

Oponentský posudek bakalářské práce Mgr. Libora Jarmiče

„Vybrané problémy rozhodování o budování silničních staveb v ČR: Environmentální, právní a ekonomické souvislosti“

V předložené práci je zadané téma zpracováno s ohledem na základní charakteristiky bakalářské práce uspokojivě.

Základním přínosem práce („co se dosud nevědělo“) je jednak přehledné, komplexní uspořádání víceméně známých problémů, jednak formulace a publikace návrhů ke zlepšení – zčásti zcela původních, zčásti například jen kolujících v pracovní korespondenci dotčené veřejnosti.

Domnívám se, že s ohledem na zmíněné obecné charakteristiky bakalářské práce, především rozsah a míru podrobnosti, nebylo **téma** zvoleno optimálně, protože může vést k příliš širokému rozpětí a rozsahu problémů. Jinými slovy, považoval bych za vhodnější zúžit tématický záběr na jednu ze čtyř hlavních fází přípravy staveb (koncepce, územní plánování, posuzování vlivů na životní prostředí a správní řízení), omezení územního rozsahu například na 1-3 kraje a podobně. Kromě toho by stálo za zvážení soustředit se na jeden typ souvislostí, tedy buď na environmentální, právní, nebo na ekonomické souvislosti.

Oponentova hlavní výhrada je totiž proti **příliš stručnému, nedůslednému až povrchnímu pojednání problémů** ve všech studovaných fázích přípravy. Tato stručnost, zčásti vynucená ohledy na předepsaný rozsah práce, vedla často k neúplným, zkratkovitým nebo jinak nepřesným popisům a tvrzením. Vzhledem k tématickému rozpětí chybějí vlastní kvantitativní rozbor, takže některá tvrzení a některé argumenty jsou jen neurčité: mnohdy, často, většinou, nejčastěji... Přitom je z textu zřejmé, že autor má rozsáhlé vlastní zkušenosti se studovanou problematikou a k dalším má přístup ve sdružení Ekologický právní servis. Tyto konkrétní případy jsou používány, ač velmi užitečně, jen k demonstraci a ilustraci určitých jevů a tvrzení, ale jistě by stálo za zvážení použít je naopak jako fundament práce a k závěrům dojít zobecněním určité sady údajů a případů.

Protože za téma práce je její autor odpovědný jen v omezené míře, navrhuji klasifikaci zhruba o stupeň lepší, než by odpovídalo textu „samému o sobě“.

Příklady nedostatečnosti nebo nedotaženosti (vesměs jen dílčí):

s. 9 – mezi tradovanými pozitivními externalitami dopravy chybí sociální soudržnost, zejména meziregionální

- naprosto nedostatečně je pojednaná nehodovost, přitom existují dlouhodobé věrohodné a dostupné statistiky

s. 11 – rychlostní silnice je definovaná v podzákonných předpisech, které stojí za ocitování, není třeba se uchylovat k tomu, jak si ji „můžeme představit“

s. 13 – grafické schéma je názorné, ale popisuje jen „vhodnou“ posloupnost procesů a chybí srovnání s reálnou posloupností

ss. 14-15 – ve struktuře práce je velmi neústrojná kapitola o tzv. salámové metodě (ostatní kapitoly vesměs popisují jednotlivé fáze přípravy staveb)

ss. 15-22 – v podkapitole 3.3 chybí jakákoliv zmínka o Návrhu rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010, schváleném usnesením vlády ČR č. 741/1999, ačkoliv doba vzniku práce spadá do návrhového období, některé typy popisovaných problémů úzce souvisejí s nerespektováním tohoto dokumentu a koneckonců poskytuje příklad na svou dobu obstojně provedeného posouzení vlivů koncepce na životní prostředí (SEA).

s. 26 – není zřejmé, jestli jádrem problému jsou spíše formální nedostatky nebo obsahově sporné záležitosti. Jinými slovy, v praxi by bylo možné obsahovým připomínkám veřejnosti nevyhovět a přitom splnit všechny formální náležitosti. Jak sám autor správně

uvádí, ÚP VÚC Břeclavsko byl zrušen, protože proces jeho pořizování neproběhl v souladu s předpisy upravujícími posuzování vlivu na životní prostředí. Nikoliv proto, že obsahoval environmentálně a ekonomicky velmi sporný návrh rychlostní silnice R52.

s. 27 – naprosto chybí popis administrativních, technologických a ekonomických podmínek pro vymezení jednotlivé „stavby“ jako předmětu posuzování a rozhodování. Není uvedeno ani jak a proč by měl být vymezen „celek“ jedné dálnice nebo rychlostní silnice, jenž je žádoucí posuzovat. V kapitole 3.4 nejvíc chybí hledisko a role projekce a dopravního inženýrství, které jsou pro použití tzv. salámové metody podstatné.

