

Paní Mgr. Petra Kolínská (vzhledem k odbornosti tématu bylo vystoupení zaznamenáno bez formulačních úprav, aby nedošlo ke zkreslení smyslu): Dobrý den. Já se jmenuji Petra Kolínská, jsem z Občanského sdružení Wuchterlova, moje prezentace bude kratší, budu mluvit o finančních možnostech města, postavit městský okruh, protože je vážné nebezpečí, že tato stavba bude zahájena, její výstavba by se mohla výrazně protáhnout a Praha 6 by mohla být obětí nefunkčního torza. Moje přednáška nebo prezentace bude mít tři základní body – v tuto chvíli, jak probíhá investice do výstavby silničních komunikací, jaké jsou možnosti města pokračovat ve financování silniční stavby a krátké srovnání investiční politiky u Prahy a Berlína. (Výklad provázen prezentací na obrazovce v čele sálu.)

Komunikační síť. V roce 1999, kdy se schvaloval územní plán, tak zastupitelé dostali do podkladů také odhady cen těchto staveb. Nutno říci, že silniční okruh financuje stát, takže ten městskou pokladnu výrazně nezatěžuje, ale ty následné investice, městský okruh, radiály a sběrné komunikace financuje město. Celkové náklady v roce 1999, kdy tyto stavby byly umístěny do územního plánu, 88 miliard.

Současný stav výstavby. Chybí nám toho více než polovina, zejména v silničním okruhu má stát velké zpoždění. Teď vám ukážu, jak se liší cifry, které byly schváleny v roce 1999, od stavu, který máme v roce 2005. Budu se věnovat jenom tomu našemu úseku v severozápadní části, kde v roce 1999 byly odhadované náklady 8 miliard. Při přípravě územního řízení již město hlásilo částku 19 miliard. V roce 2002, kdy nabylo územní rozhodnutí platnosti, byly náklady oficiálně udávány 21 miliard. Občanská sdružená v koalici SOS Praha, která tuto prezentaci vyrobila, se zaměřila na výpočet prodražování staveb od jejich ohlášení nebo započítání do doby realizace. Ty nárůsty jsou obrovské. V našem severozápadním segmentu městského okruhu je vlastně rozdíl mezi částkou v roce 1999 a územním rozhodnutím, tedy tím razítkem, které tu stavbu umožňuje, 149 %. My si myslíme, že městský okruh bude nakonec stát – ta část Strahovský tunel, Pelc Tyrolka – 31 miliard. Ještě před rokem a půl jsme byli považováni za když ne lháře, tak přeháněče. Ovšem v těchto dnech schvaluje nebo projednává hlavní město svůj rozpočet a i z oficiálních míst se udává částka 29 miliard. Jenom pro vaši informaci – město si objednalo od firmy Atkins ekonomický rozbor, kolik bude městský okruh stát a zda by nemohl být financován z privátních zdrojů, a tam také se cifra 31 miliard objevuje. Takže rozdíl mezi chvílí, kdy zastupitelé města rozhodovali o stavbách a dnešní situaci vidíte v pravém dolním rohu.

Vrátíme se ještě jednou k tomu celkovému číslu. Ten odhad, pokud do toho započteme i silniční okruh, který – zdůrazňuji – platí stát, 250 miliard Kč. Proč se ceny takto radikálně zvyšují? Náklady jsou podhodnocovány právě ve snaze prosadit politicky realizaci stavby. Požadavky na investice přesahují reálné možnosti města. Například v tuto chvíli chybí městu 30 milionů na dokončení průzkumné štoly pod Stromovkou. A také korupční prostředí. V minulých dnech jste měli možnost přes média vidět nebo slyšet zprávu Transparency International, kdy Česká republika má s tímto fenoménem vážné problémy.

Možná tu bude zmíněno, že stavby se prodražují také proto, že se odvolávají občanská sdružení a stavbu zdržují. V tuto chvíli se staví metro z Ládví do Letňan. Tam se žádné občanské sdružení neúčastní, nikdo se neodvolával, a přesto z avizovaných 9 miliard máme v tuto chvíli cenu 13 miliard, na stránkách stavebníka již avizuje částku 16 miliard. Takže podle nás jsou náklady na dopravní stavby v případě schvalování územního plánu hrubě podhodnoceny, dochází ke zpoždění a k prodražování většiny dopravních staveb a reálné odhady jsou kolem 250 miliard.

Město plánovalo dlouhodobě dosáhnout dluhu 35 miliard, což je částka, kterou mu umožňuje zákon o obcích. Povodně toto zadlužení výrazně urychlily. V tomto asi městu nelze nic vyčítat. Trošku vážně splácení toho dluhu. Už jste tu cifru slyšeli, v tuto chvíli je aktuální dluh někde mezi 32 – 34 miliardami. Také je typické, že z oficiálních zdrojů vychází takto různá čísla. Město ve výhledu, jak bude hospodařit, se snažilo tento dluh vyřešit přebytkovým rozpočtem, ale to se v rozmezí let 2002 a 2004 nikdy nepodařilo a město vždycky hospodařilo s rozpočtem, který byl deficitní. Na příští roky plánuje opět optimisticky jisté přebytky na splácení dluhů.

