

Liberecký

16 °C | 6 °C

Počasí v kraji více informací →
pocasi.idnes.cz

liberec.idnes.cz

DNES Liberec, Jablonec nad Nisou, Česká Lípa, Turnov, Semily

„Dálnice by Český ráj rozkrojila jako jablko“

Připravovaná rychlostní silnice z Turnova do Úlibic narazila na problém. V prosinci loňského roku totiž exministr životního prostředí Petr Hladík u projektu zrušil kladné stanovisko o vlivu na životní prostředí (EIA). Za přehodnocení stavby a změnu její trasy dlouhodobě usiluje sdružení tamních spolků SOS Český ráj.

Matěj Klimša
redaktor MF DNES



TURNOV Přírodovědec Jan Piňos z SOS Český ráj je přesvědčený, že by bylo šetrnější, technicky jednodušší a levnější vybudovat spojení z Hradce Králové do Liberce v takzvané jižní variantě, která by z Úlibic vedla do Mnichova Hradiště. I když je trasa delší, považuje ji za lepší řešení i dopravní expert Lukáš Eršil, kterého spolky z Českého ráje požádaly o odborné posouzení možných koridorů.

Myslíte si, že se bude z Úlibic na Turnov stavět silnice?

Lukáš Eršil: Podle mně známých okolností vše nasvědčuje tomu, že ne. Je tam třeba ohromný problém s průtahem v Turnově, který je plánovaný v sesuvném území. ŘSD zároveň nemá platné posouzení vlivů na životní prostředí (EIA) a tedy neví, jakou by projekt měl mít podobu.

Jan Piňos: Předchozí EIA byla odfláknutá a nezákonná. Je potřeba zmínit, že když se teď vypracuje kvalitní posouzení vlivu na životní prostředí, tak se teprve ukáže velikost a množství překážek, které by musela stavba dálnice překonat. Třeba by bylo nutné vytvořit už dopředu biotopy pro desítky zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin. Pokud by se to nestalo, tak by nám hrozily sankce ze strany Evropské unie. A to všechno, by se samozřejmě promítlo i do financí. Odhadovaná cena by mohla vzrůst o desítky miliard. Stavba je technicky nesmírně složitá.

V čem je tak složitá?

Piňos: Bylo by potřeba vybudovat tunel v sesuvném území, čtyři kilometry mostů s výškou až 25 metrů, celkem 60 mostů na 32 kilometrech. Za dvacet let plánování a projektování dálnice nebyl prokázán žádný veřejný zájem, který by ukázal, že dálnice Českým rájem je potřebná a že není lepší jižní varianta, která je technicky, stavebně, finančně i z hlediska vlivu na přírodu a životní prostředí výhodnější.

Jak byste laikovi vysvětlili, co je EIA a proč byla zrušená?

Piňos: Je to standardní zákonná procedura, která platí v celé Unii a má tři základní části. Na začátku je odborné posouzení, potom se k němu vypracuje oponentní posudek a na závěr vydá příslušný orgán závazné stanovisko. V tomto



Odpůrci severní varianty Na horním snímku přírodovědec Jan Piňos z SOS Český ráj. Dole dopravní expert Lukáš Eršil, kterého spolky z Českého ráje požádaly o odborné posouzení. Foto: Matěj Klimša, MAFFA, a archiv L. Eršila

případě byla výchozí dokumentace naprosto odfláknutá, oponentní studie, místo aby napravila nedostatky, to přikryla a na základě toho ministerstvo v roce 2021 vydalo závazné souhlasné stanovisko. A to ministr Hladík loni v prosinci zrušil. Nejsou-li podle zákona správně vyhodnoceny vlivy na životní prostředí, není-li dodržen proces projednání s veřejností, je proces nezákonný. Hladík není žádný sabotér, postupoval podle zákona.

Eršil: V podstatě opravil chybu. Chyby se dějí, je to do jisté míry přirozené. Špatných rozhodnutí v přípravách dopravních staveb je v celé republice spousta. Například špatné trasování D8 nás stálo přes miliardu. Všichni si pamatujeme sesuv v CHKO České středohoří. I v Rakousku, Walesu, Francii nebo v Holandsku ruší projekty dálnic. Ve Švýcarsku mají nedostavěnou dálnici skrz město, protože si uvědomili, že je to zbytečné.

Ministerstvo životního prostředí před časem avizovalo, že hledá řešení, jak v projektu pokračovat. Jde to?

Piňos: Nejde, máme na to právní analýzy. Když pan Macinka řekl, že

„Špatných rozhodnutí v přípravách dopravních staveb je v Česku spousta.“

budou hledat cesty, tak maximálně nelegální. Zjevně se ale nepodařilo najít žádnou cestu, jenom to vykřikl do prostoru. ŘSD ale bohužel dál projektuje a plýtvá veřejnými financemi nás všech. Za období, od vydání rozhodnutí ministra Hladíka, to může jít už do milionů. A ještě se tím veřejně chlubí. Je to rozklad právního státu v přímém přenosu. Ředitel ŘSD Mátl bezostyšně vypráví do médií, že rozhodnutí exministra nedostal, a proto projektuje dál. Přitom ho jen od nás dostal už dvakrát.



