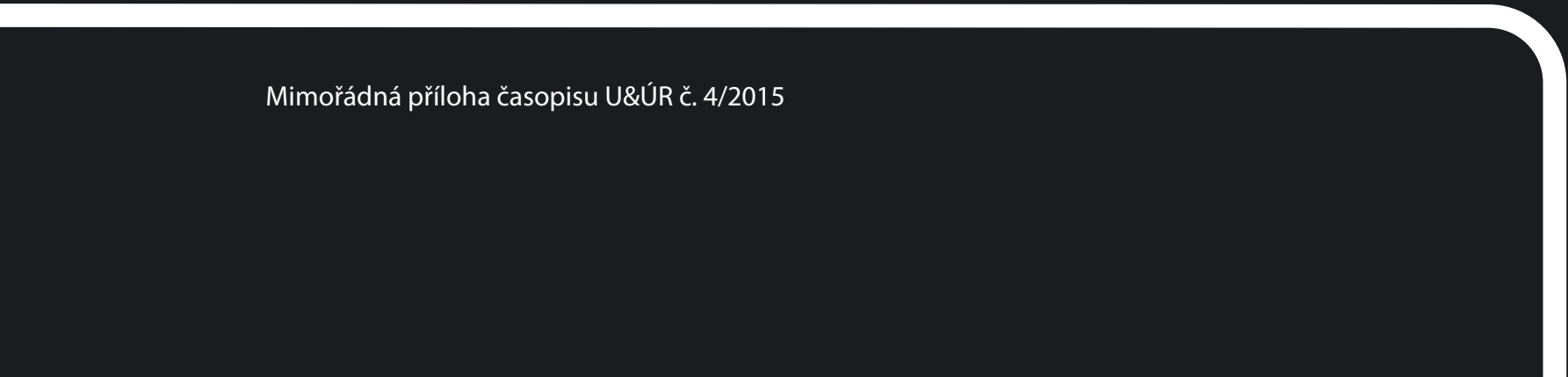




Veřejná infrastruktura – doprava a inženýrské sítě

Sborník z konference AUÚP, Jeseník 23.–24. 4. 2015



Mimořádná příloha časopisu U&ÚR č. 4/2015

Konference Asociace pro urbanismus a územní plánování ČR na téma „Veřejná infrastruktura – doprava a inženýrské sítě“ se uskutečnila v Jeseníku, v areálu lázní Priessnitz, ve dnech 23.–24. dubna 2015 pod záštitou ministryně pro místní rozvoj Ing. Karly Šlechtové, náměstkyně hejtmanky Olomouckého kraje Bc. Pavla Šoltyse, starosty města Jeseníku Ing. Adama Kalouse, České komory architektů, České komory autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě a Svazu měst a obcí. Konference byla zařazena do programu celoživotního vzdělávání architektů při ČKA.



© Ústav územního rozvoje 2015

© Ministerstvo pro místní rozvoj ČR 2015

© Asociace pro urbanismus a územní plánování ČR 2015

ISBN 978-80-87318-39-3

Veřejná infrastruktura – doprava a inženýrské sítě

Sborník z konference AUÚP, Jeseník 23.–24. 4. 2015

Mimořádná příloha časopisu U&ÚR č. 4/2015

Brno, Ústav územního rozvoje

2015

1. vydání

OBSAH

Slovo úvodem Petr Durdík	3
Město Jeseník	
Představení města se zaměřením na dopravní problematiku Adam Kalous	5
Veřejná infrastruktura v Olomouckém kraji Hana Mazurová	7
Priessnitzovy léčebné lázně Věra Janků	11
Financování veřejné infrastruktury prostřednictvím plánovacích nástrojů Rešerše zahraničních příkladů Vít Řezáč	15
Financování veřejné infrastruktury ze soukromých zdrojů v Helsinkách Niina Puumalainen	20
Veřejná infrastruktura z pohledu urbanistické ekonomie Vladimír Soukeník	23
Územní plánování a technická infrastruktura z pohledu správce ČEZ Distribuce, a. s. Ladislav Ráliš	29
Dopravní infrastruktura z pohledu resortu Lucie Poláková	31
Technická infrastruktura v územním plánování Václav Jetel	37
Kulatý stůl k dopravě – závěry Jan Fibiger	40
Projekt SUSREG – Městské plánování, energeticky efektivní technická infrastruktura a udržitelnost Karel Bařinka	43
Dopravní systémy a jejich příprava v ÚPD pohledem pražských reálií Marek Zďeradička	47
Dopravní sítě v kontextu osídlení ČR a střední Evropy Milan Körner	50
Panelová diskuse ke koordinaci v územně plánovacím procesu a při realizaci inženýrských sítí a dopravních staveb Vít Řezáč	59

Slovo úvodem

Petr Durdík

Veřejná infrastruktura, zejména část dopravy a inženýrských sítí, je z pohledu mnohých architektů vnímána pouze jako součást území, služba pro jeho obsluhu, která se podřídí navrhovanému řešení. Když se však začneme problematikou blíže zabývat, zjišťujeme, že to jsou systémy, které naopak celkovou koncepci výrazně ovlivní a v mnohých případech se stávají dokonce určující složkou pro vlastní koncepční řešení. Vzhledem k výrazným negativním dopadům do okolí jsou některé stavby, zejména dopravní, velmi těžko prosaditelné, a stávají se předmětem soudních sporů, které vedou k rušení částí nebo celých dokumentací. Začaly se objevovat názory na povolování těchto staveb nebo jejich vyhlašování jako veřejně prospěšné stavby v jiném režimu, než který předepisuje stavební zákon. Příkladem toho je snaha o schválení zákona o liniových stavbách, který snad v současné době v procesu přípravy trochu ztrácí dech.

Koridory pro nadřazenou infrastrukturu, které jsou vymezeny v zásadách územního rozvoje, nejsou mnohdy dodrženy, a vyvolávají potřebu změn dokumentace. V územních plánech jsou liniové stavby upřesněny, realizační dokumentace se ale od vymezených a zpřesněných koridorů opět odlišuje a vyvolává další změny a čas běží. Kdo za to může? Jsou vymezené koridory opravdu nedostatečné, nebo jsou projektanti konkrétních staveb nad územně plánovací dokumentace povzneseni?

Když už se všechno povede a problémy s trasami a vedeními jsou zažehnány, všichni si oddychnou. Jako občané, bydlící v nějakém sídle, ale začneme být poněkud roztrpčeni, když v naší ulici proběhne rekonstrukce kanalizace, za rok přijde rekonstrukce plynu a v dalších krátkých intervalech se objeví problém s vodou nebo elektřinou. A ulice je stále rozkopaná, znovu se opravují povrchy a zase tečou peníze a zejména nervy obyvatel daného území. A to ještě nedošlo k nějaké havárii. Jsou to pouze naplánované akce jednotlivých správců sítí. Nechybí tady náhodou nějaká koordinace na úrovni města? Nebyly by ty opravy s jedním výkopem levnější? A možná by se to nakonec pozitivně promítlo i do ceny jednotlivých médií.

Opět se mi tady vyrojilo pár otazníků, které nás trápí. Proto bylo téma konference věnováno veřejné infrastruktuře, tentokrát té dopravní a inženýrské.

Je velice zajímavé vnímat konsekvence povolování a financování staveb veřejné dopravní a technické infrastruktury u našich sousedů, legislativní nástroje a zejména smlouvy obcí a měst s privátní sférou při zainvestování území. Další možností je příklad z Helsinek, kde může být uzavřena smlouva na kompenzaci nákladů za výstavbu inženýrské infrastruktury.

Je trochu škoda, že na konferenci nevystoupilo víc zástupců správců sítí, kteří by do diskuse vnesli určitě jiný pohled těch, kteří jsou realizátory inženýrských staveb, ale také provozovateli s rýsy developerů, závislých na zisku.

Silně opomíjeným momentem v územně plánovací přípravě zůstává oblast urbanistické ekonomie. Provázanost navrhovaných veřejných investic na veřejné rozpočty zoufale chybí. U větších sídel by neměla být podceněna zpětná vazba mezi strategickým a územním plánováním. V žádném případě se nejedná o návrat k plánovacímu systému dob minulých, ale samosprávy obcí si musí uvědomit, jaký dopad mají jejich rozvojové vize na ekonomii sídla a jeho možnosti. K tomu také směřuje větší důraz na etapizaci rozvoje území, které se většina územně plánovacích dokumentací úspěšně vyhýbá.

Proběhlá panelová diskuse zdaleka nezareagovala na všechna témata a nepřinesla na mnohé otázky odpovědi. Potvrdilo se tak, že názory na tuto problematiku nejsou ani zdaleka konzistentní a v mnoha ohledech bude velmi složité hledat uspokojivá řešení.

*doc. Ing. arch. Petr Durdík
předseda AUÚP*

Město Jeseník | Představení města se zaměřením na dopravní problematiku

Adam Kalous

Historie Jeseníku

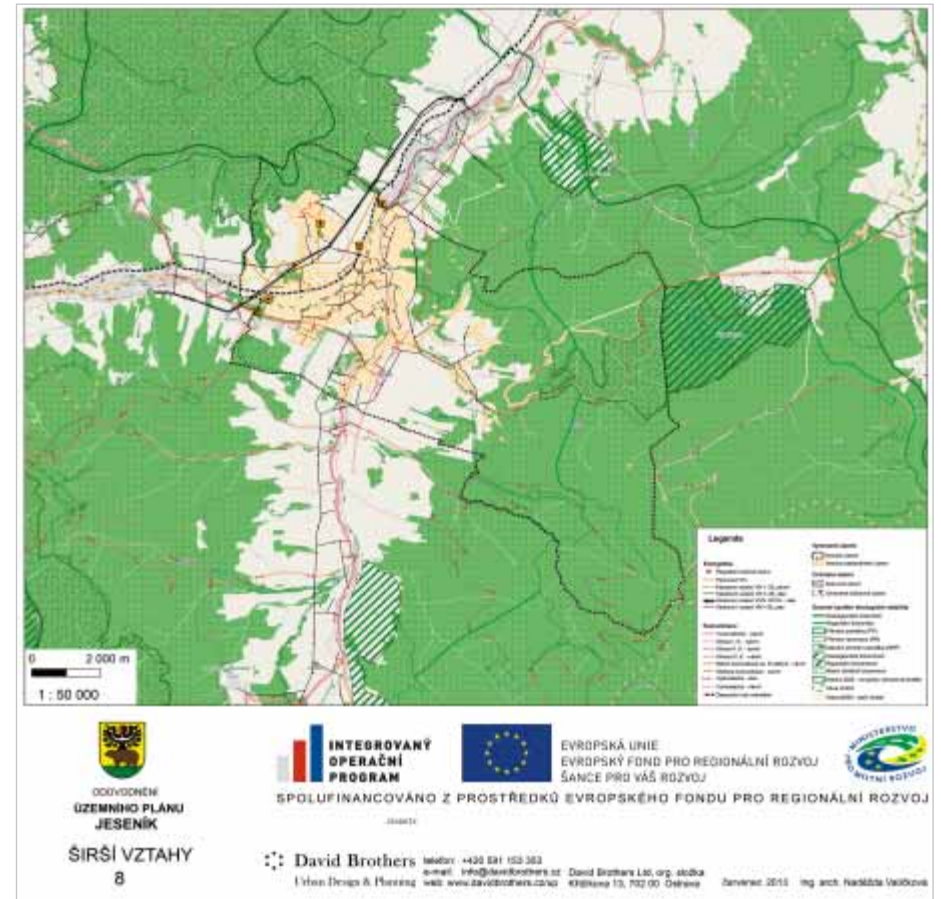
První zmínka o Jeseníku se datuje do roku 1267. Koncem 13. století se stal městem díky své strategické poloze na cestě z Moravy do Slezska a také díky nalezištím železné rudy v okolí. V tomto období byl také vybudován frývaldovský hrad, který stojí dodnes (vodní tvrz). Na počátku 16. století město získalo horní privilegia a vlastní erb. Těžba ale pomalu upadala a spíše se začala rozvíjet řemesla, především textilnictví.

V polovině 17. století Frývaldovsko (poté i Šumpersko a Velkososinsko) nechvalně proslulo čarodějnickými procesy. Po období útlumu se Frývaldovsko začalo znovu rozvíjet na počátku 19. století, kdy zde založil A. Rayman továrnu na jemné prádlo, které putovalo do celého světa. A také díky založení prvního vodoléčebného ústavu V. Priesnitzem v osadě Gräfenberk. Rozkvět podtrhlo také vybudování železnice z Hanušovic, založena byla i nemocnice a měšťanská škola.

Od roku 1918 se Frývaldovsko stalo součástí nově vzniklého Československa, což se neobešlo v převážně německy mluvící oblasti bez problémů. Z tohoto důvodu proto Frývaldov obsadila československá armáda. Významnou událostí první republiky byla frývaldovská stávka, která byla důsledkem hospodářské krize 30. let. Po Mnichovské dohodě bylo Frývaldovsko připojeno k Německu a čeští obyvatelé museli oblast opustit. Po válce se mohli znovu vrátit. Většina německy mluvících obyvatel byla odsunuta a v roce 1947 byl Frývaldov přejmenován na Jeseník. Výrazný úbytek obyvatel byl kompenzován stěhováním obyvatel z vnitrozemí, avšak původní ráz krajiny byl postupně měněn. Mezi významné podniky se zařadily Rudné doly a Moravolen. Po roce 1989 většina velkých zaměstnavatelů zanikla a Jesenícko se začalo orientovat především na rozvoj cestovního ruchu. I přes to se však tato oblast i samotné město Jeseník stále potýká s těmito strukturálními změnami.

Dopravní dostupnost Jesenícka

V Politice územního rozvoje ČR, jako celostátním nástroji územního plánování, schváleným v r. 2008, je Jesenícko zařazeno do Specifické oblasti SOB3 Jeseníky – Králický Sněžník s potřebou posílit zaostávající sociální a ekonomický rozvoj, který patří k nejslabším v České republice a využít přitom vysoký přírodní potenciál atraktivní oblasti Jeseníků pro rekreaci a lázeňství, s potřebou zlepšit nevyhovující dopravní dostupnost území.



Územní plán Jeseníku – výkres širších vztahů

Pro zajištění dopravní dostupnosti Jesenícka byl v rámci silniční dopravy v Politice územního rozvoje 2008 vymezen koridor kapacitní silnice S1 – Mohelnice – Mikulovice – hranice ČR/Polsko. V Aktualizaci č. 1 Politiky územního rozvoje ČR, kterou vláda ČR schválila

15. dubna 2015, byl koridor S1 zrušen a záměr dokončit kapacitní propojení Mohelnice – Jeseník, včetně případného tunelového řešení pod Červenohorským sedlem, byl převeden jako úkol pro územně plánovací dokumentaci kraje – Zásady územního rozvoje Olomouckého kraje, jejichž aktualizace č. 2 se v současné době zpracovává.

V současně platné Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje je vymezen koridor silnice I/44 Mohelnice – Šumperk – Petrov nad Desnou – Jeseník – Mikulovice – státní hranice ČR/PL a silnice I/60 Jeseník – Lipová-lázně – Javorník – Bílý Potok – státní hranice s PL. Vymezení veřejně prospěšných staveb však již nezahrnuje tunel pod Červenohorským sedlem.

O stavbě tunelu se hovoří již několik desítek let, koncem 90. let oprášila myšlenku na stavbu tunelu o délce asi 6 km společnost Lesostavby Šumperk. Záměr získal i klíčové hodnocení vlivu stavby na životní prostředí (EIA) a stal se součástí zásad územního rozvoje. Projekt však nezískal obecnou podporu, proti byli nejen ochranáři, ale i řada starostů obcí.

Problematika špatné dopravní dostupnosti se proto momentálně řeší rekonstrukcí stávající silnice I/44 přes Červenohorské sedlo. V současné době se realizuje „šumperská“ jižní strana v úseku Kouty nad Desnou – Červenohorské sedlo, která navazuje na dokončenou modernizaci úseku silnice na severní straně Červenohorského sedla („jesenícká strana“), která byla uvedena do provozu v roce 2008. Uzavírka silnice začala na podzim loňského roku, další etapy navazují v dubnu–listopadu 2015 a 2016.

Problémy v dostupnosti Jesenícka se objevují i v železniční dopravě. Jedná se o financování trati v úseku Jeseník – Krnov přes Glucholazy na území sousedního Polska. Trať je důležitým spojením Jeseníku s Ostravskem, kam dojíždějí studenti do škol a lidé za prací, a současně je hojně využívána i turisty. Financování trati převzal Olomoucký a Moravskoslezský kraj a je zajištěno jen v krátkodobém výhledovém konceptu do roku 2016. Olomoucký kraj se snaží toto důležité spojení zachovat a přimět Ministerstvo dopravy, aby provozování spěšných vlaků bylo opět v jeho gesci, včetně krytí ztrát.

Dopravní záměry v územním plánu Jeseník

Platnou územně plánovací dokumentací města Jeseníku je územní plán Jeseník účinný od srpna 2013 a zpracovaný firmou David Brothers. V územním plánu je pro výstavbu nového tahu vymezen koridor v celkové šíři 100 m, zahrnuje tunel pod Křížovým vrchem a napojení silnic I/60 a II/453 na I/44 dvěma mimoúrovňovými křižovatkami. Další mimoúrovňové křížení se nachází na území sousední České vsi. Vzhledem k finanční a technické náročnosti tohoto řešení se v dohledné době s realizací nepočítá.

Dalším dopravním problémem, částečně řešeným v územním plánu, je tzv. severní obchvat města. Podrobnější řešení by měla ukázat územním plánem předepsaná územní studie. Součástí územní studie by měl být i další záměr města Jeseníku, a to lanová dráha do lázní. Ta by měla propojit rozvojové plochy severního centra města s promenádou v prostoru hlavní budovy lázní. Součástí řešení budou i související parkovací plochy. Záměr výstavby lanové dráhy vychází již z předchozího územního plánu města, původně však byl kratší a na druhé straně lázeňské kolonády.

V územním plánu Jeseníku je řešen i obchvat lázní, jehož součástí je i tunel pod lázeňskou kolonádou, s vazbou na plochu pro navrhovanou lanovou dráhu. Vytvoří se tak integrovaný dopravní systém lázní s realizací klidové zóny ve středu lázeňského území.

V územním plánu je řešeno také problematice napojení silnice II/453 (ul. Rejvízská) k silnici I/44 (ul. Šumperská) ve městě Jeseníku, a to v místě současného rejvízského mostu. Tento kamenný most přes řeku Bělá nevyhovuje současným dopravním požadavkům, nemůže v dostatečné míře zajistit potřebnou obslužnost a dostupnost přilehlého území. Na špatný dopravně technický a stavební stav je poukazováno téměř dvacet let. Dokumentace kromě tohoto nového přemostění řeší i přemostění Vrchovištního potoka, kde je v současné době používané mostní provizorium. Tento dopravní záměr je na rozdíl od předchozích záměrů již v pokročilém stadiu příprav. V letošním roce proběhne stavební řízení a výkupy pozemků. Investorem je Olomoucký kraj, předpokládané výdaje cca 30 mil. Kč. Výstavba by měla započít během příštího roku.

*Ing. Adam Kalous
starosta města Jeseníku*

Veřejná infrastruktura v Olomouckém kraji

Hana Mazurová

Olomoucký kraj má krajskou územně plánovací dokumentaci Zásady územního rozvoje Olomouckého kraje, vydanou opatřením obecné povahy dne 22. 2. 2008, ve znění Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje (dále jen ZÚR OK), vydané formou opatření obecné povahy dne 22. 4. 2011 Zastupitelstvem Olomouckého kraje.

V letech 2008–2015 bylo dále pořízeno 10 územních studií k prověření řešení obsaženého v ZÚR OK, 11 územních studií zpřesňujících podmínky v území a dalších 8 odborných posouzení. Z těchto územně plánovacích podkladů a odborných posouzení se 19 zabývalo dopravní a technickou infrastrukturou.

Dopravní infrastruktura na území Olomouckého kraje

Olomoucký kraj je území, které vzhledem ke své geografické poloze soustřeďuje nároky na řešení dopravních potřeb nejen regionálního, ale i celostátního a mezinárodního významu daného tím, že v dopravní infrastruktuře se integrují dva nadregionální dopravní proudy, a to sever–jih a východ–západ, mající celostátní a evropský význam.

Dopravní infrastrukturu v Olomouckém kraji určují tedy nejen územní limity vlastního území kraje, ale také územní vztahy k přilehlému okolí, tj. k Moravskoslezskému kraji, Zlínskému kraji, Jihomoravskému kraji, Pardubickému kraji a rovněž k Polské republice.

Územní řešení dopravní infrastruktury je limitováno zájmy ochrany přírody, zejména respektováním CHKO Jeseníky a Litovelské Pomoraví, respektováním územních podmínek a zájmů vojenských výcvikových prostorů Libavá a Březina a zohledněním územních nároků rozvoje sídel a dalších aktivit v území.

Přepravní vztahy mezi jednotlivými rozhodujícími cíli a zdroji formují dopravní proud do těchto os:

- (Hradec Králové) – Mohelnice – Olomouc – Lipník nad Bečvou – (Ostrava) (R35, D1)
- (Vyškov – Kroměříž) – Přerov – Lipník nad Bečvou (D1)
- (Vyškov) – Prostějov – Olomouc (R46)
- Olomouc – Přerov – (Břeclav) (R55)

Dalšími hlavními dopravními tahy řešícími obslužnost území jsou:

- Olomouc – Šternberk – Horní Loděnice – (Opava) (I/46)
- Horní Loděnice – (Bruntál – Krnov – státní hranice) (I/45)
- Mohelnice – Šumperk – Petrov nad Desnou – Jeseník – Mikulovice – státní hranice (I/44)
- (Hradec Králové) – Postřelmov – Šumperk – (Bruntál – Ostrava – Mosty u J. – státní hranice) (I/11)
- Jeseník – Lipová-lázně – Bílý Potok – státní hranice (I/60)
- (Valašské Meziříčí – Bystřice p. H.) – Přerov – Prostějov – Protivanov – (Boskovice) (II/150)
- Lipová-lázně – Ruda nad Moravou (II/369)
- (Rýmařov) – Uničov – Litovel – Unčovice (II/449)

V oblasti železniční dopravy se na území Olomouckého kraje křížují dva dopravní železniční proudy, a to východ–západ, daný přepravním ramenem Praha – Česká Třebová – Ostrava – hranice Slovenské republiky a sever–jih, daný přepravním ramenem Břeclav – Bohumín – hranice Polské republiky. Na těchto směrech se realizuje přeprava s velkým podílem dálkové železniční dopravy po tratích zajišťujících tuto funkci. Řada dalších tratí v Olomouckém kraji naplňuje funkci obsluhy území.

Směr rozvoje železniční dopravy v celostátním měřítku přinese zavádění nadregionálních železničních systémů vázaných na evropskou železniční síť. Tento rozvoj je koncepčně uvažován ve dvou polohách:

- modernizace vybraných koridorů stávající železniční sítě – v Olomouckém kraji se jedná o trať Brno – Přerov,
- zřízení železniční trati s parametry vysokorychlostní trati, která bude plnit úlohu celoevropsky integrujícího železničního systému – VR1 Přerov – Ostrava – hranice ČR.

Jako územní rezerva je v ZÚR OK na základě usnesení vlády ČR č. 929/2009 o PÚR ČR 2008 územně chráněn koridor pro průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe. V oblasti Přerova se koridor rozděluje na oderskou větev, která směřuje na Moravskoslezský kraj a dále do Polské republiky a na labskou větev, která z Olomouckého kraje pokračuje do Pardubického kraje a po průchodu ČR míří do Německa.

Veřejná civilní letecká doprava není na území Olomouckého kraje provozována. Civilní letiště, kde je provozována letecká veřejná doprava, která může obsloužit některé potřeby Olomouckého kraje, jsou provozována mimo jeho území – jsou to nejbližší letiště Ostrava-Mošnov a letiště Brno-Tuřany.

Technická infrastruktura na území Olomouckého kraje

Vodní hospodářství

Na území Olomouckého kraje je jednoznačná převaha podzemních vodních zdrojů. Klíčové postavení pro zásobování pitnou vodou má postupně budovaná vodárenská soustava Pomoraví. V budoucnu se uvažuje s realizací vodovodního přivaděče Hanušovice – Moravičany – Litovel, který bude sloužit pro přivedení vody z Ramzovského nasunutí a rovněž s výstavbou vodárenské nádrže Hanušovice na řece Moravě. Pro skupinový vodovod Přerov je odebírána povrchová voda z nádrží v Tovačově.

Koncepce vodního hospodářství vychází z Plánu rozvoje vodovodů a kanalizací Olomouckého kraje, přičemž do řešení ZÚR OK jsou zařazeny jen páteřní vodovodní řady mající nadmístní význam.

Jako územní rezervy jsou v ZÚR OK zpracovány lokality pro akumulaci povrchových vod – Spálov, Hanušovice, Hoštejn, Dlouhá Loučka, Úsobrno, Otaslavice, Radkovy, Podlesný mlýn a Šternberk. Jedná se o vodní díla, která svými parametry zaujmají důležité postavení v povodí hlavních toků, plní klíčovou funkci při uspokojování výhledových vodohospodářských potřeb a představují zdrojové rezervy pro dlouhodobý výhled, ve kterém se očekávají změny klimatu ve střední Evropě.

Ke snížení negativních vlivů záplav je v ZÚR OK navrženo 10 suchých nádrží nadmístního významu, z nichž nejvýznamnější je suchá nádrž Teplice na řece Bečvě, a dále je stanoveno jako úkol do územních plánů zpracovat dalších 8 suchých nádrží.

V údolí Mohelnické brázdy je vymezeno území významné pro lokalizaci protipovodňových opatření s cílem vytvoření rozšířených inundačních území pro řízené odlehčování povodňových průtoků do území i za stávajícími ochrannými hrázemi mimo zastavěná území.

Nově budou do zahajované aktualizace č. 2 ZÚR OK zpracována přírodě blízká protipovodňová opatření na tocích Moravě, Valové, Krupé, Bečvě a Třebůvce.

Elektroenergetika

V Olomouckém kraji nejsou umístěny žádné významné zdroje elektrické energie, kromě přečerpávací vodní elektrárny Dlouhé stráně, která nabývá velkého významu se stále vyšším využíváním obnovitelných zdrojů. Energie je do území Olomouckého kraje dopravována tranzitem přes nejvýznamnější uzly Krasíkov, Prosenice a Nošovice. Jako územní rezerva je chráněn i koridor pro vyvedení výkonu z budoucího velkého energetického zdroje Blahutovice, který se již nachází na území Moravskoslezského kraje.

Nově jsou navrhovány přestavby stávajících významných vedení na dvojitá vedení – zdvojení ve stávající trase. Tímto způsobem se lépe využije dotčené území, výrazně se nezhorší vliv na krajinný ráz oproti řešení dvou vedení vedle sebe a nedojde k dalšímu úbytku ZPF a PUPFL.

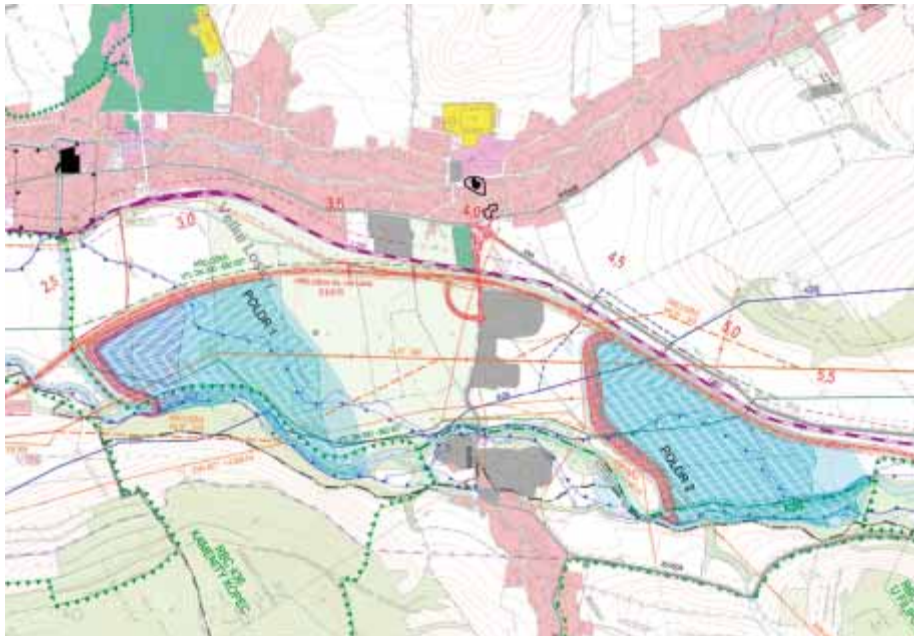
Plynoenergetika

Na území Olomouckého kraje tvoří základní koncepci zásobování území plynem podzemní zásobník plynu v Lobodících, koridory přepravní soustavy Moravia – VTL plynovod (dříve VTL plynovod Hrušky – Příbor) s významem pro zabezpečení zásobování plynem oblasti střední a severní Moravy a Slezska a koridory páteřní distribuční soustavy, která sestává z husté sítě dálkových a místních VTL plynovodů a regulačních stanic zabezpečujících zásobování území kraje zemním plynem.

Územní studie prověřující řešení

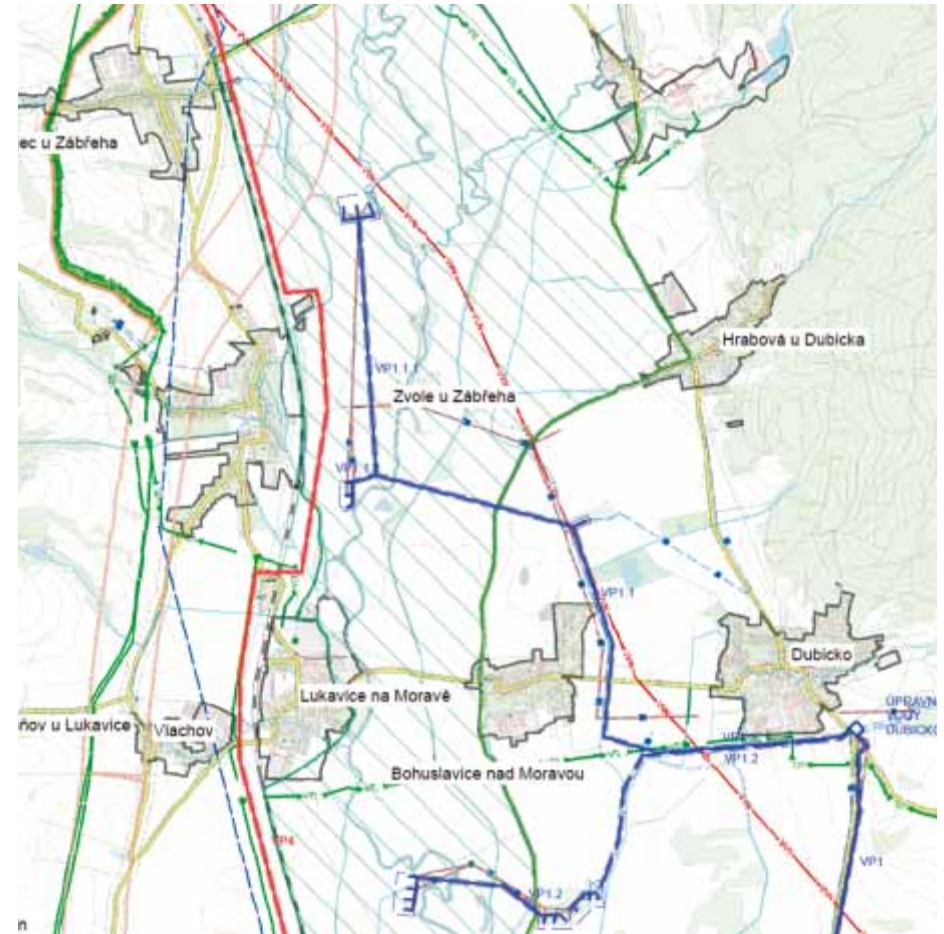
Územní studie řešení přeložky silnice I/44 ve vztahu k protipovodňové ochraně obcí na řece Desné, Velké Losiny

Cílem studie bylo zpracovat návrh optimální polohy dopravního koridoru pro přeložku silnice I/44 v koordinaci s návrhem umístění vodních nádrží – suchých poldrů Velké Losiny. V případě poldrů se jedná o nový prvek v území, který dosud není obsažen ani v ZÚR OK, ani v územním plánu obce Velké Losiny.



