



Obchvat Prahy co nejdál od města

Velká města všude ve světě musí řešit problém dopravy. Narůstá doprava vnitřní i tranzitní, která město mívá. Rozumní zástupci měst se snaží tranzitní dopravu vyvést na vnější okruh co nejdál od města. V Praze však magistrát prosazuje okruh obydlenými oblastmi, který byl navržen před padesáti lety, tedy za úplně jiných podmínek. Dnes doprava mnohonásobně narostla a Praha se postupně stává evropskou křižovatkou dálnic.

V r. 1996 jsem se zúčastnil shromáždění občanů v Petrovicích proti variantě dálničního okruhu JVK (jihovýchodní krátká) prosazované pražským magistrátem. Již tehdy jsem poukazoval na podstatu problému: zástupci pražské radnice využívají mimořádných pravomocí v územním plánování k prosazování okruhu vnitřními oblastmi města. Lidé protestují, místní volené samosprávy nesouhlasí, ale není to nic platné. Na jihovýchodě si občané postupně vymohli okruh dál od města, trasu JVD, ale vedení Prahy prosazuje nadále i kapacitní komunikaci v trase JVK. Občanům zde nyní hrozí, že zde okruh vznikne v obou trasách – JVD i JVK.

Ještě nepříznivější je situace na severu Prahy. Zde vedení města mnoho let prosazuje variantu J, přestože by dálniční okruh přímo protnul obydlená území Suchdola a vážně poškodil bydlení i v Lysolajích, Dolních Chabrech, Čimicích, Bohnicích... Znehodnotil by přírodní lokality Drahaňského údolí a další cennou příměstskou zeleň, kterou využívají lidé ke svému odpočinku. Varianta J není v souladu se základními požadavky na transevropskou dálniční síť TEN-T, podle kterých má takováto komunikace obcházet městské aglomerace a umožnit rychlou a plynulou dálkovou přepravu. Má i vážná bezpečnostní rizika a odporuje evropským bezpečnostním normám. Zástupci Prahy ovšem nechťejí připustit variantu Ss dál od města, přestože je vhodnější a stavba by byla i levnější. Nezajímá je nesouhlas volených samospráv v Suchdole, Lysolajích a Dolních Chabrech, nezajímají je petice obyvatel.

Již dříve jsem si uvědomil, že celý problém neleží v oblasti technické, ale legislativní. Volení zástupci městských částí nemají potřebné pravomoci, aby mohli hájit zájmy svých občanů. Vše se řídí centrálně z magistrátu jako v minulém režimu. Praxe ve velkých jiných městech Evropy je však odlišná. Městské části tam mají možnost spolurozhodovat o územním plánu, to znamená o svém vlastním rozvoji. U nás je tento systém zaveden v Brně a dobře funguje.

V roce 1999 jsem se podílel na tvorbě nového zákona o Praze. Spolupracoval jsem se skupinou pražských starostů, v níž byl i starosta Suchdola pan Václav Čížek. Mnohé se v zákoně podařilo prosadit, ale bohužel, nepodařilo se zajistit městským částem pravomoc spolurozhodovat o rozvoji svého území. Tento návrh ve sněmovně neprošel, ačkoliv byl podporován poslanci KDU-ČSL. Proto chci znovu otevřít otázku změn zákona o Praze, aby v něm bylo městským částem zaručeno toto právo. Měly by mít možnost spolurozhodovat o svém rozvoji, tedy i o komunikacích; měly by mít pravomoc zamítnout škodlivé stavby. Pak by se problém okruhu rychle vyřešil. Podmínkou schválení této změny zákona o Praze je však jiný poměr politických sil ve sněmovně.

Cyril Svoboda,
ministr zahraničních věcí ČR