

# Ekonomika

## Suchdol dál vzdoruje kvůli pražských mocipánů

Městská část Praha-Suchdol s asi 5500 obyvatel a Zemědělskou univerzitou to vůbec nemá lehké.

Může za to prý Masarykova první republika, kdy v roce 1934 u Suchdola, který byl tehdy jen pětinový, vytrasovali a zavedli územní ochranu vnějšího okruhu Prahy.

Druhá světová válka na dlouhou dobu zastavila četné rozvojové projekty včetně vnějšího okruhu Prahy, záměr však trval. Suchdol se mezitím významně rozrůstal, mimo jiné budováním areálu Vysoké školy zemědělské. I když byl v 60. letech automobilismus u nás v plenkách, suchdolisti si uvědomovali velmi nepříznivé dopady případné stavby vnějšího okruhu přes toto území. Dalo hodně práce předsedovi tehdejšího Místního národního výboru v Praze 6-Suchdole panu Cihlářovi a jeho spolupracovníkům přesvědčit své nadřízené, aby změnili trasu vnějšího okruhu mimo Suchdol. Stalo se tak v roce 1975 ve prospěch trasy kolem Roztok u Prahy. Do roku 1985 byla ještě suchdolská varianta vedena jako rezervní, pak byla zrušena úplně.

Ne na dlouho. Když se po komunálních volbách v prosinci 1990 stala ODS dominantní v Praze 6 i v celé metropoli, rozhodla se vrátit k vedení vnějšího okruhu přes Suchdol. Nejprve roztockou trasu vnějšího okruhu obohatila o dálniční křižovatku do centra Roztok, čímž vyvolala vzbuření ve městě. Nekompetentnost nebo záměr? Roztockou trasu poté prohlásila za neprůchodnou a začala znovu prosazovat trasu suchdolskou. Na ruku jí šel tehdejší starosta Suchdola z ODS. Skandál, kdy za zády zastupitelstva nabídl území ke stavbě vnějšího okruhu, vyvolal krizi v zastupitelstvu a předčasné volby. I když zde ODS zůstala nejsilnější, ostatní strany ji poslaly do opozice. Obrana Suchdola před ničivým záměrem se stala největší prioritou nového vedení.

Počítal jsem v roce 1995 možné negativní ekonomické dopady stavby vnějšího okruhu přes Suchdol (2 km), s přivaděčem přes horní Lysolaje (1,8 km) a povrchových částí spojnice Malovanka - Argentinská (900 m) na základě znehodnocení nemovitostí. Na základě jejich tehdejších cen jsem dospěl k asi 4,8 mld. Kč. Argument šéfů Prahy, že zničením životního prostředí v Suchdole dojde k velkému zhodnocení pozemků pro podnikání, takže ekonomická bilance výstavby vnějšího okruhu Prahy přes Suchdol bude kladná, nezapůsobil nejen v Suchdole.

Když ekologové prokázali, že trasovat přivaděč k vnějšímu okruhu povrchově přes horní Lysolaje a tunelem vedeným tělesem hlavní pražské skládky z let 1947-72 je hazard se zdravím lidí, tento záměr padl. Lysolaje byly zachráněny a Suchdol si pomohl alespoň tím, že pražská radnice byla nucena opustit povrchovou trasu vnějšího okruhu přes Suchdol ve prospěch trasy zakryté. Tím prý byly údajné ekologické závady vnějšího okruhu přes Suchdol odstraněny.

EIA nebylo formální

V roce 1999 byl přes rozsáhlou kritiku zastupiteli Prahy schválen kontroverzní nový územní plán Prahy včetně vedení vnějšího okruhu Prahy přes Suchdol. V rozporu s územním plánem velkého územního celku Prahy a Středočeského kraje. Auto přece někde jezdit musí. Pražští radní spolupřáli, že posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) bude tak jako u jiných dálnic jen formální. Nestalo se tak. Špatně zpracovaná dokumentace vlivů na životní prostředí skládala rozsáhlou kritiku. Musela být zásadně přepracována.

EIA prosazovaného vnějšího okruhu přes Suchdol ukázalo vážné problémy: vysoká energetická náročnost odvětvávání, nebezpečnost zvoleného způsobu přemostění Vltavy, zdevastování

podstatné části přírodního parku Troja - Drahaň, dvou zvláště chráněných území a hradiště Zámky, a zejména skutečnost, že zakrytí trasy řeší pouze hluk. Emise z plánovaných 100 000 aut za 24 hodin budou někde vypouštěny. Výduch může být vyšší či nižší, ale to ovlivní jen rozsah a míru zasažení území. Rozptylová studie ukázala nejen vážné zhoršení čistoty ovzduší v Suchdole, ale také na většině území Prahy 6 a 7. K emisím z aut je nutné připočíst emise z letadel, která mají nad Suchdolem hlavní přistávací koridor.

Jako vážný problém se ukázal i přivaděč z vnějšího okruhu od východní strany Suchdola na Prašný most. Ohrožuje životní prostředí a zdraví asi 6000 obyvatel Dejvic. EIA proto doporučila vést vnější okruh dále od Prahy v nekonfliktní trase po polích s mostem přes Vltavu mezi jaderným výzkumákem v Řeži a přírodní rezervací Větrušická rokle bez přivaděče. Jen pokud by se ukázala nemožnost vést vnější okruh Prahy kolem Řeže, byla v roce 2001 připuštěna suchdolská varianta.

#### Arogance mocných trvá

Mocní v Praze se výsledku posuzování vlivů na životní prostředí zasmáli. Řežskou variantu vyřídili tím, že by mohl terorista odpálit u jaderného výzkumáku kamion semtexu. Praze 6 se podařilo od Suchdola odtrhnout osadu Sedlec, těžce postiženou povodní 2002. V rozporu s platnými zákony bylo prosazeno územní rozhodnutí na stavbu vnějšího okruhu. Odvolání se zamítla, politická objednávka je pryč politická objednávka. Podobně proběhlo stavební řízení.

Vedení Suchdola se ale nevzdalo a poslalo žalobu do Bruselu. V únoru 2007 byli starosta Suchdola P. Hejl (SOS) a P. Fírbas z Brna přijati vysokými úředníky EU. Ti se velice zajímali o nezákonnosti a podvody na stavbách dálnic v ČR. V létě 2007 vznikla studie porovnávající náklady na suchdolskou a řežskou variantu vnějšího okruhu Prahy. Řežská se ukázala o 8,5 mld. Kč levnější. Pokud by se připočetla i výstavba silničního spojení mezi Prahou 6 a Prahou 8, byla by řežská varianta levnější jen o 4,5 mld. Kč.

O stavbě zbytečně drahých dálnic se ale v ČR kapitáni české dopravy i nadále odmítají bavit. Návrh rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2008 byl schválen včetně asi 1,5 mld. Kč na stavbu severní části vnějšího okruhu Prahy. Stavět se nebude. Nejen proto, že na tuto stavbu EU nepřispěje.

Vedení vnějšího okruhu Prahy přes Suchdol mělo mimo jiné učinit stavbu rychlou. Po 16 letech je stavba v bodě nula. Nebylo by rozumnější hledat všeobecně přijatelné řešení?