Eršil: ŘSD argumentovalo tím, že když posunou projektování dál, tak projekt vypliví pro nový posudek EIA, a tudíž to nejsou vyhozené peníze. Ale je to přesně naopak. Stanovisko dává projektu konkrétní podmínky, které vzejdou z nového stanoviska EIA, předem nikdo nezná.

Jak dlouho může trvat, než se vypracuje nový posudek?

Piňos: Může to trvat několik let. Ale z hlediska celkových úspor času a peněz je mnohem výhodnější mít dobrý podklad, než se vrhnout naslepo do tak kontroverzní stavby a risknout, že to dobře dopadne.

Eršil: Fakt, že Hladík opravil chybu svého ministerstva nezpůsobil prodloužení. Když se podíváme na rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury, tak pro letošní rok je opravdu ohromný, ale pro další roky už zase klesá k nějakým sedmdesáti miliardám. My se tu bavíme o čtyřiceti miliardách jen na tuto stavbu. Navíc v žebříčku státních priorit je projekt za polovinou. Máme daleko důležitější stavby, které se budou muset financovat. Takže jestli se tady bude dělat EIA o dva roky déle, tak to na otevření dálnice nebude mít žádný vliv. EIA navíc není jediný problém severní varianty, další teprve přijdou.

Kdyby silnice vznikla v navržené trase, jaký by to podle vás mělo vliv na dopravu, přírodu a lidi, kteří tam bydlí?

Piňos: Mělo by to fatální vliv, protože by ve středu Českého ráje vznikla nepřekročitelná betonová bariéra. Český ráj by byl rozkrojen jako jablko. Přivedly by se tam kamiony, vzrostla by i osobní doprava. To by provázal hluk a zvýšené emise, což by zasáhlo 25 tisíc lidí. Dnes se to dotýká asi tisícovky lidí. Zhoršil by se vodní režim v krajině a mikroklima, krajinný ráz by byl naprosto zničen. To by se promítlo negativně i na turistickém ruchu. Lidé stále více vyhledávají klidná území. Trpí stresem, stále víc jsou přetíženi velkoměstským životem. Příroda má léčebné účinky na psychiku i fyzické zdraví. Podle mě rozhodně nestojí za to zničit jednu z nejkrásnějších krajin České republiky, když je jižní varianta delší jen o osm minut pro osobní auto a pro nákladní asi o dvanáct.

Přivedla by severní varianta do lokality hodně kamionů?

Eršil: K navýšení tranzitní dopravy by tam došlo, to je zřejmé. Je to o mnoha faktorech. Celkově je ale v Evropě trend snižovat kamionovou dopravu a nacházet alternativy na železnici, kde je hluk výrazně nižší, omezuje se dopravní zácpa a opotře-

bení silnic a snižuje se nehodovost. Energetická náročnost elektrifikované železnice je zároveň asi osmkrát nižší. V Česku neděláme dostatek a je možné, že na západě budou mít krajinu a města bez kamionů a my budeme investovat jen do silnic a dálnic a budeme řešit, co s nimi. Už teď je nemáme kam odkládat. Tady v projektu byla dvě odstavná parkoviště a jedno už vyškrtla EIA, mělo být na Volavci. ŘSD říká, jak chce zakomponovat dálnici do krajiny, ale kdyby to byla pravda, tak

nenavrhnou parkoviště pro kamiony pod Troskami. Teď se pracuje na odstavném parkovišti u Mnichova Hradiště. Jižní varianta by pomohla řešit i tento problém. Už dnes je zřejmé, že v Českém ráji odstavná parkoviště neprojdou.

Někteří lidé se ale obávají, že až se dostaví dálnice do Úlibic, tak nastane kolaps dopravy na Turnov.

Eršil: Podle dopravního modelu má v roce 2050 jezdit na Turnov necelých jedenáct tisíc vozidel denně. Kvůli tomu tu vyhazujeme 40 miliard, víc jak polovinu celého rozpočtu dopravy pro příští rok? Přitom je problém postavit obchvaty v obcích, kde jim jezdí patnáct tisíc aut pod okny. To jsou projekty, kam mají jít peníze na infrastrukturu, protože to reálně urychlí řídicím cestu a místním to enormně pomůže.

Piňos: Dálnice Českým rájem by lidem zkomplikovala život. Současná silnice obcí by zůstala a o pár set metrů dál by vedla dálnice, lidi by byli obklopeni auty.

A věříte, že by řidiči zvolili cestu třeba z Hradce Králové do Liberce přes Mnichovo Hradiště?

Eršil: To není otázka víry. Když pojedete třeba z Turnova do Ústí, nabídně vám navigace cestu přes Mělník, nebo delší po dálnici D10 do Prahy a potom po D8. A spousta lidí si vybírá delší trasu, protože je příjemnější. Máme data, že si lidé vyberou jižní variantu, pokud bude příjemnější, i když je o pár kilometrů delší.

