

Pan Aleš Řebíček
ministr dopravy

Vážený pane ministře,

jsme zneklidněni Vaším postojem k devět let starému sporu obou alternativních tras spojky mezi dálnicemi D5 a D8, tedy: obou konkurenčních tras severozápadního úseku pražského silničního okruhu. (Odborníci píší o Severozápadním segmentu SOKP.)

Následující srovnání obou tras vlastně není určeno Vám, protože Vám je problematika známa. Srovnání uvádíme **pro veřejnost**, na kterou také se obracíme tímto Vám adresovaným dopisem.

Jižní trasa

Je tu **trasa J, „jižní“**. Centru Prahy je tak nesmyslně blízko, že ještě prochází pražskou zástavbou. Ale především:

Dojde-li k neštěstí, že bude tato trasa postavena: Pak dříve nebo později se na ní začne **doprava tranzitní dálniční** (tedy také kamionová) **mísit s dopravou pražskou městskou** opravdu už neúnosně, takže se obě fušersky sjednocené dopravy začnou na své společné trase hroutit, a **nezbude, než trochu dál od Prahy rychle postavit další dálniční spojku, která tam ale měla stát od začátku**.

To všechno se smutným závěrem, že na přelomu dvacátého a jednadvacátého století se budovatelé trasy J, tedy **přední čeští odborníci na silnice** (ale s nimi také přední pražští a republikoví **politici**) dopustili **omylu naprosto základního**. Také omylu primitivního, těžko uvěřitelného a neomluvitelného, k němuž by nemohlo dojít, kdyby čeští odborníci na silnice **suverénně neignorovali normy Evropské unie**, jak byly odborníky EU zformulovány pro transevropskou silniční síť, a jak byly vedoucími politiky EU vyhlášeny jako **závazné pro celé území unie**.

Nemělo by se, pane ministře, **myslet také několik let dopředu?** Také s ohledem na příští pověst České republiky v Evropské unii?

Zamyslete se, pane ministře, nad tím, co si odborníci a politici Evropské unie jednou pomyslí o českých odbornících na silnice, jakož i o českých politicích. A co o nich budou v unii říkat a psát mediální pracovníci všech stupňů, **až se dovědí, že finanční prostředky unie, vydané na stavbu spojky mezi dálnicemi D5 a D8, byly nesmyslně (a podezřele!) vyplýtvány**. Totiž na stavbu funkčně a ekonomicky nepřijatelnou, která podle zdravého rozumu měla stát jinde.

Dříve nebo později by si Česká republika musela stavbu severozápadního segmentu pražského okruhu „zopakovat“, konečně už na správném místě. Potom ovšem bezpochyby už jenom za vlastní peníze! A navíc: Škody, které by první stavba způsobila tím, že by přírodu i zástavbu zabetonovala na nesprávném místě, by byly neodstranitelné a nenapravitelné.

Severní trasa

K očividně chybné trase J **naštěstí v letech 1999 a 2000 přibyla** (v rámci procesu EIA) **alternativní trasa Ss, „severní“**. (Také díky Miloši Kužvartovi, tehdejšímu ministru životního prostředí.)

Tady už může být náš referát stručný, protože **křiklavé závady, kterými je zatížena trasa jižní, severní trasa nemá**. A to díky jednoduchému nápadu: Posunout dálniční trasu o několik kilometrů na severozápad, od pražského centra trochu dál.

K posunutí dálniční spojky dál od pražského centra byl nejdůležitější důvod: Aby jednou, až se pražský silniční okruh stane v nejtvrďší realitě **křižovatkou panevropských a transkontinentálních dálnic**, pražská doprava **městská** se nezačala katastrofálně srážet s dopravou **tranzitní dálniční**: To ovšem nikoli na silničním okruhu v celé jeho délce! Ale **jenom na jeho**

severozápadním segmentu, totiž na lehkomyšlně postavené trase J, která by obě objemné dopravy nesmyslně spojila a tím vytvořila předpoklad pro neřešitelné konfliktní situace.

Ale od trasy Ss nehrozí pražské a republikové dopravě žádné podobné nebezpečí!

Kamionovou tranzitní dopravu by severní trasa od dopravy pražské městské **spolehlivě oddělovala** i po dvaceti a padesáti letech.

