

URBANISMUS A ÚZEMNÍ ROZVOJ

1
2019



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR



ÚSTAV
ÚZEMNÍHO
ROZVOJE



POKYNY PRO AUTORY

NABÍDKA RUKOPIŠŮ

REDAKCE PŘIJÍMÁ POŽADAVKY SPOLU SE ZASLANÝMI ČLÁNKY NA E-MAILOVÉ ADRESE redakce@uur.cz. GRAFICKÉ PŘÍLOHY VĚTŠÍHO ROZSAHU JE MOŽNO ZASLAT PROSTŘEDNICTVÍM SERVERU [USCHOVNA.CZ](http://uschoвна.cz). ZASLANÝ PRŮVODNÍ DOPIS MUSÍ OBSAHOVAT PLNÉ JMÉNO, ADRESU PRACOVISTĚ A KONTAKTNÍ ÚDAJE (E-MAILOVÁ ADRESA, TELEFONNÍ ČÍSLO). PŘI ŽÁDOSTI O ZAŘAZENÍ ČLÁNKU DO RECENZNÍHO ŘÍZENÍ JE TŘEBA TUTO SKUTEČNOST V PRŮVODNÍM DOPISE VÝSLOVNĚ UVÉST. PODROBNĚJŠÍ INFORMACE NALEZNETE NA www.uur.cz V SEKCI PUBLIKAČNÍ ČINNOST, KNIHOVNA – ČASOPIS URBANISMUS A ÚZEMNÍ ROZVOJ – RECENZNÍ ŘÍZENÍ.

FORMÁLNÍ POŽADAVKY

ROZSAH TEXTU BY MĚL ČINIT CCA 3–10 NORMOSTRAN (1 NORMOSTRANA = 60 ÚHOZŮ NA 30 ŘÁDKŮ), NEDOHODNETE-LI SE S REDAKCÍ JINAK. ZA KAŽDÝM TEXTEM PŘÍSPĚVKU MUSÍ BÝT UVEDENO JMÉNO AUTORA. STANDARDNÍMU PŘÍSPĚVKU BY MĚL PŘEDCHÁZET ZHRUBA DESETIŘÁDKOVÝ SOUHRN – ABSTRAKT (PRO RECENZOVANÉ PŘÍSPĚVKY PLATÍ SAMOSTANÉ PRAVIDLO – VIZ NÍŽE), KTERÝ BUDE MOŽNO POUŽÍT TAKÉ PRO REDAKCI ZAJIŠTĚNÉ ANGLICKÉ SHRNUTÍ V HLAVNÍCH RUBRIKÁCH (NETÝKÁ SE INFORMACÍ).

ZA NEDÍLNOU SOUČÁST PŘÍSPĚVKU JE POVAŽOVÁN SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ A JEJICH DOSTUPNOST. BIBLIOGRAFICKÉ CITACE MUSEJÍ BÝT ZPRACOVÁNY PODLE NORMY ČSN ISO 690. TEXTOVÁ ČÁST JE VYŽADOVÁNA V TEXTOVÉM EDITORU WORD. GRAFICKÁ ČÁST SE ZÁSADNĚ POSÍLÁ SAMOSTATNĚ JAKO PŘÍLOHA S UVEDENÍM ZDROJŮ. OBRÁZKY KE SKENOVÁNÍ LZE PŘILOŽIT NA DIAPOZITIVECH NEBO FOTOGRAFIÍCH S LESKLÝM POVRCHEM. POČÍTAČOVĚ ZPRACOVANÉ OBRÁZKY SE DODÁVAJÍ VE FORMÁTU TIFF (PŘÍP. JPG) V ROZLIŠENÍ MIN. 300 DPI; VEKTOROVÁ GRAFIKA VE FORMÁTU CDR, EPS, WMF A1. REDAKCE SI VYHRAZUJE PRÁVO VÝBĚRU GRAFICKÉHO DOPROVODU TEXTU. ZA PŮVODNOST PŘÍSPĚVKU ODPOVÍDÁ AUTOR (VIZ PROHLÁŠENÍ AUTORA). RUKOPISY A GRAFIKU REDAKCE VRACÍ POUZE NA ŽÁDOST AUTORA.

