

# POSTAVENÍ SAMOSPRÁVNÝCH ORGÁNŮ V PROCESU PŘÍPRAVY INVESTIC NADREGIONÁLNÍHO A MEZINÁRODNÍHO VÝZNAMU NA PŘÍKLADU MĚSTA BOHUMÍN

Volně upravený text referátu, předneseného na mezinárodní konferenci s názvem Komplexní řešení povodí řeky Odry po povodních v roce 1997 s respektováním jejího splavnění do Ostravy konané ve dnech 27. – 28. května 1999.

Jsem zpracovatelem územního plánu města Bohumín. Když jsem zahajoval práci na územním plánu, vládl ve městě, a to jak mezi občany, tak i zastupiteli, výrazný odpor vůči dálnici. Způsobil to nešťastný postup předchůdců, kteří tuto stavbu prosazovali dosti direktivním způsobem. Trvalo skoro tři roky, než jsem ve složitých jednáních vysvětlil úlohu dálnice, její význam pro město, stát i severomoravský region. Do procesu přípravy trasy dálnice se dobře zapojilo Ředitelství silnic a dálnic. Pochopilo situaci a začalo pomoci názorných pomůcek – variantních řešení – hledat společně se zástupci města optimální průchod dálnice přes město. Využívala se výpočetní technika – vizualizace průchodu dálnice přes Bohumín. Hledal se konsensus v území a našel se. Není sice pro obě strany ideální, ale je. Tato dohoda všech stran byla potvrzena schváleným územním plánem obce a schválenou změnou ÚPN VÚC Ostravské aglomerace. V obou dokumentech je stejná trasa dálnice! Nutno upozornit, že jde o křehký konsensus, dosažený několikaletým úsilím, který by nebylo vhodné pokazit dalším nešťastným postupem při prosazování jiných významných záměrů.

Pro ilustraci lze uvést, že doba zpracování územního plánu od zahájení průzkumu a rozborů až po schválení návrhu činila téměř sedm let, a že největší zpoždění způsobilo prosazení trasy dálnice do územního plánu města.

Územní plán respektuje v té době platný schválený ÚPN VÚC Ostravské aglomerace (OSRA) a to zejména:

- vodní cestu s plavebním stupněm v Kopytově přes meandry řeky Odry s jedním přístavním bazénem ve Vrbických jezerech (zařazeno mezi výhledové investice tj. po roce 2010);
- trasu dálnice D47, která je stejná jako ve změně ÚPN VÚC OSRA (míjí Vrbická jezera); modernizaci stávajícího železničního koridoru;

- trasu vysokorychlostní železnice.

Oproti ÚPN VÚC je v územním plánu navržena intenzifikace stávajících ploch ČD pro kontejnerové překladiště a kombinovanou dopravu.

V územním plánu zatím není zapracováno:

- Velké přístaviště (tak jak bylo prezentováno v předchozích studiích, což zastupitelé jednoznačně odmítli) s konkrétními jeho obsluhy. Podrobnějšími studiemi bude nutno prokázat reálnost nových záměrů včetně posouzení vlivů na životní prostředí. Až po přijetí těchto dokumentů bude reálně zpracovat tento záměr v novém rozsahu do územního plánu města ve formě změny územního plánu.
- Poměrně rozsáhlý terminál, jehož velikost a dopady na životní prostředí v době schvalování územního plánu nebyly známy.

Jaké problémy provázely práci na územním plánu města a bohužel přetrvávají i dnes?

Je to podcenění spolupráce představitelů státu – státních záměrů (resortních ministerstev) s občany města Bohumín a jejich volenými zastupiteli. Voliči dali poslancům ve volbách svůj hlas a tím i důvěru k tomu, aby zodpovědně spravovali svěřené území. Poslanci musí dělat vše pod veřejnou kontrolou při dodržování platné legislativy a pokud chceme vstoupit do území za které nesou zodpovědnost, musíme to respektovat, což se neděje. Město by se nemělo dovídat nejrůznější tzv. zaručené zprávy z různých kruhů a pramenů, že:

- bude změna trasy dálnice;
- kanál povede jinudy;
- přístav bude malý;
- přístav bude velký;
- na území města bude terminál;
- je již o investicích rozhodnuto a realizační stránka je stránkou formální – otázkou je pouze, kde získat peníze.