Územní studie VP1 Návrh vodovodu – napojení vodních zdrojů Leština, Hrabová, Zvole a Lukavice na úpravnu vody Dubicko a propojení úpravně se skupinovým vodovodem a VP4 Územní rezerva – koridor pro vodovodní přivaděč Hanušovice – Moravičany přivádějící pitnou vodu z Ramzovského nasunutí do Litvle

Základním cílem studie je upřesnění řešení ZÚR OK – návrhu koridoru pro vodovodní řadu VP1 a upřesnění návrhu územní rezervy koridoru přivaděčného vodovodního řadu VP4 na základě analýzy současného stavu území a s přihlédnutím k rozvojovým záměrům v území.



Územní studie posouzení polohy koridoru přeložky silnice II/150 v území kolem Prostějova

Cílem posouzení bylo prověřit využitelnost severního obchvatu Prostějova (přeložka silnice II/366) a jižního obchvatu Prostějova (přeložka silnice II/150) v rámci dopravní obslužnosti Olomouckého kraje. Studie bude využita jako podklad pro druhou aktualizaci ZÚR OK. Závěrem studie je možnost vypuštění jižního obchvatu a úprava trasování severního obchvatu, který může převést i přeložku silnice II/150.



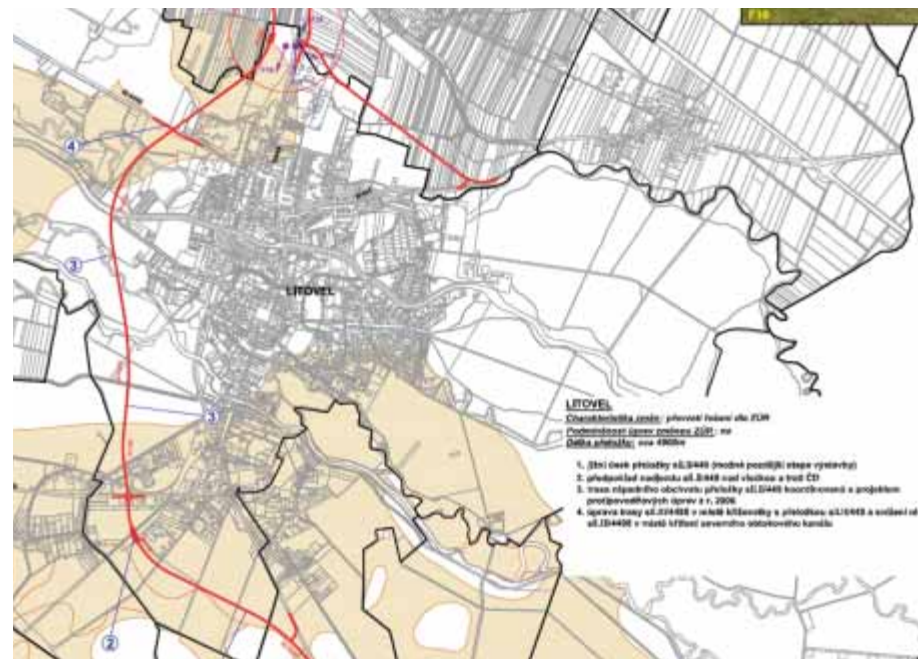
Územní studie modernizace a homogenizace silnice II/369 v úseku Jindřichov – Bohutín

Cílem studie bylo revidovat dosavadní záměry na úpravu silnice a nalézt takové řešení, které by splňovalo požadavky na bezpečnost a plynulost provozu, na zachování rázu urbánního a krajinného prostředí a respektovalo limity a záměry v území. Dosavadní záměry na úpravu silnice II/369 byly řešeny odděleně pro správní území jednotlivých obcí, bez vzájemné koordinace.



Posouzení problémových úseků silnice II/449 v koridoru Červenka – Smržice

Předmětem řešení bylo prověření, upřesnění a rozvinutí řešení dopravy koridoru tahu silnice II/449 v úseku dlouhém cca 35 km. Návrh přeložek koordinoval rozvojové záměry platných ÚPD, limity v území, ale i ostatní rozvojové záměry.



Zdroj obrázků: Odbor strategického rozvoje kraje, územního plánování a stavebního řádu, oddělení územního plánování a stavebního řádu, Krajský úřad Olomouckého kraje

Bc. Ing. Hana Mazurová
Odbor strategického rozvoje kraje, územního plánování
a stavebního řádu
Krajský úřad Olomouckého kraje

Priessnitzovy léčebné lázně

Věra Janků

Podstatou areálu jesenických lázní je zachování kulturního dědictví zdejší krajiny

Lázně v Jeseníku, které nesou jméno svého zakladatele, jsou vůbec prvním vodoléčebným ústavem světa. Tajemství zdraví, které si na Gräfenberk jezdili zlepšovat králové i vévodové, spočívá v pramenité horské vodě, energeticky silných místech a čistém ovzduší, které je obohaceno vzácným výskytem biogenních prvků. Už při první návštěvě na vás zapůsobí jejich charismatické genius loci, výhledy na hřebeny Jeseníků či jedinečné sanatorium Priessnitz. Tento takzvaný duch místa jesenických lázní je více než 190 let přirozeně spoluvytvářen soustavným architektonickým a urbanistickým vývojem spojeným především s intenzivním utvářením okolní krajiny.



Foto © PLL, a. s.

Letecký pohled na sanatorium Priessnitz od Leopolda Bauera

Cesta od prostých dřevěnic k sanatoriu Priessnitz

Kolonie Gräfenberk nad Frývaldovem (dnešní Jeseník) byla založena koncem 18. století a čítala tehdy jen několik zemědělských usedlostí. Se založením prvních vodoléčebných lázní světa roku 1822 zdejším rodákem Vincenzem Priessnitzem se však osada stala vyhledávaným místem pacientů celého starého kontinentu i ze zámoří. Ruku v ruce s tímto rozvojem je spojen také architektonický vývoj lázní, který lze označit jako cestu od prostých dřevěnic po okázalé sanatorium Priessnitz.

Zpočátku Priessnitz ubytovával narůstající množství pacientů v chalupách svých sousedů. Značná část pacientů zůstávala také ve Frývaldově, kam léčil dennodenně dojížděl. V roce 1839 již ale sám vlastnil čtyři lázeňské domy. Ke stavebnímu rozmachu lázní po jeho smrti podstatně přispěl Josef Schindler (1814–1890), od roku 1851 šéflékař lázní. V té době ale vznikaly také léčebné domy jiných majitelů, nejúspěšnějšími z nich byly rodiny Neugebauerů a Müllerů. Staviteli v tomto období byli zejména místní architekti Johann Gröger, Rudolf Zelenka či Alexander Nitsche. Od 70. let se na Gräfenberku objevili také známí architekti, mj. známý pražský architekt Zdenko Schubert von Solden, autor plánů nerealizované centrální budovy s krytou kolonádou či nedochované kuželny.

Nové století přineslo do lázní moderní architekturu a vliv secese. V té době existovaly silné vazby na pražské a vídeňské umělecké kruhy. Od roku 1906 se zde objevoval významný vídeňský architekt Leopold Bauer (1872–1938), autor projektu Priessnitzova sanatoria, pohledové i významové dominanty celého lázeňského komplexu. Bauerovu stavbu nikdo z jeho následovníků nepřekonal. Později docházelo spíše k přestavbám starých lázeňských domů podle plánů renomovaných architektů, mj. Karla Fischera z Olomouce, profesora brněnské techniky Emila Lea nebo opavského Otto Reichnera. Osmdesátá léta 20. století reprezentuje architektonicky výjimečná neofunkcionalistická novostavba Balneoprovozu Bronislava Firly. Touto realizací prakticky končí období výstavby ubytovacích či léčebných kapacit.

V následujících letech pak dochází prakticky pouze k pozdějším postupným přestavbám a rekonstrukcím jednotlivých lázeňských domů. Jako poslední můžeme uvést v roce 2013 nově zrekonstruovanou Jubilejní vilu a v letošním roce kompletně zrekonstruovanou Vídeňskou kavárnu.



Zdroj: SOKA Jeseník

Gräfenberg von der Westseite.

Nejstarší vyobrazení Gräfenberku, 1832

Současné rekonstrukce podporují rodinnou turistiku i vzdělávání

Součástí rekonstrukce Jubilejní vily, ukončené v červnu 2013, bylo mimo jiné její propojení s přilehlým lázeňským domem Mír. Bylo tak vytvořeno nové centrum rodinné lázeňské turistiky, které rodinným pobytům přineslo výrazné změny. Apartmány v prvním a druhém patře vily doznaly dispozičních změn, ve vestavbě třetího patra vzniklo pět nových apartmánů s celkem dvaceti lůžky. Ubytovací kapacita vily se tedy zvýšila z původních dvanácti apartmánů s 48 ubytovanými hosty celkem na 52 míst a 5 přistýlek. Dva pokoje jsou speciálně upraveny pro klienty s tělesným postižením, což přispívá ke zvýšení komfortu.

Velkých změn doznalo přízemí budovy, ve kterém byla vybudována nová jídelna pro 136 strážníků. Mezi oběma domy vznikl propojovací koridor s bezbariérovým přístupem pro příjemnější pohyb hostů mezi oběma budovami.

Dalším projektem navracajícím lázeňským budovám jejich historický ráz a původní půvab je rekonstrukce Vídeňské kavárny, která bude slavnostně otevřena v červnu tohoto roku. Realizovaný záměr je o to přínosnější, že výraznou měrou pomůže rozvoji profesního vzdělávání v oblasti gastronomických oborů, proto je rekonstrukce realizována ve spolu-

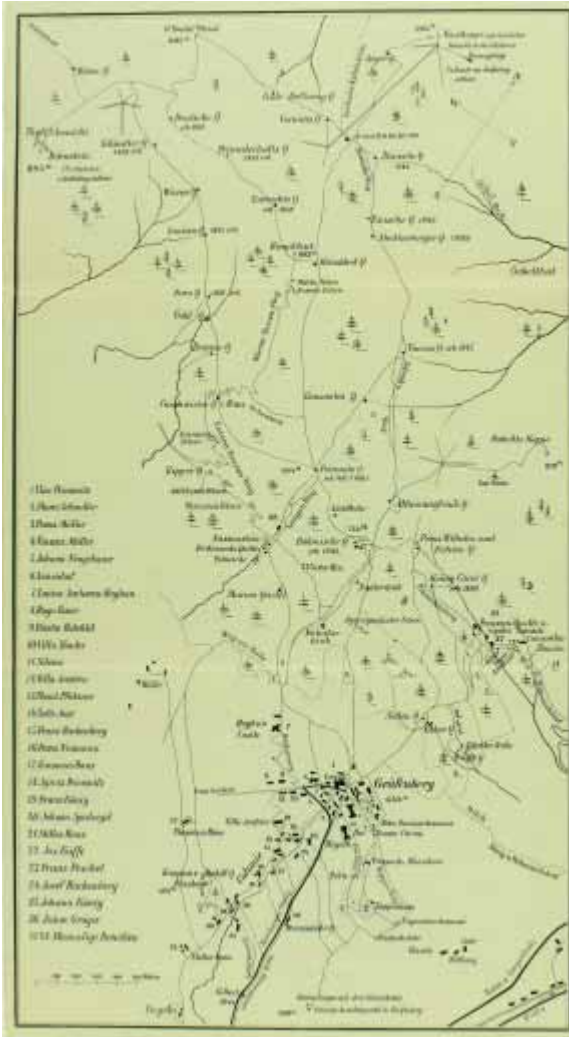
práci s dvěma jeseníckými odbornými školami připravující studenty pro oblast gastronomie a cestovního ruchu. „Vila na Kolonádě bude představovat špičkové pracoviště, jakých je v naší republice jen několik. Navíc při projektování celého interiéru a gastro zázemí jsme vycházeli z moderních gastronomických trendů a návštěvníci se tak mohou těšit na tzv. front cooking systém, který jim umožní sledovat kuchaře přímo u přípravy jídel a dezertů,“ přibližuje ředitelka SOŠ gastronomie a farmářství PhDr. Sylvie Pernicová.

Kulturní identitu areálu určuje také krajinaotvorba

Priessnitz už od počátku své praxe svým klientům ordinoval co nevíce pohybu na čerstvém vzduchu. Téměř je vyháněl na procházky k horským pramenům, přičemž pití pramenité vody se stalo jedním z pilířů vodoléčebných procedur. K Priessnitzovým léčebným lesním stezkám pravděpodobně už v druhé polovině třicátých let 19. století přibýly náznaky lázeňské promenády. Podle dendrologického průzkumu dřevin v lázeňském areálu se návštěvníci mohli procházet mladou alejí, která lemovala vycházkovou cestu na vrchol zvaný „Koppe“ se zastřešenou vyhlídkou. Pravděpodobně v letech 1839 a 1840 vznikla dnešní lázeňská promenáda, kde byly umístěny pomníky jednotlivých národů jako důkaz díky Priessnitzovým schopnostem. Například autorem maďarského pomníku je významný mnichovský sochař Ludwig Schwanthaler. Nápis na jeho kovovém podstavci složil maďarský básník Mihály Vörösmarty. Sochu Hygie na českém pomníku vytvořil J. V. Myslbek. Podle dobových zpráv si nadstandardní prostředí postupně spíše vytvářeli hosté samotní dobrovolně, nebo povinným příspěvkem do společné pokladny, která byla k tomuto účelu zřízená. Z dopisu Vincenze Priessnitze z 16. listopadu 1848 vyplývá, že se vybíraly poplatky za promenády.

Samozřejmě byly postupně zpřístupňovány a upravovány také přístupové cesty k pramenům. Pokud vedly nezalesněným prostorem, vysazovaly se kolem nich stromy. I zde nebyla výjimkou finanční spoluúčast movitých Priessnitzových pacientů. Jako příklad uvedme vévodu Adolfa von Nassau, který nechal v letech 1871–72 postavit cestu od Priessnitzova pramene k Medvědímu kameni, výstavbu nejhonosnějšího památníku u dnešního Rumunského pramene v roce 1888 financoval přímo rumunský král Karel.

O vývoji krajinných úprav v okolí lázní se leccos můžeme dozvědět také z dojmů soudobých návštěvníků. V roce 1847 byl v pražském časopise Poutník uveřejněn článek „Výlet z Prahy do Gräfenberku v Slezsku“, který mj. uvádí: „Kol dokola jsou na vrchu, dřínovými stromy porostlém, překrásné procházky, na něž se náklad vede z pokladnice, ku které každý host něčím přispívati musí. Po pěšinkách přichází se nejdříve k besídce na způsob deštníku zhotovené, něco dále stojí kamenný letohrádek o jednom patře s pavlačí, odkudž se zrak pozorovatelův v krásném oudolí Freivaldovském a rozkošném obzoru hornatin míle potápí.“



Zdroj: SOKA Jeseník

Mapa Gräfenberku a pramenů od J. Rippera, 1885

promenáda kolem Kopy dostala elektrické osvětlení, pěšiny k pramenům byly vybaveny stolkami a lavičkami. K dalším větším úpravám lázní došlo až po druhé světové válce. Cílevědomé sadové úpravy lázní byly zahájeny až ve druhé polovině 70. let. Z těchto plánů vychází také realizace přírodního solária na jižním svahu z let 1980–1985. Tvůrcem ojedinělé sochařsko-krajinářské kompozice je Jan Šimek.

V areálu lázní se nacházelo také dnes už nedochované dámské kasino či podobný rondel, tzv. Militärcasino, u cesty kolem Kopy. Zajímavostí jsou jistě náčrty závodní dráhy pro psy z roku 1880 a doklady o pořádání psích závodů. Unikátním dokladem rozvojových myšlenek areálu jsou dochované nerealizované plány kolonády. Již od osmdesátých let 19. století se objevují návrhy na její stavbu iniciované Priessnitzovým zetěm Johannem Ripperem. On sám byl autorem několika z nich. Nejzajímavější jsou však projekty dvou významných pražských architektů. Profesor německé techniky v Praze Zdenko Schubert von Solden vytvořil projekt kryté kolonády spojující dvoupodlažní centrální budovu se dvěma identickými čtyřpodlažními křídly v neo-renesančním pojetí. Architekt Národního divadla Josef Zítek je autorem návrhu tzv. Malého Gräfenberku.

V meziválečném období docházelo k dalšímu zvelebování lázní: za sanatoriem vznikly tenisové dvorce, pro-

Balneopark je unikátním dokladem zahradního umění

Dalším unikátním krajinným dílem je rozhodně Balneopark Vincenze Priessnitz realizovaný v roce 2010. Jedná se vlastně o speciální „vodní zahradu,“ navazující a propagující Priessnitzovy léčebné metody. Můžete se v ní brodit potůčky, vyzkoušet Priessnitzovy lavičky nebo Priessnitzovy stříky. Na nejdůležitější návštěvníky čekají i přírodní sprchy se studenou pramenitou vodou.

V posledních letech také intenzivně probíhá postupná revitalizace lázeňské kolonády, v loňském roce bylo vytvořeno speciální bylinkové inhalatorium, proběhla revitalizace venkovního prostoru před nejstarším lázeňským domem Hrad. Lázně plánují vybudovat environmentální dětský park o rozloze cca 3 ha, v němž se skutečný přírodní prostor stane prostorem herním. Háj víly Ozdravy bude citlivě vetknutý do přirozeného prostředí Studničního vrchu v těsné blízkosti Balneoparku a každý jeho herní prvek bude vytvořen z místních přírodních materiálů. Otevření parku se předpokládá v sezoně 2017.

Areál Priessnitzových léčebných lázní ve svých počátcích i v navazujícím období přelomu 19. a 20. století vznikl více méně živelně. Tím však byl vytvořen téměř neměnný základ jedinečného lázeňského území s vysokým kulturně historickým potenciálem. Předpokladem pro případný budoucí a harmonický územní rozvoj lázní a okolní krajiny, na kterém akciová společnost Priessnitzovy léčebné lázně intenzivně spolupracuje s místní samosprávou a dalšími subjekty, je tedy jednoznačně ohleduplné využití jeho jedinečného potenciálu, zachování jeho svěbytné identity a v neposlední řadě také zachování kulturního dědictví krajiny, ze které se zrodila moderní vodoléčba.



Lázeňská promenáda počátek 20. století

Zdroj: SOKA Jeseník

Architektonický vývoj lázní

- 1799 – narodil se Vincenz Priessnitz
- 1822 – počátek lázeňství na Gräfenberku v Priessnitzově rodném domě
- 1826 – Priessnitz postavil samostatnou lázeňskou budovu
- 1837 – oficiální povolení císařské komise k provozování lázní bez omezení
- 1839 – v lázních se léčilo 1 544 osob
- 1840 – dlouholetý návštěvník lázní hrabě Wesselényi dal v Jeseníku postavit vodovod přivádějící vodu z Křížového vrchu do města
- 1846 – Vincenz Priessnitz dostal od císaře jako první ve Slezsku zlatou občanskou medaili
- 1851 – Vincenz Priessnitz zemřel a na Gräfenberk přichází Josef Schindler
- 2. pol. 19. století – stavební boom v lázních
- 1888 – otevření železniční trati Hanušovice – Glucholazy
- 1910 – počátek výstavby výstavního sanatoria Priessnitz
- 1980–85 – výstavba přírodního solária Jižní svah
- Konec 90. let – současnost – postupná rekonstrukce lázeňských domů
- 2010 – otevřen unikátní Balneopark Vincenze Priessnitze (dnes se v lázních léčí cca 20 000 klientů ročně)
- 2014 revitalizace venkovní plochy tzv. Předhradí
- 2014 nové značení klimatoterapeutických stezek Studničního vrchu tzv. Gräfenberg walking

Rozvojové projekty současnosti

- revitalizace lázeňské kolonády
- revitalizace veřejného osvětlení lázeňské kolonády
- rekonstrukce historické budovy Vídeňské kavárny
- zapojení se do realizace tematických zážitkových cyklistických okruhů
- výstavba turistické stezky Lipová-lázně – Priessnitzovy léčebné lázně
- projekt environmentálního parku pro děti „Háj víly Ozdravy“

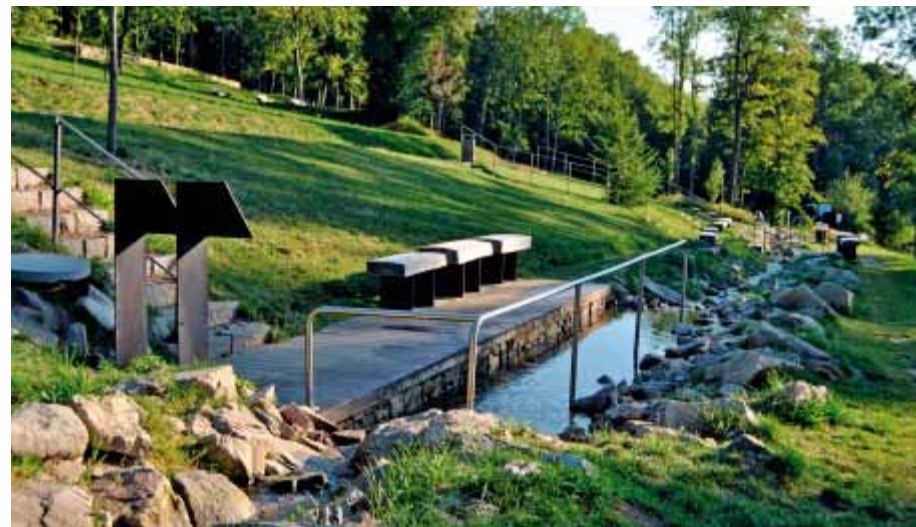


Foto © P.L.L., a. s.

Unikátní Balneopark

Použité zdroje:

GROWKA, Květoslav. Od chýší k vilám na Gräfenberku. In: GROWKA, Květoslav. *X. svatováclavské česko-polsko-německé setkání v Jeseníku. Sborník referátů. Historický seminář na téma Jesenícko v kontextu vývoje slezské a moravské architektury.* Jeseník: Vlastivědné muzeum Jesenicka, 2010, s. 93–99. ISBN 978-80-86388-81-6.

KOČKA, Miloš – KUBÍK, Alois. *Vincenz Priessnitz: světový přírodní léčitel.* 1. vyd. Štítý: Veduta, 2006, 181 s. ISBN 80-86438-16-3.

POLÁCH, Drahomír. Krajinné úpravy v návaznosti na Lázně Jeseník a městský park ve městě Jeseníku. In: *Komponovaná kulturní krajina a možnost její obnovy a zachování: přednášky z odborného semináře konaného v Olomouci ve dnech 22.–23. dubna 2010.* Olomouc, 2010, s. 80-94. ISBN 978-80-86570-17-4.

Zemský archiv v Opavě, Státní okresní archiv v Jeseníku, fond Lázně Gräfenberk.

Archiv Priessnitzových léčebných lázní, a. s.

Ing. Mgr. Věra Janků
PR manager
Priessnitzovy léčebné lázně, a. s.

Financování veřejné infrastruktury prostřednictvím plánovacích nástrojů | Rešerše zahraničních příkladů

Vít Řezáč

Spolupráce veřejného a soukromého sektoru je na začátku 21. století výrazným tématem po celé Evropě. Mění se poměr vlivu veřejné správy a finančních možností soukromého sektoru je předmětem hledání nových modelů spolupráce. To je podmíněno třemi základními faktory, vytvářejícími prostředí, ve kterém se proces přípravy a realizace projektu odehrávají:

- formou veřejné správy (státní, regionální, místní) a existující legislativou,
- investiční politikou soukromých subjektů,
- spoluúčastí veřejnosti na procesu přípravy projektu.

Všechny evropské země se pokoušejí o vytvoření modelů spolupráce veřejné a soukromé sféry, navazujících na jejich dosavadní právní, územně plánovací a stavební praxi. Jako příklad uvedu opatření ve vybraných zemích, reprezentujících nám blízkou stavební kulturu (Rakousko a Německo) a kulturu zásadně odlišnou (Velká Británie).

Financování infrastruktury v Rakousku

V Rakousku je územní plánování ponecháno v kompetenci spolkových zemí. V každé spolkové zemi platí zákon o prostorovém plánování (Raumordnungsgesetz) a stavební řád (Bauordnung) – navzájem se poměrně odlišují. V zákoně je definován mj. režim uzavírání smluv v prostorovém plánování (Vertragsraumordnung).

Požadavky na stavebníky z pohledu jejich podílů na spolufinancování veřejné vybavenosti se proto různí.

Spolkové země s převahou malých měst mnohem více komunikují s veřejností a rozhodnutí v území jsou obyvateli lépe přijímána. Tím u nich dříve došlo ke shodě, že soukromí stavebníci musejí přispívat přímo na rozvoj infrastruktury obce.

Obce mají zákonnou možnost stanovit poplatky za připojení stavebního pozemku na veřejnou infrastrukturu. Tzv. Anschlusskosten jsou definovány ve stavebním řádu (Bauordnung) a určení konkrétní výše poplatku je v kompetenci obce. Obce mají vytvořen a zastupitelstvem schválen formulář s tabulkovými hodnotami, na kterém se dle předem daných kritérií vypočítá přesná výše poplatku. Poplatek tedy není bezprostředně ovlivněn tím, které síť na daném místě jsou nebo chybí, ale je rozpočítán rov-

noměrně na celé území obce. To znamená, že se platí stejně, ať jsou sítě k dispozici, nebo je obec musí nákladně vybudovat. Poplatky z lépe napojených lokalit kompenzují náklady na sítě vedené k dosud nepřipojeným pozemkům.

Veřejná infrastruktura zahrnuje ulice, chodníky, veřejné osvětlení. Poplatek činí dle tabulek cca 50–60 eur za 1 m² pozemku a jeho výše je v kompetenci obce.

Poplatek za připojení na infrastrukturu za rodinný dům:

1. Poplatek ze stavebního pozemku: pozemek v m² x koeficient připojení (Erschließungskostenfaktor) x 150 % = 600 m² x € 1,68 x 150 % = **€ 1 512**

2. Poplatek ze stavebního objemu: stavební objem v m³ x koeficient připojení (Erschließungskostenfaktor) x 70 % = 1000 m³ x € 1,68 x 70 % = **€ 1 176**

celkem € 2 688

Tab. 1 Ukázka výpočtu poplatku za připojení pozemku na infrastrukturu v obci Kundl, Rakousko

Kanalizace, voda, plyn a elektřina jsou dodávány soukromými společnostmi, na ty se tudíž poplatky nevztahují, a stavebníci si uzavírají smlouvy o připojení individuálně jako u nás.

K nejdůležitějším novým nástrojům prostorového plánování patří možnost uzavírat plánovací smlouvy a vymezovat plochy s časovou lhůtou pro výstavbu. Dle § 16a zákona (Befristetes Bauland, Vertragsraumordnung) může obec na některých nově zónovaných územích stanovit a graficky vyznačit v územním plánu povinnost vlastníků stavebních pozemků tyto pozemky do pěti let využít, jinak obec může ve lhůtě jednoho roku změnit funkční využití a nárok na stavební zónu může propadnout bez náhrady anebo musejí vlastníci zaplatit tzv. „prodlužovací“ poplatek.

Právo obci časově vymezit lhůtu pro zastavení pozemku má za cíl omezit takové chování vlastníků, kteří nehodlají v dohledné době stavět, nebo nehodlají stavět vůbec. Od opatření si zemské vlády slibují rozhybání trhu s pozemky, protože obecně je v Rakousku velké

množství ploch vymezeno k zastavění, ale po mnoho let se na nich žádná výstavba neodehrává. Obce to mohou cílenou politikou změnit. Předpokládá se, že se finančním tlakem na vlastníky pozemků sníží požadavky na další vymezení nových ploch k zastavění.

Dalším zákonem upraveným procesem spojeným s věcným plněním je vytvoření stavebního pozemku (Bauplatzschaffung). V některých spolkových zemích má obec právo na bezplatný převod části soukromých pozemků, které jsou potřeba pro zřízení veřejného prostoru. Obvykle se jedná o 10–15 procent soukromých ploch (v Tyrolsku až 70 procent z důvodů nedostatku ploch a tlaku turistického ruchu).

V právu odnímání pozemků existují případy:

- a) pozemek již leží ve stavební zóně – pozemek nelze získat zdarma;
- b) pozemek již leží ve stavební zóně, ale je navýšeno jeho využití – pozemek lze získat,
- c) nově zónován – pozemek lze získat.

Pakliže obec pozemek takto získá, má povinnost výstavby veřejné infrastruktury za předem daných podmínek, např. při zaplnění soukromých ploch z 50 procent apod.



Příklad nové parcelace včetně vymezení ploch připadajících obci, Hamburg

U velkých projektů se obvykle vytvoří odborná pracovní skupina, kterou ustavuje městský úřad, která se soukromými subjekty 2–3 roky dojednává způsob využití nových lokalit nebo přestavby stávajících. Výsledkem je dohoda o parcelaci, která obsahuje plochy, které budou převedeny bezúplatně na obec k zajištění veřejného zájmu. Jsou to především plochy komunikací, parků, ale též škol, případně dalších obecních zařízení.

Tím, že obec schválí v územním plánu nové plochy pro zastavění (nové stavební pozemky), může po vlastníkovi požadovat uzavření smluv, ve kterých jej zaváže k určitým plněním. Je to zejména:

- a) závazek stavebníka, že pozemky v určité lhůtě zastaví,
- b) souhlas stavebníka, že zajistí určené funkce nebo připustí jejich realizaci,
- c) závazek, že provede opatření k vylepšení kvality prostředí (např. protihluková opatření, budování infrastruktury apod.).

Dále stavební zákon stanoví, že se v územním plánu vymezí plochy pro zřizovatele nebo poskytovatele (tzv. oprávnění) zařízení veřejné infrastruktury (např. školy, domovy seniorů, zařízení na likvidaci odpadů apod.)¹⁾ formou územní rezervy (Vorbehaltsflächen). Jakmile je územní plán schválen obcí, mají tito oprávnění lhůtu pět

let na to, aby pozemky získali do svého vlastnictví nebo si k nim zajistili užívací práva. Pakliže se s vlastníky nedohodnou na kompenzaci nebo jsou odmítnuti, mohou obci podat žádost na vyvlastnění. Obec má pak dva měsíce na rozhodnutí. Je-li oprávněným sama obec, rozhoduje zemská vláda. Jestliže ve lhůtě pět let oprávnění nepožádají o pozemky anebo je vyvlastnění zamítnuto, může vlastník požádat o vymazání územní rezervy z územně plánovací dokumentace s tím, že tato rezerva již nesmí být do ní opakovaně zanesena. Vyvlastnění je nepřípustné, jestliže důvody pro něj jsou nad rámec účelu vyvlastnění anebo jestliže oprávněný vlastní nebo má práva k jiným pozemkům, na kterých může účel uspokojit. Proces vyvlastňovacího řízení je veden v katastru jako plomba. Náhrada za vyvlastnění je v tržní výši k okamžiku před tím, než byla plocha zablokována jako územní rezerva. Zákon připouští ovšem ještě možnost vrácení se k původnímu stavu vlastnictví, a to v případě, že se za 10 let od převodu pozemku na oprávněného na pozemku nic nepostavilo. Pak může původní vlastník získat pozemek zpět a případně žalovat náhradu škody.

1) Poznámka autora: rakouský územní plán má méně podrobnou legendu než náš.

Ve Vídni byla zahájena diskuse o změně stavebního zákona v tom smyslu, že vlastníci pozemků, pakliže jim bude povolena vyšší míra využití pozemků než ve stávajícím plánu, budou odvádět poplatky. Tento systém je mj. inspirován příkladem z Mnichova (sozialgerechte Bodennutzung).

Plánovací smlouvy definují oboustranně povinnosti smluvních stran k transparentnímu budování infrastruktury a jsou klíčovým nástrojem především u velkých rozvojových projektů. Řada odborníků prosazuje tento v Rakousku zatím ne moc rozšířený princip s tím, že by se jeho přispěním mohla dosáhnout větší závaznost územních plánů. Jde mimo jiné i o to, že smlouva zavazuje i při případném prodeji pozemku jinému vlastníkovi.

V Rakousku se považuje možnost obcí uzavírat smlouvy se stavebníky za důležitý prvek, který bude významně ovlivňovat další podobu jejich rozvoje. Smyslem plánovacích smluv je vytvořit zdroje pro budování nové infrastruktury v oblasti školství, zdravotnictví, rekreačních zařízení, dopravních komunikací a zařízení pro zásobování médií.

Opatření na financování infrastruktury u soukromých stavebních záměrů v Německu

V Německu je územní plánování v obecné rovině ošetřeno ve spolkovém stavebním zákoně (Baugesetz), zemské vlády vydávají svoje stavební řády (Bauordnung) a prováděcí vyhlášky (Richtlinien).