AUTORIZACE

POKUD SE AUTOR NEVYJÁDŘÍ DO PĚTI DNŮ OD ODESLÁNÍ REDAKČNÍ ŽÁDOSTI O AUTORIZACI TEXTU, POVAŽUJE REDAKCE TEXT ZA ODSOUHLASENÝ A ZVEŘEJNÍ JEJ S PŘÍPADNÝMI REDAKČNÍMI ÚPRAVAMI.

RELEVANTNÍ PŘÍSPĚVKY JSOU RECENZOVÁNY (www.uuur.cz – ČASOPIS – RECENZNÍ ŘÍZENÍ).

ŽADATELŮM O RECENZNÍ ŘÍZENÍ:

PŘEDKLÁDÁTE-LI ČLÁNEK K RECENZNÍMU ŘÍZENÍ, INFORMUJTE, PROSÍM, REDAKCI O JEHO PŘÍPADNÉM PUBLIKOVÁNÍ V JINÝCH ODBORNÝCH PERIODIKÁCH. K RECENZOVANÝM PŘÍSPĚVKŮM POŽADUJE REDAKCE ŠIRŠÍ SHRNUTÍ V ČEŠTINĚ (V ROZSAHU CCA JEDNÉ NORMOSTRANY), KTERÉ BUDE V PŘÍPADĚ SCHVÁLENÍ REDAKČNĚ PŘELOŽENO DO ANGLIČTINY A K ČLÁNKU PŘIPOJENO. RECENZOVANÉ PŘÍSPĚVKY NEJSOU HONOROVÁNY.

VYDÁVÁ ÚSTAV ÚZEMNÍHO ROZVOJE, ORGANIZAČNÍ SLOŽKA STÁTU,
ZŘÍZENÁ MINISTERSTVEM PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR.



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR



ÚSTAV
ÚZEMNÍHO
ROZVOJE



Urbanismus a územní rozvoj
číslo 1/2019
ročník XXII.
Vychází 6× ročně.
ISSN 1212-0855, MK ČR E 7021

Vydává:

Ústav územního rozvoje
Jakubské nám. 3
602 00 Brno
tel. (ústředna): 542 423 111
www.uur.cz

Redakce:

redakce@uur.cz
Ing. arch. Lubor Fridrich (šéfredaktor)
tel. 542 423 121
Bc. Tamara Blatová, DiS.
tel. 542 423 116

Redakční rada:

Ing. arch. Hana Bártová
Ing. arch. Milan Bušina, Sydney, Austrálie
Ing. Eva Fialová
prof. Ing. arch. Maroš Finka, Ph.D.
prof. Anna Geppert, Ph.D., Paříž, Francie
Ing. arch. Jana Janíková
prof. Ing. arch. Jan Koutný, CSc.
Ing. arch. Milan Körner, CSc.
Ing. Zdeňka Kučerová (místopředsedkyně)
prof. Ing. Vítězslav Kuta, CSc.
Ing. Iveta Laštůvková
doc. Dr. Otakar Máčel, Delft, Nizozemí
prof. Ing. arch. Karel Maier, CSc.
Ing. arch. Vladimír Matuš, Toronto, Kanada
Ing. Alena Navrátilová (předsedkyně)
Ing. arch. Jaroslav Sedlecký
Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph.D.
Mgr. Petr Tonev, Ph.D.
RNDr. Václav Tremel
Ing. arch. Martin Tunka, CSc.
Ing. Roman Vodný, Ph.D. (místopředseda)
doc. Ing. arch. Jakub Vorel, Ph.D.
Ing. arch. Karel Wirth

Objednávky předplatného:

e-mail: redakce@uur.cz

Roční předplatné:

480,- Kč

Bankovní spojení:

ČNB 19-27321621/0710

Sazba a tisk:

GRAFEX-AGENCY s.r.o.
Helceletova 16, 602 00 Brno

Náklad: 1 450 výtisků

Toto číslo vyšlo v březnu 2019

Názory publikované v článcích nemusejí
vždy vyjadřovat stanovisko redakce a ústavu.
Redakce si vyhrazuje právo zkrácení textu
a výběru grafiky k jednotlivým příspěvkům.

