočká odborné satisfakce.

- \* Nechť ministerstva dopravy včas řešit porovnání variant dálničního okruhu Prahy vedla k velké názorové polarizaci.
- \* Veřejné slyšení jako součást územního řízení varianty J proběhlo v atmosféře znevažování názorů občanů.
- \* Intrikou s termíny se podařilo ukončit slyšení, aniž se dostalo na všechny připomínky.

**NABÍZÍME ŘEŠENÍ.** Naše zóna Y nabízí ušetřené miliardy, menší konflikty se sídly a schůdnost pro Evropu. Ale nikdo z těch, co rozhodují, ji nechce brát vážně, poznamenává starosta Suchdola Petr Hejl.

O autorovi| ČESTMÍR KLOS ( [cestmir.klos@euro.cz](mailto:cestmir.klos@euro.cz) )