Pražská bezedná černá díra na peníze – pirátský šarlatán Hřib s deseti rádci za miliony, Homo-Pride orgiemi a stavbou metra navýšenou již na neskutečných sto miliard! Toto a mnohem více bez zaváhání prozradila místostarostka Udženija

- CZ24 News | 20. června 2021

ČESKO: Katastrofální dopad na městské části nejen na okraji Prahy. Horší doprava, parkování i ovzduší. Tak shrnula obrázek Prahy po plánovaných úpravách místostarostka Alexandra Udženija (ODS). „Mýto tak, jak jej navrhuje současná pražská koalice, situaci jenom zhorší. Jen blázen si může myslet, že navrhováním neustálých restrikcí v dopravě auta prostě z ulic zmizí," řekla mimo jiné v rozhovoru. Upozornila také na nárůst ceny dostavby trasy metra D, která vzrostla o patnáct miliard za dva roky.

Zdeněk Hřib, pražský primátor, hodlá propustit na deset procent zaměstnanců. Na sociální síti jste napsala, že jen za jeho poradce platí Praha šest milionů korun ročně, a že je to dvakrát tolik než za předchozích primátorů. Navrhla jste tedy, aby propustil zbytečné poradce namísto zbytečných pracujících. Není podle vás úspora ve formě snížení počtu úředníků správnou cestou?

Šetřit veřejné prostředky je samozřejmě správná cesta, ale začít by se mělo těmi opravdu zbytečnými. Primátor Hřib má v tuto chvíli asi deset poradců, kteří stojí Pražany šest milionů korun ročně. Je tedy na místě ptát se, na co potřebuje deset rádců a zda jejich počet odpovídá rozvoji Prahy. Jsem zvědavá, zda tedy začne šetřit především u sebe a u svých, z veřejných peněz placených kamarádíčků.

Jaké další způsoby úspor pro Prahu navrhujete?

Na umělé zaměstnanosti členů a příznivců Pirátů by se dalo ušetřit daleko více. Současný magistrát pod vedením primátora Hřiba má 21 placených členů rady a různých výborů, kteří stojí minimálně tři miliony měsíčně. A to nezmiňuji vyhozené peníze za různé účelově zřizované příspěvkové organizace, které fungují jako trafika pro podporovatele Pirátů a dalších koaličních stran. Takže prostoru pro šetření je opravdu mnoho.

Hřib také mluvil o tom, že by nemuselo být nutné stavět novou budovu magistrátu, když budou někteří úředníci propuštěni, a navíc mohou být části úřadu rozmístěné do budov, které už Praha vlastní. Potřebuje Praha nový magistrát? Proč ano, či ne?

Ideální stav je, aby si Pražané mohli vyřídit komfortně vše na jednom místě. Proto mi úvaha o rozmístění úřadu do různých budov nepřijde rozumná. Ale debata o novém magistrátu není vůbec na pořadu dne. Praha potřebuje investovat do mnohem potřebnějších věcí.

Nedávno se také zvedla nevole opozice přispět statisíce korun na akci pro LGBT komunitu – průvod Prague Pride. Důvodem je koronavirová pandemie, kvůli které musejí obce a města takzvaně otáčet každou korunu. Odpůrci příspěvku tvrdí, že sponzorovat průvod v době, kdy samoživitelky nemají co jíst a peníze jsou potřeba i na jiných místech, je nepřiměřené. Co vy na to?

Naprosto souhlasím. Nemám proti průvodu Prague Pride osobně vůbec nic, ale nelze prostě nevidět, že v době, kdy Praha nemá peníze a má šetřit, kdy lidé přicházejí o práci a potýkají se s existenčními problémy, působí takto štědrý dar pro projekt, který je komerčně naprosto soběstačný, nepatřičně. Pirátská koalice rozdává granty organizacím a projektům, které to vůbec nepotřebují, a přitom například rozpočet na pražský sport – na sportování dětí – byl za poslední dva roky seškrtán na polovičku. Což je naprosto nehorázné.

V rámci Klimatického plánu Prahy, který opoziční ODS nepodpořila, by měli lidé cestující do Prahy autem platit mýtné. Mýtné by měli platit i sami Pražáci, vše se má odvíjet podle množství ujetých kilometrů. Stále však nejsou dokončené pražské okruhy, které by měly městu od dopravy ulevit. Vy jste plán zkritizovala s tím, že nemá jasné financování, a navíc by to znamenalo placení mýta i pro místní. „Do budoucna se Praha mýtu nevyhne. Bez této veřejně známé podmínky totiž nejde zkolaudovat okruh," tvrdí sám Zdeněk Hřib. Má pravdu, nebo nikoliv?

ODS od začátku tvrdí to samé. Mýto má smysl pouze, pokud budou dostavěné okruhy, tedy objízdná alternativa, a nemělo by platit pro rezidenty. Bez těchto podmínek je pro nás mýto nepřijatelné, protože jde jen o další tahání peněz z kapes Pražanů. Navíc tak, jak jej navrhuje Hřibova koalice, bude mít velmi negativní dopad na rezidenční čtvrtě na okraji zpoplatněného území, Vinohrad a Žižkova, které se budou potýkat s masivním nárůstem dopravy a zvýšeným znečištěním ovzduší.