Takže naše úvaha je taková, že pokud se Praha nemá dále zadlužovat na úkor jiných funkcí města a investic do jejich rozvoje, může si do dopravních sítí dovolit investovat 20 miliard do roku 2015. V minulém roce investovalo město do rozvoje dopravy do velkých investic 5 miliard, je v tom jak výstavba silnic, tak výstavba veřejné hromadné dopravy. Pokud tedy vezmeme oficiální čísla, plánované investice celkem od roku 2015, to znamená 183 miliard, a srovnáme si to s možnostmi, které město má, to znamená 20 miliard, vidíte ten výrazný nepoměr.

Z vedení města často slyšíme, že Praha investuje maximálně velké množství prostředků do rozvoje veřejné dopravy. Tady je srovnání z minulého roku, to jsou ty modré části těch sloupců, nalevo vidíte investici Berlína, která výrazně překračuje 50 %, kdežto v Praze se to drží plus mínus na polovině. Je také dobré si povšimnout té struktury rozvoje veřejné dopravy, protože jedna věc je mít další metro a více tramvajových kolejí, ale to, co nás také jistě zajímá, je kvalita například vozového parku. To, že po Praze v tuto chvíli jezdí možná jeden zkušební vůz nízkopodlažní tramvaje a všechny velmi hlučí, je spíše politováníhodné.

Když byl můj kolega, který je autorem této prezentace, Štěpán Boháč na stáži v Berlíně, dozvěděl se, jak město plánuje dopravní stavby. Chová se tak, jako každá normální domácnost nebo rodina. Vezme si balík peněz, který má a přemýšlí, co si za něj může koupit. Takže v Berlíně se vychází z toho, kolik je peněz, pak se popřemýšlí o tom, co se chce postavit a po vyhodnocení efektů těch staveb, nejen dopravních, ale i ekonomických a sociálních, se vybere konkrétní seznam projektů, které se za tu částku postaví. Ale vychází se z toho, že je omezený počet peněz. Kdežto investiční politika Prahy, tak jak ji máme možnost sledovat, začíná z druhé strany. To znamená – potřebujeme městský okruh, potřebujeme radiály, chceme metro do Letňan, na letiště a také trasu D, ještě tu máme také čističku. Kolik to bude skutečně stát, nevíme. Kde na to vzít, nevíme. Jak město splatí dluhy, nevíme.

Závěrem: Současná dopravní koncepce je finančně nereálná a konkrétně Praha 6 opravdu stojí před rozhodnutím, buď městský okruh nebo pokračování metra. Při pokračování výstavby městského okruhu, konkrétně úsek Strahov – Pelc Tyrolka, hrozí, že vznikne nefunkční torzo na dlouhá léta, a proto je naprosto nezbytné hledat jiná, finančně méně náročná řešení. Děkuji vám za pozornost. (Dlouhotrvající potlesk z řad občanů.)

Pane starosto, to je za občanské iniciativy, které iniciovaly výzvu, v tuto chvíli všechno. Děkujeme za ten prostor.

Starosta pan Tomáš Chalupa: Děkujeme, paní Kolínská, děkujeme, pane Ohrablo. Znamená to tedy, že nikdo z vašich petičních výborů nebo čtyř občanských iniciativ nechce vystoupit? Má tu možnost, stále běží čas, takže já chci dodržet férová pravidla pro všechny,

jestli si přeje někdo z vás vystoupit jménem vašich čtyř občanských sdružení, tak ten prostor opravdu má, má prostor diskutovat.

Paní Mgr. Petra Kolínská: My za ten prostor děkujeme, ale platí to, co jsem vám říkala v jednu hodinu v interpelacích, my si myslíme, že ty úvodní bloky by neměly být tak dlouhé, že by mělo být více prostoru pro dotazy a diskusi. Také jsme navrhovali, že ty minuty, které teď ušetříme, bychom rádi využili na konci toho bloku, protože nám přijde nefér, že nebudeme moci reagovat na to, co teď budou říkat zástupci města a městské části. (Potlesk z řad občanů.)

Starosta pan Tomáš Chalupa: Paní magistro, já rozumím tomuto vašemu jistě pozitivně míněnému tlaku, na druhou stranu jsme si všichni řekli, že to je tak závažná problematika, že všichni jsme připraveni sedět a diskutovat třeba do rána jenom proto, aby zazněly všechny názory. Takže myslím, že jsme všichni, kteří jsme v tomto sále, na to připraveni. Paní Kolínská za občanská sdružení tedy uzavřela ten blok. V tuto chvíli postupujeme k bodu dva jednání, to je: