

Ve státním zájmu a basta

Ministerstvo pro místní rozvoj chystá do vlády seznam lokalit pro koridory, jaderná úložiště nebo elektrárny.

Deštivý podvečer, středa sedmnáctého září. V sále Břetislava Bakaly v centru Brna začíná veřejné projednání návrhu dokumentu Politika územního rozvoje České republiky 2008 svolané Ministerstvem pro místní rozvoj (MMR). Zhruba stovka aktivistů z Moravy a Slezska trpělivě naslouchá hodinové, vesměs uspávající přednášce ministerských úředníků. Jakmile však dojde na diskusi, hned přichází trefa do černého.

"Existuje nějaký důvod, proč by v textu nešlo vymezit rozvojovou osu kolem rychlostní komunikace R43 obecně jako spojnicí dálnice D1 s rychlostní komunikací R35 a nepoužívat názvy měst Brno a Moravská Třebová?" ptá se Jana Palková, šéfka občanského sdružení "Občané Brna proti stavbě rychlostní komunikace R43 v trase Kuřim-Troubsko".



Otázka zdánlivě nevinná. Mnohé Brňany však už dlouho rozčiluje nápad regionálních orgánů vést obydlennými čtvrtěmi západně od centra města dálnicí od Vídně na Svitavy (R43). Dosud probíhá debata, zda trasu nepřeložit úplně mimo Brno, jenže teď přichází dokument MMR se zadáním v podobě formulace "osa Brno-Svitavy"!

Vzkaz je jasný. Debatovat můžete dál, ale přes území Brna má nová dálnice cestu zamlouvenou.

"Nedokážeme tady odpovědět, podejte připomínku písemně," odkládá z pódia odpověď na neurčito ředitel odboru územního plánování MMR Martin Tunka.

Předvařený balík konfliktů

Další z dotazů míří na lokalitu v severomoravských Blahutovicích, která má být rezervovaná pro významný energetický zdroj.

"S jakou elektrárnou se tam počítá?" ptá se ze sálu Pavel Žeravík z Hranic na Moravě. "Nevíme, zda půjde o elektrárnu jadernou, nebo plynovou, ale to v současnosti není třeba upřesňovat," odbývá zvědavce Libor Krajíček z Atelieru T-plan, u něhož si MMR zadalo odbornou expertizu dané problematiky, a vzbuzuje tím hučení v publiku.

Opět: o stavbě elektrárny si klidně veďte spory dál, ale s umístěním budou státní úřady moci závazně počítat.

Podobně konfliktních, ba ještě konfliktnějších záměrů se ve stostránkovém ministerském návrhu Politiky územního rozvoje (PÚR) řeší desítky. Vlastně jsou tam sesbírány všechny sporné stavby, které už roky vzbuzují vášně mezi státní správou, ekologickými aktivisty i místním obyvatelstvem.

Zvažované varianty přitom návrh často redukuje na jedinou. Tak třeba diskutovanou dálnici D3 mezi Prahou a Českými Budějovicemi vede mapa v dokumentu rovnou přes Posázaví, ačkoli to dosud nebylo rozhodnuto. Stejně tak rychlostní silnice z Brna do Vídně míří přes Mikulov, byť se o tom stále vedou spory.

Také žádná z obcí, zmiňovaných dosud v souvislosti s možným ukládáním jaderného odpadu, úložiště ve svém okolí mít nechce, ovšem návrh rezervuje pro tento účel šest konkrétních míst.

"Smyslem politiky územního rozvoje je jen chránit lokality k dalšímu prozkoumávání a šetření," bagatelizuje dokument MMR Tunka. Jenže text bude závazný pro další územní rozhodování krajských i obecních orgánů. Navíc jej bude schvalovat usnesením vláda, takže bude soudně nenapadnutelný.

Takové nenápadné přípravy

Vraťme se však na začátek. Kde se vůbec vzala nějaká politika územního rozvoje? A proč o ní zatím veřejnost mnoho neví, když se týká natolik výbušných témat? Termín pro podání připomínek navíc vypršel 25. září a návrh chce MMR předat vládě už letos koncem listopadu.