Foto na titulní straně obálky:

Hafencity Hamburg © Blanka Almasysová

OBSAH

**PODANÉ ŽÁDOSTI O DOTACI NA ZPRACOVÁNÍ ÚZEMNÍCH PLÁNŮ
OPĚT VYČERPÁJÍ ALOKACI VÝZVY
NOVÝ PROGRAM PODPORUJÍCÍ ARCHITEKTONICKÉ
A URBANISTICKÉ SOUTĚŽE SE ZAČÍNÁ ZAPISOVAT
DO POVĚDOMÍ OBCÍ** / Eva Fialová

3

Recenzovaný článek

**ADMINISTRATIVNÍ REAKCE ČESKÝCH MĚST NA ADAPTAČNÍ
PROCESY SOUVISEJÍCÍ S KLIMATICKÝMI ZMĚNAMI**

/ Tereza Aubrechtová, Jan Geletič, Olga Halášová, Michal Lehnert,
Petr Dobrovolný

4

Recenzovaný článek

METODIKA HODNOCENÍ ZAHŘÁDKÁŘSKÝCH LOKALIT (MEZA)

/ Jan Dostálík, Zbyněk Ulčák, Lucie Sovová, Lukáš Kala, Radoslava Krylová,
Vojtěch Pelikán

13

Recenzovaný článek

PLÁNOVACÍ NÁSTROJE SPRÁVY ZELENĚ

A BENEFITY MĚSTSKÉ ZELENĚ / Pavel Šimek

24

VEŘEJNÁ LINIOVÁ INFRASTRUKTURA V ÚZEMNÍM PLÁNOVÁNÍ

/ Martin Tunka

30

VODNÍ CESTY V KONTEXTU STŘEDOEVROPSKÉHO OSÍDLNÍ

/ Milan Körner

35

DEFICITY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY V ČESKÉ REPUBLICE

A SITUACE V SOUSEDNÍCH ZEMÍCH / Milan Körner

47

MIKROREGIONY A EUROREGIONY ČESKÉ REPUBLIKY

INFORMACE O AKTUALIZACI 2018 / Hana Šimková

54

**PETR DOMANICKÝ: PRACOVNA REPUBLIKY – ARCHITEKTURA
PLZNĚ V LETECH 1918–1938**

RECENZE PUBLIKACE / Karel Maier

55

CO PÍŠÍ JINDE & TISKOVÉ ZPRÁVY MMR ČR

56

Pořizovatelská praxe

Stavebně správní praxe

Mimořádná příloha:

VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

Sborník z konference AUÚP ČR, Pardubice 8.–9. 11. 2018

SLOVO ÚVODEM

V hlavní rubrice prvního letošního čísla časopisu U&ÚR najdete informaci Ministerstva pro místní rozvoj o aktuálním stavu dvou dotačních programů.

V rubrice Názory a diskuse se sešly tři recenzované články. První pojednává o adaptačních opatřeních českých měst souvisejících s problematikou změny klimatu, druhý ze tří hledisek vyhodnocuje území zahrádkářských lokalit a třetí se věnuje nástrojům informační správy sídelní zeleně. V této rubrice najdete také příspěvek o vývoji právních úprav liniové veřejné infrastruktury. Poslední dva články vycházející z pera stejného autora jsou součástí dlouhodobé diskuse (mimo jiné i na stránkách našeho časopisu) o současné dopravě a dopravních systémech – tématu, který bude ústředním motivem připravované konference Asociace pro urbanismus a územní plánování, jež se uskuteční v dubnu tohoto roku v Brně.