Opatření na financování infrastruktury u soukromých stavebních záměrů vycházejí ze spolkového stavebního zákona. Zde se ve 4. části, v článku § 11 říká, že obec může uzavírat plánovací smlouvy (städtebauliche Verträge). Jejich předmětem je zejména:

1. Příprava nebo provádění plánovacích opatření prostřednictvím smluvního partnera na jeho náklady, k tomu patří též nové uspořádání vlastnictví pozemků (preparcelace), odstranění ekologických zátěží a ostatní přípravná opatření stejně jako vypracování územně plánovací dokumentace. Odpovědnost obce za územní plánování zůstává tímto nedotčena.
2. Na podporu a zajištění dosažení cílů, který byly určeny v územně plánovací dokumentaci, zejména po stránce využití pozemků, provádění kompenzací ve smyslu dalších ustanovení zákona, zajištění bytových potřeb skupin obyvatel s nízkými příjmy (Wohnraumversorgungsproblemen) stejně jako zajištění bydlení pro místní obyvatele.
3. Převzetí nákladů nebo činností, které vzniknou nebo vznikly obci při zajištění rozvoje území, a jejichž splnění je předpokladem nebo důsledkem plánovaného stavebního záměru. K tomu se řadí i příprava pozemků předání obci.

Dohodnutá plnění musejí odpovídat svým rozsahem přiměřeně okolnostem. Dohoda je nepřijatelná, pakliže by jedna smluvní strana na plnění měla nárok vyplývající např. z jiných předpisů.

Zajištění přístupu na pozemek je úlohou obce, ovšem není na něj právní nárok. Podle § 127 stavebního zákona mohou obce vybírat poplatky za připojení pozemku na veřejnou infrastrukturu. Stavebník hradí nejvýše 90% těchto nákladů, obec minimálně 10% za první pořízení této veřejné infrastruktury. Náklady jsou rozpočítány na napojené pozemky, přičemž lze použít tato doplňující kritéria:

- a) zastavovací způsob (Art und Mass der Nutzung),
- b) velikost pozemku,
- c) šířka pozemku v místě připojení.

Klíč pro stanovení výše poplatku zveřejňuje obec vyhláškou. Z této částky, která se vynakládá na základě smlouvy v průběhu výstavby (může stavět město a stavebník platí, nebo obráceně), se hradí komunikace, chodníky, veřejná prostranství, a to vše včetně pozemků, a veškeré inženýrské sítě, neboť v Německu je často ve společnostech poskytujících média zastoupeno město. Náklady na odstranění znečištění pozemku hradí stavebník. Poměr 90/10 lze případně změnit na základě zdůvodnění místními podmínkami, např. veřejná infrastruktura slouží více účelům, vícero stavebníkům apod.

V zákoně je podmínka, že zasíťování musí být před vydáním stavebního povolení vyřešeno. V případě sporů o výši příspěvku se lze obrátit na soud. Vždy se musí výše příspěvku odůvodnit výpočtem předpokládaných nákladů a obec musí odchylky odůvodnit.

X. Kindertageseinrichtungen
a) Die Parteien verpflichten sich, Kindertageseinrichtungen (Kita) für eine ganztägige Betreuung von mindestens 300 Kindern herzustellen. Dabei sind soweit möglich, die baulichen Voraussetzungen für Angebote der Eingliederungshilfe zu berücksichtigen.
Dabei verpflichten sich die Parteien wie folgt:
- aurelis: ca. 79 Plätze
- 69. PANTA: ca. 130 Plätze
- 112. PANTA: ca. 43 Plätze
- FHH: ca. 48 Plätze.

Tab. 2 Výňatek ze smlouvy mezi městem Hamburg a soukromými investory o podílech na zabezpečení provozu mateřské školy, Städtebaulicher Vertrag Mitte Altona, 2014

Přístup k soukromému financování infrastruktury ve Velké Británii

Ve Velké Británii je územní plánování postaveno na jiných principech než na kontinentu. Mnohem větší prostor je vytvořen pro individuální vyjednávání. Také daňový systém je nastaven jinak, takže obec nedisponuje proporčně stejnými částkami na budování veřejné vybavenosti a infrastruktury jako ve zbytku Evropy. Proto byl v roce 1990 vložen do zákona o městském a krajinném plánování nový paragraf S 106, který měl do té doby neregulovaným vztahům mezi veřejnou a soukromou sférou dát zákonný rámec. Tzv. smlouvy podle paragrafu S 106 jsou mechanismy, jejichž smyslem je převést developer-ské záměry, které by jinak byly asi stěží akceptovatelné, do přijatelných mezí z pohledu tvorby města. Smlouvy se zaměřují na kompenzace dopadů projektů na bezprostřední okolí budoucí stavby. Příspěvky ze smlouvy dle paragrafu S 106 se sjednávají mezi obcí a developerem a mohou být využity na všechno, počínaje novými školami, zdravotnickými zařízeními a konče komunikacemi nebo dostupným bydlením. Smlouvy dle paragrafu S 106 se často popisují jako smlouvy o „příspěvcích developera“, stejně jako je tomu u příspěvků na dálnice nebo poplatcích podle zákona o příspěvcích na infrastrukturu (Community Infrastructure Levy).

Společným jmenovatelem plánovacích povinností je především zabezpečení dostupného bydlení, stejně jako zabezpečení finančních příspěvků na vybudování infrastruktury. Nicméně toto nejsou jediné výstupy vyplývající z uplatnění paragrafu S 106.

Může se dále jednat o:

1. omezení výstavby nebo využití pozemků jiným způsobem,
2. vyžadování určitých procesů nebo aktivit, které se mohou odehrát na pozemku,
3. požadavek využít pozemek nebo jeho část pro konkrétní účel,
4. požadavek na úhradu konkrétní částky pro obec a to jednorázově nebo opakovaně.

Nejsou-li dohody dle paragrafu S 106 dodržovány, může je obec vymáhat jak proti straně původní dohody, tak proti jejím nástupcům, resp. následným vlastníkům. V případě přímého porušení dohody může obec požadovat náhradu škody. Smlouva se zapíše jako věčné břemeno do katastru nemovitostí.

Uplatnění smlouvy není automatické u všech projektů. Paragraf 122 zákona a současně paragraf 102 zákona o regulaci obecních poplatků za infrastrukturu z roku 2010 (Community Infrastructure Levy Regulations 2010) stanovuje podmínky, které se musejí před zahájením jednání o smlouvě posoudit, aby měl požadavek obce oporu v zákoně.

Podmínky, které musejí být splněny, aby bylo možné využít paragrafu S 106:

1. prověření, že projekt je z územně plánovacího hlediska akceptovatelný, tj. nepřiměřeně nebo nepřijatelně projekt v rozporu s územním plánem nelze do dohody zahrnovat,

2. smlouva musí být bezprostředně vztažena k projektu, tj. nelze zahrnovat požadavky na projekty obce nesouvisející s konkrétním záměrem,
3. požadavky smlouvy musejí být přiměřené v rozsahu a obsahu velikosti projektu.

Paragraf S 106 umožňuje obcím, resp. jejich plánovacím odborům (Local Planning Authorities) a stavebníkům dohodnout si výši příspěvků, nastavit podmínky dalšího plnění a určit případná další omezení. To se odehrává ve formě budto tzv. plánovacích smluv (Planning Agreements) nebo plánovacích povinností (Planning Obligations). Strany mohou podmínky stanovit jednostranně nebo je projednávat a odsouhlasit jako součást žádosti o povolení (ve shodě s místními předpisy), avšak nikoli bez splnění některých tzv. „plánovacích podmínek“ dle paragrafu S 70.

- | | |
|--|---|
| • Dostupné bydlení | • Umění ve veřejném prostoru |
| • Zaměstnanost místních obyvatel | • Pěší lávka |
| • Městské služby | • Úprava nábřeží |
| • Podpora místních podnikatelů | • Sociální inkluze |
| • Příspěvek do sociálního fondu | • Udržitelnost prostředí |
| • Komunitní centra | • Energetická úspornost |
| • Bezpečnost | • Odstraňování odpadů |
| • Vybavenost pro děti | • Příspěvek do „fondu CO ₂ “ |
| • Podpora místních škol | • Bezpečnost na staveništi a okolí |
| • Volnočasové aktivity | • Odstavené plochy pro kola |
| • Vylepšení sousedních komunikací a veřejných prostranství | • Vylepšení MHD |
| | • Ubytovna sester |

Tab. 3: Výčet okruhů spolufinancování soukromým sektorem na projektu King's Cross v Londýně, 2010

Výsledkem dohody dle paragrafu S 106 je platba příspěvku obci, resp. plánovacímu úřadu, které kompenzují náklady na vnější efekty (externality). Například pokud bude chtít developer postavit 100 bytů, bude to mít dopad např. v místním školství, při budování komunikací apod., které by obec musela v souvislosti s projektem řešit. V takové situaci lze využít smlouvu dle S 106 jako součást podkladů k vydání územního rozhodnutí (planning permission). Developer může například poskytnout příspěvek na budování nové školy nebo financovat opatření ke zklidnění dopravy v místě projektu.

V praxi obvykle dohoda směřuje k tomu, že jakmile se projekt zahájí, stavebník odvádí dohodnutou částku spojenou s vyvolanou infrastrukturou. Výše příspěvků je dle zkušeností z Londýna u velkých projektů 1–9 procent celkových stavebních nákladů, což je velice významné číslo.

Příspěvky dle paragrafu S 106 zůstávají jedním z hlavních zdrojů příjmů pro budování infrastruktury obce. Přesto se pouze sedm procent projektů dostane do fáze podpisu smlouvy a řada těchto smluv i tak zůstává nepředvídatelná v tom, co skutečně bude plněno. V roce 2008 byla přijata v souvislosti s novelou zákona o plánování (Planning Act) vyhláška o obecní infrastruktuře (the Community Infrastructure Levy, CIL). Podle ní obce mohou, ale nemusí, uplatňovat její ustanovení. CIL se od paragrafu S 106 odlišuje především v tom, že je cílena na mnohem širší uplatnění než S 106 a že zahrnuje tarify a harmonogramy plateb. Jejím smyslem je rozložit náklady na budování infrastruktury mezi větší počet subjektů, které ji skutečně budou využívat, a za to jim poskytnou vyšší jistotu v tom, kdo se na spolufinancování bude podílet.

Shrnutí

Výše uvedené příklady ukazují, že plánovací systémy obsahují smluvní vztah jako optimální nástroj pro řešení spoluúčasti veřejného a soukromého sektoru. Forma a proces vzniku smluv je stanoven zákonem, není tedy ponechán v „šedé vyjednávací zóně“.

Ze zákonů většiny zemí Evropské unie lze vysledovat trend, že se na jedné straně hledá konkrétní forma dohody mezi obcí a stavebníkem, která získává především u velkých projektů přednost před regulačním přístupem obce, proces povolování staveb se tak odklání od pouhého výroku obsaženého v rozhodnutí příslušného povolení. Na druhé

straně mají obce škálu poměrně důrazných nástrojů, jak soukromý sektor k takové dohodě motivovat / přimět. Například možnosti vyvlastňování nebo znovuzónování jsou nepoměrně širší než v zákonodárství našem (ikdyž i tady se po novele věci mění tímto směrem – viz. § 71 a omezení platnosti regulačního plánu na žádost).

Přesto je na závěr nutné zdůraznit, že i když zkoumané země uplatňují politiku plánovacích smluv ve svých zákonech delší dobu, praktické používání je reálně nově a zkušenosti se teprve sbírají.

Použité zdroje:

MAIER, Karel – ŘEZÁČ, Vít a kol. *Procesy*. In: *Inovace metodiky a metodologie zadávání územních plánů*, SKHP 201211223/MHMPP05SMPIF, ČVUT v Praze, 2014.

ZAVŘEL, Zdeněk – ŘEZÁČ, Vít. *Spoluúčast privátního sektoru na veřejné infrastruktuře*, ČVUT v Praze, 2013.

BSU HAMBURG: *Flächenmanagement in Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt*. Hamburg, 2009.

HAMBURG: *Städtebaulicher Vertrag Mitte Altona*, 2014.

BISHOP, Peter. *Funding public infrastructure through the planning system*, 2013 [CD], Allies and Morrison, 2013.

<http://www.pas.gov.uk>

<http://www.pas.gov.uk/3-community-infrastructure-levy-cil/>

http://www.bauordnung.at/oesterreich/wien_bauordnung.php

Ing. arch. Vít Řezáč
Fakulta architektury ČVUT v Praze

Financování veřejné infrastruktury ze soukromých zdrojů v Helsinkách

Niina Puumalainen

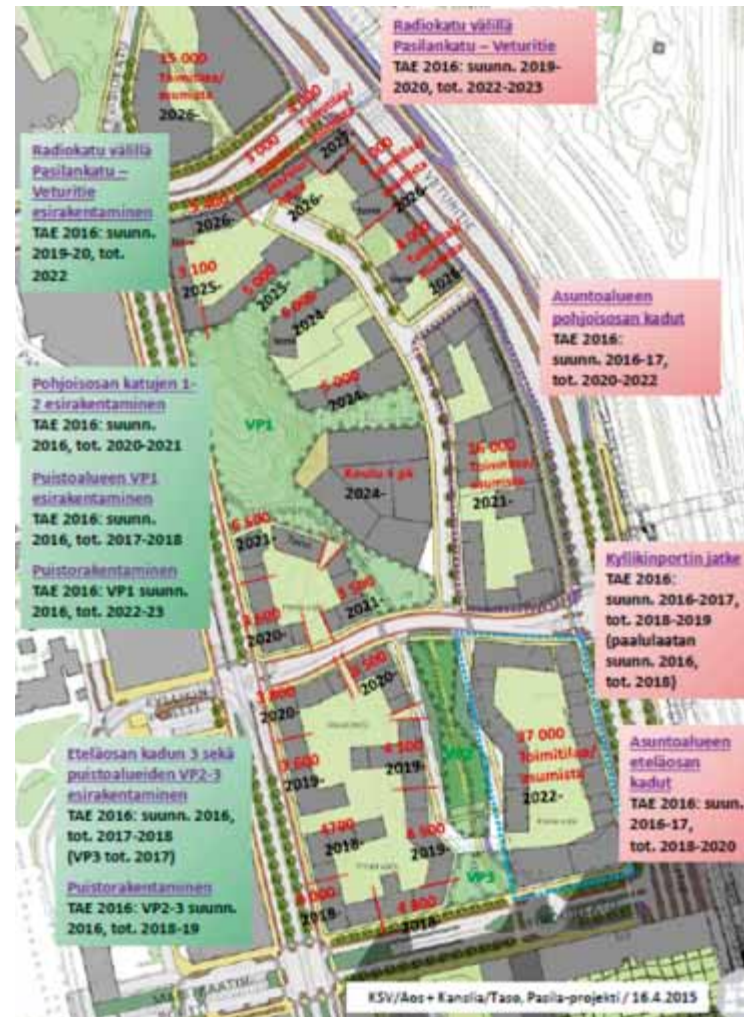
Helsinky jsou jedním z nejrychleji se rozvíjejících hlavních měst Evropy. Také v následujících desetiletích bude tento trend pokračovat. Město chce budovat kvalitní městské čtvrtě plně vybavené zařízeními pro vzdělávání, zdravotní péči a trávení volného času. Dnes má město 600 000 obyvatel, ale do 30 let jich v něm bude žít o 250 000 více. První reakcí na příliv obyvatelstva bylo v roce 2000 přemístění přístavu z centra a přeměna uvolněného území na městskou čtvrť. V současnosti je v Helsinkách vymezeno 14 velkých rozvojových ploch připravovaných pro budoucí výstavbu. Dobudování takových ploch trvá obvykle 20–30 let, vznikají zde tisíce pracovních příležitostí, tisíce nových bytů.

Město cíleně uplatňuje tzv. politiku odpovědného bydlení. Jejím smyslem je vytvářet pestrou nabídku bytů a udržet jejich určitý podíl v nižších cenových hladinách. Ročně se postaví asi 5 000 bytů (pro srovnání v dvakrát velké Praze je počet obdobný). V každé oblasti tvoří 20 % sociální bydlení, 40 % bytů staví developeři a pronajímají je za tržní nájem nebo je prodávají a 40 % je tzv. hitas, tj. bydlení v soukromém vlastnictví s regulovanou cenou nájmu, které jsou zamýšleny pro studenty a mladé rodiny.

Rozvoj území, které je ve vlastnictví obce

Na rozdíl od většiny měst v Evropě jsou Helsinky většinovým vlastníkem pozemků na území obce. Projekt na takovýchto pozemcích může být iniciován samotným městem nebo soukromým investorem. V případě, že projekt řídí město, o přípravu a provedení prodeje nebo zajištění pronájmu pozemků se stará oddělení nemovitostí (Real Estate Department). Město pořizuje územní plán a následně regulační plán. Poté se rozhoduje, na kterých pozemcích se bude stavět dříve a na kterých později. Tím se výstavba rovnoměrně rozmisťuje a současně se regulují roční výdaje města na infrastrukturu.

Město hospodaří uvážlivě se svým pozemkovým fondem. Má právo na výběr poplatků za zvýšení hodnoty pozemků změnou územně plánovací dokumentace. Vedle toho vybírá daně z nemovitostí. Pozemek může být soukromému subjektu prodán nebo pronajat. Každý rok se prodávají pozemky v hodnotě 50–100 000 000 eur, většina pozemků (asi 60 %) se ovšem dlouhodobě pronajímá, přičemž nájem je stanoven ve výši 4 % hodnoty pozemku. Typické ceny pozemků leží v úrovni 1 000–1 300 eur/m² podlažní plochy na nich zastavěné, výjimečně až 3 000 eur/m².



Příklad etapizace výstavby projektu Pasila na pozemcích města, Helsinky, 2015

Obvykle, když město pozemky prodává, musí být vyhlášena veřejná soutěž. Ta může být tzv. „o návrh“ nebo „o prodejní cenu“ anebo kombinovaná. V případě soutěže „o návrh“ bývá prodejní cena pevně předem stanovena a soutěží se o kvalitu architektonického řešení, inovativnost nebo ekologickou šetrnost budoucí výstavby. V případě soutěže „o cenu“ rozhoduje buďto nejvyšší cena za pozemek, nebo nejvyšší prodejní cena za 1m² podlažních ploch. V některých kombinovaných soutěžích musí developer poskytnout veřejné prostory nebo spolufinancovat infrastrukturu. Někdy lze prodat obecní pozemky bez soutěže. To bývá často případ pozemků určených pro sociální bydlení, protože bývá málo zájemců.

Zpočátku obdrží vybraný developer rezervaci (obvykle 12–24 měsíců) na přípravu projektu. K podpisu nájemní nebo kupní smlouvy, které musí schválit rada města, dochází teprve v okamžiku vydání stavebního povolení, a ve chvíli, kdy je stavba zahájena. Vyžaduje-li příprava území změnu územního plánu, je pořizována městem, a rezervační lhůta se prodlužuje.

Typickým obsahem plánovací smlouvy je přesná definice toho, co se předává a komu, kupní cena za právo stavět, lhůty pro úhradu kupní ceny, harmonogram projektu, lhůty pro dokončení, důvody pro odchylky z harmonogramu, záruky, pojištění, popis povolo- vacího procesu před vydáním stavebního povolení, ustanovení o dozoru města, sankce, doba platnosti smlouvy a důvody pro její vypovězení. Často se řeší i konkrétní podmínky staveniště, jako např. kontaminace, spodní voda apod. Dále se definují stavební práce, které provádí město (obvykle infrastruktura), a které developer.

Developeři se v Helsinkách zajímají hlavně o projekty bydlení, které nepodléhá regulaci nájmu nebo cen. Těmi se obvykle zahajují projekty, protože bývají atraktivní a přitahují zájem dalších obyvatel. O ostatní formy bydlení nebo o kancelářské projekty bývá menší zájem a město tudíž pozemky poskytuje na základě jednání bez soutěže.

Projekt na soukromých pozemcích

Připravuje-li se projekt na soukromém pozemku, zpravidla je nejprve potřeba pořídit nový regulační plán nebo stávající upravit. Plánování pak zvyšuje hodnotu pozemků. Podle finského stavebního zákona č. 132/1999 Sb., resp. novelizace č. 222/2003, článku 12, mají města právo (nikoli povinnost) zatížit vlastníky pozemků poplatkem za zvýšení hodnoty jejich majetku vlivem změny územně plánovací dokumentace. Z těchto zdrojů (plánovací smlouva nebo development fee) financují města náklady na pořizování plánovací dokumentace a hradí budování infrastruktury. V Helsinkách začíná tento proces v momentě, kdy developer osloví město v případě, že potřebuje změnit regulační plán. Paralelně s pořizováním plánu město s vlastníkem vyjednává plánovací smlouvu. Regulační plán lze bez uzavřené plánovací smlouvy schválit. Developer má obvykle jasnou vizi o využití

pozemku, nezářídka chce stavět pro konkrétního klienta. Proto bývá doba na projednání obvykle krátká. I když impuls přijde od soukromého investora, je to vždycky město, které určuje územně plánovací podmínky. V optimálním případě trvá pořízení nového regulačního plánu asi 18 měsíců, nezářídka 2–3 roky. Město nemůže developerovi garantovat, že regulační plán bude schválen podle jeho představ.

Helsinky mají vyhlášku o plánovací smlouvě, poslední je z roku 2014. Plánovací smlouva je postavena na rovnosti smluvních stran. Smlouvy a jednání zabezpečuje odbor nemovitostí magistrátu ve spolupráci s odborem plánování a odborem infrastruktury.

V zásadě město usiluje o uzavření smlouvy v případě, kdy developer získává projektem tzv. „významný výnos“, což v případě Helsinek je částka nad 700 tis. eur.

Město může požadovat poplatek ve výši 50 % z částky, která je nad stanovených 700 tis. eur. Pokud je platný územní plán a je změněn, tak je poplatek pouze 35 % z částky nad uvedených 700 tis. eur. Jedná-li se o bytový projekt na nově vymezeném území, poplatky jsou nižší (35 %) a výnos developera může být vyšší (1 mil. eur).

V případě, že město schválí funkční zónu na soukromém pozemku, který nebyl doposud stavební, musí tito strpět bezúplatný převod všech zde navržených veřejných prostranství na obec, přičemž platí, že velikost těchto veřejných prostor nesmí překročit 50 % výměry soukromého pozemku. Dojde-li například ke změně (navýšení) využití pozemku již stavebního, veřejné plochy nesmějí překročit 35 % výměry soukromého pozemku. Současně platí, že výměry veřejných prostor nemají být vyšší než je výměra podlažních ploch soukromých budov.



Projekt Teollisuuskatu – revitalizace brownfields, developer NCC



Rozvojové území Iimalla na pozemcích čtyř soukromých stavebníků, 65 000 m² bydlení, 190 000 m² kanceláře a služby (developeři zaplatili městu 14 mil. eur na poplatcích).

Developeři často neplatí poplatek v hotovosti, ale dohodnou se na převedení částí pozemků v aliquotní tržní hodnotě městu. Město pak tyto pozemky dále prodává dalším zájemcům. Město chce vždy vlastnit ucelené části pozemků, které lze dále zhodnotit, takže v řadě případů potřebné části pozemků od developerů dokupuje.

Pokud jednání mezi městem a soukromým stavebníkem nevedou ke shodě o podmínkách smlouvy, má město možnost uplatnit tzv. poplatek za rozvoj území (development fee). V takovém případě majetková komise města podá návrh zastupitelstvu o výši po-

platku. Město ovšem dává vždy přednost smlouvě před určením poplatků. Od roku 1990 bylo uzavřeno přes 200 plánovacích smluv, tj. ročně asi 10–15, přičemž výnos byl přibližně 10–15 mil. eur ročně. Plnění probíhá buďto peněžní formou anebo převodem pozemků na město v ekvivalentní hodnotě.

Typický obsah plánovací smlouvy tvoří kompenzace obci za výstavbu infrastruktury (vyjma zásobování vodou, odstraňování staré zátěže, omezení hluku), prostorové uspořádání, zastavovací podmínky (plochy pro bydlení, doprava v klidu, pěší a cyklistické stezky apod.), řešení infrastruktury, cíle bytové výstavby, formy vlastnictví a financování, harmonogram bytové výstavby.

Zastupitelstvo schvaluje plánovací smlouvu ve stejný okamžik jako regulační plán. Poplatky se musejí obvykle uhradit již do tří měsíců po nabytí platnosti regulačního plánu. Vybrané prostředky jsou příjmem městského rozpočtu.

Smluvními stranami bývají obvykle stavební společnosti, developeři, pojišťovny, investoři, banky, státní instituce, církve, ale i další soukromé firmy nebo fyzické osoby.

Ceny v Helsinkách

Cena stavebního pozemku se odvíjí od plochy podlažních ploch, které lze na daném pozemku realizovat. Obvyklý koeficient podlažních ploch je 2, popřípadě 3, v centrech města až 4. Prodejní jednotkové ceny jsou 500–700 eur za 1 m² kancelářské podlažní plochy, resp. 600–1 000 eur/m² plochy obchodní. Výše prodejní ceny bytové výstavby se odvíjí od vlastnické formy. Ceny bytů v neregulované zástavbě se pohybují od 700 do 2 000 eur/m² podlahové plochy. V nových souborech dobře dostupných z centra bývá cena 900–1 300 eur/m². Ostatní typy bytové zástavby mají ceny nižší, např. u státem podporované výstavby je cena kolem 500 eur za 1 m² podlahové plochy bytu.

Město se při vyjednávání o výši poplatku vždy orientuje dle nejnovějších transakcí v okolí plánované výstavby.

*Niina Puumalainen
Odbor rozvoje města
Magistrát města Helsinky
Finsko*

en. uuttahelsinki.fi

Veřejná infrastruktura z pohledu urbanistické ekonomie

Vladimír Soukeník

Motto:

„Kvalitativnímu standardu veřejných prostranství a jejich logice je nutné podřídit jak vedení dopravní i technické infrastruktury, tak jednotlivé stavby a stavební celky.“

Citát ze zadání metropolitního plánu

Pro naši konferenci bych si ho dovolil upravit tak, že kvalitnímu urbanistickému řešení města či regionu je nutné podřídit vedení dopravní i technické infrastruktury.

Trocha teorie

Infrastruktura v našem pojetí je obecně množina propojených stavebních prvků, které poskytují rámcovou podporu celku. Termín infrastruktura se užívá v různých oblastech a s různým významem. Jak je patrné již z názvu naší konference, zabýváme se dopravní a technickou infrastrukturou v urbanistickém pojetí.

Veřejná infrastruktura je chápána jako širší pojem, vztahuje se jak ke specifickým funkcím, jako jsou například dálnice, ulice, silnice a mosty, hromadná doprava, letiště a letecká síť, vodárny a vodní zdroje, čistírny odpadních vod, zpracování komunálního nebo nebezpečného odpadu, výroba a přenos elektrické energie, telekomunikace, tak i ke složeným polyfunkčním systémům jako jsou město nebo krajina.

V našem oboru definuje veřejnou infrastrukturu zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), jak vyplývá ze změn provedených zákonem č. 68/2007 Sb., zákonem č. 191/2008 Sb., zákonem č. 223/2009 Sb., zákonem č. 227/2009 Sb., zákonem č. 281/2009 Sb., zákonem č. 345/2009 Sb., zákonem č. 379/2009 Sb., zákonem č. 424/2010 Sb., zákonem č. 420/2011 Sb., zákonem č. 142/2012 Sb., zákonem č. 167/2012 Sb. a (od 1. ledna 2013 účinným) zákonem č. 350/2012 Sb.

Podle tohoto zákona jsou veřejnou infrastrukturou pozemky, stavby, zařízení, a to:

1. dopravní infrastruktura, například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení;

2. technická infrastruktura, kterou jsou vedení a stavby a s nimi provozně související zařízení technického vybavení, například vodovody, vodojemy, kanalizace, čistírny odpadních vod, stavby a zařízení pro nakládání s odpady, trafostanice, energetické vedení, komunikační vedení veřejné komunikační sítě a elektronické komunikační zařízení veřejné komunikační sítě, produktovody;

3. občanské vybavení, kterým jsou stavby, zařízení a pozemky sloužící například pro vzdělávání a výchovu, sociální služby a péči o rodiny, zdravotní služby, kulturu, veřejnou správu, ochranu obyvatelstva;

4. veřejné prostranství, zřizované nebo užívané ve veřejném zájmu.

Pro ilustraci uvedu dva příklady textů, jak městští urbanisté pojem **technické infrastruktury** prezentují.

Plzeň

Pod pojmem technická infrastruktura si lze představit vše, co souvisí s technickou obsluhou území. Tuto obsluhu zabezpečují dílčí energetické, informační nebo další specifické systémy, jejichž součástí jsou v základním uspořádání zdroje, rozvody, odběrná nebo účastnická zařízení, spotřebiče a další specifická zařízení, jimiž se většinou mění parametry dodávaných médií nebo signálů. Jednotlivé prvky technické infrastruktury významně zasahují do života celé společnosti tím, že ovlivňují životní prostředí, vytvářejí limity v podobě různých ochranných, bezpečnostních a hygienických pásem, ale na druhé straně také vytvářejí podmínky pro fungování všech ostatních systémů ve společnosti.

Praha

Technické vybavení ovlivňuje urbanistickou koncepci hlavního města Prahy systémy zásobování vodou, odkanalizování, zásobování elektrickou energií, teplem, plynem, přenosu informací (elektronických komunikací) a soustavou vodních toků s výraznou městotvornou funkcí.

Základem systému zásobování vodou jsou mimopražské zdroje Želivka a Káraný a úpravna vody v Podolí.

Základem systému odkanalizování je ústřední čistírna odpadních vod na Císařském ostrově a kalové hospodářství umístěné mimo Císařský ostrov.

Základem systému zásobování elektrickou energií jsou vstupní transformovny 400/110 kV Chodov, Řeporyje, Sever, 220/110 kV Malešice a napájecí body 110 kV.

Základem systému centralizovaného zásobování teplem (CZT) je na pravém břehu Vltavy propojená pražská teplárenská soustava (PTS) s hlavním zdrojem elektrárnou Mělník a na levém břehu Vltavy je systém tvořen ostrovními soustavami CZT a blokovými kotelnami.

Základními články zásobování plynem jsou plynovody o velmi vysokém tlaku (VVTL) a vysokém tlaku (VTL) s hlavními regulačními stanicemi VVTL Třeboradice a Dolní Měcholupy a sítě regulačních stanic VTL.

Základem elektronických komunikací jsou systémy telekomunikací a radioreléových spojů s příslušnými technologickými zařízeními.

Využití ploch u vodních toků omezené povodňovými průtoky je umožňováno u Vltavy a Berounky protipovodňovými opatřeními, u ostatních toků retenčními nádržemi a poldry a vodohospodářskými opatřeními v jejich povodí.

Ještě jeden příklad chápání, tentokrát **dopravní infrastruktury**.

Praha

Doprava se na urbanistické koncepci hlavního města Prahy podílí zejména následujícími faktory:

Řešením nadřazené komunikační sítě města, která je tvořena dvěma okruhy – pražským (silničním) a městským, a na ně navazujícími sedmi radiálami a dvěma spojkami.

Systémem Pražské Integrované Dopravy (PID), který je tvořen 1) městskou hromadnou dopravou s metrem, jakožto základním prostředkem (doplňkovými systémy jsou tramvajová a autobusová doprava, lanová dráha a vodní doprava), 2) příměstskou a městskou železniční dopravou a příměstskou autobusovou dopravou a 3) záchytnými parkovišti P+R.

Železničním uzlem Praha, který je tvořen soustavou deseti železničních tratí radiálně zaústěných do Hlavního a Masarykova nádraží, doplněnou pražskými spojovacími tratěmi. Jsou zde vytvořeny podmínky pro možné zaústění železničních vysokorychlostních tratí.

Leteckou mezinárodní i vnitrostátní dopravou, která je soustředěna do letiště Praha-Ruzyně (nyní Václava Havla). V návrhovém období je uvažováno se systémem tří vzletových a přistávacích drah v uspořádání se dvěma paralelními dráhami a jednou křížující dráhou.

Řešením vodních cest. Uvažuje se o modernizaci vltavské vodní cesty pro osobní i nákladní dopravu s limitovanou kapacitou plavebních komor Podbaba a Smíchov. Nový přístav v Radotíně bude určen výhradně pro sportovní a rekreační lodě, nebude mít charakter nákladního přístavu. Zároveň však bude, v případě nenadálých událostí na toku a při povodňových průtocích, plnit funkci ochrannou.