ss. 33-36 – nedostatečně popsán proces EIA, jeho jednotlivé fáze a dokumenty, protože –dobře- popsané nedostatky se netýkají všech a také navrhovaná řešení by měla být strukturovanější.

ss. 36-37 – chybí argument pro „správnou posloupnost“ při získávání potřebných rozhodnutí a stanovisek. V navrhovaných řešeních pak nejsou uvedeny potřebné – nezanedbatelné- legislativní změny, které by to umožnily nebo dokonce zajistily.

s. 39 – pokud si je autor vědom slabin tzv. spojeného modelu veřejné správy, což je chvályhodné, měl je popsat v příslušné části textu a ne jen navrhopvat jejich nápravu.

ss. 41-42 – diskuse se soustředí na další, v práci nerozpracované okruhy problémů, ale zato chybí diskuse v užším smyslu slova, tedy polemika s jinými publikacemi, které k jednotlivým studovaným okruhům problémů (fázím přípravy dopravních staveb) existují.

Druhý okruh výhrad se týká **nevyrovnaného stylu**, kde se střídají prvky spíše úřední („realizace silnice“) se živějšími až publicistickými („vyvolávání vášní“, „kámen úrazu“ a p.). Ty druhé navíc skrývají riziko nepřesnosti nebo významového posunu. Není například zřejmé ani vysvětlené, proč se autorovi jeví opožděný přisvědčující rozsudek soudu jako Pyrrhovo vítězství žalující strany – opravdu ji tolik vyčerpává nebo jinak poškozuje?

Třetí skupina výhrad se týká **pravopisu** včetně interpunkce. V textu jsem bez soustředěného úsilí napočítal osm chyb především ve shodě přísudku nebo přívlastku s podmětem ve větě. Chybné je také například označení soustavy evropsky významných lokalit psané velkými písmeny (NATURA 2000). Není to žádná zkratka, takže správně je „Natura 2000“. Čeština, pokud vím, nezná dvojitou spojku „a/nebo“. Spojka „nebo“ s příslušnou interpunkcí zahrnuje i význam slučovací.

S **poznámkami pod čarou** pracuje autor dobře, jen občas chybí (s. 11 – kde přesně „český zákonodárce označuje všechny dálnice, rychlostní silnice a silnice první třídy (a některé další silnice) za veřejně prospěšné stavby“?) a někde obsahují webový odkaz, ač podstatnou informaci v příslušném dokumentu je jen několik čísel – pozn. č. 76).

V práci jsem zaznamenal několik málo **terminologických** nejasností a nepřesností, např.:

s. 12 – „dálnice a silnice“; „právní řád Evropského společenství“ (ano, v singuláru)

s. 13 – „územní plány krajů“ je trochu matoucí, ale použitelné, jen by bylo vhodné u prvního (!) výskytu vysvětlit, že tuto funkci podle nového stavebního zákona plní zásady územního rozvoje kraje; Co (a proč) jsou „hlavní pozemní komunikace“?

Několik tvrzení by stálo zato lépe zdůvodnit, ale nejspíš až v případné **další práci na podobné téma**:

s. 21 – pokud nedošlo k nezákonnostem (typu nedodržování skartačního řádu), pravý důvod odložení přípravy GEPARDI je možné zjistit, jen je to nad rámec bakalářské práce

s. 24 – Když „výsledné řešení přijaté územním plánem zcela koresponduje s představami místních politických elit“, nemusí to být automaticky na závalu ☺

s. 36 – Chybí úvaha a specifických rysech české právní úpravy EIA, což vede k přecenění významu případné soudní přezkoumatelnosti stanoviska EIA. Jinými slovy, cíle EIA by bylo možno dosáhnout i bez stanoviska (v mnoha členských státech EU tomu tak je) a jeho soudního přezkoumávání.

Naopak rámec bakalářské práce snad až překračují **klíčová tvrzení** (podle hodnocení oponenta je náprava těchto nedostatků podmínkou pro řešení nebo zmenšení mnoha problémů v práci popsaných) soustředěná v podkapitole 3.3:

- nekoncepční, chaotická práce rezortu dopravy v posledních letech.
- připravenost, nikoliv potřeba jako hlavní nebo dokonce jediné kritérium pro výběr staveb k financování a realizaci.
- potřeba pořadí a harmonogramu dopravních staveb pro všechny druhy dopravy s použitím multikriteriální analýzy.

Předloženou práci doporučuji k obhajobě a navrhuji klasifikaci „uspokojivě – D“.

Borovany 2. ledna 2011

Jiří Guth v.r.