Informační rubrika přináší text o aktualizaci přehledu funkčních mikroregionů a euroregionů v České republice a recenzi publikace Petra Domanického o meziválečné architektuře Plzně. V rubrice najdete standardně také relevantní informace odjinud a tiskové zprávy Ministerstva pro místní rozvoj.

Vedle pravidelných příloh vychází k tomuto číslu také příloha mimořádná – sborník z listopadové konference Asociace pro urbanismus a územní plánování zaměřené na veřejná prostranství.

Redakce v úzké spolupráci se členy redakční rady připravuje výroční číslo našeho časopisu ke třiceti letům vývoje území po roce 1989. V souvislosti s tím vyzýváme odbornou veřejnost, zejména členy Asociace pro urbanismus a územní plánování, k aktivní účasti na tvorbě tohoto monotematického čísla formou autorských příspěvků.

Příjemné čtení přeje

redakce U&ÚR

PODANÉ ŽÁDOSTI O DOTACI NA ZPRACOVÁNÍ ÚZEMNÍCH PLÁNŮ OPĚT VYČERPÁJÍ ALOKACI VÝZVY NOVÝ PROGRAM PODPORUJÍCÍ ARCHITEKTONICKÉ A URBANISTICKÉ SOUTĚŽE SE ZAČÍNÁ ZAPISOVAT DO POVĚDOMÍ OBCÍ

Eva Fialová

Ministerstvo pro místní rozvoj ukončilo příjem žádostí o poskytnutí dotací z programu „Podpora územně plánovacích činností obcí“ na dotační titul „Územní plán“ a z programu „Podpora architektonických a urbanistických soutěží“ pro rok 2019.

Ministerstvo pro místní rozvoj vyhlásilo ke dni 5. listopadu 2018 výzvu k předkládání žádostí o poskytnutí dotace z programu „Podpora územně plánovacích činností obcí“ pro rok 2018 – dotační titul „Územní plán“ a výzvu na dotační titul „Architektonické a urbanistické soutěže obcí“, který je zároveň i podprogramem, z programu Podpora architektonických a urbanistických soutěží.

Příjem žádostí na **územní plány** byl ukončen dne 31. ledna 2019. Pro žadatele je připraveno dvacet milionů korun. Celkem bylo podáno 103 žádostí v celkovém objemu cca 23 milionů korun. Dotace pro obce je zaměřena na zpracování nových územních plánů. Mezi uznatelné náklady patří zpracování návrhu územního plánu pro společné jednání a zpracování návrhu územního plánu pro veřejné projednání (včetně případného posouzení vlivů územního plánu na udržitelný rozvoj území, pokud bude požadováno). Výše dotace na jeden územní plán je stanovena ve výši max. 80 % skutečně vynaložených uznatelných nákladů, maximálně však 400 000 Kč.

Příjem žádostí na **architektonické a urbanistické soutěže** byl ukončen 15. února 2019. Pro rok 2019 je v rozpočtu MMR připraveno pro tento program 5 mil. Kč. Vzhledem k tomu, že se jedná o nový program, potýkali se potenciální žadatelé s nedostatečnou připraveností akcí. Mnohým žadatelům se nepodařilo žádosti v termínu daném výzvou připravit (zejména zajistit povinné přílohy žádosti) a plánují podání v příštím ročníku programu. Celkem bylo podáno 8 žádostí v celkovém objemu 2,1 milionů korun.

Program „Podpora architektonických a urbanistických soutěží“ má za cíl zvýšit kvalitu staveb, veřejných prostranství a prostředí prostřednictvím dotace na uspořádání architektonických a urbanistických soutěží. Častější využívání architektonických a urbanistických soutěží v České republice v důsledku povede k vyšší kvalitě architektonických a urbanistických děl, a tím celého vystavěného prostředí, a zároveň napomůže plnit příslušná opatření Politiky architektury a stavební kultury České republiky. Dotace je zaměřena na podporu uspořádání architektonických a urbanistických soutěží v souladu se Soutěžním řádem České komory architektů. Podpora se poskytuje ve formě dotace na konkrétní soutěž, a to pouze na dílčí část celkových nákladů soutěže, tj. na ceny a odměny uvedené v soutěžních podmínkách. Podpora bude poskytována až do výše 50 % souhrnné výše cen a odměn, maximálně však do výše 400 tis. Kč na jednu soutěž. Možnými žadateli jsou pouze obce.