Je nějaký argument protistrany, který vnímáte jako relevantní?

Piňos: Jedině, že je o osmnáct kilometrů kratší, ale za cenu, kterou jsme popsali. Když se podívám na mísky vah, tak tady je kratší trasa, ale je o třicet miliard dražší a má negativní dopady.

Eršil: Šlo by o zrychlení dopravy v řádech minut. Ale na druhou stranu platíme ohromné částky za úpravy vlakových nádraží, které lidem cesty prodlužují. Na rozdíl od vyspělých zemí tu není myšleno na co nejkratší zpřístupnění nástupišť. A zde argument ztráty minut nevádí. Když držíš volant, tak myšlím osm minut má větší hodnotu, než když jedu vlakem? Už takhle máme velmi hustou silniční síť. Mají ve všech aspektech lidského života auta přednost? Míst, kde nejsme obtěžováni kontinuálním hlukem z automobilové dopravy, je již opravdu málo. Část republiky bychom měli nechat pro rekreaci, a ne jen koukat na beton.

Proč se to tedy plánuje?

Piňos: Důvodem je tlak Libereckého kraje, který chce dálnici na svém území. Jižní varianta je ve Středočeském kraji. To je skutečně jediný reálný důvod, proč se tohle děje.

Eršil: Za severní variantu veřejně bojuje ŘSD a shazuje tu jižní. Oni se ale vůbec nemají do debaty o koridorech zapojovat, protože to jim nepřísluší. Stát si vybral, respektive hlavně kraj, severní variantu. Když se ukázalo, že je to chybný výběr, tak ŘSD má čekat. Je to pouze servisní organizace státu, která lidem nemá vnučovat své záměry.

Liberec

Botanická zahrada spojuje svět rostlin s designem

Co vznikne propojením světa rostlin a designu? Výstava v Botanické zahradě Liberec představuje studentské práce katedry designu místní technické univerzity, které inspirovaly přírodní biotopy a jedinečné rostlinné druhy. „Studentky během své práce čerpaly inspiraci přímo v liberecké botanické zahradě - z pozorování rostlin, jejich struktur, povrchů i způsobů, jak se přizpůsobují svému prostředí,“ říká vedoucí pedagog a spoluautor koncepce výstavy Martin Štefanov. Expozice bude v pavilonu M přístupná do 21. května, návštěvníci zde spatří pestrou škálu technik - od tradičních textilních postupů po moderní technologie. (lav)

Harrachov

Stát se znovu snaží prodat dva domy

Ministerstvo financí se posedmé pokouší prodat dva bytové domy s nájemníky v Harrachově. Minimální cenu za obě budovy se 14 byty a deseti garážemi opět snížil. Původně za ně ministerstvo chtělo alespoň 112 milionů korun, nyní je minimální cena 44,9 milionu. Oproti předchozímu kolu je to o zhruba 11 milionů Kč méně. Nabídky budou moci zájemci předkládat od 25. května do 5. června, vyplývá z údajů na webu ministerstva. Stát nabízí kupcům jen budovy, pozemky pod bytovými domy v části zvané Klondajk patří městu. Radnice má sice o budovy zájem, chce je ale od státu dostat bezúplatně. Argumentuje tím, že domy jsou ve špatném stavu a potřebují opravu za desítky milionů korun. Předchozí jednání mezi městem a ministerstvem k dohodě nedospěla, po loňské změně vlády ho radnice znovu osloví. (ČTK)

Kraj finančně podpoří mladé zdravotníky ve studiu

LIBERECKÝ KRAJ Liberecký kraj zaplatí kurzovné středoškoláků, kteří chtějí studovat zdravotnické obory na vysoké škole. Částka přesahující půl milionu pomůže více než šesti desítkám zájemců pokrýt výdaje za přípravné kurzy a podpořit jejich rozhodnutí pracovat ve zdravotnictví.

„Je to pro nás investice do budoucnosti. Zdravotnictví dlouhodobě čelí nedostatku kvalifikovaných pracovníků, a proto chceme motivovat mladé lidi, aby se touto cestou vydali,“ zdůvodnila radní kraje pro resort školství Jitka Skalická.

„Částka se využije na mimofinanční účelové příspěvky středním školám, které do konce letošního února podaly žádost o proplacení kurzovného žákům připravujícím se na přijímací zkoušky do zdravotnických studijních programů vysokých škol a univerzit,“ upřesnila Andrea Fulková z tiskového oddělení krajského úřadu.

Jde již o druhou nabídku výpomoci, celkem se do ní zapojilo třináct středních škol - většinou gymnázií a dále zdravotnické školy v Liberci a Turnově. V prvním termínu v říjnu 2025 vydal kraj 307 tisíc korun pro 34 žáků, letos navýšil podporu o dalších 243 tisíc korun, které využije dalších 27 středoškoláků. (lav)