

Název: Silniční okruh Prahy stále jablkem sváru

Zdroj: Hospodářské noviny

Datum vydání: 20.5.2002

Podtitulek: Je zarážející, že se trasy nových dálnic v minulých letech schvalovaly "salámovou metodou"

Autor: Josef Korf

Rubrika: Fórum [Hejtmanské noviny]

Strana: 6

Josef Korf

Praha, 20. 5. 2002

Optimální stanovení trasy dálnice nebo rychlostní komunikace je složitý a časově náročný úkol. Nelze se proto divit, že na řešení těchto otázek se vyskytuje mnoho často naprosto protichůdných názorů nejednou motivovaných úzkými skupinovými, osobními či partikulárními zájmy, v jejichž podstatě nejnvýznamnější roli často hrají peníze a okolnost, ve kterém fondu nebo čí kapse uvíznou.

Názorně jsem se o tom přesvědčil zejména v souvislosti s určováním trasy severního segmentu silničního okruhu Prahy při veřejném projednávání v prosinci minulého roku v Praze-Suchdole.

Slyšení se konalo podle zákona č. 244/92 Sb. (posuzování vlivů stavby na životní prostředí, tzv. EIA) a podle mého názoru prokázalo, že vydávat tzv. trasu J procházející Suchdolem za jediné možnou je falešné a neobjektivní. Tuto variantu tvrdošijně obhajuje hlavní město Praha v osobě primátora Jana Kasla a Městská část Praha 6, reprezentovaná starostou Pavlem Bémem. Ukázalo se, že kompetentní orgány budou muset před konečným rozhodnutím zvážit i další možnou severní variantu, již je Ss, překračující vltavské údolí u Libčic nad Vltavou. Ta má podporu pražských městských částí Suchdol a Dolní Chabry a několika občanských sdružení.

Chci poukázat na jeden obecný aspekt procesu výstavby dálnic, respektive silničních okruhů, který velice komplikuje možnost přijmout optimální a objektivní řešení. Jde o legislativní stránku procesu a zvláště o rozhodovací pravomoci. Podle mne je zcela neudržitelný současný stav, kdy vedení úseku dálnic je určováno respektive schvalováno kraji nebo v případě Prahy jejím zastupitelstvem, a následně zahrnuto do příslušných závazných územních plánů. Vždyť dálnice jednoznačně přesahuje potřeby jednoho kraje, ale i celé republiky.

Dovedeme-li tuto možnost ad absurdum, může kraj či Praha konkrétní vedení dálnice či silničního okruhu odmítnout a do svého územního plánu nezačlenit. Je zarážející, že se trasa dálnice neposuzuje respektive neschvaluje jako jeden celek, nýbrž, jak potvrzuje praxe posledních let, po relativně krátkých částech tzv. salámovou metodou. Ta výrazně omezuje či spíše znemožňuje výběr variant, vynucuje si problematiku a nepříznivá dílčí řešení vyvolávající pak oprávněný odpor dotčených obcí a veřejnosti a způsobuje tak vlastně prodlužování výstavby a zvyšování nákladů. Jsem toho názoru, že o konkrétní "stopě" dálnice nebo její části, jež má celorepublikový nebo spíše evropský význam, by měl přednostně rozhodnout ústřední státní orgán, nejlépe vláda. Tento princip by v žádném případě nevylučoval, aby kraje i všechny ostatní zainteresované instituce a občanská veřejnost dávaly své připomínky a návrhy a účastnily se plnohodnotně rozhodovacího procesu. Jde však o to, aby konečné stanovisko bylo vydáno ústředním státním orgánem a bylo závazné pro všechny nižší orgány.

Dnešní platná legislativa se svými nedokonalostmi a ne zcela vyjasněnými kompetencemi též umožnila, aby si Praha v roce 1999 zafixovala svévolně a protiprávně do svého územního plánu jako nezpochybnitelnou a jedinou variantu trasu J. Projednání připomínek veřejnosti a obcí, které tomu předcházelo, považuji za naprosto formální akt bez nejmenšího vlivu na připravená a předem dohodnutá rozhodnutí, za jakousi podivnou frašku o demokracii. Přitom magistrát vůbec nebral v úvahu, že proces EIA nebyl tehdy zdaleka uzavřen. Konečné stanovisko MŽP jako výsledek dlouhodobého odborného procesu se očekává teprve v polovině tohoto roku.

Proces EIA v severozápadním segmentu silničního okruhu kolem Prahy již mezitím uzavřen byl. Ministerstvo životního prostředí ve svém stanovisku z 30. dubna totiž doporučuje realizaci varianty Ss, kterou považuje v dlouhodobém horizontu za vhodnější. Variantu J pak hodnotí jako krajní řešení, jejíž výstavbu lze připustit v případě, "že projednání konceptu územního plánu velkého územního celku Pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty Ss".

Vládní usnesení č. 155/76, které je dosud ve znění pozdějších usnesení č. 24/86 a 516/95 v platnosti, navíc stanoví trasu jinou, tzv. roztockou variantu. Další vládní usnesení č. 631/93 výslovně ukládá, aby trasa silničního okruhu kolem Prahy byla zapracována do územního plánu velkého územního celku Středočeského kraje. Jak je možné, že Magistrát hl. města Prahy nerespektuje platná vládní usnesení a zákon 244/92 Sb.? Mám za to, že je to kromě jiného z důvodu chybějící centrální koordinace.

Doporučuji proto provést v co nejkratším čase legislativní změny ve prospěch rozhodovací pravomoci ústředních státních orgánů. Taková centralizace rozhodovacího procesu by jistě přispěla k transparentnější územně plánovací praxi, omezující nežádoucí krátkodobé lokální zájmy včetně korupčních tendencí a ve svém důsledku by znamenala i urychlení výstavby tolik potřebných komunikací.

Autor je členem občanského sdružení Ekofórum