V současné době jsou podané žádosti vyhodnocovány. Od 1. ledna 2019 administraci žádostí o dotaci v rámci obou programů pro rok 2019 zajišťuje Odbor správy národních programů Ministerstva pro místní rozvoj. Seznamy akcí doporučených k financování a náhradních akcí budou následně zveřejněny na internetových stránkách MMR www.mmr.cz. Vydávání individuálních rozhodnutí o poskytnutí dotace se předpokládá v průběhu měsíce dubna až května 2019.

*Ing. Eva Fialová
Odbor správy národních programů
Ministerstvo pro místní rozvoj*

ENGLISH ABSTRACT

Applications for subsidies for territorial plans will again deplete the allocation of the call / A new supporting programme for architectural and urban planning tenders goes down in awareness of municipal authorities, by Eva Fialová

The Ministry for Regional Development has finished accepting applications for subsidies from the programme Support for spatial planning of municipalities (subsidy chapter Spatial plan) and the programme Support for architectural and urban planning tenders for the year 2019.

ADMINISTRATIVNÍ REAKCE ČESKÝCH MĚST NA ADAPTAČNÍ PROCESY SOUVISEJÍCÍ S KLIMATICKÝMI ZMĚNAMI

Tereza Aubrechtová, Jan Geletič, Olga Halášová, Michal Lehnert, Petr Dobrovolný

Dopady změn klimatu na městské systémy jsou současným trendem vědeckého výzkumu, a jejich důsledky jsou citelně vnímány i laickou veřejností. Přesto se s realizací adaptačních opatření setkáváme spíše ojediněle. Předložený článek analyzuje adaptační priority Brna, Ostravy, Plzně a Olomouce, a specifikuje institucionální bariéry těchto měst. Na jejich základě popisuje aktuální stav adaptačního procesu a predikuje jeho budoucí vývoj. Data pro specifikaci adaptačních bariér byla získána z dotazníkových šetření a kulatých stolů, kterých se zúčastnili úředníci vybraných měst. Výsledky článku dokazují, že hlavní roli v adaptaci měst hraje zeleň, ale její klimatické funkce nejsou reflektovány. Ostatní přírodě blízká opatření se objevují sporadicky. Bariéry spojené s adaptačním procesem měst nesouvisí přímo s problematikou změny klimatu, ale jsou spíše problémem komunikace, fragmentace institucionálního prostředí, a především chybějícího vedení či politické vůle na úrovni jednotlivých měst. Kromě Brna, které se nyní nachází ve fázi plánování, se všechna města s problematikou adaptace na klimatické změny teprve seznamují.

Klíčová slova: adaptační opatření, adaptační proces, bariéry, klimatická změna, integrace

1 Úvod

Projevy dopadů klimatických změn v urbánním prostoru jsou komplexním mezisektorovým environmentálním tématem, které se, s ohledem na výkyvy extremity počasí posledních let [Kyselý, 2010; Lhotka a Kyselý, 2015; Lhotka et al., 2018] dostávají do popředí strategických dokumentů na místní i národní úrovni. Proces zavádění konkrétních adaptačních opatření do plánovací praxe však postupuje pomalu [Biesbroek et al., 2013]. Důvody jsou následující: 1) nepřímá souvislost dopadů klimatické změny s ekonomickými dopady na obyvatele; 2) klimatické změny nevzbuzují silné negativní emoce, které by následně vyvíjely intenzivní politický tlak [Zaharidis, 2003]; 3) převládá značná neurčitost a skepse vůči legitimitě klimatických změn a jejich dopadům [Knaggård, 2015].