Všechno odstartoval nový stavební zákon z roku 2006. Ten mimo jiné stanovil čtyři úrovně územního plánování: politiku územního rozvoje pro celou Českou republiku, zásady územního rozvoje pro každý kraj, územní plány všech obcí a regulační plány. Praxe bude taková, že záměry schválené Politikou se promítnou do krajských zásad a pak i do územních plánů. Ty budou muset celostátní územní politiku respektovat, minimálně s ní nebýt v rozporu. Celorepublikový územní plán, jak Politice - podle jejích autorů nepřesně - říkají ekologičtí aktivisté, má být aktualizován každé čtyři roky.

Ministerstvo pro místní rozvoj se její přípravě věnovalo už dříve, ale hlavní práce se odvedla za ministra Petra Gandaloviče z ODS a zejména v éře lidovce Jiřího Čunka (respektive během jeho půlroční rezignace na řízení úřadu).

"Příprava probíhala tiše, neveřejně, k návrhu jsme se neoficiálně dostali až v lednu 2008," kritizuje pro týdeník Ekonom postup ministerstva Vendula Zahumenská, právnička z občanského sdružení Ekologický právní servis (EPS). "Resort nic nekonzultoval ani s obcemi, a dokonce i vyhodnocení vlivů na životní prostředí bylo neveřejné," stěžuje si.

Čunkovo ministerstvo nevede žádnou informační kampaň a přiznává, že dokonce nepočítalo ani s veřejnou debatou. "Veřejná projednání původně nebyla v plánu, chtěli jsme umožnit připomínkování materiálu jen přes internet," připouští první náměstek ministra pro místní rozvoj Milan Půček.

Právě on si připisuje zásluhu, že "přesvědčil své kolegy" a že se nad rámec zákona k veledůležitému dokumentu nakonec konaly aspoň dvě debaty s veřejností. Záříjové "moravské" akci v Brně totiž předcházelo červencové "české" projednání v sále Městské knihovny v Praze. Tam i v dovolenkovém letním období dorazilo přibližně 160 aktivistů.

Debata v sezoně dovolených

Ekologisté sice tvrdí, že se obě veřejná projednání uskutečnila spíše díky jejich vytrvalým intervencím, důležitější je ovšem výsledek. Na ministerstvu v současnosti registrují na 9000 připomínek často odeslaných i ve formě SMS.

Jen Ekologický právní servis předložil sedmatřicetistránkovou oponenturu, kde mimo jiné navrhuje vypustit blokaci území pro energetický zdroj v Blahutovicích (idea tamní jaderné elektrárny prý zastarala a ČEZ zvažuje rozšíření Temelína) i šest potenciálních lokalit k uložení jaderného odpadu. "Vláda se zavázala, že při vyhledávání hlubinného úložiště bude nutný souhlas dotčených obcí, a ten v této chvíli neexistuje," uvádí se ve stanovisku ekologů. Konkrétně se jedná o lokality Pačejov (Klatovsko), Rohozná, Budišov (obě Vysočina), Božejovice (Táborsko), Blatno (Žatecko) a Lodhěfov (Jindřichohradecko).

Ze sporných bodů návrhu se nejvíce kritiky dále snaší na možnost prolomení těžebních limitů na Mostecku, na neřešené nekoordinované zastavování volných území, na projekt kanálu Dunaj-Odra-Labe, na absenci protihlukových omezení u letišť a zejména na trasy koridorů dálnic.

Také Ministerstvo životního prostředí vzneslo loni v létě vůči Politice na dvě desítky zásadních požadavků a výhrad. "Požadovali jsme například pečlivě zvažovat uvádění konkrétních ploch a koridorů," popisuje ministr životního prostředí Martin Bursík s tím, že celý koncepční materiál musí být podle něho dopracován.

"Jsem přesvědčen, že je správné umožnit otevřenou argumentaci všem stranám," ujišťuje náměstek Půček. Byla však třiapůlměsíční lhůta pro veřejné připomínkování (od 12. června do 25. září) dostatečně dlouhá doba? A stačí ministerstvo za dva měsíce zpracovat či odmítnout s patřičným vysvětlením tolik připomínek?