Je pravda, že o pražském mýtném hovořili i Hřibovi předchůdci dlouhá léta dozadu. Je podle vás mýtné něco, co dříve či později budou muset Pražáci spolknout? A pokud ano, v jaké formě by bylo ideální?

Za ODS v minulosti o mýtu hovořil primátor Bém a primátor Svoboda. Oba vždy říkali, že mýtu se jednou Praha nejspíš nevyhne, ale že jasnou podmínkou je dostavba dopravního skeletu, tedy Pražského a Městského okruhu. Nevím, proč by město mělo trestat rezidenty centra Prahy za to, že si občas zajedou autem na nákup, odvezou děti na kroužky nebo třeba pračku do opravny?!

Kdyby k jeho zavedení došlo podle zmíněného plánu pražské koalice, jaký vliv by to na dopravu podle vás mělo? Už jste to zmínila, ale jak by vypadaly okrajové části Prahy, kde není zajištěno dostatečné parkování pro ty, co jezdí do Prahy za prací a podobně?

O tom jsem již hovořila. Mělo by to naprosto katastrofální dopad na ty městské části, které jsou na hranici zpoplatněného území. Tedy nejenom na okraji Prahy, ale i v centrálních, rezidenčních čtvrtích, například Vinohrady a Žižkov. Zhorší se doprava, parkování, kolony i čistota ovzduší. Mýto tak, jak jej navrhuje současná pražská koalice, nic nezlepší, situaci jenom zhorší. Jen blázen si může myslet, že navrhováním neustálých restrikcí v dopravě auta prostě z ulic zmizí. No prostě nezmizí.

Jestliže nesouhlasíte s Klimatickým plánem, jaký postup v tomto směru podle vás zaujmout? Jak dosáhnout takzvaně Zelené Prahy?

Zástupci ODS na jednotlivých městských částech prosazují zelenou politiku dlouhodobě. Jen si na tom neděláme laciné PR, a prostě projekty děláme. Vysazujeme nové stromy, zušlechťujeme uliční stromořadí, revitalizujeme parky, zavádíme vodní prvky, jako například mlžítka, systémy chytrého zavlažování, retenční nádrže, zelené fasády a tak dále. Nemám nic proti rozumné klimatické koncepci a strategii, ale ten současný, pirátskou koalicí schválený Klimatický plán je jen neufinancovatelný aktivismus plný nereálných slibů a plánů.

Ještě k dopravě. Jak tedy zatím, alespoň částečně, ulevit Praze? Dopravní zácpy se netýkají jen Smetanova nábřeží a Prahy 3, ale i mnoha dalších míst…

Možná by v ulicích Prahy mohlo přestat sociální inženýrství a pokusy na řidičích, které předvádí současná magistrátní koalice. V době pandemie koronaviru byly ulice Prahy rok prázdnější. Proč se většina oprav nedělala tehdy? Proč se realizují teď, když se život vrací opět k normálu? Tak, jak je Praha rozkopaná nyní, to opravdu nepamatuji. Do toho magistrát přichází s experimenty v dopravě, jako třeba zúžení pruhů v ulici V Holešovičkách, za mostem Barikádníků. Radní pro dopravu, pan Scheinherr z Prahy, sobě sliboval, jak budou opravy koordinovány a jak je bude projednávat s dotčenými městskými částmi. Nedělá ani jedno a z Prahy je jedno velké parkoviště a kolony dosahují rekordních rozměrů.

Dostavba metra D má stát téměř 75 miliard korun. Tak obrovskou částku by měla Praha, zatím, platit ze svého. Naděje se upírá k podzimním volbám s tím, že někteří politici chtějí, aby se na podobných investicích podílel stát. Měl by? A jak celou stavbu ideálně financovat?

Bohužel vás musím opravit. Již dnes je odhad nákladů 97,8 miliardy korun. Koalice v čele s primátorem Hřibem nás informovala, že Dopravní podnik hlavního města Prahy předloží návrh financování včetně možných úvěrů. Ale to, co je klíčové, je nárůst odhadované ceny. V roce 2019 byl odhad 72,6 miliardy, a dnes je to o 35 procent více, a to není ještě nic vysoutěženo. Pamatujeme si přece všichni na výstavbu tunelu Blanka. A jak všichni osočovali primátora Béma za nárůst ceny. Teď je to jak přes kopírák, a najednou všichni mlčí a nikomu to nevadí. To je do nebe volající. Třešnička na dortu je zdržení započetí stavby metra D kvůli podané žalobě z podjatosti, kterou podala zastupitelka z Prahy 4, zvolená na kandidátce Pirátů, což prodraží stavbu metra o další miliardy. Vypadá to, že Piráti o metru jen mluví, ale jejich kroky jsou přesně opačné.

Zdroj: https://www.parlamentnilisty.cz/