Kromě toho, severní trasa má oproti jižní trase další nesporné přednosti. Od centra Prahy je trasa Ss tak daleko, že **zastavěné území hlavního města šetrně míjí**. (A vytváří územní rezervu pro další bytovou výstavbu. Oproti tomu trasa J vede napříč hned dvěma sídelními útvary, Dolními Chabry a Suchdolem, které oba dokonce ještě patří k pražské zástavbě! Ale trasa Ss neprotíná ani žádné sídliště už mimopražské, všem se vyhýbá.) Stejně ohleduplná je severní trasa také k některým **přírodním památkám**, které by jižní trasou byly zle postiženy. (Jedná se mimo jiné o Drahaňské údolí a přírodní rezervaci Sedleckých skal.)

Nejsou snad vyjmenované přednosti severní trasy zřetelné a dostatečné? Neměl byste je, pane ministře, konečně už vzít v úvahu?

Vyprovokováni k tomu netečností a trestuhodnou nečinností oficiálních odborníků, **racionální alternativu k nepřijatelně závadné jižní trase začali hledat, a nakonec našli, iniciativní občané**, kteří nebyli odborníky na stavbu silnic. Ale na tento úspěch občansky odpovědných laiků odpověděli oficiální odborníci hlavního města i Vašeho ministerstva (a dokonce i někteří vysokoškolští učitelé!) **hrubě zaujatým odmítáním**, které trvá dodnes. (Aniž by se úřední odborníci obtěžovali tím, že by své odmítání severní trasy kvalifikovaně zdůvodnili.)

Za strany odborníků na silnice je odmítání severní trasy tím politováníhodnějším, **že tuto trasu měli usilovně hledat právě oni, oficiální odborníci na silnice, pražští i republikoví!** a že měli tu trasu také nalézt (a to hned v první polovině devadesátých let, jistě by se jim to bylo podařilo), **a že ji samozřejmě měli už tenkrát také prosadit: Totiž přesvědčit pražské i republikové politiky**, že rozhodnout o přesunutí severozápadního segmentu pražského „vnějšího“ okruhu dál od centra Prahy se musí bezpodmínečně a bez odkladu. (Bez odkladu už kvůli tomu, aby nová silniční trasa byla zakreslena co nejdříve, tak aby na jejím území nevyrostly nejrůznější stavby, které by za několik let musely být za státní peníze odstraněny. Oficiální odborníci na silnice tím, že se v minulém století v důležité věci nechali předstihnout laiky, republice trestuhodně způsobili zbytečnou peněžní ztrátu.)

Na začátku devadesátých let nesplnili úřední odborníci na silnice svou zřetelnou povinnost. Dnes pochopitelně se jim nechce sebekriticky uznat, že to, co oni zanedbali, s chvályhodným úspěchem za ně učinili laici.

Nyní si dovolueme přejít k pěti aktuálním problémům.

1. Pane ministře, proč ignorujete vládní usnesení č. 1064?

V pátek 8. 2. 2008 zahájil stavební odbor pražského magistrátu územní řízení v záležitosti silně kontroverzního severozápadního segmentu silničního okruhu kolem Prahy (SOKP). Magistrát to učinil na žádost Ředitelství silnic a dálnic. Podstatné je, **že ředitelství požádalo o souhlas pro stavby č. 518 a 519, tedy o souhlas k postavení trasy tzv. jižní**, která, jak jsme právě ukázali, je nevhodná. Zcela nedávná iniciativa ŘSD je tím závažnější, že k alternativní trase severní se magistrát od samého začátku staví stejně odmítavě jako ředitelství, takže nelze pochybovat o tom, že se podané žádosti chystá vyhovět co nejdříve.

Proti Ředitelství silnic a dálnic, i pražskému magistrátu, se naštěstí můžeme odvolat na jedno vládní usnesení. Vláda totiž, vědoma si vysoké problematičnosti dálniční spojky J, **přijala dne 19. září 2007 usnesení č. 1064**, v němž uložila ministrům dopravy a životního prostředí, aby ustavili komisi, která posoudí obě varianty a vybere optimální řešení.

Představitelé ŘSD od začátku byli o vládním usnesení informováni. Bylo tedy jejich povinností, aby s územním řízením (v prospěch jim příjemné varianty jižní) **počkali na závěry komise**, jejímž ustavením byli pověřeni hned dva členové vlády. Totiž aby vyčkali, zda komise snad

nedoporučí, aby byla realizována nikoli jím milá trasa jižní, nýbrž jim nemilá trasa severní.

Ale představitelé ŘSD se rozhodli vládní usnesení otevřeně sabotovat. Jako by vláda nic nebyla usnesla.