Do města, mezi občany, se musí chodit s problémy přímo. Tyto problémy je nutno vysvětlovat, vysvětlovat a zase vysvětlovat. Nelze přijít na úřad a říci: „Tady to povede a o ostatní se postarejte“. Musíme všichni chodit, jak se říká, s kůží na trh. Je nezbytné,

aby v případě významných investičních záměrů s nadregionálním významem přišli mezi občany i zodpovědní zástupci resortních ministerstev.

Neměla by dlouho trvat situace, že se městu neodpovídá na dotazy a když, tak velmi neurčitě či vyhýbavě, například:

- Je polská strana na dálnici připravena (jde o propojení A1 s D47)?
- Bude mezi českou a polskou stranou koordinován postup realizace D47?
- Kde bude dálnice ukončena, pokud polská strana nebude v blízké době A1 realizovat až k našim hranicím?
- Bude to vše potřebné (složitá zařízení pro proclívání a odstavování kamionů, rozsáhlé zpevněné plochy pro nákladní auta) i po vstupu do Evropské unie? Co se bude s těmito zařízeními dít po odstranění celních bariér? Vyplatí se vše, co souvisí s proclíváním kamionů, navrhovat na tak krátkou dobu? Stojí za to jítit duševno občanů? Při průjezdu mezi SRN, Belgií a Nizozemím dnes jedete přes hranice bez zastavení, ale jsou zde patrné „pomníky“ v podobě rozsáhlých vybetonovaných ploch, které sloužily k odstavování kamionů. Ty nyní zjeví prázdnotou a čekají na své využití.
- Co se stane s místními částmi Vrbice a Pudlov? Z jedné strany jim přisouváme dálnici a vodní cestu s přístavištěm včetně nezbytného technického zázemí, z druhé strany jim modernizujeme železniční koridor a – v zájmu vyřešení přeložky silnice I. třídy k rozsáhlému terminálu – odstraníme protihlukové valy dělicí železnici od ploch rodinných domů. Necháme zde občany žít v nejistotě, nebo se postavíme k věci čelem a začneme cíleně plánovat, ale i řešit problémy společně s občany ve velkém předstihu?

Proč o tom hovořím já a ne někdo ze zástupců města? Jako zpracovatelé územního plánu i mně informace chyběly. Byl jsem při řadě jednání se zástupci města, na kterých se toho moc neobjasnilo a nutno podotknout, že deficit věrohodných informací do dneška přetrvává. Stát musí umět definovat svou politiku v jednotlivých oblastech zájmů, dotýkajících se v současnosti i do budoucna jednotlivých obcí, a to zejména

v oblastech dopravy, energetiky, ochrany přírody a těžby nerostných surovin.

Při prosazování nadmístních zájmů je nutno hrát fér hru a prosazovat demokraticky zájem společnosti v území. Umět říci věci nejen populární a v předvolebních mítincích velmi líbivé (zpravidla sliby), ale na druhé straně i ty méně populární, u nichž lze očekávat zdlouhavější proces, daný nutností přesvědčit dotčené obce, získat je pro záměr, mít prostředky na nezbytné kompenzace za újmy v území.

Musíme akceptovat, že byla výrazně posílena ochrana soukromého vlastnictví. Je jen velmi úzký okruh tzv. veřejně prospěšných staveb, u kterých lze soukromé vlastnictví za náhradu vyvlastnit. Tyto stavby musí být pokud možno jednoznačně vymezeny ve schválené územně plánovací dokumentaci.

Je nutné si uvědomit, že prosazení nadmístních záměrů vycházejících z resortních koncepcí bude procesem zdlouhavým. Dle novely stavebního zákona má nyní občan, jehož nemovitost je dotčena veřejně prospěšnou stavbou při zpracování ÚPN VÚC, podat námitku (§21). Na každou námitku je povinen pořizovatel ÚPN VÚC reagovat. Majitelů, dotčených liniovou stavbou, bývá zpravidla hodně, tudíž i docílení konsensu je a bude velmi obtížné a zdlouhavé. Do těchto problémů musíme umět jít – nelze je přehodit budoucí generaci. Hlavním smyslem územních plánů je připravit plochy pro to, aby současná nebo i příští generace byla schopná realizovat potřebné záměry v území, pokud je i nadále bude uznávat za potřebné.

Je zřejmé, že bude nutné koncepční záměry řešit ve velkém předstihu před vlastní realizací díla. Nelze tedy již dnes ve sdělovacích prostředcích tvrdit, že určitý záměr v území bude hotov např. do dvou či tří let a přitom ho nemít zapracován ve schváleném územním plánu, nemít posouzení vlivů na životní prostředí (EIA) atd.