Jako pražská Masaryčka

Tak či tak, s Politikou územního rozvoje dostanou politici a státní správa do rukou významný nástroj, kterým budou moci snadněji než dosud prosadit své investiční a stavební představy. Dnešní tahanice o trasy dálnic skončí.

Taktika je to podobná, jako když si v létě pražští radní odsouhlasili třiačtyřicetipoložkový seznam urgentních změn v územním plánu metropole, čímž mimo jiné udělali kříž nad Masarykovým nádražím.

Prostě se množství vysoce konfliktních témat tiše nasype do jediného hrnce, rychle povaří a křiku kolem je minimum. Jistě, dát pozemkům pod Masaryčkou statut obytné zóny ještě nemusí znamenat rychlé bourání nádraží, ale cesta ke změně už je volná.

Až vláda v příštím roce schválí Politiku územního rozvoje v jakémkoli znění, místní úřady v jejím naplňování už jen tak něco nezastaví. Kde je dnes ve sporech státu s různými aktivisty ve hře sama existence projektů, půjde příště už jen o varianty a detaily.

Jan Štětka

9000 připomínek

bylo vzneseno vůči Ministerstvu pro místní rozvoj kvůli Politice územního rozvoje

S ČÍM POČÍTÁ ÚZEMNÍ POLITIKA

Rozvojové oblasti

- 12 oblastí, prakticky okolí všech krajských měst

Rozvojové osy

- 1. **Praha-Plzeň-Rozvadov** (dálnice D5, III. železniční koridor)
- 2. **Praha-Ústí nad Labem-hranice ČR** (D8, I. železniční koridor, kapacitní silnice Ústí-Děčín-Liberec)
- 3. **Praha-Liberec-hranice ČR** (R 10 a plánovaná R35)
- 4. **Praha-Hradec Králové/Pardubice -Trutnov-hranice ČR** (D 11, připravovaná R 11, I. železniční koridor) - 5. **Praha-Jihlava-Brno** (D1 a D11)
- 6. **Praha-Tábor-České Budějovice-hranice ČR** (chystaná D3 a R3, IV. železniční koridor)
- 7. **Ústí nad Labem-Chomutov-Karlovy Vary-Cheb-hranice ČR** (R6 a chystaná kapacitní silnice Karlovy Vary-Ústí nad Labem)
- 8. **Hradec Králové/Pardubice-Moravská Třebová-Olomouc-Přerov** (R35, I. a III. železniční koridor)
- 9. **Brno-Svitavy/Moravská Třebová** (chystaná R43 a I. železniční koridor)
- 10. **Hranice ČR-Ostrava-Lipník nad Bečvou. Olomouc-Brno-Břeclav-hranice ČR** (D47, D1, D2, R35, R46, R48 a I. a III. železniční koridor)
- 11. **Lipník nad Bečvou-Přerov-Uherské Hradiště-Břeclav-hranice ČR** (chystaná R55, III. a II. železniční koridor)
- 12. **Zlín-hranice ČR** (připravovaná R49)
- 13. **Ostrava-Třinec-hranice ČR** (chystaná kapacitní silnice Bohumín-Mosty u Jablunkova, III. železniční koridor)

Specifické oblasti

- 1. **Šumava** (posílit rozvoj drobného a středního podnikání, intenzifikace rekreačního potenciálu)

- **2. Beskydy** (rozvíjet vysoký rekreační potenciál krajiny, rozvoj drobného a středního podnikání, chránit ložisko černého uhlí Frenštát jako rezervu pro případné využití budoucími generacemi)
- **3. Jeseníky-Králický Sněžník** (posílit zaostávající ekonomický a sociální rozvoj, rozvoj dřevařského průmyslu, zlepšení dopravní tahy na Kladsko, rekreace na horských masivech)
- **4. Karvinsko** (rekultivace, restrukturalizace ekonomiky, vznik pásů zeleně, chránit koridor budoucí R48)
- **5. Mostecko** (rekultivace, odstranit vážné ekonomické a sociální problémy, vznik jezer, v případě rozšíření povrchové těžby hnědého uhlí stanovit rámce mezí únosnosti)
- **6. Krušné Hory** (snižovat znečištění, regulovat překotnou výstavbu větrných elektráren, eliminovat nežádoucí formy ekonomických aktivit, které by ovlivňovaly potřebnou stabilizaci a rozvoj osídlení)
- **7. Krkonoše-Jizerské hory** (sledovat rovnoměrné využívání rekreačního potenciálu)

Koridory a dopravní infrastruktura

Směrově jsou vymezeny:

- **1 multimodální** (tj. složený z více druhů dopravy) koridor
- **13 koridorů** železniční dopravy
- **26 koridorů** silniční a dálniční dopravy
- **6 koridorů** vodní dopravy (labské jezy, kanál Dunaj-Odra-Labe)
- **Síť veřejných logistických center**
- **3 letištní stavby** (nová dráha na Ruzyni, modernizace Karlových Varů a nové mezinárodní letiště České Budějovice)

Koridory a plochy technické infrastruktury

- **Vymezeny jsou trasy produktovodů**, plochy pro energetické zdroje (Blahutovice) plus vodní nádrže (Spálov) a šest lokalit pro uložení jaderného odpadu

Množství vysoce konfliktních témat se tiše nasype do jediného hrnce, rychle povaří a křiku kolem je minimum.

Stostránkový text návrhu Politiky územního rozvoje dostali zájemci k nahlédnutí až letos na jaře. Ministerstvo životního prostředí k němu vzneslo na 20 požadavků.

(124) VD2

Vymezení:

Vodní cesta využívaná na Vltavě (E 20-06) v úseku Mělník (soutok s Labem)-Praha-Třebenice.

Prochází částí rozvojové osy OS2 Dresden-Ústí nad Labem-Praha a částí rozvojové osy OS6 Praha-České Budějovice-Linz.

Důvody vymezení:

Zlepšení parametrů vodních cest využívaných, jako součástí vnitrozemské vodní dopravy dle dohody AGN.

Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady:

Provést realnost potřeb zlepšení parametrů vodních cest využívaných.

Zodpovídá: *Ministerstvo dopravy*

Termín: *do roku 2010*

(125) VD3

Vymezení:

Dunaj-Odra-Labe, kde dle dohody AGN příplavní spojení Dunaj-Labe je pokračování toku Labe, jako E 20 a příplavní spojení Dunaj-Odra je pokračováním toku Odry, jako E 30 Rakousko/Slovensko - Břeclav - Hodonín - Veselí nad Moravou - Uherské Hradiště - Otrokovice - Kruměříž - Píerov - Lipník nad Bečvou - Hranice - Jeseník nad Odrou-Studénka - Ostrava - Bohumín - Polsko. Prochází rozvojovými osami OS8 Hradec Králové/Pardubice-Moravská Třebová -Mohelnice-Olomouc-Píerov, OS11 Lipník nad Bečvou-Píerov-Uherské Hradiště-Břeclav-hranice ČR/Rakousko (-Wien) a částí rozvojové osy OS10 Katowice-) hranice ČR/Polsko-Ostrava-Lipník nad Bečvou-Olomouc.

Důvody vymezení:

Plnění dohody AGN a zabezpečení lůžení kanónu možného budoucího příplavního spojení Dunaj - Odra - Labe.

Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady:

- a) Provést na mezinárodní úrovni potřebnost tohoto rozvojového záměru s EU, signatáři dohody AGN (přístupová smlouva a TEN-T) a sousedními dotčenými státy.
Zodpovídá: *Ministerstvo zahraničí ve spolupráci s Ministerstvem dopravy*
Termín: *2009*
- b) Provést realnost a účelnost územní ochrany příplavního spojení D-O-L, včetně případného stanovení podmínek pro lůžení územních rezerv.

Autor/ři: Jan Štětka