Že se ředitelství osmělilo žádost o souhlas pro stavby č. 518 a 519 stavebnímu odboru pražského magistrátu podat, takže dnem 8.2. bylo územní řízení po formální stránce skutečně zahájeno: **To kvalifikujeme jako výraz nezastřeného pohrdání vládou republiky.** Ale tuto svévoli představitelů ŘSD **jste spoluzavinil, pane ministře.**

Za prvé:

Dosud jste, spolu s dalším členem vlády, nesplnil vládní usnesení z 19.9.2007. Od toho usnesení zanedlouho uplyne půl roku. Ale nevidíme žádné známky toho, že by komise, jejímž ustavením vláda republiky pověřila Vás a Vašeho pana kolegu, zahájila práci. **Této Vaší nečinnosti zneužívá nyní ŘSD k tomu, že prosazuje vybudování nevhodné trasy.** (Na začátku tohoto dopisu jsme si dovolili, z dobrých důvodů, nazvat tu trasu fušerskou.)

A za druhé:

Když už vládní usnesení č. 1064 neplníte: Kdybyste apoň zabrzdil Ředitelství silnic a dálnic, které Vám přece podléhá, v jeho ignorování vládního usnesení!

Ale je toho více, čím jsme zneklidněni.

2. Proč ignorujete odborné dobrozdání, které jste si sám objednal?

Vy sám jste, pane ministře, slíbil dopisem z 15.1.2007 starostovi městské části Praha-Suchdol, **že přijmete severní variantu**, prokáže-li se, že je levnější (to za prvé), že její zprovoznění nebude znamenat významné časové zdržení (to za druhé) a že je realizovatelná v okolí řežského areálu jaderného výzkumu (to za třetí). **Ale Vaše tři požadavky jsou všechny splněny.** Vyplývá to **ze závěrů odborné studie poradenské firmy Mott&MacDonald** ze srpna minulého roku.

Ptáme se, pane ministře, **proč nerespektujete odbornou studii, kterou Vám na Vaši žádost a za státní peníze předložili odborníci mezinárodní firmy**, po vynaložení poctivého pracovního úsilí, a po veřejnoprávním projednání. Ze studie vyplývá, že by bylo proti zdravému rozumu, kdyby pro vybudování severozápadní úseku pražského silničního okruhu byla vybrána jižní varianta.

Je zřejmé, že závěry zmíněné studie Vám, pane ministře, jsou z nějakých důvodů nepříjemné. **To Vás však neopravňuje k tomu, abyste ty závěry ignoroval.** To byste směl slušně učinit jenom tehdy, že (za prvé) byste požádal některou další poradenskou firmu, stejně seriózní a stejně renomovanou, aby závěry odborníků firmy Mott&MacDonald přezkoumala, a že (za druhé) by ta jiná firma ty alarmující závěry přesvědčivě vyvrátila. Ale žádnou takovou firmu jste nevyhledal, od srpna minulého roku. To si vysvětlujeme tím, **že Vy, který sám jste na dopravní problematiku odborník, dobře víte, že závěry odborníků firmy Mott&MacDonald jsou v pořádku**, právě tak jako je v nejlepším pořádku samotná firma. Že ty závěry jsou spolehlivé, nevývratné.

Třicetistránkové odborné studii přikládáme přelomovou důležitost. Její výsledky jsou zadostiučiněním pro iniciativní laiky, kteří před deseti lety bez úředního pověření, zato však z příkladně občanské angažovanosti začali hledat vhodnou dálniční spojku, kterou nakonec našli v tzv. severní trase. Zadostiučinění je sice opožděné, ale dokonalé a plně zasloužené. (V žádném případě nezavinila to zpoždění společnost Mott&MacDonald.)

Jestliže se přívrženci trasy J vůbec ještě pokusí o to, aby výsledky odborníků z firmy Mott&MacDonald znevěrohodnili a tím vyřadili z rozhodování vlády, věříme, že neuspějí.

Ale jednu mimořádně skandální záležitost, spojenou s trasou J, jsme dosud vůbec nezmínili.

3. Pane ministře, proč takové plýtvání státními penězi!

Ve srovnání s variantou Ss **je varianta J v stavebních nákladech dražší o těžko uvěřitelnou částku nejméně čtyř a půl miliardy Kč.**

Je pravidlem, že při stavbě složitých a drahých zařízení se snadno utratí daleko víc, než jak byl původní výpočet a rozpočet. Už jen proto by rozdíl v nákladech na obě srovnávané stavby (samozřejmě rozdíl v neprospěch varianty J, která vykazuje zbytečné mosty a tunely) bezpochyby výrazně převyšoval ty beztak šokující čtyři a půl miliardy Kč. (To by byla necelá pětistovka na každého občana republiky.)