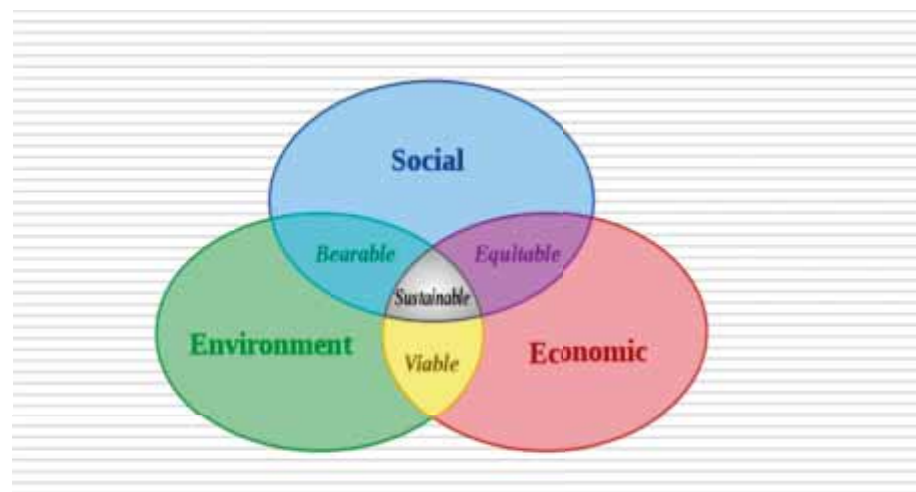
Dopravní a technická infrastruktura z pohledu urbanistické ekonomie

Ekonomické hledisko lze zkoumat v urbanismu a územním plánování ze dvou základních hledisek, respektive pojetí.

STATICKÉ POJETÍ

Urbanistická ekonomie zkoumá **investiční náklady** (výjimečně i výnosy) spojení s realizací navrženého řešení v aktuální cenové úrovni. Příkladem je současně platný stavební zákon stanovující v určitých případech vyhodnocení vlivu zásad územního rozvoje, respektive územního plánu na udržitelný rozvoj území (bod „F“, příloha č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb.).

Následující obrázek prosím srovnajte co do poměru jednotlivých pilířů udržitelného rozvoje s poměrem textů v uvedené příloze č. 5.



Příklad metodiky pro úroveň zásad územního rozvoje

Metodika obsahuje zejména definování způsobu cenových odhadů a odlišnosti, které pramení z úrovně posuzované dokumentace.

Pořizovací náklady

Termín pořizovací náklady je chápán ve smyslu komplexních investičních nákladů, které obsahují kromě vlastních stavebních nákladů také úplné náklady přípravy investice a vedlejší náklady realizace.

Naopak uvedené pořizovací náklady (oproti odhadům a propočtům ve větším detailu) neobsahují obvykle bilancované náklady jako například na výkupy pozemků, na případné vynětí pozemků ze ZPF, na právní služby a na pořízení cizího kapitálu (úvěry) apod.

Veškeré náklady, tak jako veškeré propočty, je třeba vždy kalkulovat v cenách bez DPH a v aktuální cenové úrovni.

Vlastní stavební náklady

Odhad stavebních prací a dodávek je proveden komparativní metodou na základě objemových a plošných ukazatelů vycházejících z obecně akceptovaných pramenů (z ukazatelů vydávaných společnostmi RTS či URS, z ukazatelů archivovaných zpracovatelem na základě vypracovaných obytných rozpočtů a odborných odhadů podobných projektů, z ukazatelů vycházejících z výsledků závěrečného vyúčtování již realizovaných staveb obdobného charakteru a z nabídkových cen specializovaných firem). Významné a staticky vyhodnotitelné informace lze získat z databází o aktuálních veřejných zakázkách. Stavební náklady jsou odhadovány na základě výměr obsažených v bilančních tabulkách poskytnutých zpracovatelem ZÚR.

Projektové a inženýrské činnosti

Náklady na projektové a inženýrské činnosti jsou uvažovány jak ve fázi přípravy investice, tak v době realizace. Patří sem též průzkumné práce, studie apod. Tyto náklady jsou stanoveny jako procentní část z vlastních stavebních nákladů.

Ostatní náklady

Dalšími obvyklými aspekty posouzení komplexní investiční náročnosti je zkoumání nákladů označovaných jako vyvolané, podmiňující a doprovodné. Tyto náklady jsou významné zejména u dálnic, silnic a obecně u liniových staveb.

Příklad hodnot použitých pro odhad pořizovacích nákladů

Pro odhad pořizovacích nákladů na plochy a koridory pro dopravu a technickou infrastrukturu navrženou v ZÚR byly použity dále uvedené hodnoty. Následující tabulka je zpracována jako soubor dat k jednotkovým cenám podle druhů ploch a koridorů. V cenových intervalech je pak přihlédnuto zejména ke stupni náročnosti. Například pro silnice v závislosti na třídě, šířkových parametrech, trasování v terénu, počtu a velikosti mostů, nadjezdů, mimoúrovňových křižovatek, případně i vedení v tunelu apod. Ceny jsou uváděny v tisících Kč.

Typ VPS	měrná jednotka	min.	průměr	max.
Dálnice	1 km trasy	402 500	440 000	640 010
Rychlostní silnice	1 km trasy	160 500	250 000	405 600
Silnice I. třídy	1 km trasy	64 800	140 400	181 200
Silnice II. třídy	1 km trasy	26 640		
Železnice VRT – vedení v tunelu	1 km trasy	Individuální propoččet pro každou VPS		
Železnice VRT – vedení v terénu	1 km trasy	Individuální propoččet pro každou VPS		
Železnice ostatní	1 km trasy	235 000		350 000
Plynovod – VTTL	1 km trasy	8 391		12 375
Plynovod – VTL	1 km trasy	6 455		9 519
Regulační stanice	1 zařízení VTL/STL	1 644		3 291
Elektrické vedení 400 kV	1 km trasy		32 000	
Elektrické vedení 110 kV	1 km trasy		11 200	
Ropovody a produktovody	1 km trasy		18 600	
Vodovod – dálkový přivaděč	1 km trasy	11 700	18 600	46 920
Kanalizační řady	1 km trasy	18 015	30 750	70 800
Protipovodňová ochrana – liniová pevná	1 m délky hráze	19		
Protipovodňová ochrana – plošná	1 ha	58		

Pro regulační plány či obecně urbanistický detail lze vhodně využít údajů z publikace Ústavu územního rozvoje „Průměrné ceny dopravní a technické infrastruktury“ (aktualizace za rok 2012) – Úkol č. A.4.5/RP Monitoring průměrných cen budované dopravní a technické infrastruktury.

DYNAMICKÉ POJETÍ

Metodicky shodné se statickým pojetím, přidává se však faktor času, tedy náklady provozu. Užívá se pouze pro řešení urbanistického detailu či skupiny staveb. Metodicky se využívá postupů studie proveditelnosti, respektive spíše předběžné studie proveditelnosti.

Větší urbanistické struktury jsou nad současné možnosti zpracování.

Konkrétní příklad bohužel nemám. Proto uvádím jen ilustrativní příklady a to ještě ze starší literatury.

Roční náklady na provoz a amortizaci jednotlivých funkčních systémů, vyjádřených v procentech investičních nákladů, lze odhadnout přibližně takto:

- | | |
|--|--------------|
| • obytné struktury | 3,5 až 5,5 % |
| • bytový dům | 1,7 % |
| • veřejné budovy (občanská vybavenost) | 3,2 až 3,5 % |
| • technická infrastruktura | 9,5 až 25 % |
| • dopravní infrastruktura | 7,5 až 35 % |
| • zeleň | 10 až 20 % |

Pro pořádek je třeba uvést ještě poslední hledisko či pojetí, ze kterého lze zkoumat v urbanismu a územním plánování ekonomičnost.

KOMPLEXNÍ POJETÍ

Zahrnuje etapu investování a provozu (ve smyslu statického a dynamického pojetí) a zabývá se dále **procesy obnovy či rekonstrukce** a také konečným stadiem urbanistické struktury formou **likvidace či „recyklace“**.

Toto pojetí není doposud běžně užíváno. Brání tomu extrémně dlouhé časové horizonty (desítky až stovky let) a obtížná prognózovatelnost veličin, které by do takových analýz vstupovaly a kupodivu i dostupná kapacita počítačů.

Závěrem

Střípky z informací týkajících se ekonomické problematiky dopravní infrastruktury.

Stávající dopravní infrastruktura vykazuje stále se zhoršující stav, neboť vynakládané prostředky nestačí ani na udržování stávajících parametrů. Pokud bychom měli ambici nejen zastavit zhoršování stávajícího stavu, ale chtěli bychom odstranit i zanedbanou údržbu, potom by potřebná částka (dle publikovaných odhadů) přesahovala 1 bilion korun v současných cenách. Pokud bychom mimo výše uvedené body chtěli řešit i nevyhovující a přetížené úseky komunikací (tj. nová výstavba komunikací), potom by byla potřeba najít další finance v objemu řádově několika stovek miliard korun.

Dálnice v provozu	751,2 km
Rychlostní komunikace	442,1 km
Silnice I. třídy	5 808,0 km
Silnice II. třídy	14 542,9 km
Silnice III. třídy	34 172,3 km
Silnice a dálnice celkem	55 716,5 km
Místní komunikace	74 919,0 km
Silniční infrastruktura celkem	130 635,5 km

Zdroj: RSD, ČSÚ

Infrastruktura silniční dopravy v České republice, stav v roce 2012

S přibývajícím množstvím komunikací a parkovacích stání je nutné zásadně řešit i místní komunikace – díky nárůstu bydlení v rodinných domech a nákupu čím dál většího množství vozidel zásadně narůstá rozsah infrastruktury pro silniční dopravu ve městech, přičemž tato infrastruktura je mimořádně investičně i provozně náročná.

Stále nové a přísnější předpisy v řadě oblastí – jako je bezpečnost silničního provozu, bezbariérové užívání staveb, povodňová ochrana, životní prostředí a podobně – kladou na komunikace dosud nevídané nové nároky, které je potřeba řešit. Avšak tato řešení jsou dražší jak investičně, tak i provozně. Navíc to neplatí pouze u novostaveb, ale v rámci rekonstrukcí bude nutné na tyto parametry postupně upravit veškerou stávající silniční infrastrukturu.

Stále přibývá nových investičně i provozně velmi náročných objektů – tunely a mosty. V mnoha územních plánech jsou navržena extrémně finančně náročná řešení jako důsledek snahy vůbec nějaké řešení projednat.

Právně se bude výhledově nutné vypořádat se všemi, kterým nadměrné zatížení dopravou způsobuje zdravotní či majetkovou újmu. Řešením bude finanční kompenzace nebo realizace náročných technických kompenzačních opatření. Plátcem bude nepochybně majitel silnice, který bude muset tyto nároky zahrnout do nákladů na provoz dané komunikace.

Obecně platí, že u všech infrastrukturních staveb je potřeba posuzovat celkovou cenu celého životního cyklu stavby, která zahrnuje nejen náklady na výstavbu, ale i na veškerou údržbu nejen samotné komunikace, ale také opravy, revize, údržbu i náklady na provoz všech zařízení souvisejících s provozem této infrastruktury.

Finanční náročnost VRT – Mezinárodní železniční unie uvádí následující průměrné náklady:

- konstrukce 1 km nové tratě: 12–30 mil. eur,
- údržba 1 km nové tratě: 70 000 eur / rok (po 20–30 letech provozu je nutná masivní renovace, která může být až 50 % konstrukčních nákladů),
- nové nádraží (regionální hub) – povrchové cca 500 mil. eur, podzemní 750 mil. eur,
- cena vysokorychlostního vlaku (350 míst k sezení): 20–25 mil. eur,
- alternativní výpočet ukazuje cenu za sedadlo okolo 50 000 eur,
- údržba vysokorychlostního vlaku: 1 mil. eur ročně při nákladech 2 euro / km a ročním průběhu vlaku 500 000 km.

V ČR se náklady výstavby VRT odhadují až na 600 mld. Kč (v závislosti na délce) s tím, že se uvádí, že 85 procent nákladů bude spolufinancovat Evropská unie. Vůbec se ale neřeší, zda není lepší tyto peníze investovat do jiných dopravních projektů s vyšší přidanou hodnotou (zlepšení stávající železniční sítě, modernizace regionální dopravy, investice do městské a příměstské veřejné dopravy ve městech, autobusové dopravy, cyklo infrastruktury, veřejných překladišť atd.) nebo rozvoje telekomunikačních sítí, které snižují potřebu cestování.

Ve světě existují jen dvě VRT, které jsou ekonomicky soběstačné. Jedná se o Paříž – Lyon a Tokio – Osaka, ostatní tratě jsou ztrátové a je nutné je dotovat. Tyto první tratě jsou ekonomicky zdůvodnitelné, ostatní jsou výsledkem politických a voličských tlaků. Podle francouzského ekonomy Rémy Prud'hommeho francouzští poplatníci platí „okolo poloviny provozních nákladů“. Francouzské a španělské vlády platí náklady na výstavbu vysokorychlostních tratí s vědomím, že se tyto investice na jízdném nikdy nezaplátí. Také v Japonsku se nepodařilo tyto investiční náklady splatit. V této souvislosti je zajímavá mezinárodní studie, kdy z 258 dopravních projektů byly v 90 procentech případů náklady překročeny o průměrných 28 procent. U železničních projektů to bylo dokonce o 45 procent. Jiná mezinárodní studie ukazuje 27 železničních projektů, kde odhad přepravy byl v 90 procentech vyšší než realita, a z nich 67 procent bylo vyšší o více než dvě třetiny.

Zajímavý pohled na VRT v západní Evropě nabízí i The Economist, když konstatuje, že se poměr pasažérů cestujících vlakem a kilometry mezi lety 2000 až 2011, kdy došlo k významnému rozvoji vysokorychlostních tratí, nezměnil. Podíl autobusové dopravy o procento klesl a letecká doprava v rámci Evropy za toto období o procento vzrostla. V článku se také konstatuje, že VRT odčerpává cestující, kteří cestovali letadlem, zatímco na segment automobilové dopravy zásadní vliv nemá.

V této souvislosti je zajímavý fakt, že Ministerstvo dopravy již o VRT vůbec nehovoří, místo toho je jedním cílem dále uvedeného dokumentu „Příprava výstavby tratí Rychlých spojení“ je stanovit harmonogram postupu přípravy výstavby tratí RS. V bodu č. 4. Územně technické studie (termín: konec roku 2016), a to pro úseky:

- Praha – Brno – Ostrava st. hr. / Břeclav st. hr.
- Praha – Dresden st. hr. / Most
- Praha – München st. hr.
- Praha – Wrocław st. hr. Gestor: MD

Ministerstvo dopravy zpracovává materiál **Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050**. Jde zatím o 2. koncept materiálu, který má ambice stanovit koncepci dopravy v České republice.

Hlavním cílem Dopravní politiky je vytvářet podmínky pro rozvoj kvalitní dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na životní prostředí a veřejné zdraví.

Z hlediska naší profese se jedná zejména o dále uvedené okruhy problematiky.

Vytváření podmínek pro konkurenceschopnost ČR

Česká republika nemá žádný region, který by nebyl dopravně dostupný. Hustota dopravní sítě je v ČR nadprůměrná. Avšak tato skutečnost z hlediska zajištění konkurenceschopnosti nestačí. Atraktivnost území pro investory, pokud jde o dopravní dostupnost, je dána dostupností relativní, tzn. srovnáním kvality dostupnosti jednotlivých států a regionů. V tomto ohledu kvalita dopravní infrastruktury v ČR za svými zejména západními sousedy výrazně zaostává.

Vytváření podmínek pro soudržnost regionů. Následující přehled ukazuje regiony, které dosud nejsou napojeny na nadřazenou síť silniční nebo železniční infrastruktury:

- Jihočeský kraj – chybí základní spojení v železniční i silniční infrastruktuře ve směru Praha – České Budějovice – Linec;
- Karlovarský kraj a západní část Ústeckého kraje – není dokončeno základní silniční a železniční spojení ve směru Praha – Karlovy Vary – Marktredwitz a Praha – Most / Chomutov;
- Liberecký kraj – zcela chybí kvalitní železniční spojení pro osobní i nákladní dopravu (včetně přílehlé průmyslové oblasti Mladoboleslavka).

Dále jsou uvedeny zásadní nedostatky v rámci transevropské dopravní sítě:

- Plzeňský kraj – není dokončeno železniční spojení v ose Praha – Plzeň – Regensburg;
- chybí kapacitní páteřní železniční osa Moravy (Brno – Přerov);
- hlavní město Praha a Středočeský kraj – není dokončeno silniční spojení umožňující odvedení tranzitní dopravy z hlavního města.

Zásadní nedostatky napojení velkých měst v rámci krajů ve směru do centra kraje:

- hlavní město Praha a Středočeský kraj – chybí kvalitní železniční spojení pro regionální dopravu z Prahy do tří největších měst Středočeského kraje (Kladno, Mladá Boleslav, Příbram);
- Liberecký kraj – chybí kvalitní infrastruktura propojující důležitá centra kraje (Česká Lípa, Jablonec n. N., Semily);
- Kraj Vysočina – chybí kvalitní infrastruktura propojující důležitá centra kraje (zejména Třebíč a Žďár n. Sázavou);
- chybí kapacitní páteřní železniční osa Moravy (Brno – Přerov);
- hlavní město Praha a Středočeský kraj – není dokončeno silniční spojení umožňující odvedení tranzitní dopravy z hlavního města.

Zásadní nedostatky napojení velkých měst v rámci krajů ve směru do centra kraje:

- Jihomoravský kraj – chybí kvalitní železniční infrastruktura propojující důležitá centra kraje (zejména Znojmo, Vyškov);
- Zlínský kraj – chybí kvalitní infrastruktura propojující důležitá centra kraje (Vsetín, Valašské Meziříčí).

*Ing. arch. Vladimír Soukeník
urbanista*

Územní plánování a technická infrastruktura z pohledu správce ČEZ Distribuce, a. s.

Ladislav Ráliš

Představení společnosti ČEZ Distribuce, a. s.

Předmětem podnikání ČEZ Distribuce, a. s. je doprava elektřiny od výrobce k zákazníkovi. Společnost působí na území 11 krajů (*Plzeňského, Karlovarského, Středočeského, Ústeckého, Libereckého, Královéhradeckého, Pardubického, Olomouckého, Moravskoslezského a částečně Zlínského a Kraje Vysočina*). Společnost ČEZ Distribuce, a.s. zásobuje cca 3,55 mil. odběrných míst na území o rozloze 52 697 km². Roční objem distribuované energie je 43 864 TWh.



ČEZ Distribuce, a. s. je největší provozovatel elektrické distribuční soustavy v České republice. Pro zajištění distribuce elektrické energie konečným zákazníkům využívá kabelové a venkovní sítě na napěťových hladinách 110 kV, 35 kV, 22 kV, 10 kV, 6 kV, 0,4 kV. K výkonu licencované činnosti využívá a provozuje toto zařízení distribuční soustavy:

- 9 720 km vedení 110 kV
- 231 ks transformačních stanic vvn/vvn, vvn/vn
- 49 908 km vedení vysokého napětí
- 98 639 km vedení nízkého napětí
- 43 322 ks vlastních transformačních stanic
- 13 378 ks cizích (průmyslových) transformačních stanic

Územní plánování

Správci a provozovatelé distribučních soustav jsou povinni v souladu se zněním § 25 zákona č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změnách některých zákonů (energetický zákon) a pravidel provozování distribuční soustavy, zveřejňovat informace o plánovaném rozvoji distribuční soustavy. Plány musejí respektovat platné územní plány dotčených lokalit a případně iniciovat změnové řízení s cílem promítnout požadavek do územně plánovací dokumentace (ÚPD). Společnost ČEZ Distribuce, a. s. za tímto účelem provozuje internetové stránky zaměřené na tuto problematiku (<http://www.cezdistribuce.cz/cs/distribucni-soustava/rozvoj-distribucni-soustavy.html>).

Pro získání informací a identifikačních údajů o stávajícím a výhledovém distribučním zařízení v konkrétním území, včetně územně analytických podkladů (ÚAP), lze využít přístup do webové aplikace GEOPORTÁL (<https://geoportal.cez.cz/geoportal.uap/>). Přístup na GEOPORTÁL je zajištěn pro registrované subjekty oprávněné pořizovat ÚAP (krajské úřady, obce s rozšířenou působností a vojenské újezdy).



Při tvorbě ÚPD je nutno vycházet z technických norem a ochranných pásem stanovených legislativou. Ochranné pásmo zařízení distribuční soustavy je stanoveno v energetickém zákoně a jsou jím chráněna nadzemní vedení, podzemní vedení, elektrické stanice, výroby elektřiny a vedení měřicí, ochranné, řídicí, zabezpečovací, informační a telekomunikační techniky.

Aktualizace ZÚR

Správci a provozovatelé distribučních soustav považují za velkou nevýhodu to, že nejsou dotčenými orgány z pohledu připomínkování zásad územního rozvoje (ZÚR). Případné náměty na zpracování požadavků provozovatelů distribučních soustav na koridory pro umístění staveb elektrorozvodné soustavy vycházejí z požadavků na zajištění vyšší spolehlivosti dodávky elektrické energie a zajištění dostatečného výkonu pro koncové odběratele. Plochy a koridory pro umístění staveb elektrorozvodné soustavy vvn (110 kV) je nutné považovat za stavby nadmístního významu. Z pohledu správců a provozovatelů distribučních soustav je nutné zajistit včasnou komunikaci se zpracovateli ZÚR a samotných krajů, protože případné dodatečné změny a návrhy na doplnění vznesené při veřejném projednání mohou schválení ZÚR významně prodloužit a zkomplikovat.

Aktualizace územních plánů

Správci a provozovatelé distribučních soustav považují za velkou nevýhodu též to, že nejsou dotčenými orgány z pohledu připomínkování územních plánů (ÚP). Územní plán by měl akceptovat koridory a plochy pro umístění staveb elektrorozvodné soustavy vymezené v rámci ZÚR. V případech, kdy nejsou tyto požadavky akceptovány, lze prosadit

změnu cestou přes Ministerstvo průmyslu a obchodu (MPO). Tato možnost je však až krajní variantou a nebývá využívána. Z pohledu správců a provozovatelů distribučních soustav je nutné zajistit včasnou komunikaci se zpracovateli ÚP a samotnými obcemi, protože případné dodatečné změny a návrhy na doplnění vznesené při veřejném projednání mohou schválení ÚP významně prodloužit a zkomplikovat. Ideálně by měla kontrola samotného návrhu ÚP proběhnout ještě před zahájením řízení nebo před veřejným projednáním.

Shrnutí

- Správci a provozovatelé distribučních soustav považují za velkou nevýhodu to, že nejsou dotčenými orgány z pohledu připomínkování ZÚR a ÚP.
- Pro potřeby tvorby ÚPD lze využívat služby GEOPORTÁLU SKUPINY ČEZ.
- Z pohledu správců a provozovatelů distribučních soustav je vhodné zajistit včasnou komunikaci se zpracovateli ÚPD, krajů, měst a obcí.
- Při návrhu a umístění nového zařízení distribuční soustavy vysokého napětí je nezbytné vždy zakreslovat a počítat s budoucím ochranným pásmem.
- Při tvorbě nebo aktualizaci ÚP je potřebné po dohodě se správci a provozovateli distribučních soustav vždy zpřesňovat plochy a koridory nadmístního významu.

*Ing. Ladislav Ráliš
ČEZ Distribuce, a. s.*

Dopravní infrastruktura z pohledu resortu

Lucie Poláková

Přestože v resortu dopravy již třetím rokem nepůsobím, byla jsem oslovena vedením AUÚP, abych pro seminář v Jeseníku připravila příspěvek na téma veřejná dopravní infrastruktura z pohledu resortu dopravy. Jedním z důvodů, proč jsem byla požádána, je patrně mé několikaleté působení jak na Ministerstvu dopravy (dále jen „MD“), tak na Ředitelství silnic a dálnic České republiky (dále jen „ŘSD ČR“).

V obou institucích jsem pracovala v odděleních, jejichž úkolem bylo a je, mimo jiné, také připravovat a uplatňovat stanoviska, resp. vyjádření, k Politice územního rozvoje a územně plánovací dokumentaci v souvislosti s ochranou zájmů resortu dopravy. Odborník „na dopravu“ se během této doby ze mě rozhodně nestal, ale měla jsem možnost nahlízet „pod pokličku“ přípravy dopravních staveb a dívat se na územní plánování jinou „optikou“, z jiné pozice přes zájmy a nároky, které musí resort v rámci své působnosti v území hájit. Získané zkušenosti si považuji, díky ní jsem, myslím, vybavena větší dávkou tolerance a pochopení pro požadavky, které resort dopravy při pořizování územně plánovací dokumentace uplatňuje, a nesdílím všechny kritické názory na fungování tohoto resortu. Nemám ambice ani potřebné množství znalostí k hodnocení činností resortu dopravy, mohu se jen podělit o názor a nabytou zkušenost.

Příspěvek jsem rozdělila do tří částí:

1. Doporučená varianta přeložky silnice I. třídy – části trasy mimo koridor vymezený v ZÚR.
2. Kompetence a úloha Ministerstva dopravy – cíle a úkoly územního plánování.
3. Stanovisko Ministerstva dopravy k návrhu územně plánovací dokumentace.

První téma se týká v poslední době často diskutovaných situací, kdy se doporučená trasa záměru sledovaná a připravovaná resortem dopravy z nějakého důvodu nevejde („netrefí“) do koridoru vymezeného v územně plánovací dokumentaci (dále jen „ÚPD“).

1. Doporučená varianta přeložky silnice I. třídy – části trasy mimo koridor vymezený v ZÚR

Jako příklad jsem vybrala trasu přeložky silnice I/2 – jihozápadní obchvat Pardubic v úseku Staré Čivice – Dražkovice v Pardubickém kraji. Stávající silnice I/2 dnes přichází do Pardubic západně od Přelouče a je připojena k silnici I/37 v mimoúrovňové křižovatce „U závoďiště“, kde je ukončena. Dopravní koncepce na území Pardubic však počítá s pokračováním a prodloužením silnice I/2 v tzv. „jihovýchodním obchvatu Pardubic“ (v úseku od nové mimoúrovňové křižovatky se silnicí I/37 k ukončení na silnici I/36 – obchvatu Sezemic). I z toho důvodu bylo nutné prověřit možnost přeložení stávajícího koncového úseku I/2 a najít trasu jihozápadního obchvatu Pardubic, aby s jihovýchodním obchvatem tvořily logický celek (viz obr. 1).



Obr. 1 Výřez z výkresu ploch a koridorů ZÚR PK s vyznačením území vymezeného koridoru pro trasu přeložky silnice I/2 (jihozápadní a jihovýchodní obchvat Pardubic)

Koridor pro přeložku silnice I/2 byl vymezen již v Územním plánu velkého územního celku Pardubického kraje (dále jen „ÚP VÚC Pk“), který byl schválen v roce 2006. Vymezení koridoru v ÚP VÚC Pk předcházelo zpracování dopravní studie (zpracovatel Ing. Kmoníček) v roce 2004, kterou objednalo město Pardubice (nikoliv MD či ŘSD ČR) v souvislosti s pořizováním VI. změn územního plánu města Pardubice. Vymezení koridoru pro tuto přeložku bylo v procesu projednávání ÚP VÚC Pk dohodnuto. Následně při pořizování Zásad územního rozvoje Pardubického kraje (dále jen „ZÚR Pk“), které byly vydány v dubnu 2010, byl tento koridor převzat a zpracován beze změny. V době pořizování ZÚR Pk zadalo ŘSD ČR zpracování „vlastní“ vyhledávací studie pro trasu jihozápadního obchvatu Pardubic. Trasa byla prověřena ve více variantách a zahrnovala také řešení z roku 2004. V rámci nových variant, resp. podvariant, prověřila studie možnost odklonu trasy přeložky od severní hranice zástavby jedné z dotčených obcí (tyrkysová varianta). Tato varianta je navrhována přes jihozápadní část areálu letiště Pardubice (viz obr. 2).

Po projednání a dokončení studie ŘSD ČR následovalo posouzení všech zpracovaných variant v procesu EIA (vyhledávací studie i dokumentace záměru pro EIA byla zpracovaná Ing. Schejbalem 2009–2010). V procesu posuzování byla variantní řešení postupně selektována (viz obr. 3) a konečným výsledkem celého procesu EIA bylo souhlasné stanovisko, které doporučilo sledovat a připravovat v dalších stupních přípravy trasy vznik-

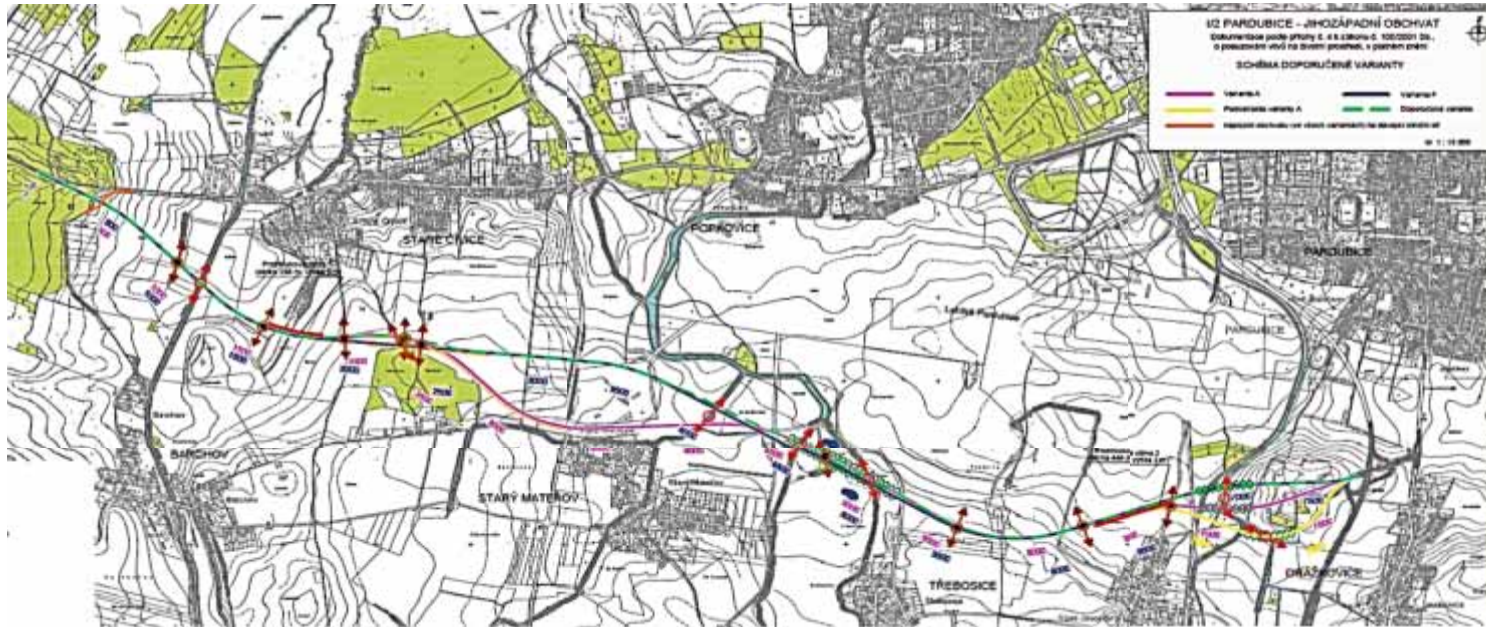
lou kombinací variant trasy z původní studie (fialová) a nové varianty vedené přes areál letiště (modrá), a k údivu investora i kraje také podvarianty vedené přes areál skládky komunálního odpadu, které se projektanti obou studií vždy důsledně vyhýbali (viz obr. 4).



Obr. 3 Výřez z dokumentace EIA pro posouzení záměru „I/2 – Staré Čivice – Dražkovice“ (zpracovatel Ing. Jiří Schejbal, Transconsult, s. r. o.) – selekce variant s dopracováním podvariant vedení trasy přes skládku a překladiště odpadu



Obr. 2 Výřez z koordináční situace vyhledávací studie „I/2 – Staré Čivice – Dražkovice“ (zpracovatel Ing. Jiří Schejbal, Transconsult, s. r. o.)



Obr. 4 Výřez z dokumentace EIA – doporučená kombinace variant pro další přípravu záměru „I/2 – Staré Čivice – Dražkovice“

Za dané situace je třeba, aby ŘSD ČR (oprávněný investor) před zpracováním dokumentace k územnímu rozhodnutí (dále jen „DÚR“) iniciovalo aktualizaci ZÚR Pk (s možným využitím zkráceného postupu) nebo aby MD při projednávání zprávy o uplatňování ZÚR uplatnilo požadavek na úpravu vymezení předmětného koridoru.

Vzniklá situace není podle mého názoru výsledkem jakéhokoli pochybení na některé ze zainteresovaných stran (investor, pořizovatel), ale přirozeným výsledkem procesu hledání optimálního řešení, o které bychom se, zvláště v předinvestiční fázi přípravy záměru dopravní infrastruktury (dále jen „DI“), vždy měli snažit.

Doporučená varianta, kterou by měl investor v další projektové a investiční přípravě sledovat, zasahuje na dvou místech (v prostoru průchodu areálem letiště Pardubice a v prostoru skládky odpadu) mimo třísetmetrový koridor vymezený v ZÚR Pk (viz obr. 5).



Obr. 5 Doporučená varianta mimo koridor vymezený v ZÚR Pk

Pokud je v této fázi přípravy zjištěn nesoulad záměru s vymezením koridoru v ÚPD, je dostatek času a prostoru řešit tuto situaci s předstihem ještě před fází územního řízení, kdy už musí být soulad záměru s platnou ÚPD jednoznačný a kdy by měl projektant DÚR respektovat řešení dohodnutá v ÚPD a odchýlit se jen zcela výjimečně v případě, že jsou zjištěny nové, zcela zásadní a prokazatelné důvody, proč je nutné se z koridoru v ÚPD vychýlit. Jednoznačně lze doporučit začít řešit tyto situace co nejdříve, jakmile v rámci procesu hledání optimálního řešení nastanou.

2. Kompetence a úloha Ministerstva dopravy – cíle a úkoly územního plánování (vzájemný respekt)

Úloha a kompetence MD jsou jasně stanoveny v § 17 zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky, ve znění pozdějších předpisů, takto: „Ministerstvo dopravy je ústředním orgánem státní správy ve věcech dopravy a odpovídá za tvorbu státní politiky v oblasti dopravy a v rozsahu své působnosti za její uskutečňování.“

Úkolem MD je sledovat a chránit rozvojové záměry DI na území ČR z hlediska silniční, drážní (železniční), letecké a vodní dopravy. MD je tím orgánem, který přímo sám nebo prostřednictvím svých zřízených organizací, zajišťuje přípravu dopravních staveb, prověřuje, hledá řešení a následně uplatňuje požadavky pro vymezení a územní ochranu sledovaných záměrů DI prostřednictvím nástrojů územního plánování. Jsem přesvědčena, že tuto roli MD je třeba respektovat a přijmout. Nemyslím, že je správné, aby kterýkoliv z jiných resortů předkládal alternativní návrhy dopravních záměrů nebo aby bez předchozího prověření záměru v rámci dopravního plánování byly vymezovány koridory DI, a tím byly předurčovány budoucí trasy záměrů DI v ÚPD s očekáváním, že resort dopravy tato řešení bez výhrady přijme, dokončí přípravu a záměr zrealizuje.

Na druhé straně musí resort dopravy, stejně jako ostatní resorty, respektovat a přijmout koordinační úlohu územního plánování, které musí jednotlivé resortní koncepce v území zohlednit a zkoordinovat tak, aby byly naplněny cíle a úkoly územního plánování stanovené stavebním zákonem a aby byl rozvoj území a všech jeho složek vyvážený. Mají-li být v území vytvořeny předpoklady pro výstavbu a pro vyvážený rozvoj území, mají-li být zkoordinovány veřejné i soukromé zájmy a záměry změn v území, má-li být stanovena celková koncepce rozvoje území, není možné očekávat, že jednotlivé resortní koncepce, záměry či zájmy jednotlivých resortů budou vždy do územně plánovací dokumentace převzaty beze zbytku a bez nutnosti stanovení určitých omezujících podmínek. Pokud však v územně plánovací dokumentaci nelze nalézt řešení, kterým by byl v území dosažen vzájemný soulad a koordinace veřejných zájmů chráněných jednotlivými resorty, nezbyvá, než upřednostnit ve výsledném řešení převažující veřejný zájem. Právě v těchto situacích, kdy je potřeba některý z veřejných zájmů v území upřednostnit a odůvodnit, chybí u záměrů DI opora v právních předpisech resortu dopravy, neboť ani v jednom z nich není veřejný zájem v souvislosti s přípravou a řešením dopravních staveb zakotven. Takže i možnost případného vyvlastnění pro potřeby získání pozemků pro realizaci dopravních staveb je vždy závislá na územním plánování, resp. na vymezení veřejně prospěšných staveb DI v územně plánovací dokumentaci krajů a obcí. Ze všech výše uvedených důvodů je nutné vždy postupovat ve vzájemném respektu všech zainteresovaných stran.

3. Stanovisko Ministerstva dopravy k návrhu ÚPD (podklady, struktura, požadavky)

Požadavky, resp. připomínky, které MD obvykle uplatňuje ve svém vyjádření, resp. stanovisku k pořizované ÚPD, lze shrnout do několika okruhů:

a) Respektování stávajících dopravních tras/ploch (dálnic a silnic I. třídy, železničních drah, letišť), včetně jejich ochranných pásem

Tento požadavek vyplývá přímo z právních předpisů a i v případě, že jej MD ve vyjádření k návrhu zadání nebo ve stanovisku k návrhu ÚPD neuvede, musí jej pořizovatel (i zpracovatel) ÚPD zohlednit.

b) Vymezení a územní ochrana ploch a koridorů pro rozvojové záměry DI

Tento okruh požadavků zahrnuje obvykle specifikaci územních nároků na vymezení ploch a koridorů DI. Specifikace a konkretizace těchto požadavků bývá přímo úměrná stupni projektové dokumentace, kterou má MD pro příslušný záměr k dispozici. Čím nižší stupeň projektové dokumentace, tím méně je možné požadavky upřesňovat a naopak. Zde bohužel nelze sladit tempo a rychlost procesů pořizování ÚPD s tempem předinvestiční a investiční přípravy záměrů DI, které je podstatně pomalejší. Většinou je tedy podkladem pro vymezení koridoru DI v ZÚR stejná projektová dokumentace záměru DI jako pro následné upřesnění koridoru v ÚP. V případě, že je k dispozici jen vyhledávací studie záměru DI (navíc obvykle s variantním řešením tras), vzniká pořizovateli, zpracovateli a vlastně i MD poměrně nelehký úkol, jak koridor upřesnit, aniž by bylo „blokováno“ zbytečně velké území (a na velmi dlouhou dobu), nebo naopak, aby nebyl vymezen příliš úzký koridor, do kterého se výsledná trasa sledovaného záměru „netrefí“ a bude nutné pořídit změnu ÚP.

c) Návrhy dopravních připojení na stávající dálniční nebo silniční síť nebo na navrhované trasy DI, dopravní obsluha

Okruhy těchto požadavků se týkají samozřejmě jen problematiky silniční dopravy. MD uplatňuje připomínky k navrhovaným zastavitelným plochám vymezeným v dotyku se stávající sítí silnic I. třídy a dálnic nebo na hranicích koridorů silniční DI s ohledem na možnosti řešení dopravní obsluhy těchto ploch, resp. řešení jejich dopravního připojení. Dále MD v pořizované ÚPD připomínkuje případné návrhy křižovatek jak u tras stávající silniční sítě, tak i u rozvojových záměrů DI vymezených v ÚPD, např. z důvodů neodpovídající minimální normou stanovené křižovatkové vzdálenosti (viz obr. 6).

Ve své argumentaci vychází MD ze zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, který mj. definuje hierarchii kategorií pozemních komunikací a účely, ke kterým příslušné kategorie slouží. MD vychází také z příslušných článků a tabulek ČSN 73 6101 – Projektování silnic a dálnic, která stanovuje nejmenší dovolené vzájemné vzdálenosti křižovatek a podmínky možného připojování sousedních nemovitostí na jednotlivé kategorie pozemních komunikací.



Obr. 6 Návrh šesti křižovatek na přeložce silnice I. třídy (obchvatu města) – zeleně jsou označeny křižovatky, kde se trasa obchvatu musí odpojit ze stávající trasy

d) Zastavitelné plochy v ochranných pásmech DI, dotyk se stávajícími dopravními cestami anebo dotyk/zásahy do koridorů DI – působení negativních vlivů z provozu dopravy (hluk – protihluková opatření)

Ochrana veřejného zdraví, např. problematika působení negativních vlivů z dopravy (hluku) na stávající i budoucí chráněnou zástavbu náleží do působnosti resortu zdravotnictví. Náklady spojené s budováním opatření proti hluku z dopravy však hradí vlastníci příslušné dopravní cesty. To je důvodem, proč MD uplatňuje připomínky k zastavitelným plochám vymezeným u stávajících tras dopravních cest a u koridorů pro záměry DI, jestliže stanovené využití těchto zastavitelných ploch umožňuje umístění zástavby vyžadující splnění stanovených hlukových limitů.

Pokud se jedná o zastavitelné plochy vymezené u tras nebo v ochranném pásmu stávající DI, MD obvykle požaduje stanovit v těchto plochách podmíněně přípustné využití s tím, že v navazujícím řízení musí být prokázáno, že v chráněných venkovních prostorech této zástavby budou splněny hlukové limity.

Podstatně složitější situace vzniká, když jsou zastavitelné plochy, např. pro bydlení, vymezeny na hranici koridorů DI v ÚPD, neboť je velmi pravděpodobné, že obytná zástavba bude v území, resp. v těchto zastavitelných plochách umístěna a vybudována podstatně dříve než dopravní stavba ve vymezeném koridoru DI, a tak veškeré náklady spojené s případnou protihlukovou ochranou takto vzniklé nové obytné zástavby bude hradit resort dopravy v rámci realizace dopravní stavby. Kromě dalších takto vyvolaných finančních nákladů, o které se navýší cena budoucí dopravní stavby, je snad ještě smutnějším důsledkem „dlouhá nudná“ protihluková stěna (v lepším případě zemní

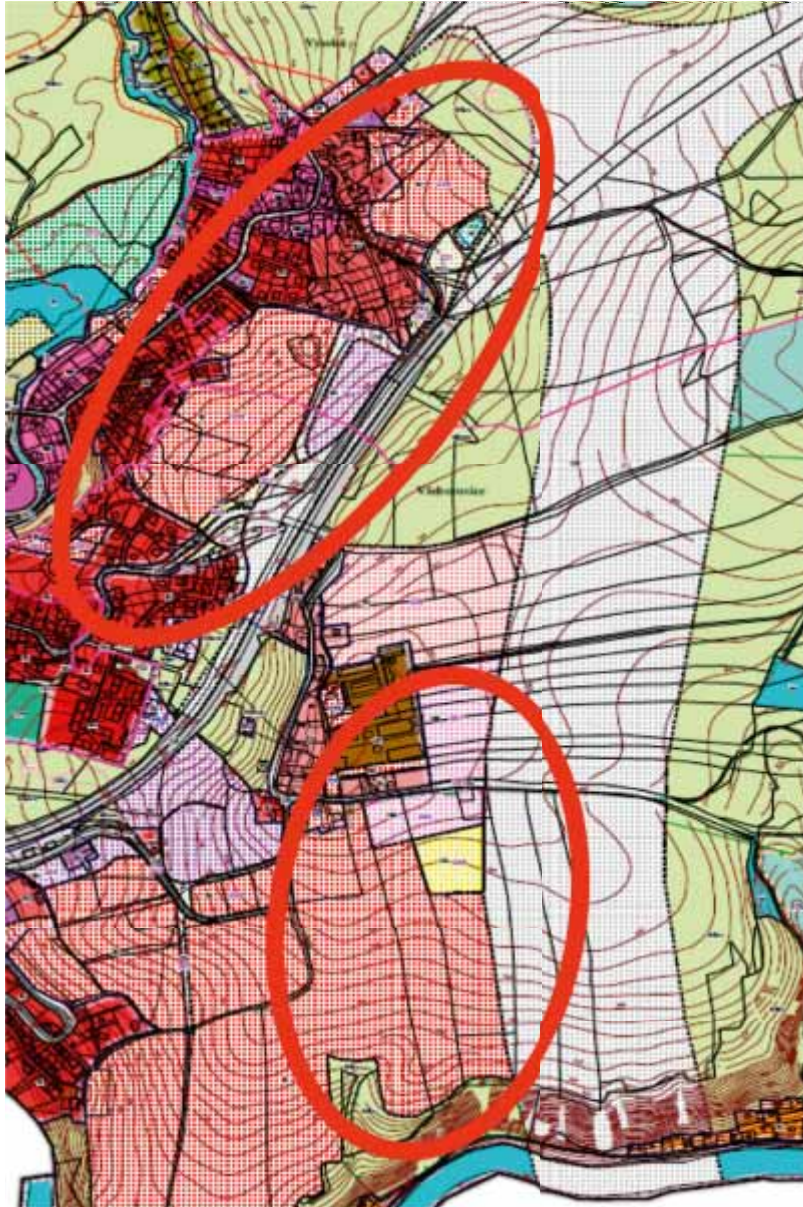
val), do které budou hledět z jedné strany řidiči a cestující a z opačné strany obyvatelé nově vybudované obytné zástavby, která v blízkosti dopravní cesty vznikla, nemluvě o estetickém působení a zapojení protihlukových stěn do krajiny.

Má-li územní plánování vytvářet předpoklady pro výstavbu, koordinovat zájmy v území, prověřovat a vytvářet v území podmínky pro kvalitní bydlení, pro hospodárné vyna-

kládání prostředků z veřejných rozpočtů atd., pak je obtížně pochopitelné, proč jsou vymezovány nové zastavitelné plochy zejména pro bydlení v blízkosti kapacitních dopravních cest nebo koridorů DI, zvláště pak u obchvatů obcí, jejichž hlavním smyslem je odvést tranzitní dopravu ze stávajících průjezdních úseků silnic I. třídy procházejících středem zastavěného území obcí a eliminovat tak působení negativních vlivů z provozu dopravy na jejich obyvatele. Obávám se, že těmito řešeními vytváříme nejen nevhodné podmínky pro kvalitní bydlení, ale popíráme smysl investice do připravovaného nebo již vybudovaného obchvatu obce a zakládáme tak na stejný problém, který byl obchvatem vyřešen (viz obr. č. 7 a 8).



Obr. 7 Zastavitelné plochy a plocha územní rezervy pro bydlení vymezené ve vzdálenosti 50 m od připravovaného obchvatu obce



Obr. 8 Zastavitelné plochy pro bydlení vymezené u stávající čtyřpruhové silnice I. třídy (zatížení – 14 907 voz./24 h.) a u koridoru D1 pro obchvat města (rychlostní silnice)

Na výše uvedených příkladech jsem se pokusila poukázat na některé vybrané problémy, se kterými se „doprava“ ve vztahu k územnímu plánování (a naopak) potýká. Nejde o vyčerpávající ani reprezentativní výčet, ale o příklady, které se v územně plánovací praxi opakovaně vyskytují.

Závěr

Dopravní infrastruktura má být „službou“ v území, má-li dobře sloužit, je třeba respektovat hierarchii jednotlivých kategorií dopravních cest a využívat je pro účely, ke kterým jsou určeny, a ne k těm, které jim z hlediska významu nepřísluší.

Společným cílem územního plánování a „dopravy“ by mělo být hledání oboustranně přijatelných řešení, která jsou v území za rozumných podmínek proveditelná. Nevím, jaký je vzájemný vztah „dopravy“ a územního plánování jako mezioborové „zápasení“ o to, kdo se komu má více podřídit, ale jako proces vzájemné komunikace a spolupráce při hledání dobrých řešení s oboustranným respektem k potřebám toho druhého.

*Ing. arch. Lucie Poláková
Ministerstvo pro místní rozvoj ČR*

Technická infrastruktura v územním plánování

Václav Jetel

Po roce a půl od konference ve Znojmě na téma Veřejný prostor, veřejná prostranství se pozornost členů Asociace opět obrací na téma úzce spojené s veřejnou infrastrukturou. Tentokrát je jedním z nosných témat i pojetí koncepce technické infrastruktury v územně plánovací činnosti a následný dopad na samotnou realizaci jejích staveb a zařízení, zajišťující základní potřeby obyvatel především v sídlech, ale i ve volné krajině. V několika následujících řádcích bych rád seznámil čtenáře tohoto příspěvku s vlastní zkušeností (jak pozitivní, tak negativní) v problematice technické infrastruktury, a to jako projektanta územně plánovacích nástrojů, ale také i jako pedagoga, s krátkou zkušeností práce úředníka a komunálního politika. Až do svých vysokoškolských studií jsem oblast technické infrastruktury vnímal jako každý občan, který bere za samozřejmé a téměř bez povšimnutí, že po většinu dnů, měsíců a let se mu dostává většinou bez problémů všech požitků, které technická infrastruktura skýtá, to znamená pitná voda teče, splašky odtékají, popelnice jsou vyprazdňovány, elektrospotřebiče fungují a s kýmkoliv na světě si dokážu vyměnit informaci. Teprve setkání se svými učiteli, s doc. Františkem Medkem (FA ČVUT) a doc. Petrem Šrytrem (FSv ČVUT), probudilo můj zájem podrobněji zkoumat „zákonitosti“ technické infrastruktury. Tato jména zde uvádím záměrně jako poctu osobností dvou současných odborníků, kteří v oboru městského inženýrství zanechali nerasmazatelnou stopu a velké množství studijních materiálů.

Ačkoliv na Českém vysokém učení technickém v Praze působí velké množství odborníků na stavby technického vybavení území, stále zde chybí samostatný studijní obor městské inženýrství, který je akreditován například na Fakultě stavební Vysoké škole báňské – Technické univerzitě Ostrava nebo na Vysokém učení technickém v Brně. O potřebnosti tohoto oboru se Katedra urbanismu a územního plánování Fakulty stavební ČVUT snaží již od roku 2008 spolu s dalšími katedrami, ale přes tento dílčí neúspěch je stále jedním z hlavních poslání (vedle výchovy architektů – urbanistů) katedry výchova nových městských inženýrů, kteří budou schopni komplexně řešit technické, ekonomické a ekologické problémy spojené se zajištěním „provozu“ sídel a regionů a koordinaci technického vybavení území. Zde se vždy nabízí paralela mezi snahou České komory architektů o prosazení funkce městského architekta a potřebou dle mého názoru zřídit pozici městského inženýra, který by i v tandemu s městským architektem mohl vytvořit silnou koncepční a strategickou základnu pro udržitelný rozvoj větších sídel, na krajské úrovni pro regiony. Proto by mohla Česká komora autorizovaných inženýrů a techniků podpořit rozvoj a význam autorizovaného oboru II08 – městské inženýrství.

Tvorba koncepce technické infrastruktury tvoří od počátku územního plánování nedílnou součást každého územně plánovacího nástroje. Díky své nezbytnosti v území má vedle ostatních koncepcí veřejné infrastruktury zvláštní postavení například jako nositel veřejného zájmu, který může omezit vlastnická práva (§ 2 odst. 1 bod I) stavebního zákona) nebo jehož stavby, zařízení a jiná opatření mohou být umístována v nezastavěném území (§18 odst. 5 stavebního zákona) anebo dokonce ve výjimečných případech na nezastavitelných pozemcích (§ 18 odst. 6 stavebního zákona).

Posledních 25 let ukazuje, jak dlouhá a trnitá cesta vede od správně stanovené koncepce technické infrastruktury až po samotnou realizaci jednotlivých staveb a zařízení pro zásobování vodou, odkanalizování území, likvidaci odpadů, zásobování energiemi, přenos informací a nově (od 1. 1. 2013) pro snižování ohrožení živelními nebo jinými pohromami.

Již v příspěvku na konferenci v Třebíči na podzim 2011 byla představena v rámci tématu změn územních plánů obec Květnice (ORP Brandýs nad Labem – Stará Boleslav), která je celorepublikovým příkladem neřízené suburbanizace s velkým deficitem v oblasti technické infrastruktury.

Pro ilustraci je možné citovat z oficiálních záznamů obce například žalostný stav splaškové kanalizace, která je zatěžována dešťovými a balastními vodami.

„V uvedeném časovém úseku, ..., přitékalo do nátokové jímky v ČOV 18,0–19,0 l/s místo obvyklých projektem stanovených a legislativně povolených 4,0–6,0 l/s. Z hlediska zajištění vyrovnaného průtoku v ČOV a zajištění stabilních podmínek provozu v biologické části čistírny se jedná o závažný a provozně náročný problém. Nejedná se rozhodně o „nicotný problém s vyčerpáním kapacity“, ..., nýbrž o systémové selhání předchozích účastníků výstavby a provozu kanalizace, včetně minulého vedení obce. Tento problém nevznikl včera, ale postupně eskaluje v souvislosti s dokončováním, přebíráním a provozováním kanalizace v lokalitách developerů.“ (Dokumentace stavu kanalizace po dešti 14. 7. 2011). Tento stav zapříčinila neukázněnost jednotlivých developerů a jejich stavebních firem při realizaci kanalizace, kdy nebyly například realizované vyprojektované odlehčovací komory, ale dimenze profilů stok byla zachována, tudíž za místem odlehčovací komory vzniklo úzké hrdlo, které zapříčinuje vytékání odpadní vody z revizních šachet na komunikaci, a tím došlo i k ohrožení provozu na pozemní komunikaci.

Bohužel tento případ není jediný a v praxi se setkáváme s podobnými případy jako relikt porevoluční doby, času úpadku systémového plánování (po roce 1989 je bohužel pova-

žováno slovo „plánování“ za pozůstatek minulého režimu) a rozmachu svobodného „drancování“ území bez plánovacích smluv tak, jak je zná současná legislativa od roku 2007.

U obce Květnice se bohužel seběhlo několik smutných příčin tohoto stavu, a to nejen negativní role developerů, kteří nedotáhli své záměry do konce a předali obci území bez dokončených některých povrchů komunikací, veřejného osvětlení a funkční kanalizace, ale i místní samosprávy a stavebního úřadu. Částečně se podařilo minulému zastupitelstvu prostřednictvím převzetí provozování kanalizace vlastními silami nastavit pravidla pro výstavbu nových kanalizačních řadů a přípojek, bez možnosti svedení srážkových vod a případů ze žump a septiků (Technické standardy z roku 2013).

Návrh nového územního plánu Květnice se potýká i s řadou problémů v oblasti zásobování vodou, které vyvolávají investice v oblasti akumulace vody. Nedostatek pitné vody ve Škvoreckém vodovodu neumožňuje v oblastech, které zásobí, další územní rozvoj, tedy i v Květnici. Koncepte zásobování vodou pak počítá s dvěma variantami zkapacitnění skupinového vodovodu v Květnici, a to buď za využití stávajících řadů a posílení akumulace (min. 450 m³) u stávajícího vodojemu Sluštice (náklady cca 12,6 mil. Kč – varianta B-1) anebo vybudováním nového přivaděče s vodojemem o kapacitě 2 x 500 m³. Výpočet potřeby vody vychází ze stávající spotřeby vody připojených obyvatel a nárůstu počtu obyvatel násobené specifickou potřebou na jednoho obyvatele (125 l/os/den), kde je započítána i občanská vybavenost a ztráty.

Dnes, tři týdny před veřejným projednáním návrhu nového územního plánu, již nejsme bohužel schopni vrátit čas zpět a zcela napravit zásadní nedostatky, které vrhají obec do spirály problémů především v oblasti dopravní a technické infrastruktury. Proto i nadále v územním plánu přetrvávají záměry, které výrazně zatíží systémy veřejné infrastruktury, a to pouze z obavy obce vyhnout se finančním sankcím za nedodržení smluvních podmínek uzavřených v minulosti s developery a z obavy dotčených orgánů uhradit náhrady za změnu ve využití území.

V dalším projektu bych se rád podělil o svoji první a poslední **zkušenost zpracovatele ÚPD s krajským soudem a Nejvyšším správním soudem**, kde byla napadena část vztahující se k technické infrastruktuře v rámci specifických podmínek.

Navrhovatelé (noví majitelé zastavitelné plochy) se domáhali zrušení části opatření obecné povahy – Změna č. 3 územního plánu obce Sibřina (ORP Brandýs nad Labem – Stará Boleslav), schválená usnesením Zastupitelstva obce Sibřina č. 1/2011 ze dne 23. 2. 2011. Změnou územního plánu byly mimo jiné nově vymezeny pozemky navrhovatelů jako součást nové zastavitelné plochy ZM 3/5 určené k bydlení a zároveň byla stanovena specifická podmínka, podle níž „umísťování staveb v navrhovaných zastavitelných plochách je možné až po vybudování veřejné kanalizace a vodovodu v obci (v sídlech Stupice a Sibřina)“. Navrhovatelé se domáhali zrušení napadeného opatření obecné povahy v části, v níž je tento regulativ zakotven (dále také „napadený regulativ“). Krajský soud v Praze (KS) rozsudkem č. j. 50 A 4/2014-69 ze dne 22. 7. 2014 návrh zamítl a Nej-

vyšší správní soud v Brně (NSS) dne 3. 12. 2014 zamítl kasační stížnost na rozsudek KS pod č. j. 7 As 186/2014- 49.

V rozsudku KS a NSS stojí, že v odůvodnění Změny územního plánu není konkrétně uvedeno, proč je stanoven napadený regulativ. Jeho stanovení však vyplývá z celého odůvodnění Změny územního plánu. Tato informace je příkladem práce soudu, který si dal tu práci a přečetl celou textovou část ÚPD, z které pak komplexně vyplývá zdůvodnění i dílčích částí koncepcí. Výrok soudu byl pak úlevou celého zpracovatelského týmu, který se teprve přizpůsoboval novým podmínkám stavebního zákona a vždy bude pochybovat o výběru nejhodnější varianty výroku a odůvodnění. Čistším řešením podmíněnosti výstavby by se více nabízelo stanovení pořadí změn v území (etapizace).

Zajímavou problematikou při zpracování koncepce technické infrastruktury v územních plánech je zpřesňování koridorů vymezených v zásadách územního rozvoje jednotlivých krajů. V koncepci návrhu územního plánu města Pardubice například nebylo možné zpřesnit koridor VVTL plynovodu Olešná – Náchod vymezený v souběhu se stávajícím VTL plynovodem, neboť koridor prochází již dnes zastavěným územím Staročernska. Uvedený problém byl následně řešen s hlavním projektantem a s krajským úřadem, na základě kterého byl ponechán stávající koridor beze změny a celá koncepce byla doplněna o územní rezervu v reálnější trase. Ten samý problém vznikl v koncepci návrhu územního plánu Chlumce (ORP Ústí nad Labem), kde koridor pro zpřesnění trasy kanalizační stoky je vymezen v plně šíří přes soukromý výrobní areál v Hrbovicích.

V některých územních plánech hrají výraznou roli stavby a zařízení technické infrastruktury při stanovování celkové koncepce rozvoje sídel nebo byly motivací pořízení nových územních plánů nebo jejich změn.

V koncepci rozvoje města Odolena Voda (ORP Brandýs nad Labem – Stará Boleslav) sehrálo v roce 2010 velkou roli rozšíření čistírny odpadních vod na 10 000 EO, které bylo na základě dotačních podmínek nezbytné v budoucnu naplnit a umístění města v rozvojové oblasti OB1 v blízkosti letiště Vodochody tomu nahrávalo. Plánovaný rozvoj města byl však zastaven nástupem nového zastupitelstva na podzim 2010, které odmítlo strategické cíle města a již pět let existuje patová situace v samosprávných orgánech města, které není schopné vytvořit pokyny pro zpracování návrhu územního plánu pro veřejné projednání.

Územní plán Lipno (ORP Žatec) byl zase zpracován a vydán na základě aktivit a podpory společnosti ČEPS, a. s., která vzešla z potřeby výstavby trasy ZVN 2 x 40 kV (410/419 TR Výškov – TR Čechy Střed), který je v ZÚR Ústeckého kraje vymezen jako územní rezerva a bude předmětem změny 1. aktualizace. Zajímavostí obce je i stanovená koncepce odvádění a likvidace odpadních vod založená čistě na domovních ČOV dotovaných částkou 50 tisíc korun českých na jednu nemovitost z veřejného rozpočtu obce.

Ve velkém množství územních plánů dochází k výraznému zásahu do koncepce technické infrastruktury ze strany dotčených orgánů, správců sítí nebo sousedních obcí či dokonce sousedních států.

V územním plánu Luby (ORP Cheb) jsme opustili koncept větrného parku z důvodu nesouhlasu německé strany z hlediska ochrany krajinného rázu Krušných hor a malé vodní elektrárny z důvodu ochrany prvků ÚSES.

Velký posun v územně plánovací činnosti specialistů zabývajících se koncepcí technické infrastruktury byla novela stavebního zákona z roku 2012, která od 1. 1. 2013 explicitně deklarovala nepřípustnost zásahu koncepcí do pravomocí regulačních plánů a územních řízení, kde se již rozhoduje o konkrétním umístění stavby nebo zařízení technické infrastruktury. Z územních plánů tak pomalu mizí konkrétní trasy inženýrských sítí a umístění objektů, např. trafostanic. Ubývá již také nadužívání institutu vyvlastňování a upřednostňuje se zřízení věcných břemen.

V oblasti technické infrastruktury se pak nejčastěji setkáváme s následujícími problémy, a to jak v rovině projekční, tak i realizační a provozní:

- deficit koordinace vedení technického vybavení území;
- improvizace, navrhování provizorních řešení;
- nedostatečné technické podklady (např. neúplnost ÚAP, absence pasportů);
- technologická nekázeň zhotovitelů staveb;
- nízká kvalita architektonického a urbanistického návrhu – často absence autorizovaného architekta;
- nedostatečné zajištění provozování staveb a zařízení technického vybavení území;
- nedůslednost stavebních úřadů při kolaudaci staveb TI;
- špatná komunikace s vlastníky TI;
- nerespektování vlastnických práv majitelů pozemků ad.

Pro odstranění těchto neduhů v činnosti projektantů, veřejné správy a provozovatelů systémů technické infrastruktury se snaží Katedra urbanismu a územního plánování ČVUT vychovat odborníky schopné řešit komplexně potřeby sídel, které se upírají především k bezproblémovému zajištění chodu veřejné infrastruktury.

*Ing. Václav Jetel, Ph.D.
autorizovaný architekt pro ÚP
Katedra urbanismu a územního plánování
Fakulta stavební ČVUT v Praze*

Kulatý stůl k dopravě – závěry

Jan Fibiger

Z iniciativy SIA ČR Rady výstavby se dne 11. 2. 2015 v Nadaci pro rozvoj architektury a stavitelství konal „Kulatý stůl k dopravě“. Jednání se účastnilo na tři desítky předních odborníků v oblasti projektové přípravy, investorské přípravy, realizace dopravních staveb, příslušných správních úřadů i reprezentantů neziskové a akademické sféry.

Přítomní se na závěr dohodli, že projednané poznatky budou soustředěny do závěrečného „Desatera“, které by shrnulo otázky koncepční a dlouhodobé / strategické a otázky a požadavky a řešení, která jsou aktuální, vyžadující rozhodnutí operativní, taktická a každodenní.

Desatero:

1. **Zodpovědnost za systém řízení veřejných stavebních investic, podmínek výstavby a rozvoj území je v České republice rozdělena mezi řadu ústředních orgánů [Ministerstvo průmyslu a odvodu (MPO) má na starosti obecně stavebnictví, energetické stavby, stavební výroby, Ministerstvo pro místní rozvoj (MMR) je odpovědné za metodiku strategického plánování, za územní plánování, stavební řízení, veřejnou zakázku a bydlení, Ministerstvo životního prostředí (MŽP) je rovněž aktivní v podpoře bydlení, ochraně krajiny, ovzduší a přírody, ve správě udržitelnosti trvalého rozvoje, Ministerstvo dopravy (MD) je odpovědné za přípravu a výstavbu dopravních tras a zařízení, Ministerstvo zemědělství (MZ) je odpovědné za vodohospodářské stavby a krajinu, Ministerstvo kultury (MK) za památky, Ministerstvo financí (MF) za financování a státní expertizu, Ministerstvo vnitra (MV) za požární ochranu apod.] Toto dělení vytváří značně nepřehledný a nekoordinovaný systém často si konkurujících vztahů, legislativních předpisů a kompetencí, zároveň existují činnosti, za které jako by nikdo neodpovídal. Nekoordinovanost má za následek neustále se prodlužující termíny přípravy investic, složitost jejich přípravy a významnou neekonomičnost pro celý investiční proces. SIA ČR proto již několik let usiluje o zřízení jediného ústředního orgánu, který by tyto problémy systémově překonával. **Jako vy kročení správným směrem proto přítomní vnímají vznik Rady vlády pro stavebnictví, která by se o koordinaci řady problematických vztahů měla pokusit na půdorysu současného vládního uspořádání, a pro kterou jsou i následující závěry určeny.****
2. V České republice vedle sebe existují územní strategie na úrovni státu i jednotlivých krajů, územně plánovací dokumentace [Politika územního rozvoje na úrovni státu (PÚR), zásady územního rozvoje na úrovni krajů (ZÚR) a územní a regulační plány], v oblasti dopravy pak vládou schválené dokumenty Dopravní politika ČR a Dopravní sektorové strategie. Strategie a politiky mají často jen podobu rozpracovaných vládních prohlášení. Jejich platnost je sice významná z hlediska plánování národních finančních prostředků a prostředků z fondů Evropské unie, jejich životnost je ale mnohdy limitována politickým volebním obdobím. Územní plánování se jako jediné opírá o složitý právní model schvalování koncepce v území, ale zcela rezignovalo na plánování etapizace (umístění investic v čase a jejich ekonomickou bilanci) a je poznamenáno procesem schvalování formou opáření obecné povahy. Takto připravované a vydávané dokumenty jsou opakovaně soudně napadány, jejich vydání se protahuje a tyto dokumenty tak nevytvářejí dostatečně stabilní a přítom účinný rámec pro přípravu dopravních investic. Přitom dynamika změn požadavků jednotlivých rozvojových území a potřebných kapacit a tras jejich dopravní obsluhy se významně v čase nemění. Ironií je, že oblasti s největší soukromou výstavbou (Praha a Středočeský kraj) zdaleka nejsou oblastmi s prioritní výstavbou dopravní infrastruktury. Přesto **pro trasování, etapizaci a kapacity připravovaných dopravních staveb považujeme za rozhodující jejich oprávnění z hlediska územním plánováním definovaných sídelních struktur, jejich potřeb a rozvojových trendů. To se týká celostátních a mezistátních tahů, zrovna tak jako výstavby místních a lokálních spojení.**
3. Složitost procesu územní i stavební investorské přípravy má za následek neúměrně dlouhé termíny přípravy dopravních staveb (průměr vyšší než 12 let, není výjimka ani 16 let, německý standard je přitom 6 let a EU stanovila pro energetické sítě limitní dobu přípravy 3,5 roku). Praxe zatím nevyužívá možnosti § 18 odst. 5) stavebního zákona na umístění dopravní stavby před vydáním územně plánovací dokumentace, nebo, pokud ji tato nevyklučuje, ani jednou nebyl rovněž v ZÚR předepsán regulační plán na umístění dopravní stavby. Připravovaná změna stavebního zákona přichází s integrací stavebního řízení, stavebního povolení a EIA. Sloučené (integrované) řízení bude zřejmě složitější a náročnější, ale vytvoří podmínky řešit všechny problémy jednou a potom rozhodnout. **Zrušení opatření obecné povahy u ZÚR, nastavení zásady, že o umístění investice se rozhoduje pouze jednou, zajištění regulačních plánů pro rozhodující výstavbová území a dopravní trasy, je cesta zkrácení pří-**

- pravy v územním plánování a předpoklad pro následnou realizaci integrovaného stavebního řízení. Cílem je úspora v jednom řízení, odstranění jejich řetězení, jen jedno odvolání. Zavedení těchto opatření si vyžádá nejen potřebné legislativní změny, ale zejména rozsáhlou přípravu účastníků a změnu praxe v úrovni stavebních úřadů, investorů, projektantů a dalších partnerů.
4. V České republice nemáme uzákoněný postup přípravy a zdůvodnění potřeby a stanovení časových návazností a investičních limitů pro státní a veřejné investice. Investiční příprava vzniká v postupných krocích: a) stanovení potřeby záměru (je dána územní potřebou a přepravní prognózou), b) studie návratnosti a rozsahu investice, c) územně technická studie. Absence některého kroku (v českých poměrech většinou stanovení potřeby), absence posuzování těchto kroků z hledisek ekonomických, časových, územních (koordinovaných s dalšími investicemi do území) je zdrojem nízké efektivity a nestability investic v území i finančním plánu. Státní expertiza v tomto procesu nesmí být další překážkou v přípravě, ale nejvýznamnější státní kontrolou efektivity vynakládaných investic. Takováto metodika zatím zcela chybí.
 5. Všeobecně je nejvíce stížností na nezkoordinovanou a nefunkční legislativu. Stejnou překážkou jsou však její časté změny a „neusazenost v praxi“, která vyvolává alibistický přístup jednotlivých aktérů, absenci ekonomického pohledu při uplatňování požadavků dotčených orgánů i zainteresované veřejnosti a přenášení technických a manažerských problémů do podoby právní. O problémech stavby rozhodují soudy na základě správních argumentů. Legislativní změny opravují minulé chyby, ale koncepčně se v nich ztrácí společenský cíl: efektivní trvale udržitelný rozvoj území realizovaný výstavbou. Ve schvalovacích procesech by jednotlivé kroky měly mít charakter stanoviska, ne rozhodnutí. Otevřelo by to možnost dohádovacích jednání a následného řešení rozporů rozhodnutím vlády. Tím by byla otevřena možnost hledání rovnováhy mezi často odlišnými východisky jednotlivých aktérů.
 - a. Od novely stavebního zákona se očekává zjednodušení celého systému a vytvoření podmínek pro podstatné urychlení všech procesů při zachování principů široké participace veřejnosti.
 - b. U speciálních zákonů (liniových a energetických), bude-li je potřeba vytvořit, je potřeba zachovat jasnou návaznost na stavební zákon, zejména na územní plánování, a vybavit je zejména ve smyslu zjednodušení přípravy realizace a stabilizace procesu jejich přípravy.
 - c. Je pocítována absence zákonné úpravy veřejného investování, státní expertiza je jen jedním krokem v celém procesu a je nezbytné ji upravit pro proces výstavby, který je v mnohém odlišný od IT systémů a jiných zakázek.
 - d. Zadávání veřejné zakázky je dalším fragmentem legislativní úpravy procesu výstavby, opět je zatím bez speciální úpravy pro výstavbu. Požaduje se proto zákaz zadávání projektových prací pouze na cenu, stanovení podmínek nefinančních kritérií i pro zadávání stavebních dodávek a otevření možnosti 50 procent víceprací (inovačních změn) v průběhu zakázky. Tato opatření nejsou namířena proti protikorupčnímu charakteru stávajících úprav.
 - e. Procesní postupy EIA, ochrany památek, požární ochrany a dalších předpisů musejí umožnit zkrácení a zjednodušení procesu přípravy investic.
 - f. Zákonná úprava upravující stavební výroby je nevhodně spojována s obecnou normou o výrobcích. Ve stavebnictví je každý výrobek jen polotovar a konečným výrobkem je stavba, což vyžaduje v mnohém zcela odlišný přístup.
 6. Jako jeden z nejdůležitějších problémů okamžitého nastartování většího počtu staveb je několik let programově zanedbávaná projektová a investorská příprava (ještě v loňském roce byly prostředky na projekty čerpány jen do výše 25 až 58 procent plánu dle investorů). Souběh projektové přípravy, schvalovacích řízení a výkupů pozemků je nedostatečně využíván s ohledem na neprovázanost legislativy a její časté změny (v zadávání zakázek, ve výkupu pozemků apod.). Tato situace se bude odstraňovat několik let a vyžádá si metodické změny a personální posílení veřejných investorů (ŘSD i dalších).
 - a. Postupovat maximálně souběžně ve všech fázích přípravy investice (výkupy, projektové práce, posuzování efektivity, schvalovací procesy a zadávací řízení), které jsou v daném stupni přípravy možné.
 - b. Při zadávání projektových prací je třeba vycházet ze schválených dopravních koridorů navržených až v šířkách 600 m, které musejí být závaznou podmínkou pro následnou projekci (již v zadávací dokumentaci pořizovatele) a případné změny proti územním plánům řešit hned od zadání dokumentace, ne až po jejím dokončení.
 - c. Uplatňovat systém průběžného hodnocení efektivity připravované investice a jejich posuzování z hlediska celoživotního cyklu.
 - d. Využít evropské smluvní podmínky pro uzavírání projektových prací a dodávek stavebních prací, které zahrnují komplexní pohled na efektivní realizaci dokončené stavby (FIDIC).
 - e. Zanalyzovat realitu systému BUILD and DESIGN z hlediska nastavených podmínek stavebním zákonem a zákonem na zadávání veřejných zakázek.
 7. Stavebnictví má dnes 57 procent neefektivních činností, 33 procent podpůrných činností a jen 10 procent přidané hodnoty. Naproti tomu údaje o průmyslu uvádějí 62 procent přidané hodnoty, 12 procent podpůrných činností a 26 procent neefektivity, to je rozdíl 100 mld. Kč ročně v neefektivitě mezi stavebnictvím a průmyslem v ČR.

Inovace jsou omezovány jak formou limitů víceprací v zákoně o veřejných zakázkách (ZVZ), tak zastaráváním projektové dokumentace v dlouhodobém procesu přípravy investice a jejího schvalování. **Nástup nových inovací ve výstavbě, ale i projektové přípravě a řízení staveb je prostorem pro téměř revoluční zvýšení efektivity. Ten musí podpořit i nové legislativní nástroje a výchova účastníků stavebního procesu.**

8. Stavebníka (stát) na stavbě zastupuje „technický dozor stavebníka (TDS)“, jeho postavení je však právně nedotažené a není závazně stanoven ani rozsah požadavků na znalosti, vzdělávání a výkon této profese. Byl konstatován nedostatek vhodných odborníků. **Praxe vyžaduje řešit řadu otázek na stavbě v týmové spolupráci projektanta, stavbyvedoucího a TDS. Vymezení této spolupráce, definice pravomocí, odborná výchova těchto profesí a důvěra v jejich správné technickoekonomické řešení dílčích stavebních problémů** (odstranění atmosféry alibismu a osobní obavy z korupčního podezření) je cestou k urychlení staveb, zvýšení jejich kvality a trvanlivosti a omezení soudního řešení vzniklých sporů.

9. Stavební aplikovaný výzkum, včetně jeho zaměření na procesní problémy výstavby, v podstatě neexistuje, a řada opatření se neopírá o soustavně zjišťovaná a vyhodnocovaná fakta. Praxe přitom disponuje řadou znalostí a zkušeností, jejich uplatnění je však zákonitě pouze kampaňovitě a zaměřené na vytržené dílčí poznatky a problémy. **Není však vytvořena základna, která by systematicky zjištěné poznatky studovala a výsledky zpracovávala a předávala pro formování požadavků na vhodná opatření v procesu regulace, plánování a řízení investiční výstavby, zejména té z veřejných prostředků.**

10. Vzdělávání veřejných zadavatelů i stavebních dozorců je na rozdíl od povinného celoživotního vzdělávání projektantů a stavbyvedoucích nedefinováno. Tyto profese nejsou definovány ani v Národní soustavě povolání, ani v Národní soustavě kvalifikací, není ani akreditovaný obor na vysokých školách, který by je připravoval. Přitom jde o profesi vyžadující hluboké znalosti stavebně technické, nejlépe podpořené praxí, znalosti ekonomické a znalosti právní (nejblíže snad odpovídající požadavkům na autorizované inspektory). **O nápravu tohoto stavu se snaží Nadace ABF, ČKAIT a SPS, zatím však bez podpory státních institucí. Systematická výchova těchto odborníků a uplatnění nových řídicích technologií je prostor na zkvalitnění a zrychlení procesu zadávání a realizace staveb.**

*Ing. arch. Jan Fibiger, CSc.
Nadace pro rozvoj architektury a stavitelství*

Projekt SUSREG – Městské plánování, energeticky efektivní technická infrastruktura a udržitelnost

Karel Bařinka



V poslední době se stále častěji řeší otázky snížení energetické náročnosti budov, snížení emisí CO₂, využití obnovitelných zdrojů energie nebo boje proti globálnímu oteplování. Bez ohledu na diskuse ohledně existence vědeckých důkazů doprovodných jevů je v zásadě nejvýznamnějším důvodem, proč se touto problematikou zabývat, umožnit snížením spotřeby energií úspory vlastních zdrojů a současně zvýšit energetickou soběstačnost, a tím i bezpečnost v otázkách zásobování energiemi našich měst a obcí. Evropská unie se touto problematikou intenzivně zabývá a v současné době podporuje celou řadu projektů, které by měly tomuto procesu pomoci. Projekty jsou koncipovány tak, že umožňují výměnu zkušeností mezi partnery z různých zemí EU. Jde například o projekty zaměřené na tzv. Smart cities, komplexně řešené otázky fungování měst v blízké budoucnosti, nebo projekty zaměřené na potenciál úspor energií ve městech a využití lokálně dostupných obnovitelných zdrojů energie. A právě jedním z těchto projektů je i SUSREG – „Stimulace udržitelného regionálního rozvoje pomocí strukturovaných přístupů“ (z programu Intelligent Energy Europe, IEE). V případě tohoto projektu jde o spolupráci územních plánovačů, konzultantů a zástupců různých regionů z Nizozemí, Španělska, Itálie, Dánska, Kypru a České republiky. Otázky řešené v rámci tohoto a dalších projektů mají samozřejmě také dopad na plánování rozvoje v území. V současné době, v rámci udržitelného rozvoje, máme na mysli ochranu přírody, možná ještě tak souvislosti s těžbou neobnovitelných zdrojů. S udržitelným rozvojem ale rozhodně souvisí také problematika úspory energií, efektivního využití energií nebo intenzivnější využití obnovitelných zdrojů energie, to celé v měřítku městských čtvrtí a celých měst.

Udržitelné plánování městského prostředí lze definovat jako způsob územního plánování, který ve všech fázích plánovacího procesu využívá příležitosti k realizaci vysoké kvality prostředí a v kombinaci s malým dopadem na životní prostředí, a který může v čase udržovat oba tyto parametry tak, aby z nich měly prospěch budoucí generace. Energie v udržitelném územním plánování potom:

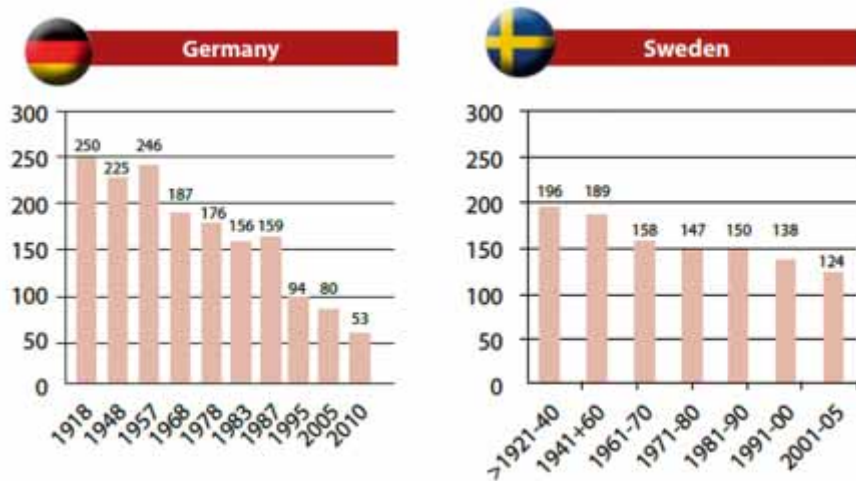
- umožní nízkou spotřebu energií po dobu životnosti staveb, provozu energetické infrastruktury a dopravy,
- plně využije možnosti lokálně dostupných obnovitelných zdrojů energie,
- účelně využije stávajících zdrojů odpadního tepla (tj. dálkového vytápění),
- poskytne infrastrukturu pro distribuci energie z obnovitelných zdrojů,
- bude mít dopady na životní styl, jeho usnadnění, usměrnění nebo flexibilitu.

Energetická a klimatická politika Evropské unie

Prakticky jsou uváděny čtyři důvody proč se problematikou zabývat, jsou to zmírnění změny klimatu snížením emisí CO₂, zamezení vyčerpání „neobnovitelných“ zdrojů (fosilních paliv), lepší energetická bezpečnost snížením závislosti na jiných zemích a lepší kvalita života. Cestovní mapa evropské energetiky 2050 je plánem, jak snížit emise CO₂ do roku 2050 o 80 procent v porovnání vzhledem k roku 1990. Snížení je plánováno po sektorech, celkově bylo v roce 2005 údajně dosaženo snížení o 7 procent, v roce 2030 se předpokládá snížení až o 40 procent. Po sektorech, u bydlení a služeb, bylo dosaženo v roce 2005 snížení o 12 procent, v roce 2030 se předpokládá 37–53 procent a v roce 2050 88–91 procent. Pozoruhodné jsou údaje k dopravě, kdy naopak v roce 2005 došlo ke zvýšení emisí o 30 procent, v roce 2030 se předpokládá v optimistické variantě snížení oproti roku 1990 o 9 procent, v roce 2050 potom 54–67 procent. Energetické požadavky na nové budovy jsou stále přísnější. Od roku 2020 budou muset budovy splňovat téměř nulové požadavky na dodávky energií z vnějších zdrojů, neboli energii, kterou budou budovy potřebovat pro provoz, si budou umět zajistit a vyrobit sami většinou kombinací opatření dle místních klimatických podmínek. Jde o cíle směřující ke snížení emisí, tzv. 20–20–20 z roku 2009, tedy 20procentní snížení emisí CO₂, 20procentní podíl energie z obnovitelných zdrojů energie a 20procentní zvýšení energetické efektivity. V současné době probíhá korekce těchto cílů na 40–27–27, tedy do roku 2030 snížení emisí skleníkových plynů o 40 procent, 27procentní podíl energie z obnovitelných zdrojů energie (což ale platí pro celou EU jako celek), a o 27procentní zvýšení energetické účinnosti (nezávazné). Ke snížení primární spotřeby energií od roku 2000 v České republice již došlo, avšak oproti průměru EU pomaleji a méně. Obecně je situace ve státech Evropské unie stále poměrně různorodá, lze avšak konstatovat, že se postupně k Německu – což je „tahoun“ v prosazování energetické efektivity – přidávají postupně ve Francii, Velké Británii a ostatních státech. V Německu má dnes prioritu rozvoj ve využitelnosti obnovitelných zdrojů, méně již boj s emisemi. Cílem je obecně podpora technologického pokroku a snaha zbavit se závislosti na energetických surovinách z nestabilních oblastí.

Snížení energetické náročnosti

Energetickou náročnost budov lze zdokumentovat u stávající zástavby pomocí modelových příkladů. Pro potřeby plánování v území jsou k dispozici technické a statistické údaje, díky kterým lze odhadnout podle stáří budov současnou potřebu energií v existující zástavbě. Současně lze stanovit, jaký potenciál budovy mají, o kolik lze snížit spotřebu energií standardními způsoby. Tak například u vícepodlažních bytových domů z období let 1921–1945 lze standardními způsoby snížit potřebu energií na vytápění ze 188 na 66 kWh/m² rok. To tedy stále ještě není standard nízkoenergetického domu, ale o výrazné úspory rozhodně jde. Potenciál možných úspor je vysoký, v České republice je 32 procent bytů v panelových domech (z nichž řada dosud nebyla zateplena), 25 procent ve zděných bytových domech (totéž) a 43 procent v rodinných domech (totéž). Navíc zbývající energetickou potřebu je možné často pokrýt již obnovitelnými zdroji energie, v místě dostupnými. Výše uvedené je k dispozici v Příručce typologie obytných budov s příklady opatření ke snížení jejich energetické náročnosti, výstup projektu TABULA (IEE) z roku 2011. Nabízí se také porovnání se zahraničím – průměrná spotřeba tepla vyjádřená v konečné spotřebě energie (kWh/m² rok) jednotlivých rodinných domů dle doby výstavby v Německu, Portugalsku a Itálii a jinde (viz příklady níže). Bohužel metodiky sběru dat jsou v různých zemích odlišné, přesto je celkem zřejmé, jaký posun byl dosažen oproti Švédsku v Německu. V Rakousku existuje energetické štítkování budov také ve variantě štítkování celých obytných čtvrtí.

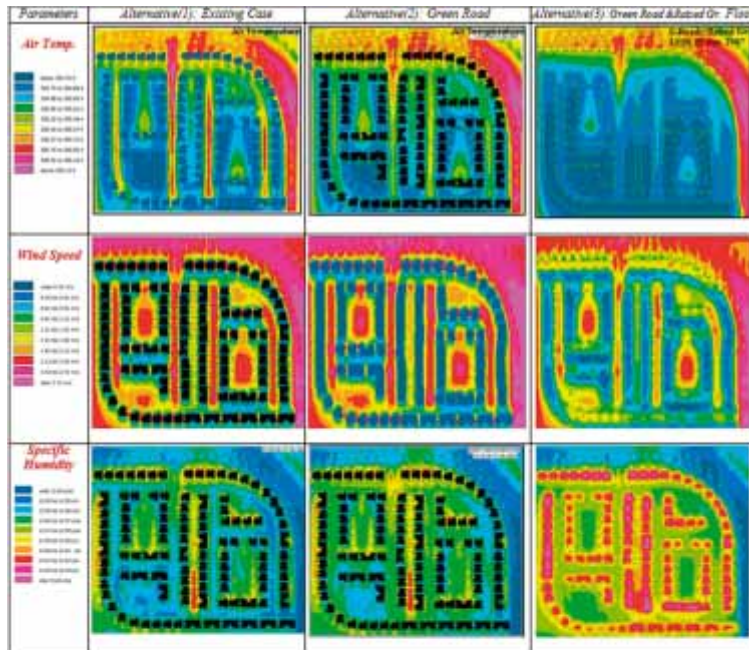


Porovnání Německa a Švédska

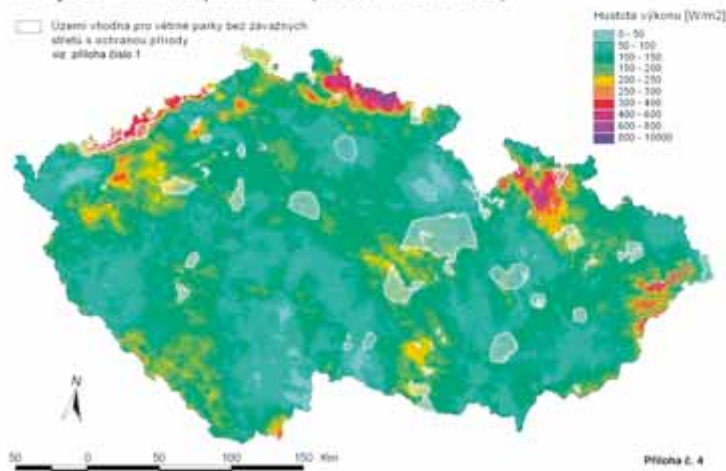
Přechod k udržitelné energii stojí na třech „pilířích“ – minimalizovat spotřebu energií, využívat obnovitelné zdroje energie, a pokud je nutné, využívat fosilní paliva co nejúčinnějším způsobem. U budov jsou možnosti zlepšení energetické účinnosti technická opatření jako například tepelné izolace pláště budov [opět můžeme porovnat, například hodnota U (W/m²K) pro vnější zdivo byla již ve 20. letech minulého století ve Švédsku 0,5 a dnes je kolem 0,2, zatímco v Nizozemí ve 20. letech šlo o 2,5 a teprve v roce 2000 byla hodnota kolem 0,5], výměna oken a dveří nebo opatření, které již minimálně v rámci regulačních plánů můžeme ovlivnit, a to kompaktní způsob zástavby, optimální orientace většiny zástavby ke světovým stranám (obzvláště významné u zástavby rodinných domů). Energetické vize pro rozvoj sídel počítají s optimální hustotou zástavby, správnou orientací bloků budov, adaptací na místně obvyklé klima a vytváření energeticky soběstačných „ostrovů“. V rámci územního plánování můžeme počítat s tím, že budovy budou čím dál tím méně náročné na vnější zdroje energií.

Technologie pro udržitelnou energii v plánování

K udržitelné energii jsou zásadní přístupy: úspory + použití obnovitelných zdrojů energie + účinné využití energií. Do „úspor“ patří opatření navržená na základě analýz, například ploch přímo osvětlených sluncem a ploch ve stínu – platí zejména pro regulační plány. Cílem je vytvořit v zástavbě podmínky pro ochranu před negativními klimatickými jevy, využití přirozeného světla a možnosti přirozené ventilace. Důležitá je také analýza teploty vzduchu, směru větrů, vlhkosti (v měřítku města). To může ovlivnit prostorové řešení městských budov, bloků zástavby, umístění zeleně. Pokud myslíme obnovitelné zdroje energie, myslíme tím zejména sluneční tepelnou a fotovoltaickou energii, větrnou energii a bioenergií. U sluneční energie je dobré vzít v úvahu, že ani v České republice nejsou podmínky stejné, hodnoty ročního úhrnu globálního slunečního záření se pohybují od 940 do 1 200 kWh/m² (hodnoty klesají ve směru od severozápadu po jihovýchod Moravy, kde jsou podmínky nevhodnější). Podobné mapy existují i pro podmínky využití geotermální energie. Co se týká využití větrné energie, důležitým faktorem je například obvyklá lokální rychlost větru v určité výškové hladině nad terémem (viz mapa níže). Energií větru se v současné době (zejména v Německu) přisuzuje budoucnost. Jde o čistou a poměrně levnou energii. Rovněž v Rakousku hodlají výrazně zvýšit podíl větrných elektráren, zároveň předpokládají, že nová zařízení budou účinnější, takže jich nebude třeba tolik jako doposud. U biomasy je například v sousedním Rakousku v menších obcích velmi rozšířené centrální zásobování teplem. Obvykle jde o spalování místně dostupné biomasy, slámy nebo dřevěné štěpky. Takovéto obce nejsou potom ani plynofikovány. Prakticky je ale možné také využít spalování odpadů z domácností, provozu pil apod. Pro územní plánování obcí je důležité správné umístění výtopen vzhledem k převládajícím směrům větrů a zároveň s ohledem na minimalizaci



Prostorové rozložení hustoty výkonu větru [W/m²] nad územím ČR ve výšce 40m nad povrchem (model VAS/WASP)



Analýzy místních podmínek, mapa oblastí vhodných pro využití větrné energie

rozvodů, neboť právě ty tvoří poměrně výraznou nákladovou položku. Centrální zásobování teplem se z hlediska udržitelnosti jeví jako poměrně velmi perspektivní. Centrální zásobování teplem pro obec s 500 obyvateli, výtopnou na slámu a rozvody v přiměřených délkách byly nedávno kolem 24 mil. Kč. Při návrhu je třeba počítat s tím, že dochází během roku k poměrně značným výkyvům na straně spotřeby, a to jak u tepla, tak u elektrické energie. Důležité jsou analýzy klimatických podmínek před zahájením projektování a definice základní všeobecné strategie.

Rozvoj nových oblastí, praktické příklady

Jedna z případových studií projektu SUSREG řešila oblast Waalsprong, de Grote Boel u Nijmegenenu v Nizozemí. Záměrem bylo vytvořit na 16 ha obytnou zónu s 750–850 rodinnými domy (to je mimochodem necelých 200 m² na 1 dům). V Nizozemí je půda vysoce ceněná, takže potřeby pozemků jsou zde z našeho hlediska miniaturní. Nedaleko navrhovaného území se nachází hned několik spaloven odpadů, které mají být využity pro tuto novou obytnou zónu v systému dálkového zásobování teplem a elektrickou energií.



Obytná zóna Waalsprong

de Grote Boel

Solarsiedlung Linz

Návrh počítal s tím, že domy v obytné zóně budou koncipované minimálně jako nízkoenergetické, tedy s velmi nízkou potřebou energií, a zároveň to málo energie, které bude třeba, bude pokryto dodávkou ze spalovny odpadů systémem dálkového zásobování. Bylo počítáno také s fotovoltaikou na střechách jednotlivých domů (přibližně 30m²/dům může být již dostatečných). V této souvislosti byly samozřejmě důležité správná orientace a umístění domů. Pozoruhodný je rovněž fakt, že tyto investice jsou zajímavé i bez státních dotací při stávající politice státu.

Z nově navržených cíleně energeticky efektivních rozvojových území lze jmenovat také Solar City v Linzi, Pichling. Projekt je z roku 1992 a již od začátku byl koncipovaný s důrazem na energetickou efektivitu. Tato obytná čtvrť je navržena pro 4 000 obyvatel v 1 300 bytech, zejména v nízkopodlažních bytových domech a rodinných domech. Investiční náklady se pohybovaly kolem 190 mil. eur (asi 5,4 mld. Kč), dvě třetiny nákladů připadlo na obytné domy, zbytek na infrastrukturu. Projekt se těšil poměrně významné veřejné podpory, na projektování se podílelo 20 architektonických kanceláří. V místě je veškerá základní občanská vybavenost, včetně škol, nákupních center a volnočasových aktivit. Spojení s Lincem od roku 2005 zajišťuje tramvajová linka. Jednotlivé domy jsou řešeny v nízkoenergetickém standardu, realizováno je centrální zásobování teplem, kdy jednu třetinu potřeby TUV zajišťují solární kolektory na střechách domů. Řešena je rovněž kanalizace s využitím dešťových vod v místě.



Vizualizace návrhu

Rozvoj stávajících oblastí, praktické příklady

Rezidenční projekt Ilebo Housing Estate v Ballerup v Dánsku.

Projekt řešil celkovou revitalizaci sídliště postaveného před padesáti lety v roce 1963 jako typickou zónu sociálního bydlení (domy s plochými střechami). Velmi pečlivě byla sledována rovněž nákladová stránka, finanční zdroje rozhodně nebyly neomezené. Projekt byl řešen komplexně, byly tak vedle energetické efektivity řešeny rovněž otázky využití dešťové vody.

Že může být energeticky víceméně soběstačné celé město, lze doložit na příkladu města Guessing (4 000 obyvatel) v Rakousku, ve spolkové zemi Burgenland. Město bylo problémovým regionem s vysokou nezaměstnaností. Začátkem 90. let vznikl záměr energetické soběstačnosti. Koncept je postaven na využití lokálních zdrojů. Centrální zásobování teplem má jednotku na spalování biomasy, pokrývá více než 85 procent roční spotřeby tepla. Palivo dodává zemská lesní společnost a místní velkovýrobci parket. Dále jsou ve městě kogenerační jednotka a fotovoltaické elektrárny.

Případová studie Brno Bronx

V rámci projektu SUSREG byla zpracována Energetickou agenturou DEA z Brna za spolupráce s Magistrátem města Brna případová studie, která řešila, zda a jak je možné v zastavěném území radikálně snížit spotřeby energií a zároveň maximálně využít lokálně dostupné obnovitelné zdroje energií. Cílem byl návrh opatření, které umožní, aby veškeré energie spotřebované v lokalitě byly pokryty z paliv, které jsou CO₂ neutrální. Celé území, které se nazývá Bronx, leží východně od centra Brna, a má rozlohu přibližně 40 ha. V první fázi se provedl pomocí charakteristiky budov a profilu využívání odhad současných spotřeb energií, následně byla navržena opatření na snížení spotřeby energií a nakonec bylo navrženo, které z místně dostupných obnovitelných zdrojů může být v jakém množství využito, včetně potvrzení vhodnosti napojení na městský systém centrálního zásobování teplem.

Použité zdroje:

Výstupy projektu SUSREG (IEE – Intelligent Energy Europe) 2015.

*Ing. arch. Karel Bařinka
IURS – Institut pro udržitelný rozvoj sídel, z. s.*

Dopravní systémy a jejich příprava v ÚPD pohledem pražských reálií

Marek Zděradíčka

Mezi nejnáročnější procesy v oblasti výstavby patří příprava staveb dopravní infrastruktury, která se počítá na roky a nezářka přesáhne i deset let. A zpravidla to nebývají paradoxně finance, které výstavbu oddalují, ale nedostatky dokumentací na různých úrovních. Jaké jsou postřehy z praxe zpracovatele pražských územně plánovacích dokumentací, které jsou přece jen trochu specifické oproti jiným částem naší vlasti? A také, jaké byly či jsou problémy při zpracování stěžejních dokumentací města a koordinace mezi nimi?

Připomeňme si, že Praha je krajem i městem zároveň, což z hlediska stavebního zákona znamená povinnost pořizovat zásady územního rozvoje (ZÚR) i územní plán obce. Praha pořizovala své zásady územního rozvoje v letech 2007–2009 a účinnosti nabyla v lednu 2010. Zpracovávány byly v souladu s tehdy prezentovanou metodikou s přihlédnutím ke specifickému postavení Prahy. To znamená, že na stejné území se zpracovávají jak zásady územního rozvoje, tak územní plán, přičemž obě dokumentace jsou schvalovány stejným zastupitelským sborem. Od počátku platnosti nového stavebního zákona tak panovala klíčová otázka, jaký je smysl ZÚR pro Prahu, když je tak jako tak pořizován územní plán pro celé území Prahy, a tudíž na rozdíl od ostatních krajů není třeba provádět koordinaci územních plánů obcí? A jak s touto duplicitou naložit, aby obě dokumentace měly svůj smysl? Zásadním problémem při zpracování bylo poněkud nešťastné původní pojetí nadmístního významu pro Prahu ve stavebním zákoně, které ho definovalo jako přesah hranic dvou městských částí. S ohledem na počet městských částí v Praze (57) byl tento přístup neudržitelný, protože by ZÚR obsahovaly například přinejmenším stejný počet položek v dopravní infrastruktuře jako o stupeň nižší dokumentace. Proto byl pro ZÚR uplatněn jiný princip a popsán v odůvodnění, kdy například v dopravní infrastruktuře byly zakotveny pouze ty stavby, které mají mezinárodní, státní nebo celoměstský význam a jsou pro město strategicky důležité. Tak byl nalezen alespoň nějaký smysl existence a odlišná úloha obou územně plánovacích dokumentací. Obsahově při zpracování ZÚR navázaly na platný územní plán sídelního útvaru hlavního města Prahy z roku 1999.

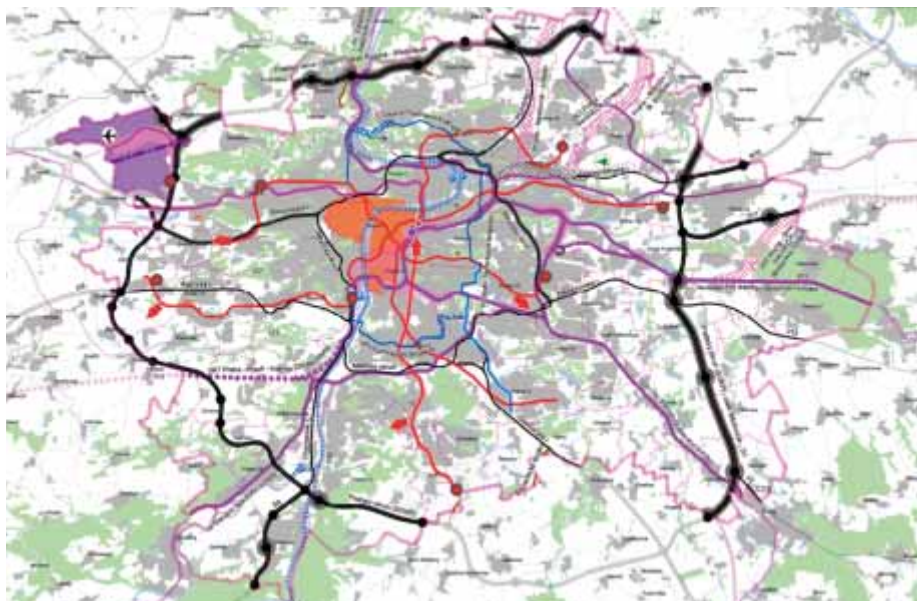
Po nabytí účinnosti byly ZÚR napadeny soudními žalobami, a to na položky dopravní infrastruktury. Celkem šlo o pět zrušujících rozhodnutí, které vymazaly dva koridory pro Pražský okruh, dva koridory vysokorychlostní železnice a paralelní dráhu na letišti v Ružyni. Po těchto rozsudcích tak pražské ZÚR přestaly obsahovat položky, které jim předepisuje Politika územního rozvoje ČR.

V reakci na rozsudky byly provedeny jejich právní analýzy s cílem nastavit Aktualizaci č. 1 tak, aby byla zvýšena odolnost aktualizovaných ZÚR vůči případnému dalšímu napadení. Přihlédnuto bylo i k do té doby známé judikatuře Nejvyššího správního soudu ČR, zejména pak ke klíčovému rozsudku nad ZÚR Jihomoravského kraje. Výsledkem bylo zpracování zcela nového vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURÚ) a významně rozšířené odůvodnění znovu vkládaných záměrů. Celé odůvodnění pak mělo 256 stran, z toho jen odůvodnění k volbě trasy Pražského okruhu 20 stran. Při zpracování vyhodnocení vlivů bylo však nutné odladit metodiku hodnocení kumulativních a synergických vlivů, a to za pochodu. To se i díky velmi konstruktivnímu přístupu Ministerstva životního prostředí a prostřednictvím série konzultací podařilo. Avšak celkově VVURÚ aktualizovaných ZÚR byly s ohledem na rozsudky zpracovány v podrobnosti blížící se úrovni územního plánu, a to právě z důvodů vyhovění judikatuře. Po zpracování bylo provedeno společné jednání, které však z důvodu novely stavebního zákona muselo být opakováno. Veřejné projednání se odehrálo v prosinci 2013. Vypořádání připomínek a námitek z projednání už bylo prováděno v duchu existující judikatury, a tak v tištěné verzi vydalo na knihu o 1 400 stranách. Celý proces byl završen schválením aktualizace těsně před komunálními volbami v září 2014, čemuž odpovídala atmosféra v zastupitelstvu. Účinnosti nabyla Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy k 1. 10. 2014.

Jestliže by se měl popsat případ dopadu zavedení ZÚR do systému územního plánování (pravda i díky výkladu stavebního zákona pozdější judikaturou soudu), pak je to Pražský okruh a minimálně tříleté zpoždění výstavby jeho jihovýchodní části (úseku mezi dálnicí D1 a D11). Paradoxně není problém v koordinaci řešení mezi sousedními ZÚR, tedy mezi Zásadami územního rozvoje hl. m. Prahy a Středočeského kraje. Oba kraje, respektive zpracovatelé, své záměry koordinují. Problémy způsobuje střídavý průběh okruhu územím hlavního města sousedního kraje. Okruh tak byl díky rozsudkům a jinému harmonogramu obou ZÚR jen v relativně krátkém období vymezen současně v obou zásadách. Situace by se dala popsat telegraficky takto – vymezen v ZÚR HMP – vymezen v ZÚR SČK – zrušen v ZÚR HMP – aktualizace a znovu vymezen v ZÚR HMP – zrušen v ZÚR SČK – aktualizace ZÚR SČK. Otázkou je, co bude následovat dál. ...



Stav pražských ZÚR – výkres doprava před Aktualizací č. 1 (tj. po rozsudcích)



Stav pražských ZÚR – výkres doprava po Aktualizaci č. 1



Výřez z pražských ZÚR – výkres doprava – ilustrace střídavého průběhu koridoru Pražského okruhu územím obou krajů

Oblastí, která díky dualitě existence ZÚR a územního plánu v Praze teprve zraje, je výklad souladu s oběma dokumentacemi. Jak už bylo výše uvedeno, není problém ve věcné a územní koordinaci a návaznosti řešení, i díky tomu, že je stejný pořizovatel i zpracovatel obou dokumentací. Zpracování pražských ZÚR vyšlo z platného územního plánu Prahy, čímž je zajištěna kontinuita obsahu, návaznost z hlediska právní jistoty a reflexe doposud učiněných kroků v přípravě staveb. Avšak soud ve svých rozhodnutích ignoroval uplatněnou kontinuitu z důvodu hierarchie územně plánovacích dokumentací – ZÚR jsou nadřazeny územnímu plánu – i přes uplatněnou argumentaci v odůvodnění (týkala se nesledování jiných variant okruhu z důvodu převzetí schválené trasy z platného územního plánu, kde již o variantách v době jeho projednávání bylo rozhodnuto). Avšak případná změna koncepčních prvků dopravy generuje změny dvou územně plánovacích dokumentací, tj. dvakrát více procesů, prodloužení doby pro vytvoření podmínek pro umístění stavby a také požadavky na neustálé revidování stabilizovaných řešení v procesech projednávání. I v případě Pražského okruhu, tentokrát v severozápadní části, bylo nezbytné provést aktualizaci ZÚR, avšak ta není postačující pro vytvoření podmínek pro umístění stavby. Vedle toho je nutné provést změnu územního plánu na koridor okruhu. Důvodem je rozhodnutí Ministerstva pro místní rozvoj o zrušení územního rozhodnutí, které našlo rozpory s platným územním plánem. A protože koridor v platném územním plánu je v souladu s koridorem vymezeným v ZÚR, je nutné dle informací ministerstva rozhodovat podle obou dokumentací. Tedy změna územního plánu je nutná.

Připomeňme si, že platný územní plán Prahy je z roku 1999 s účinností od ledna 2000. V roce 2009 byla provedena revize tohoto plánu formou změny 1000/00. Obecně je také známo, že je procesováno velké množství jeho změn (stovky). A rovněž i pražský územní plán, vytvořený podle předchozího stavebního zákona, je postižen rozsudky nad změnami a úpravami. V tomto případě se však nejednalo o rozsudky nad dopravními stav-

bami, ale spíše nad některými kontroverzními změnami zastavitelného území a především úpravami územního plánu navyšující míru využití území. S ohledem na stavební zákon musí hlavní město připravit do roku 2020 nový územní plán. I tento proces je nebyvale turbulentní. V letech 2007 až 2012 byl pořizován nový plán, který dospěl do fáze veřejného projednání jeho konceptu v prosinci 2009. K němu bylo zasláno nebyvale velké množství 16 tisíc námitek a připomínek. Jen jejich zapsání do databáze si vyžádalo u pořizovatele takřka půl roku. Vypořádávání (spolu procesy) trvalo dva roky. Následně však po změně na radnici zastupitelstvo rozhodlo o ukončení tohoto procesu a odstartovalo pořizování zcela nového pojetí územního plánu pro Prahu – Metropolitního plánu.

Avšak i z hlediska dosavadní praxe s platným územním plánem je zde několik problematických míst z pohledu přípravy dopravních staveb. Zásadní je vývoj posuzování souladu stavby s územním plánem a tedy zásadní změna podmínek pro umístění dopravní stavby. Asi nejlepší ilustrací tohoto vývoje je porovnání procesů územního rozhodování na jihozápadní část Pražského okruhu, otevřenou v roce 2010 s připravovanou jihovýchodní částí okruhu, která prochází již třetím pokusem vydat územní rozhodnutí (druhý pokus byl „zmařen“ rozsudkem na pražskými ZÚR a nutností provést aktualizaci). Pokud by se měla laicky popsat tato změna, pak by šla shrnout do tvrzení „od zdravého rozumu k právní rigiditě“. Na územní plán se nahlíží v podstatě optikou regulačního plánu, čímž se ignoruje doba vzniku plánu, podrobnost rozpracování záměru v té době, a tedy přesnost vymezení. Jistým nešvarem je i digitalizace umožňující neadekvátní zvětšení měřítko. To pak generuje další a další změny územního plánu, a tím i prodlužování přípravy staveb. Jako reakce je pak požadavek zpracovatele, resp. pořizovatele na investora o zpracování podkladu pro změnu územního plánu nejlépe na základě dokumentace pro územní rozhodnutí a nejlépe až po procesu EIA, aby byla zaručena jistota pozdějšího souladu s územním plánem při posuzování v rámci územního řízení. Avšak investor se zdráhá vkládat prostředky pro zpracování tak náročné a pokročilé dokumentace, když nemá zajištěn soulad s územním plánem. A při změnách se objevují například požadavky na zpracování

variant i při převodu z územních rezerv do návrhu. To jde ovšem do velké míry proti právní jistotě v území, protože není předpokládána jiná verze vedení koridoru. Paradoxní situace nastává i v případě procesu EIA, kde je např. posuzována varianta neodpovídající územně plánovací dokumentaci. V reakci na tyto problémy je v současnosti pořizována změna územního plánu Prahy č. 2832/00, která má umožnit o něco větší flexibilitu pro přípravu staveb dopravní infrastruktury, než bude pořízen nový územní plán, aby alespoň menší problémy mohly být řešeny beze změny územního plánu.

Zcela jinou problematikou pro přípravu dopravních staveb je soulad se strategickým plánem města. Velká města většinou disponují strategiemi a koncepcemi. Problematikou je však respektování a naplňování strategií, i z hlediska priorit – ty často nejsou stanoveny konkrétně a mnohdy nejsou dodržovány díky tomu, že aktuální politické reprezentaci nevyhovují. Strategické plány mají občas jeden zásadní nešvar, a to ten, že nejsou dostatečně vyhodnocovány z hlediska naplňování a neprobíhá tak reflexe politické reprezentace, zda-li se město ubírá k definovaným cílům. A možná i díky tomu, že z hlediska zákona zde pro samosprávu taková povinnost není. Výsledkem je, že rozpočet města se nesestavuje s ohledem na priority a cíle strategie, ale v podstatě zcela nezávisle. Situace se však zřejmě v brzké době změní a to díky nutnosti zpracování plánu mobility, který bude nezbytnou podmínkou pro čerpání prostředků z fondů Evropské unie pro dopravní stavby. A právě tento plán má jako jednu z nezbytných podmínek pravidelný monitoring a evaluaci. Zdá se, že v současné době, pro kterou je typická exploze strategických a koncepčních dokumentů mnohdy se překrývající (např. dokumenty pro oblast environmentální ochrany obsahující opatření v dopravě), může být tento plán mobility skutečně novým plánovacím postupem s racionálními výstupy. Pro něj je stěžejní udržitelnost navržené strategie a zároveň podmínka participace jak s odbornými složkami, tak i s veřejností. Současně roste na významu udržitelnost v ekonomickém slova smyslu. Důležité i pro něj bude jeho respektování politiky a propojení se do přípravy rozpočtu města, aby se nestal jen další položkou na polici s dokumenty.

*Ing. Marek Zdržadička
ředitel Sekce infrastruktury a krajiny
Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy*

Dopravní sítě v kontextu osídlení ČR a střední Evropy¹⁾

Milan Körner

Dopravní infrastruktura umožňuje realizaci vazeb v území. Intenzitu těchto spojení významně ovlivňují geografické (poloha), demografické (počet obyvatel, hustota zalidnění) a ekonomické (výkonnost, atraktivita) parametry center osídlení, resp. jejich aglomerací či metropolitních regionů.

Intenzita vazeb je pochopitelně nejvyšší v úrovni regionální – spjatost s hlavním centrem, každodenní dojíždka. Významně nižší intenzitu mají dálková spojení, a to jak na úrovni meziregionální, tak zejména mezinárodní. V územích s nízkou vlastní indukci dopravy (zalidnění, ekonomika) přenášejí hlavní dopravní trasy především dálkové tranzitní vztahy. Ty jen výjimečně dosahují u silniční dopravy intenzitu nad 10 tis. voz./den.

Rychlé a kapacitní (železniční, silniční) spojení je potřebné zejména u aglomerací nad 0,5 mil. obyv. Významným faktorem intenzity vazeb je pochopitelně i ekonomická výkonnost centra / regionu.

Hlavní středoevropské koridory osídlení, zahrnující mimo metropolitní regiony též další významné aglomerace, vedou v západovýchodním směru mimo území ČR:

Köln – Erfurt – Dresden – Wrocław – Katowice – Kraków
Stuttgart – München – Linz – Wien – Bratislava – Budapest

V severojižním směru je koridor osídlení Berlin – Leipzig/Halle – Nürnberg – München významnější než Berlin – Dresden – Praha – Linz.

Propojení metropolitních regionů Varšavy a Vídně/Bratislavy je možné jak přes území České republiky, tak přes Slovensko (Povážím). Nejvýznamnějším centrem jižního Polska je Krakov, který je druhým největším polským městem.

Efektivita dopravní infrastruktury je pochopitelně vyšší v případech, kdy v jejím koridoru leží mimo regionálních aglomerací též další vyšší centra (nad 50 tis. obyv.) a významná střední centra (cca 20 tis. obyv.).

Koncepce rozvoje dopravních sítí ČR

V současné době, v souvislosti s potřebou čerpání dotačních investic, je celkem pochopitelná snaha zahájit co největší rozsah staveb. To je možné v případech, kdy nejsou problémy s povolením, pozemky a dodavateli. Bohužel u řady staveb s velkým významem tato příprava chybí. I proto je potřeba vnímat problematiku rozvoje dopravní infrastruktury alespoň ze střednědobého horizontu.

Výchozím podkladem musí být reálná koncepce rozvoje sítí (nikoliv jako souhrn požadavků krajů a měst) jako nezpochybnitelná strategie k dosažení optimální realizace vazeb v sídelní struktuře. Tato koncepce musí zahrnovat spolupráci jednotlivých dopravních subsystémů, zejména silničních a železničních, vč. žádoucích, ale reálné změny jejich podílů ve výkonech. Nezbytné je stanovení priorit tak, aby již v blízké době mohly být odstraněny nejzávažnější deficity.

Za „kvalitní“ spojení je potřebné považovat takové řešení, které vychází z reálného zatížení tras a přijatelné časové dostupnosti významných pólů (center) v sídelní struktuře. Ve středoevropském prostoru patří k významným metropolitním centrům (více než 1,5 mil. obyv.) jen hlavní město Praha. Pod touto úrovní jsou významné aglomerace s jádrovými centry s cca 300 tis. (Brno, Ostrava), resp. 100 tis. obyvatel.

Přijatá republiková koncepce by měla být potvrzena regionální územně plánovací dokumentací (dnes zásady územního rozvoje – ZÚR). Trasy by měly být vymezeny na základě jejich předchozího ověření, a to nejen průchodnosti území, ale též faktickými přírůsky pro řešení vazeb v souvislosti s náklady na výstavbu i následný provoz.

1) Tento příspěvek nebyl na jesenické konferenci přednesen. Jedná se o materiál ke kulatému stolu k dopravě, který se uskutečnil 11. 2. 2015 v Praze (pořadatel SIA ČR). Příspěvek se zabývá souvislostí dopravních sítí a vývoje osídlení, vč. situace ve středoevropském prostoru.

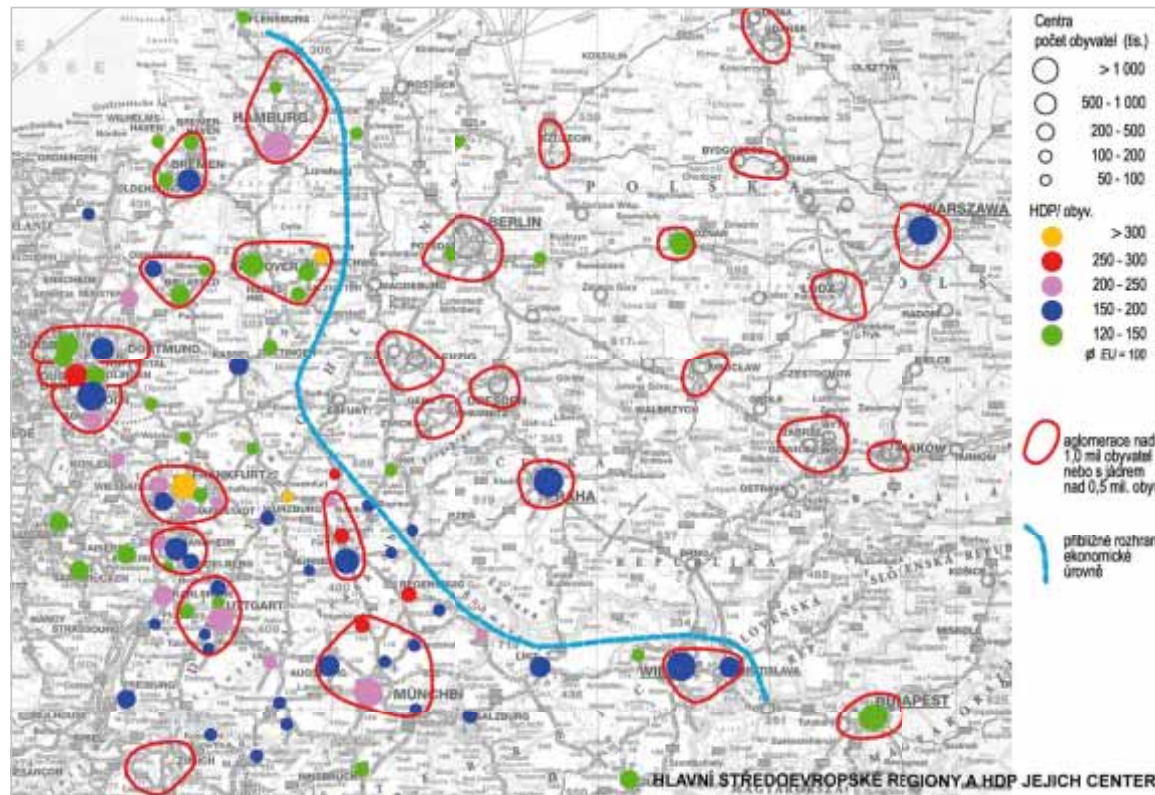
Středoevropské souvislosti

Česká republika je součástí Evropské unie, ta je však zejména v regionální úrovni, ekonomicky výrazně diferencovaná. Do značné míry s tím souvisí i úroveň dopravní infrastruktury.

Středoevropské regiony a HDP jejich center

Rozložení metropolitních regionů je velmi nerovnoměrné. Největší koncentrace je v Porýní, dále v Dolním Sasku (vč. aglomerací Hamburku a Brém), Bavorsku (Mnichov, Norimberk) a Sasku. Mimo Německa se z hlediska ekonomické výkonnosti jedná o regiony hlavních měst.

Dobré rozložení mají polské aglomerace, vyznačující se jádrovými městy s cca 500 tis. obyvateli.



Hlavní středoevropské regiony a HDP jejich center

Řada významných metropolitních regionů má relativně malá centra (Frankfurt n. M., Stuttgart, Curych), zahrnují však řadu velkých a středních měst.

Z HDP jejich center je zřejmý ekonomický rozdíl mezi „západní“ a východní částí střední Evropy. Zajímavou skutečností je, že v Německu a Rakousku dosahují vysoké výkonnosti též menší města (nad 50 tis. obyv.).

Ekonomické rozhraní ve střední Evropě je přibližně v linii Hamburg (203) – Wolfsburg (357) – Bamberg (205) – Regensburg (280) – Passau (208) – Linz (165) – Wien (165) – Bratislava (176) – Budapest (143). Jedinými srovnatelnými regiony severovýchodně od této linie jsou Praha (172) a Warszawa (188). Průměr EU = 100.

I přes masivní investice do infrastruktury ve východních zemích Německa k výraznému ekonomickému rozvoji nedošlo, i když řada měst je nad průměrem EU (Dresden – 115, Erfurt – 114, Zwickau – 120).

Z polských center je mimo Varšavu nad průměrem EU jen Poznaň (122) a Legnica (113).

Pro vazby Prahy a ČR jsou nejvýznamnější blízkými ekonomickými prostory metropolitní regiony München a Wien/Bratislava a dále aglomerace Nürnberg, Regensburg a Linz/Wels.

Souvislé odpovídající silniční (dálniční) spojení Prahy je jen do Norimberku, Mnichova a Bratislavy. Ve všech ostatních směrech jsou deficity téměř výhradně na české straně.

Situace v železničním spojení je výrazně horší, nejlepší je propojení Brna na Vídeň a Bratislavu, kde stávající infrastruktura umožňuje zvýšení rychlosti.

Nejvýznamnější republikovými deficity v silniční infrastruktuře je nepropojenost radiálních tras v Praze (okruh), spojení Hradec Králové/Pardubice – Olomouc a Praha – České Budějovice.

Železniční síť České republiky nemá žádnou trať nad 200 km/hod. a žádné „souvislé“ spojení v kategorii nad 160 km/hod. Délka železniční sítě ČR je zbytečně rozsáhlá, podíl vícekolejných a elektrifikovaných tratí je výrazně nižší než u sousedního Rakouska, česká síť je 1,8 x delší, výkony rakouské železniční dopravy jsou 1,5 x větší. Na některých modernizovaných úsecích železničních koridorů mohlo být dosaženo vyšší rychlosti, a to i 200 km/hod.

Demografické, ekonomické a vybrané dopravní charakteristiky

Porovnání HDP, výkonů letišť a rozsah dálniční a vysokorychlostní železniční sítě v zemích s cca 10 mil. obyv.

země	HDP/obyv. ØEU = 100	počet obyv. v mil.	rozloha v tis. km ²	zalidnění obyv./ km ²	letišť mil. cest/rok	délka VR tratí (>200 km/hod.) v km	délka dálniční sítě v km	km na		hl. centrum mil. obyv.	
								mil. obyv.	tis. km ²	město	aglom.
Švýcarsko	154	8	41,3	194	Zürich – 24,8; Geneve – 11,1; Basel – 5,0	66	1860	232,5	45	Zürich 0,4	1,2
Bavorsko	135	12,5	70,6	178	München – 38,7; Nürnberg – 3,6; Memmingen – 0,9;	393	2515	201,2	36,6	München 1,4	2,2
Lombardie	132	10	23,9	418	Milano Mal. – 18,5; Milano Lin. – 9,2; Bergamo – 6,7	207	668	66,8	27,9	Milano 1,3	4,1
Rakousko	127	8,5	83,9	101	Wien – 22,0; Salzburg – 1,7; Innsbruck – 0,9	295	A+S 2185	257,1	26	Wien 1,7	2,3
ČR	80	10,5	78,9	133	Praha – 11,00; Brno – 0,6; Ostrava – 0,3	–	D+R 1215	115,7	13,4	Praha 1,2	1,6
Maďarsko	65	10	93	110	Budapest – 8,5; Heviz – 0,1	–	1427	142,7	15,3	Budapest 1,7	2,5

S výjimkou Maďarska a Rakouska má Česká republika nejnižší hustotu zalidnění. Po Maďarsku vykazuje ČR nejnižší HDP/obyv. V dálniční síti Švýcarska a Rakouska jsou zahrnuty i úseky realizované v polovičním profilu. V Bavorsku je mimo dálnic cca 720 km „automobilových“ silnic, z nichž je cca 100 km čtyřpruhových.

Velmi objektivní o významu země / města jsou údaje o výkonech letišť. Výkonu ekonomiky těchto zemí odpovídá i rozsah vysokorychlostních tratí, výjimkou je Švýcarsko. V železniční dopravě je u Švýcarska i dalších zemí významný vysoký standard většiny hlavních tratí (160, resp. 140 km/hod.).

Švýcarsko, Rakousko a Bavorsko nepřipravují žádné projekty na vysokorychlostní (VR) tratě 300 km/hod. Pozornost je soustředěna na nové přesalpské dlouhé tunely ve směru na Itálii, kde dokončení lze předpokládat za zhruba 10 let.

V časové vazbě na Brenntunnel (Innsbruck – Fortezza) bude přestavěna bavorská trať München – Rosenheim – Kufstein a rakouský úsek do Innsbrucku.

Výhledové spojení (přestavba 200 km/hod.) München – Salzburg (spojení na Wien) bude v koridoru přes Mühldorf a Inn.

Schéma sítě ICE (InterCity Expres) na území Německa charakterizuje intenzitu na jednotlivých spojeních a rychlostní parametry úseků.

Intenzita (počet vlaků/hod.) je nejvyšší na spojeních významných ekonomických center a naopak nízká na dálkových spojeních k zahraničním centrům (výjimkou je koridor Mannheim – Basel). Schéma nezahrnuje některé nové úseky, na kterých již došlo ke zvýšení rychlosti. Jsou to zejména Mannheim – Saarbrücken, kde došlo k přestavbě na 200 km/hod. a Offenburg – Basel, kde jsou nové úseky 250 km/hod. Před dokončením (cca 2017) je trať Leipzig – Erfurt – Ebenfeld (300 km/hod.), na kterou navazuje přestavba (230 km/hod.) Ebenfeld – Nürnberg.

Dokončení se projeví i na změně intenzit, neboť přes Erfurt bude vedeno spojení Berlin – München a Berlin – Frankfurt a. M.

V blízké době by měla být dokončena přestavba (200 km/hod.) tratí Leipzig – Dresden (2016) a Berlin – Dresden (2018).

Významně se v síti projeví dokončení nové trati Stuttgart – Ulm (250 km/hod.) do r. 2020, to bude znamenat souvislé vysokorychlostní spojení Paris – Saarbrücken/Strasbourg – Mannheim/Karlsruhe – Stuttgart – München. Po realizaci úseku München – Salzburg (v novém koridoru) bude souvislé spojení po Vídeň.

Spoje ICE vedou i do dalších zemí (Rakousko, Švýcarsko). Síť je též využívána dopravci z jiných zemí. Ze schématu sítě je patrné, že „vysokorychlostní“ spoje využívají též tratě s rychlostí 160 km/hod. Na významných trasách (např. Nürnberg – Linz, München – Salzburg) se předpokládá přestavba na rychlost nad 200 km/hod. Pro další tratě (IC, EC) bude zřejmě rychlost 160 (resp. 140) km/hod. postačující, neboť spojení významných aglomerací s velkou intenzitou vazeb bude pokryto systémem ICE.



Schéma sítě ICE na území Německa

Dopravní vazby mezi významnými českými městy

Objemy vyjížďky a dojížďky mezi statutárními městy ČR (+ další významná centra >900)

Intenzita pravidelných vazeb je dána souhrnem vyjížďky a dojížďky (na prvním místě je uvedeno město s převahou vyjížďky) za prací a vzděláním.

regionální	objem	vzdál. km
Kladno – Praha	7725	21
Havířov – Ostrava	6726	17
Jablonec n. N. – Liberec	3423	13
Frýdek-Místek – Ostrava	3346	18
Pardubice – Hradec Králové	2685	21
Karviná – Ostrava	2025	16
Opava – Ostrava	1938	34
Havířov – Karviná	1800	17
Prostějov – Olomouc	1793	16
Přerov – Olomouc	1704	21
Teplice – Ústí n. L.	1672	22
Děčín – Ústí n. L.	1627	26
Mladá Boleslav – Praha	1250	55

meziregionální	objem	vzdál. km	význ. mezilehl. centra
Plzeň – Praha	2778	80	–
Brno – Praha	2243	200	Jihlava
Liberec – Praha	1717	102	M. Boleslav
Hradec Králové – Praha	1611	114	–
Ústí n. L. – Praha	1590	92	–
Pardubice – Praha	1500	106	Kolín/K. Hora
České Budějovice – Praha	1322	137	Tábor
Tábor/Sezim. Ústí – Praha	1207	90	–
Ostrava – Praha	1205	353	Pardubice/H. Králové, Olomouc
Olomouc – Brno	1095	92	Prostějov
Ostrava – Brno	1023	160	Olomouc
Most – Praha	990	86	–
Olomouc – Praha	920	250	Pardubice/H. Králové

Objemy vazeb mezi statutárními městy jsou, s výjimkou vazeb regionálních, velmi nízké. Mezuregionální vazby jsou nejsilnější v relaci Praha – Plzeň. Jsou ovlivněny vzdáleností (80 km) i ekonomickou úrovní obou měst. Uváděné objemy jsou celkové, denní objemy jsou přibližně poloviční.

V meziregionálních vazbách jednoznačně dominuje Praha, jediné centrum makroregionální úrovně.

Velmi slabé jsou radiální vazby Karlovy Vary – Praha (701), Jihlava – Praha (643), Zlín – Brno (783), Jihlava – Brno (513), Olomouc – Ostrava (733), Zlín – Ostrava (170).

Tangenciální vazby krajských měst (>100)

vazba	objem	vzdálenost v km		železnice	pozn.
		silnice	železnice	doba jízdy – hodin, min.	
Hradec Králové – Brno	405	151	173	2,11	
Zlín – Olomouc	376	74	61	1,05	
Pardubice – Brno	334	126	151	1,35	radiální spoj
České Budějovice – Plzeň	279	124	136	1,52	
Karlovy Vary – Plzeň	271	83	158	2,37	
České Budějovice – Brno	234	194	236	4,31	
Zlín – Ostrava	170	135	123	1,38	
Hradec Králové – Olomouc	170	146	168	2,06	
Liberec – Hradec Králové	167	96	139	2,32	
Liberec – Ústí n. L.	125	99	113	2,01	
Pardubice – Olomouc	117	144	146	1,12	radiální spoj
Ústí n. L. – Plzeň	103	149	219	2,46	

Tangenciální vazby krajských měst jsou velmi nízké (uváděna celková, nikoliv denní vyjížďka a dojížďka). Efektivitu vykazují zejména trasy (silniční i železniční), na nichž mezi vzdálenými centry leží další významná města.

Mimo denních či pravidelných vazeb, které lze odvozovat od dojížďky za prací a vzděláním pochopitelně existuje významný rozsah vazeb, mezi kterými jsou cesty pracovní (manažerské) a turisticko-rekreační. I zde se projevuje výrazná diferenciací objemu cest dle významu (atraktivity) center, resp. oblastí, zejména v meziregionální a nadnárodní úrovni.

Polohový potenciál center

Významným faktorem rozvoje území je jeho polohový potenciál. Více než poloha na hlavních silnicích či železnicích je podstatná vazba (dostupnost) rozvojového centra či regionu. Týká se to též center sousedních zemí, jejichž ekonomická výkonnost je výrazně vyšší než center v ČR. Nad průměrem EU (HDP na obyvatele) jsou v ČR jen města Praha, Mladá Boleslav, Brno a Plzeň.

Vzdálenost českých měst od významných zahraničních center je poměrně velká, až na výjimky větší než vzdálenost Prahy. Blízká zahraniční centra (mimo Vídeň) mají nižší potenciál než Praha.

Plzeň – Nürnberg	188 km	Jihlava – Wien	170 km	Liberec – Dresden	137 km
Plzeň – Regensburg	150 km	Brno – Wien	121 km	Ostrava – Kraków	113 km
Č. Budějovice – Linz	95 km	Zlín – Wien	188 km	Zlín – Bratislava	178 km
Č. Budějovice – Wien	189 km	Ústí n. L. – Dresden	74 km	K. Vary – Chemnitz	90 km

Souvislé dálniční spojení je jen Plzeň – Nürnberg, Ústí nad Labem – Dresden.

Základem sídelní struktury mimo metropolitních regionů jsou vyšší centra (nad 100, resp. 50 tis. obyv.), resp. jejich aglomerace. V České republice je představují statutární města. Většina z nich nabízí vyhovující úroveň sociální infrastruktury. Problémem řady z nich je ale nabídka pracovních míst. Ta je nejvyšší (v relaci na počet obyvatel) ve městech Mladá Boleslav, Jihlava, České Budějovice a dále v Olomouci, Brně, Hradci Králové, Praze, Plzni a Pardubicích. Tato nabídka umožňuje i saturaci potřeb obyvatel spádového území. Patnáct statutárních měst (vč. některých krajských) však nepokrývá ani potřebu pracovních míst pro vlastní obyvatele.

Významnější suburbánní rozvoj, který kompenzoval případné ztráty počtu obyvatel jádrových měst, byl jen u Prahy, Mladé Boleslavi, Českých Budějovic, Liberce, Olomouce, Jihlavy a Brna.

Podstatná část nárůstu počtu obyvatel České republiky po roce 1990 byla v Praze a její aglomeraci (150 z 210 tis.).

Geografické a ekonomické souvislosti dopravní infrastruktury

Geografické a ekonomické faktory by měly zásadně ovlivňovat koncepci vývoje dopravní infrastruktury, zejména stanovení priorit, kde rozhodující roli by měla mít efektivita (přínos) investic.

Z hlediska vnitrostátních vazeb výrazně převažují radiální směry, zejména k Praze. Ta je jádrem jediného makroregionu v ČR, který zahrnuje významné části krajů Jihočeského, Ústeckého, Libereckého, Královéhradeckého a Kraje Vysočina. Mezoregion Brno částečně zasahuje do území sousedních krajů. Mezoregiony ostatních krajských měst jsou většinou menší než jejich kraje.

Tangenciální vazby krajských měst jsou velmi nízké. Stotisícová krajská města většinou disponují srovnatelnou úrovní vybavenosti, včetně vysokého školství. Nevykazují však nadbytek pracovních míst, který by vyvolával významnou meziregionální dojížděku.

Kapacitní infrastrukturu vyžadují zejména vazby k významným regionálním centrům z jejich příměstského území.

Intenzita vazeb českých center či jejich regionů k zahraničním centrům vyšší úrovně je (mimo relace Brno – Vídeň) nízká. Z hlediska turistické atraktivity je jediným centrem evropské úrovně Praha.

Významné problémy českých koncepcí dopravní infrastruktury

- Absence průmětu diferencovaného vývoje regionů v důsledku jejich rozdílných potenciálů.
- Nízké vnímání významu přeshraničních vztahů.
- Velký rozsah sítě „státních“ silnic a železnic, z nichž řada nepřenáší významnou intenzitu vazeb a je v naprosto nevyhovujících parametrech.
- Infrastrukturní síť je nezbytné členit na úroveň:
 - nadnárodní – tj. vazby významných metropolitních regionů (nad 1 mil. obyv.) a aglomerací (nad 100 tis. obyv.) i s přihlédnutím k jejich atraktivitě,
 - republikovou – tj. vazby (mimo výše uvedených) významných aglomerací vyšších (nad 50 tis.) a středních (nad 20 tis. obyv.) center k centrům vyšší kategorie s významným ekonomickým potenciálem,
 - regionální – vazby v metropolitních regionech a velkých aglomeracích vykazují obvykle vysokou intenzitu.

V regionální i meziregionální dopravě je žádoucí významná kooperace veřejné dopravy železniční a autobusové. Intenzity meziregionálních vazeb nejsou vysoké a efektivita záměrů, které nejsou spojením na významná centra, je velmi problematická.

Nedostatkem současných koncepcí je absence řešení železniční tranzitní i vnitrostátní nákladní dopravy. To se projevuje velmi nízkým podílem železnice na celkových výkonech.

Koncepce silniční infrastruktury by měla reagovat na skutečnost, že na území sousedních zemí Saska, Bavorska, Rakouska, Slovenska a Polska existují souvislé kapacitní trasy (mimo nedokončeného, relativně krátkého úseku mezi Žilinou a Bialsko-Bialou) a v řadě

případů i přivaděče k hranicím ČR (Regensburg – Folmava, Passau – Strážné) nebo jsou v pokročilé fázi výstavby (Linz – Dolní Dvořiště), Wien – Znojmo, Wien – Mikulov).

V železniční dopravě je situace výrazně odlišná. Významná trať (ICE), blízká území ČR, vede v koridoru Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels – Linz – St. Pölten – Wien. V současné době jsou zde jen některé úseky na území Rakouska v parametrech nad 250, resp. 200 km/hod. Další úseky mají rychlostní parametry 160, resp. 140 km/hod. Předpokládá se přestavba na rychlost 200 km/hod.

Před dokončením (úsek Leipzig – Erfurt – Nürnberg) je severojižní vysokorychlostní spojení Berlin – München. Převažují přestavbové úseky (nad 200 km/hod.) nad novostavbami (300 km/hod.).

V letecké dopravě vývoj směřuje ke koncentraci na velká letiště (nad 20 mil. cestujících za rok). Pro Českou republiku je to zejména Mnichov, Vídeň či Berlín. V současné době se uplatňuje (zejména pro jižní Moravu) letiště ve Vídni. Česká letiště (mimo Prahy) svým výkonem (souhrnně pod 1 mil. cest./rok) mají regionální význam.

Odlišnosti sídelní struktury ČR

Problémem struktury osídlení České republiky není velikost (počet obyvatel) a rozložení regionálních center (krajská a některá další města), ale až na výjimky jejich nízká ekonomická výkonnost. Nejvyšší je u Prahy a Mladé Boleslavi, nad průměrem EU jsou dále jen Brno a Plzeň.

Bavorská centra Nürnberg, Augsburg, Würzburg, Landshut jsou na úrovni Prahy. München, Bamberg a Passau více než dvakrát překračují průměr EU, Ingolstadt a Regensburg tuto úroveň překračují téměř třikrát.

Rovněž rakouská centra jsou výrazně silnější. Na úrovni Prahy jsou Wien, Linz a Salzburg, Innsbruck. Graz a Klagenfurt překračují průměr EU o více než třetinu.

Ekonomická síla a atraktivita center je základním faktorem ovlivňujícím meziregionální, resp. nadnárodní vazby. To lze dokumentovat výkony letišť a zásadně to ovlivňuje i poptávku po dálkové (vysokorychlostní) železniční dopravě.

Sídelní struktura ČR postrádá mimo Prahy další centra (aglomerace), která by generovala v důsledku koncentrace obyvatel (nad 500 tis.), ekonomického potenciálu či turistické atraktivity významné nadnárodní vazby.

Ekonomická úroveň regionů (HDP/obyv.) je ve středoevropském prostoru výrazně diferencovaná.

U středovýchodních zemí (Česko, Slovensko, Polsko, Maďarsko) jsou velmi značné rozdíly mezi hlavními (a některými dalšími) městy a podstatnou částí ostatních regionů.

Tyto faktory by měly významně ovlivňovat koncepce rozvoje dopravních sítí. Jedná se zejména o stanovení priorit výstavby sítí, ale i o jejich kapacitní parametry.

Koncepce rozvoje dopravních sítí by měla reagovat na reálnou prognózu vývoje osídlení, která v České republice rovněž chybí. PÚR ČR tuto prognózu nenabízí, tzv. rozvojové oblasti přičleňuje ke krajským centrům bez analýzy jejich dosavadního vývoje, který lze jen v ojedinělých případech charakterizovat jako „rozvojový“.

Demografický vývoj po roce 1990

Vývoj počtu obyvatel v krajích ČR 1991–2014

Nárůst:	Středočeský	+ 17,1 %
	Liberecký	+ 3,2 %
	Praha, Jihočeský,	
	Plzeňský, Jihomoravský	+ 2,2 %
	Pardubický	+ 1,5 %
Stabilizace:	Ústecký, Královéhradecký	
Ztráta:	Kraj Vysočina	– 0,7 %
	Karlovarský	– 1,5 %
	Olomoucký, Zlínský	– 1,7 %
	Moravskoslezský	– 4,4 %

Vývoj počtu obyvatel krajských měst (1991–2013)

Nárůst:	Praha	2,3 %
Ztráta:	< 3 %	Liberec, Jihlava, Brno
	3–5 %	Č. Budějovice, Plzeň, Ústí n. L., Olomouc
	5–8 %	H. Králové, Pardubice, Zlín
	> 10 %	Ostrava, K. Vary

Velké ztráty vykazují další statuární města:

> 10 %	Frydek-Místek, Havířov
> 14 %	Přerov
> 18 %	Karviná

Největší nárůst zaznamenala města (vč. příměstského území) Mladá Boleslav (13,0 %), Praha (10,7 %), České Budějovice (7,8 %), Kladno (5,6 %), Liberec (4,6 %), Jablonec n. N. (3,3 %), Jihlava (3,1 %) a Brno (2,9 %).

Ztráty počtu obyvatel některých center jsou v určitých případech kompenzovány suburbánním rozvojem, který je nejvyšší (mimo Prahy) u Českých Budějovic, Brna a Olomouce. Významné změny v oblasti ekonomiky se zatím téměř nepromítly do demografických charakteristik.

S výjimkou kraje Středočeského jsou nárůsty počtu obyvatel nízké. Ztráty počtu obyvatel jsou velmi nízké, největší jsou v kraji Moravskoslezském. Ztráty počtu pracovních míst jsou v procentech výrazně vyšší.

Porovnání přepravních výkonů (v ČR) jednotlivých subsystémů

Přeprava cestujících

Osobní doprava (mil. oskm)

Celkem 10 683 100 %

Z toho

železniční	6,8 %
letecká	10,0 %
MHD	14,5 %
autobusová	8,4 %
veřejná celkem	40 %
IAD	60 %

Přeprava věcí

Nákladní doprava (mil. tkm)

Celkem 68 087 100 %

Z toho

železniční	21,0 %
silniční	75,2 %
vodní	1,0 %
letecká	0,0 %
ropovody	2,8 %

V silniční síti je realizováno přes 70 % přeprav cestujících, i podstatná část výkonů MHD je autobusy, využívajícími silniční síť.

Výkony železniční dopravy na přepravě cestujících jsou necelých 7 %, jsou tedy nižší než u dopravy autobusové. Výkony železniční dopravy na přepravě věcí se podílejí jen 21 %, tj. velmi málo.

Ve veřejné dopravě představuje nejvyšší objem MHD. Významný podíl má zejména ve velkých městech a jejich příměstských územích. Podíl železnice na integrované MHD je významný u velkých aglomerací (Brno, Ostrava). V pražském regionu je železniční doprava významná na některých příměstských radiálách. Její potenciál pro „vnitroměstské“ vazby, vzhledem k nepropojenosti se sítí metra, je nedostatečně využit.

Geografické a ekonomické souvislosti českých dopravních koncepcí – shrnutí

Dopravní infrastruktura umožňuje vazby v sídelní struktuře. Osídlení v současné situaci nadnárodních kooperací je nezbytné pojímat v širším, pro Českou republiku zejména středoevropském kontextu.

Základními geografickými (demografickými) charakteristikami jsou zejména:

- hustota osídlení (zemí, regionů),
- koncentrace obyvatel a aktivit do metropolitních regionů a významných aglomerací,
- rozložení vyšších a středních center v území.

V rámci střední Evropy jsou výše uvedené charakteristiky v úrovni zemí i nižších regionů značně rozdílné. Významnější rozdíly jsou však v ekonomické výkonnosti jednotlivých zemí, regionů a velkých měst. Tyto skutečnosti mají zásadní význam pro generování dopravních vazeb.

Sídelní struktura je v podstatě stabilizovaná, k jejím změnám došlo zejména v souvislosti s industrializací, která znamenala nárůst měst a jejich aglomerací. Poslední významná vlna industriálního rozvoje byla po druhé světové válce, ve středovýchodní Evropě pokračovala až do 80. let.

Potenciál průmyslu jako rozvoje území se výrazně snížil, v některých oborech téměř zanikl. Tyto skutečnosti téměř vždy vedly ke stagnaci či útlumu některých center (regionů) a migraci části obyvatel do „území rozvojových“.

Výrazným rozvojovým územím je pražský metropolitní prostor, který paradoxně vykazuje v dopravní infrastruktuře největší deficity. Těmi jsou zejména neexistence kolejového spojení letiště Ruzyně s centrem města, nevyhovující železniční spojení s největším středočeským městem Kladnem a nepropojenost silničních radiál evropského i republikového významu. Chybí i některé radiální trasy, zejména D3, I/12 a propojení západní části Prahy (letiště Ruzyně) přes Kralupy n. Vltavou na D8.

Atraktivita a geografická poloha Prahy generují objemy dopravních vazeb v úrovni nadnárodní, republikové i regionální, které jsou řádově vyšší než v jiných regionech ČR. Tato skutečnost, která zásadně ovlivňuje efektivitu infrastrukturních investic, se do dosavadních „priorit“ výstavby dopravních sítí nepromítá.

Velká část krajských měst a dalších vyšších center (50 tis. oby.) leží ve vzdálenosti do 120 km od Prahy. Řada z nich má souvislá spojení „kapacitní“ silniční trasou, umožňující dosažení Prahy do jedné hodiny.

Páteří silniční síť nelze omezovat jen na dálnice a rychlostní silnice. Měla by zahrnovat další trasy k významným zahraničním centrům a propojení krajských měst. V ČR na rozdíl od Německa a Rakouska neexistují (až na výjimky) souvislé dvou, resp. třípruhové (automobilové) trasy, které vedou mimo sídla a jsou vybaveny mimoúrovňovými křižovatkami.

Železniční infrastruktura ani po modernizaci koridorů nespĺňuje ve velkém rozsahu standard hlavních tratí 160 km/hod. Souvislé úseky jsou zejména na Moravě. V řadě případů lze druhou „modernizací“ dosáhnout zvýšení rychlosti, a to i na 200 km/hod. Problémem jsou „vstupní“ úseky do Prahy, resp. Brna, kde je v důsledku regionální dopravy nedostatečná kapacita.

Realizace tzv. tranzitních koridorů zdaleka nebyla dokončena (III. a IV. koridor). Na trasách I. a II. koridoru jsou výrazné rozdíly.

Nejhoršími úseky jsou:

Praha – Děčín (délka 129 km, modernizace 113 km, 160 km/hod. na 33 % úseku)

Česká Třebová – Brno (délka 91 km, modernizace 79 km, 120 km/hod. na 34 % úseku)

Přerov – Petrovice (délka 106 km, modernizace 102 km, 160 km/hod. na 23 % úseku)

Nejlepšími úseky jsou:

Brno – Břeclav (délka 59 km, modernizace 52 km, 160 km/hod. na 99 % úseku)

Přerov – Břeclav (délka 100 km, modernizace 93 km, 160 km/hod. na 96 % úseku)

Vysokorychlostní železniční doprava je významná pro spojení metropolitních regionů a velkých aglomerací vzájemně vzdálených 150 a více kilometrů. Pro malé země, kam patří i Česká republika, má význam především v širším středoevropském kontextu propojení na metropolitní regiony sousedních zemí. Efektivita systému se projevuje zejména v případech, kdy přebírá část výkonů z dopravy letecké. V České republice jsou výkony letišť (mimo Prahy) velmi nízké, orientované zejména na charterové lety.

V tomto kontextu lze pochybovat o významu spojení Praha – Brno.

Problémem PÚR ČR je, že ve stejných koridorech předpokládá modernizaci a následně i VRT. Vzhledem k nízkým nadnárodním vazbám je to velmi problematický luxus.

Koncepce rozvoje dopravních sítí ČR by měla sledovat:

- reálný pohled na rozvojový potenciál českých regionů a center osídlení v evropském kontextu,
- posouzení současné kategorizace a rozsahu dopravních sítí s ohledem na jejich přínosy pro vazby osídlení a možnosti jejich rekonstrukcí na potřebný standard,
- vymezení hlavních (objektivních) deficitů v dopravní infrastruktuře,
- stanovení priorit jejich odstraňování vzhledem k reálným trendům vývoje středoevropského osídlení a situaci (stav a prioritní záměry) dopravní infrastruktury sousedních zemí,
- komplexní pohled na optimální součinnost systémů vzhledem k jejich rozsahu/výkonům a efektivitě/přínosům pro vnitrostátní i přeshraniční vazby.

Posledních 25 let (po r. 1990) došlo ve středoevropském prostoru k určitému odstraňování deficitů v dopravní infrastruktuře. Investice ve středovýchodních zemích směřovaly zejména do silniční dopravy. Ta vykazuje v nových sociálních a ekonomických podmínkách nejvyšší podíl výkonů a i při zaostávání infrastruktury zaznamenala rozvoj.

V některých zemích (Polsko, Maďarsko) došlo k určitému přehodnocení sítě, zejména však došlo ke stanovení priorit ve výstavbě. Tím došlo k významnému zlepšení v hlavních vazbách v sídelní struktuře.

Podobné přístupy v České republice zatím nebyly aplikovány. I z těchto důvodů dosud neexistují některé souvislé silniční trasy a proklamované tranzitní železniční koridory nedosáhly rychlostních standardů hlavních evropských tratí. Koncepci v silniční síti nelze omezovat na kategorii D a R, neboť současné a reálné budoucí zatížení lze realizovat extravilánovými trasami nižší kategorie (u některých lze připustit vyšší rychlost).

Měla by existovat celková koncepce nadřazené silniční síti, zahrnující jak mezinárodní, tak významné meziregionální vazby.

Koncepce železniční sítě by měla být orientována nejen na „vysokorychlostní“ spojení relativně malého počtu významných aglomerací, ale na celkové zlepšení vazeb v osobní i v nákladní dopravě. V letecké dopravě nelze předpokládat významnější změny. Význam vodní dopravy je vzhledem k velké vzdálenosti od hlavních vodních cest (rozhodující výkony jsou realizovány na Rýnu a jeho přítocích) omezený.

*Ing. arch. Milan Körner, CSc.
AURS, s. r. o.*

Panelová diskuse ke koordinaci v územně plánovacím procesu a při realizaci inženýrských sítí a dopravních staveb

Vít Řezáč

Tradiční součástí konference byla panelová diskuse přednášejících a vyzvaných účastníků. Role moderátora převzal předseda Asociace pro urbanismus a územní plánování Petr Durdík. Diskuse měla shrnout a konfrontovat názory odborníků pohybujících se jak na straně státní správy, tak na straně projektantů.

Účastníci:

Doc. Petr Šrytr (FSv ČVUT), Marek Zděradíčka (IPR Praha), Václav Jetel (projektant), Tomáš Sklenář (MMR) a Vladimír Soukeník (konzultant).

Petr Durdík: *Začneme otázkou vymezení koridorů technické infrastruktury v zásadách územního rozvoje. Často se argumentuje tak, že aktualizace ZÚR jsou potřeba zejména proto, že je třeba upravovat koridory technické infrastruktury, neboť jsou nevyhovující – buďto jsou „úzké“ nebo v území nevhodně trasované. Snažíme se hledat stále nové a nové zákonné úpravy, abychom si ulehčili prosazování výstavbu infrastrukturálních staveb. Tím ovšem nejdeme k podstatě problému. Kde je toho příčina?*

Tomáš Sklenář: Příčin je několik, asi žádná není výlučná. První problém je, že projektant se neseznámí dostatečně s nadřazenou územně plánovací dokumentací. Resortní projektanti náhle zjistí, že stavbu nelze umístit a pak se hledají „rychlá“ řešení. MMR pořádá školení pro projektanty komunikací a přenosových soustav, abychom jim vysvětlili souvislosti v území. Druhá příčina leží na straně urbanistů: v dobré víře „zužují“ koridory v územních plánech, aniž by si byli jisti, že technicky lze stavbu takto umístit. Vždy je potřeba citlivý a logický přístup. Ve volné krajině lze ponechat koridory široké, v zastavěném území by měl projektant dokázat projít i zúženým místem. Nezamezujeme zúžením realizaci, avšak současně přidáváme-li například jednu železniční kolej, nepotřebujeme koridor 300 m široký na obě strany od její osy. Chovejme se oboustranně rozumně.

Václav Jetel: Další příčinou může být nedostatek komunikace mezi aktéry, zejména mezi oprávněnými investory. Uvedu konkrétní případ: správce vodovodů nebyl vyzván k diskusi o strategickém plánu obce. V územním plánu pak zbytečně rozporoval navržené řešení.

Marek Zděradíčka: V Praze nemáme ani tak problém s upřesněním polohy koridoru v územním plánu, ale s tím, že koridory se v čase „stěhují“. Musíme vyvíjet trvalý tlak na Ministerstvo dopravy, resp. ŘSD a na Správu železniční a dopravní cesty, aby udržely

koridory ve stabilních dohodnutých polohách. Např. SŽDC mívá připraveno několik variant, ke kterým ovšem chybí multikriteriální vyhodnocení. Chyba v přípravě, například kolize s Naturou 2000, pak vede ke změně územního plánu. To by se nemělo stát. Začlenění infrastrukturálních staveb do územně plánovací dokumentace by mělo předcházet systémové prověření potřebnosti záměrů. Je po stavbách poptávka, existují z environmentálního a technického hlediska? Kraje přece nemohou nahrazovat úlohu státu při odůvodňování národních priorit.

Vladimír Soukeník: Zdá se mi, že partneři z ministerstev nezřídka neuvažují ekonomicky. Mají ideu na obsluhu území infrastrukturální stavbou a „drží“ pro ni koridor. Vzpomeňme na projekt kanálu Dunaj – Odra – Labe. V každém městě tato územní rezerva degraduje hodnoty stovek pozemků. Porovnáme-li znehodnocení pozemků a pomyslné přínosy kanálu, uvidíme jistě nepoměr v neprospěch kanálu. Zdá se, že toto ovšem nikoho nezajímá.

Petr Šrytr: Koridory se týkají rovněž dálkovodů v krajině. I zde je třeba uvažovat racionálně a šetřit plochami. Sítě by měly být navrženy ve společných nebo sdružených trasách, aby nesegmentovaly krajinu a lépe se převedly přes zastavěná území.

Petr Durdík: *Zaznamenali jsme tedy, že široké koridory ze ZÚR se přenášejí do územních plánů. Územní plán by měl být rovněž koncepční dokument. Jakou roli má ovšem dnes? Je spíše právním opatřením, které má dávat jistoty vlastníkům pozemků. Mají v tom případě vůbec v územním plánu koridory být?*

Tomáš Sklenář: Nedokážu si představit, že jsme schopni v územním plánu nakreslit linii tak přesně, že se do ní podaří stavbu umístit v následující projektové dokumentaci.

V oblasti územního plánování jsme byli léta zvyklí, že do územního plánu jakožto koncepčního dokumentu málokdo (z veřejnosti) zasahoval. Pak jsme se jako stát přihlásili k různým evropským chartám a úmluvám, z nichž mimo jiné vyplynulo právo na soudní přezkum. Tím nabyváme mylně pocitu, že územní plán je víc právní než koncepční dokument. Není to pravda: územní plán musí vždycky zůstat koncepčním dokumentem. Možná dospějeme k tomu, že architekt bude mít specialistu s právním pohledem na územní plánování. Náš svět se pohnul, ale pohnul se celý. Demokracie je zkrátka taková.

Václav Jetel: Koridory mohou být dobré i z jiného důvodu – pomáhají například v určitých situacích chránit hodnoty v území tím, že neumožňují výstavbu v citlivých místech v krajině.

Marek Zděradička: Ano, posunuli jsme se ve vnímání právního prostředí plánování. Praha například řeší před soudem pět kauz, Středočeský kraj dokonce čtrnáct.

Vladimír Soukeník: Otázka, zda v územním plánu připustit koridor, nebo pouze trasu technické infrastruktury, by měla výrazné důsledky pro filozofii stavebního zákona. Toto není cesta.

Petr Šrytr: Koridory v územním plánu být mají. Chtěl bych připomenout jiný aspekt vymezování koridorů. Česká republika rozbíhá různé programy, například projekt „digitální Česko“. Podstata spočívá v masivním budování optických sítí za účelem razantního zvýšení kvality telekomunikační služby. Zapojené instituce a firmy ovšem nevnímají dostatečně, že budou muset vymezit v území nové koridory.

Lucie Poláková: Chci jen podotknout, že je ještě jeden praktický důvod, proč asi není reálné do územních plánů vkládat pouze trasy infrastruktury. Tempo přípravy záměru je podstatně pomalejší než pořizování územního plánu. Také projednání záměru například v procesu EIA je nákladné a „životnost“ dokumentace EIA je pouze pět let. To je málo času. Investor by musel žádat několikrát, než by obdržel územní rozhodnutí.

Marek Zděradička: Když se stane, že se v procesu posuzování vlivu stavby na životní prostředí nepotvrdí trasa, tak se musí měnit územně plánovací dokumentace. To je rovněž zdržení. Není si z čeho moc vybírat. Do ZÚR by měla být podle mého názoru zadána jasná prověřená trasa, aby se nevracelo zpět k různým variantám.

Tomáš Sklenář: Upozorňuji, že podle § 18, odst. 5 stavebního zákona nemusíme koridor vymezovat, pakliže není vymezen v nadřazené územně plánovací dokumentaci. Stačí říci, na jakých plochách smí být a kde nesmí.

Petr Vávra: Jsou-li koridory potřebné, je dobré je vymezovat. Ne vždy tomu tak je. Uvedu konkrétní příklad: ŘSD pořídilo dokumentaci k územnímu řízení včetně EIA. Během aktualizace ZÚR však náhle MMR prohlásilo, že v dokumentaci musí zůstat vymezen koridor o šířce 200 m. Požadavek měl dle mého názoru nesmyslný dopad na stabilizované plochy, došlo k dočasnému znehodnocení asi 1 800 pozemků.

Tomáš Sklenář: Někdy hledáme paušální řešení pro celou republiku. Každé území je přece jiné. Doporučuji nejprve společně s aktéry hledat logické řešení a pak teprve doplnit paragraf podle stavebního práva. Leckdy listujeme v zákonech jako první a věcnou stránku jim přizpůsobujeme.

Petr Durdík: *Otevřeme jiné téma. Zeptám se provokativně: bude se urbanistická koncepce odvíjet od toho, jak se autoři dokumentace vyrovnají se změti sítí stávajících i plánovaných? Neměl by tady být koordinátor, který by zaručil, aby se sítě ukládaly do sdružených tras?*

Tomáš Sklenář: Nejprve je třeba si odpovědět na otázku, co je pro autora územního plánu závazné a co není? Krajské a státní vstupy jsou závazné, urbanistická koncepce se tomu musí přizpůsobit. Ale další vstupy od správců sítí, kteří je navrhuji výlučně podle svých zájmů, přece podléhají koordinaci v území. Tady je nezastupitelná role plánovače jako koordinátora dějů. Autor se musí umět vzepřít nekoncepčnímu přístupu.

Václav Jetel: V praxi se setkávám s tím, že koordinátorem bývá oddělení městských investic. Jeho referenti bohužel nejsou erudovaní v problematice plánování využití území a infrastruktury, ale spíše v jejich financování. Proto já sám vyčísľuji, kolik bude stát například přeložení nebo úprava trasy technické infrastruktury. Apeluji, aby obce začaly používat institut plánovací smlouvy, ve které lze dopředu koordinovat trasování i financování infrastruktury.

Marek Zděradička: Podtrhuji požadavek na spolupráci aktérů v území. V Praze zaznamenáváme, že roste poptávka po revitalizaci ulic. Dohoda o využití prostoru je důležitá, zejména pokud se má doplnit zeleň.

Vladimír Soukeník: Problém komunikace mezi projektanty je hlubší a souvisí se stále větší specializací jednotlivých profesí. Je dnes ještě možné se se specialisty domluvit? Hledáme moudrá řešení? Leckdy vidíme čistě resortní přístup, někdy bych jej neváhal nazvat dokonce ignorantstvím.

Petr Durdík: *Dovolují si nastolit další téma: uliční prostor. Každý správce si sleduje svoji síť. Například na ulici, kde bydlím, se během čtyř let vyměňovala kanalizace, pak přišli plynaři, vadaři a nakonec telefonisti. Čtyřikrát se kopal, čtyřikrát asfaltovalo, ulice vypadá nevábně. Čtyři roky stavební činnosti, prach, hluk, omezení života obyvatel. Kdysi existoval v Praze podnik Výstavba hlavního města Prahy, který koordinoval podobné zásahy. Povrchy se nesměly několik let narušovat. Dnes to nefunguje. Ptám se proč?*

Václav Jetel: Důvodem je privatizace správců sítí. Města nebyla schopna správu uchopit a raději ji předala externím firmám. Tím ztratila kontrolu.

Marek Zděradička: V Praze je dnes problém sladit tři investory z jednoho resortu. Citelně chybí koordináční orgán. Tento nedostatek je popsán v analýzách k připravovanému Strategickému plánu Prahy.

Petr Šrytr: V podzemí měst je velice nepřehledný stav. V souvislosti s rozvojem bezvýkopových technologií je ovšem nezbytné mít přesnou znalost stavu a polohy infrastruktury. Například Plzeň vydala již v roce 1997 metodický pokyn k ukládání inženýrských sítí do uličního profilu. Bohužel se tento osvícený přístup nerozšířil do dalších měst.

Vladimír Soukeník: Zatím nepadlo slovo kolektory. Systém kolektorů tento problém řeší. Samozřejmě nemám na mysli kolektory v takovém vysokém standardu, jako se stavěly v Praze v osmdesátých letech. Dnes je lze stavět jednodušeji a levněji.

Petr Šrytr: Máme asi patnáct typů sdružených tras, kolektory jsou jednou z nich. Existují ekonomické rozborů těchto řešení. Vůbec neplatí teze o tom, že sdružené trasy jsou drahé. Započítáme-li provozní náklady, obnovu a zatížení území, jsou levnější. Je třeba vybírat vhodné typy sdružených tras s ohledem na místní podmínky.

Blanka Hysková: Investor předává síť provozovateli, a tudíž není motivován kvalitou provedení a provozními náklady. Správci na to též nedbají. Lze se pak divit, že každý jedná sám za sebe?

Petr Durdík: **Poslední téma: postupujeme uvážlivě, když akceptujeme názor, že přivedeme všechna média ke každému pozemku? Není to z hlediska šetření zdrojů plýtvání?**

Václav Jetel: V našich projektech důsledně uplatňujeme filozofii dvoucestného vedení, například elektřina a centrální zásobování teplem nebo elektřina a plyn. Nikdy nenavrhujeme trojcestné zásobování. Pravda je, že je-li v obci centrální zdroj tepla, tak se vyskytuje požadavek na jeho preferenci.

Marek Zděradička: Motivace na racionální zásobování médii bude přicházet z důvodů snižování provozních nákladů. Budou je vyžadovat především sami majitelé objektů. Praha si v této souvislosti zřídila komisi pro koncept Smart Cities. Uvidíme, jak se její doporučení projeví například ve strategickém plánu.

Petr Šrytr: Několikrát jsem měl za úkol zpracovat energetickou koncepci měst. Je to kombinační hra plošné elektrifikace, plynofikace, teplofikace a obnovitelných zdrojů energií. Do budoucna je nejzranitelnější teplárenství. Ze své podstaty je málo pružné, navíc s vysokými provozními náklady. Smysl dává, máme-li k dispozici laciný tepelný zdroj, který produkuje teplo jako odpad.

Tomáš Sklenář: Požadavek na šetrné zacházení se zdroji je logický. Pozor ovšem na tzv. bezpečnostní rozměr zásobování. Lokality odkázané na jedno médium jsou v případě nehody nebo výpadku sítě ohrožené. Proto mi nezbývá než opakovat, že každé řešení by mělo vzniknout uvážlivě na základě věcné odborné diskuse.

Zapsal Vít Řezáč

Veřejná infrastruktura – doprava a inženýrské sítě

Sborník z konference AUÚP, Jeseník 23.–24. 4. 2015

Vydání: První
Místo vydání: Brno
Vydává: Ústav územního rozvoje
jako mimořádnou přílohu časopisu Urbanismus a územní rozvoj č. 4/2015
Redakce a layout: Tamara Blatová
Rok vydání: 2015
Počet stran: 64
Sazba a tisk: GRAFEX-AGENCY, s. r. o.
Helceletova 16, Brno
Náklad: 1 700 ks

ISBN 978-80-87318-39-3



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR



ÚSTAV
ÚZEMNÍHO
ROZVOJE

auúo