Vnímejte, že občan se bojí o vytržení z prostředí, na které je zvyklý, kde vyrůstal, že se nerad (pokud nemusí) přizpůsobuje prostředí novému. Převážná část českých občanů na svém majetku lpí, protože zpravidla na svém domku dřeli (oproti západním zemím, kde si občan převážně kupuje dům postavený na klíč – a nemá tudíž k nemovitosti takový citový vztah).

Při prosazování významných záměrů musíme počítat s tím, že se obce rozdělí zpravidla na dva (možná tři) rozhodující tábory:

- V prvním z nich budou zastánci původního stavu (budou chránit své polnosti a rodinné domy před vlivy dálnice – budou zde i opravdoví ochránci přírody, kterým půjde o ochranu cenných rostlin a živočichů, kteří budou mít obavy z narušení ekosystému, ale budou zde i tak zvaní „ochránci přírody“, kteří tuto iniciativu zneužijí k prosazení svých zájmů a také občané, kteří jsou snadno manipulovatelní a klidně podepíší petici, aniž by věděli, co v ní je.
- V druhém táboře budou ti, kteří budou postižení nezaměstnaností, kteří mají obavy o budoucí ekonomickou existenci sebe i svých dětí a kteří budou spatřovat například v budování dálnice naději na setrvání v obci, na přísunu investic a tím i nárůstu pracovních míst. V tomto táboře budou i místní podnikatelé, kteří budou spatřovat v prosazení investice naději na zvýšení zisku a setrvání své firmy v území.
- Třetí tábor budou představovat neutrálové, kterým to bude jedno, protože se „jich to přímo netýká“.

Jako zpracovatel územních plánů se setkávám s tím, že se v území velmi tvrdě prosazují individuální záměry. Je vytvářen velký finanční tlak, umocněný snahou uchytit se v území, nenechat si vzít vlastní nápad někým jiným. Je velmi obtížné získat úvěr, příslib pomoci, sleduje se rychlá návratnost vložených investic, není čas pomalu a citlivě věci prodělat, není čas dělat podrobné studie (je snaha i ušetřit), nedělá se vizualizace (přesvědčení občana pro něj názorným a srozumitelným způsobem), nenabízí se kompenzace – co za svolení ke zbourání domu či poskytnutí pozemku občan získá, co získá město, jaký celkový profit ze záměru bude mít obec?

Nelze v území přes silné protesty jednoduše vymezit koridor a trvat na jeho ochraně. Je zde soukromý majetek, který má svou hodnotu. Jako k hodnotě se k němu tedy chovejme. Uzávěrou se hodnota nemovitosti prudce snižuje – nelze realizovat přístavby, občan nemůže na svém pozemku postavit nový dům... Jsou zde další omezení, která vyplývají z takového rozhodnutí. Znamená to, že uzávěra musí být časově omezená. Stát

by měl pro své záměry vykoupit pruh území, o který má zájem, a do doby výstavby ho třeba pronajímat.

Město Bohumín má pro celý Severomoravský region a stát velmi významnou strategickou polohu. Již dlouhou dobu byla v územně plánovací dokumentaci kreslena a také v území hájena trasa dálnice. Vzhledem k tomu, že do území nebyly vkládány s výjimkou inženýrských sítí další investice, je stále naděje na průchod dálnice přes území města, aniž by se musely demolovat objekty. Město leží u hranice s Polskou republikou v místě, kde řeka Odra opouští naše území. Odra má všechny předpoklady, aby se v budoucnu stala vodní cestou, spojující Českou republiku se Severním mořem. Bývalá severní dráha císaře Ferdinanda je již od roku 1847 určujícím prvkem v urbanistické struktuře města a zapříčinila vznik Nového Bohumína.

Obtížná průchodnost Ostravskou aglomerací a návaznost na Moravskou bránu předurčuje Bohumínu významnou roli. Město bude svou měrou spolupracovat o tom, jak vstoupíme do Evropy, jak s ní budeme obchodovat, jaká bude průchodnost Českou republikou pro další země, zda se udrží alespoň minimální přepravní standard, na jaký jsou zvyklí obchodní partneři ve vyspělých Evropských zemích.

Myslím si, že město Bohumín již svou významnou roli chápe. Je nyní na společnosti, státu, jak bude dále prezentovat své mezistátní záměry, jakou formu zvolí, jak pro tyto záměry získá město a zejména jeho občany.

Výše uvedené poznatky by samozřejmě měly platit i pro podnikatele, jejich seskupení a ostatní právní subjekty.

*Jaroslav Haluza*