Kromě toho, **pozemky jsou v Praze (tedy na trase J) daleko dražší než mimo Prahu** (tedy na trase Ss). Tím by se rozdíl, beztak neomluvitelný, zvýšil o další celé miliardy. Snadno by se mohl vyšplhat až k osmi miliardám Kč.

Ve srovnání s variantou Ss je tedy varianta J výrazně, neospravedlnitelně dražší. **Ale také po jiných stránkách než po stránce finanční** (totiž po stránce dopravní, územní, ekologické, na což jsme už upozornili) **je trasa J nepřipustně nevýhodná**. Za daleko vyšší částku má tedy republika absurdně obdržet stavbu nikoli lepší, nýbrž daleko horší po všech stránkách!

Také je varianta J vysoce problematická z hlediska evropských norem, týkajících se evropské silniční sítě TEN-T, takže její financování z evropských fondů je vážně ohroženo.

Nebudeme přehánět, nazveme-li úmysl, postavit dálniční úsek podle varianty J, neformálním zločinem proti republice.

4. Otázka: Kdo má zájem na prosazení jižní trasy?

Z jednoho hlediska by dražší stavba přece jen byla výhodná, a to **z hlediska sobeckých zájmů několika desítek vlivných jednotlivců** z nejrůznějších soukromých i veřejných institucí. Jakési nelegitimní osobní zájmy stmelily ty lidi v mocnou neformální skupinu, které se podařilo dotlačit Vás, pane ministře, k upřednostňování nesmyslné stavby.

Někteří odpůrci varianty Ss **jsou zřejmě vedeni nelegitimním zájmem prestižním**. Jsou to odborníci na silnice, kteří na variantě J (produktem profesionálů!) setrvávají i poté, co k ní přibyla kvalitnější varianta Ss (dílo laiků!). **Odborníky, vytrvale prosazující trasu J, usvědčuje studie firmy Mott&MacDonald v lepším případě ze selhání odbornosti**. Jak je totiž možné, že nedostatky varianty J, a přednosti varianty Ss, jim unikají už po dobu osmnácti popř. devíti let!

V horším případě usvědčuje zmíněná studie odborníky na silnice ze selhání morálního: Že se proti svému vědomí a svědomí odborníků nechali někým zmanipulovat pro podporu varianty, která by republiku poškodila finančně i jinak.

Všichni tito odborníci, jednak ti poctivější zaslepení, jednak ti bystří egoisté, na Vás, pane ministře, pochopitelně nepřestávají tlačit, abyste jednal tak, jako by studie zmíněné poradenské firmy neexistovala, nebo jako by nebyla věrohodná. Nemáme zapotřebí, abychom některé z těch jednotlivců jmenovali. **Můžeme se přece omezit na kritiku vysoce postaveného ministra**. A na něho, tedy na Vás, pane ministře, můžeme apelovat, abyste se vymanil ze špatných vlivů.

Ale jednoho z vysoce podezřelých přece jen jmenujeme.

5. Zaslouží si Vaši důvěru Váš náměstek Jiří Hodač?

Nám neznámému panu Jiřímu Pšeničkovi jsme vděční za článek, který v týdeníku EKONOM.IHNED.CZ uveřejnil dne 31.1.2008, a to o Vašem náměstku Jiřím Hodačovi. Článek staví Vašeho náměstka do špatného světla. Ale jestli pan Pšenička Vašeho náměstka lživě pomlouvá, tedy proč na něho pan Hodač nepodal trestní oznámení?

Pan Hodač je prý člověk energický. Říkají mu prý „řezník“. Citujeme: „Náměstek si umí zjednat pořádek. Když na to přijde, je prý velmi emotivní a impulsivní, nemá daleko ani k tvrdším výrazům.“ Nepotvrzuje mlčení toho impulzivního člověka, že pan Pšenička věděl, že svým článkem žádné trestní stíhání pro pomluvu neriskuje?

Pan Hodač, náměstek ministra dopravy, prý nemá vysokoškolské vzdělání. Dostal prý nějakou výjimku za slib, že si vysokoškolské vzdělání doplní. Citujeme: „Pod Hodače se dostaly všechny odbory, kde jsou připraveny nějaké veřejné zakázky a kde se rozhoduje o penězích. ... Základní rozdíl oproti ostatním ministerstvům je v tom, že pod jednoho člověka se dostaly jednak

odborníky, které chtějí peníze utrácet, a vedle toho i odborníky, které na penězích sedí a rozhodují o nich... Hodač má dnes pod sebou úplně vše, co se týká výstavby dopravní infrastruktury - silniční, železniční, ale třeba i výstavby jezů. Jemu podléhá **Ředitelství silnic a dálnic** (*zvýrazněno signatáři tohoto dopisu*), Správa železniční dopravní cesty i Ředitelství vodních cest. Metodicky má vliv i na Státní fond dopravní infrastruktury. Jiřího Hodače dnes najdeme i v řídicím výboru Českých drah.“

Článek pana Pšeničky nám dává naději, že s Vaším ministerstvem to snad není tak špatné, jak jsme to dosud viděli. Možná totiž postačí, abyste vyřešil problém Vašeho náměstka, s jeho „přetrvávajícími vazbami na svět byznysu“, a potom by se už rychle mohlo najít slušné vyřešení problému severozápadního úseku pražského dálničního okruhu.

„Svět byznysu“, s kterým má pan Hodač vazby tak podezřelé (odkazujeme na článek!), má zřejmě dravý zájem na tom, aby jedna stavba byla dražší o pět miliard Kč (ale pravděpodobně o daleko více). Jak je známo, **čím nesmyslněji stát utrácí, tím víc podezřelých jedinců na tom utrácení bohatne**. Bohatnou nepoctivě až i kriminálně, ale dnes (žel) ještě beztrestně.

K tomu, aby kdejaký neznámý a těžko postižitelný jedinec mohl vydělat milion jeden, je zapotřebí, aby stát zbytečně utratil milionů deset. (Za zbytečný most, nebo za zbytečný tunel, nebo za předražené pozemky na území hlavního města.) Ale tím se možná dostatečně vysvětluje, **proč tolik odborníků prosazuje místo stavby levnější (a také jinak výhodnější!) stavbu nejen bez nadsázky fušerskou** (smísit na několik km dlouhé trase dopravu dálniční kamionovou s dopravou pražskou městskou! jak jsme na to už upozornili), **ale také stavbu nesmyslně drahou.** (Nesmyslně? Pro šikovné jedince ze „světa byznysu“ je ta předraženost smysluplná.)

Vracíme se k otázce pozemků. Kořističníci jednotlivci zřejmě už dávno nakoupili (kvůli utajení své totožnosti to učinili prostřednictvím svých „bílých koní“) na trase J pozemky, s nadějí na velké zisky. **Tito lidé pochopitelně mají dravý zájem na tom, aby jim „jejich“ dálniční trasu někdo snad nepřenesl jinam.** (Totiž někam, kde by nebyl důvod k vykoupení předražených pozemků, ani k postavení zbytečných mostů, ani k postavení stejně zbytečných dlouhých tunelů.) Takových jednotlivců, jednotně operujících napříč politickým spektrem, a napříč státní správou, je zřejmě mnoho. Jejich spojený vliv je zřejmě mocný, když pro neobhájitelnou trasu J získali tak mnoho jednak vedoucích odborníků, jednak vedoucích politiků.

Opakujeme některé z otázek, které jsme si dovolili položit na začátku.

Proč, pane ministře, nerespektujete výsledky Vámi vyžádané odborné studie ze srpna 2007?

Proč jste ještě nezačal (v spolupráci s kolegou ministrem) plnit vládní usnesení č. 1064?

Proč jste Vám podléhající instituci (Ředitelství silnic a dálnic) ještě nepokáral za sabotáž téhož vládního usnesení? Totiž za neřádnou žádost o zahájení jednoho územního řízení. A ptáme se, proč jste ze své pravomoci člena vlády to územní řízení ještě nezastavil.

Pokládejte tento náš dopis za otevřený.

S pozdravem

Pavel Beneš, Karel Čapek, Václav Čížek, Jan Zeno Dus, Jakub Koutník, Štěpán Koutník, Yvona Koutníková, Petr Maria Lutka, Markéta Lutková, Jaroslav Mrázek, Christina Mrázková-Kluge, Martina Poděšťová, Jiří Radvanský, Adriana Skálová, Petr Skoumal, Martin Stropnický, Ilona Svobodová, Anna Šerých, Mlada Šerých, Jaroslav Šerých, Alexander Tomský, Magdalena Vovsová, Olga Žilková, Veronika Žilková