Pomalá implementace opatření úzce souvisí s procesem tvorby politik. Teorie politického procesu předpokládá neutralitu tvůrců politik, kteří v procesu neuplatňují osobní invence. Proces ignoruje aspekty znalostí, ideálů, ochotu a schopnost učit se, vztahy a komunikaci mezi aktéry [Werner a Kai, 2007]. Zvýšení efektivnosti integrace environmentálních politik do praxe napomáhá koncept tzv. Environmental Policy Integration (EPI), který

specifikuje postupy zavádění environmentálních požadavků do rozhodovacích procesů. EPI zajišťuje koordinaci mezisektorových politik (horizontální EPI) a konzistenci politik na nižších administrativních úrovních (vertikální EPI) [Hertin a Berkhout, 2003; Jacob a Volkery, 2004; Nilsson a Persson, 2003; Persson, 2004].

Problematika adaptace České republiky na projevy změn klimatu navazuje na Adaptační strategii Evropské unie [EUAS, 2013] a je implementována rezortem Ministerstva životního prostředí prostřednictvím Politiky ochrany klimatu v ČR 2017–2030 [MŽP, 2017b], na níž navazuje Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR [MŽP, 2015], doplněná Národním akčním plánem adaptace na změnu klimatu [MŽP, 2017a]. Finanční rámec pro realizaci konkrétních opatření vytváří Operační program životního prostředí 2014–2020 [MŽP, 2014] a další speciální dotační programy (např. program Dešťovka, program Podpora obnovy přirozených funkcí krajiny, Program péče o krajinu aj.).

Klimatická změna se postupně stává politickou doménou, což je patrné na vývoji tematických priorit Státní politiky životního prostředí [MŽP, 2016]. Zatímco v roce 2004 byly hlavní prioritou ochrana biodiverzity a po-

vodně, v roce 2012 se do popředí, společně s ochranou půdy, dostává kvalita vod (vlivem integrace Evropské směrnice o vodách). Aktualizovaná Státní politika životního prostředí z roku 2016, v důsledku integrace Adaptační strategie EU, stanovuje klimatické změny jako prioritní environmentální problém ČR. Nicméně na nižších administrativních úrovních (kraje, obce) tento trend není zřetelný, což v konečném důsledku může vést k protichůdné distribuci finančních prostředků, které se projevují realizací nesourodých či dokonce konfliktních opatření v krajině [Thaler a Priest, 2014; Thaler a Levin-Keitel, 2016].

Jak dokládá analýza vývoje priorit Státní politiky životního prostředí, vertikální integrace environmentálních politik na úrovni EU – ČR je úspěšná. Nicméně hlubší integraci environmentálních témat zabraňuje především: 1) nezávaznost ústavních ustanovení ochrany životního prostředí; 2) nízké kompetence, nekoordinovanost a institucionální fragmentace organizací, které by měly podporovat integraci sektorových politik; 3) nepropojenost sektorových politik se strategickým a územním plánováním [Veselý a Nekola, 2007]; 4) metodicky nestanovená obsahová náplň a procesní pravidla pro tvorbu strategických dokumentů v ČR [Ježek, 2015].

Zásluhou projektů s mezinárodní kooperací (např. UrbanAdapt, UHI, UCE, MOSAIK) začaly po roce 2015 vznikat první adaptační strategie měst (Praha, Brno, Plzeň). Jejich příkladu následovala další města, která se rozhodla financovat adaptační strategie z vlastních rozpočtů (např. Ostrava). Nicméně ve většině případů se jedná o nahodilou aktivitu s vazbou na dotační politiku, s minimálním dopadem na územní plánování [Ježek, 2015]. V celém řetězci (mezinárodní – národní – lokální úroveň měst) nicméně zcela chybí regionální úroveň.

Cílem článku je i) vyhodnotit adaptační priority středně velkých měst ČR; ii) popsat jejich adaptační proces; iii) identifikovat hlavní bariéry, které brání zavádění adaptačních opatření.

2 Adaptační proces a jeho bariéry

V posledních letech proběhla řada diskusí o adaptačním plánování. Bylo realizováno nespočet projektů ukazujících příklady dobré praxe, nicméně reálný pokrok v implementaci a připravenosti měst na změnu klimatu, a související extrémní projevy počasí, nenašel [Bulkeley, 2010; Carter a Sherriff, 2011; Corfee-Morlot et al., 2011; Pelling, 2011; Rosenzweig et al., 2011; Whitehead, 2013]. Čtvrtý Mezivládní panel pro změnu klimatu [IPCC, 2007] konstatoval, že chybí výzkum, který by evidoval hlavní limity a překážky adaptačního procesu. Na úrovni městského plánování se dle Biesbroek et al. [2013] nejčastěji projevují překážky institucionálního a sociálního charakteru.

Předložený článek vychází při identifikaci bariér adaptačního procesu z práce Ekstrom et al. [2011], která definuje bariéry adaptačního procesu jako překážky, které zabraňují, zpomalují nebo dočasně blokují adaptační proces. Autorka třídí bariéry do následujících fází adaptačního procesu:

A – Přípravná fáze: zvyšuje povědomí mezi všemi aktéry o projevu klimatické změny v území skrze sběr a analýzu příslušných dat. Tím umožňuje zaměřit se na konkrétní aspekty problému. Nej-

častější bariéry: nezáměr o problematiku, nedostatečné kompetence, chybějící data a politická vůle aj.

B – Plánovací fáze: určuje vedoucí osoby adaptačního procesu a jejich kompetence, definuje cíle, kritéria a strategie adaptační politiky. Nejčastější bariéry: institucionální fragmentace, komunikační bariéry, chybějící vize a nedostatečné vedení, legislativa, majetkoprávní poměry, politická vůle aj.

C – Realizační fáze: implementuje adaptační opatření do místních politik a rozhodovacích procesů, monitoruje a vyhodnocuje jejich dopady. Nejčastější bariéry: finance, právní bariéry, fragmentace státní správy, nekoordinovanost institucí, nedostatečné pravomoci místní správy, technická řešení adaptačních opatření aj.

Bariéry se v rámci uvedených kategorií prolínají a je nezbytné chápat je v kontextu fáze a nositele, k němuž se váží (viz obr. 1). Návaznost jednotlivých fází je čistě teoretická, popisuje ideální stav postupné a plánované adaptační politiky. V praxi je však zmiňovaný proces často nahodilý. Z prvotní fáze porozumění problému města často přechází rovnou do fáze realizace, což však ohrožuje efektivnost a účelnost navržených opatření [Ekstrom et al., 2011]. Identifikace bariér a limitů adaptačního procesu zvyšuje efektivitu rozhodování a zároveň pravděpodobnost realizace účinných

a včasných adaptačních opatření. Navíc vede k reálnějším odhadům nákladů a náročnosti opatření [Ekstrom et al., 2011]. Nicméně frekvence výskytu bariér nemůže být interpretována jako indikátor její významnosti a nezohledňuje ani náročnost jejího překonání. Indikuje pouze diverzitu obecně stanovených bariér a jejich zařazení do fáze adaptačního procesu.

3 Metodika

Analýza adaptačních bariér institucionálního prostředí byla realizována na úrovni úřadů magistrátů 4 středně velkých statutárních měst České republiky (Brno, Ostrava, Plzeň, Olomouc), ve kterých již byl započat adaptační proces. Data byla získána analýzou strategických dokumentů měst, formou dotazníkového šetření a kulatých stolů. Ze získaných dat byly identifikovány aktuální prioritní oblasti měst z hlediska adaptace na klimatické změny. Dále byly specifikovány bariéry, kterým města čelí a z nich odvozena fáze adaptačního procesu, ve které se města nacházejí [Ekstrom et al., 2011].

3.1 Analýza cílů a opatření strategických dokumentů

Analýza cílů a opatření strategických dokumentů měst byla provedena na vzorku aktuálně platných a veřejně dostupných dokumentů, které mají potenciální vaz-



Obr. 1: Fáze adaptačního procesu a s nimi související adaptační bariéry

bu na implementaci adaptačních opatření. Obecně se jedná o následující typy dokumentů: územní plán, strategický plán, adaptační strategie, plán udržitelné mobility, plán vodního hospodářství a generel odvodnění. Individuálně byly využity i jiné relevantní strategické a koncepční dokumenty.

Pro hodnocení dokumentů byla využita adaptační opatření (AO) specifikovaná pro jednotlivé oblasti Adaptační strategie ČR (2015). Jedná se celkem o 69 AO relevantních pro městskou úroveň, z čehož je 45 AO považováno za aplikovatelná do územního plánu měst. Četnost a zastoupení adaptačních opatření v jednotlivých městských dokumentech identifikuje priority měst a odkrývá míru integrace environmentálních politik do strategických dokumentů.

3.2 Dotazníková šetření a kulaté stoly

Česká republika patří mezi středně příjmové země, kde dominují problémy institucionální povahy [Biesbroek et al., 2013], čemuž odpovídá i výběr respondentů (úředníci městských magistrátů). Dotazníková šetření a kulaté stoly probíhaly v období od května do července 2018. Cílem bylo souhrnně za městské odbory postihnout stupeň implementace AO a identifikovat adap-

tační bariéry. AO byla rozdělena do kategorií technická (7 AO), přírodě blízká (18 AO) a měkká (15 AO), s požadavkem na označení procesní fáze: realizovaná, plánovaná, nejsou zvažována. Za plánovaná opatření byla považována ta, která byla zahrnuta do investičního plánu města. U každé kategorie AO byl požadován bližší komentář k realizovaným a plánovaným opatřením, případně důvody, proč nebyly realizovány. V závěru dotazníku byl poskytnut výčet 7 nejčastějších překážek [Kivimaa a Mickwitz, 2009; Ježek, 2015], s požadavkem vyznačit ty, které jsou v rámci pracoviště vnímány jako nejzásadnější. Kulatých stolů i dotazníkových šetření se zúčastnili především zástupci odboru životního prostředí a strategického plánování a investic. Způsob vyhodnocení dotazníků a kulatých stolů odpovídá metodice [Ekstrom et al., 2011].

3.3 Adaptační proces měst

Stav adaptačního procesu měst je dán dominancí bariér adaptačního plánování v jednotlivých fázích adaptačního procesu (viz obr. 1). Trend a vývoj adaptačního procesu je dobře čitelný z tvaru křivek jednotlivých fází adaptačního procesu (viz obr. 2), který byl ověřen i na výstupech studie [Ekstrom a Moser, 2014] a umožňuje predikovat budoucí vývoj adaptačního procesu měst.



Barevné značení odpovídá fázím adaptačního procesu – viz obr. 1 ● Příprava; ● Plánování; ● Realizace

1 – přípravná fáze spočívající v akceptaci problematiky klimatické změny a analýze území; 2 – plánovací fáze, kdy postupně dochází k implementaci opatření do strategických dokumentů; 3 – závěrečná fáze realizace implementovaných opatření; 4 – fáze plánování a realizace je zpomalená nejistotami v přípravné fázi; 5 – fáze realizace je zpomalená v důsledku nízké implementace opatření do strategických dokumentů, případně je blokována akty/financemi; 6 – urychlená realizace s absentující přípravnou a plánovací fází; 7 – zablokovaná realizace AO z důvodu přetrvávajících bariér v přípravné fázi; 8 – absentující plánovací fáze neumožňuje integraci AO do plánovacích dokumentů, přetrvávají rozpory v přípravné fázi, v důsledku čehož dochází k rapidnímu nárůstu bariér během realizace; 9 – stagnující adaptační proces, který ale v kontextu reálných skutečností může být pouze přechodnou vývojovou fází k jinému typu adaptačního procesu

Obr. 2: Charakteristika průběhu adaptačního procesu měst podle aktuálního výskytu bariér v jednotlivých fázích adaptačního procesu

4 Výsledky a diskuse

Analýzy strategických dokumentů, dotazníků a rozhovorů se zástupci měst Brna, Ostravy, Plzně a Olomouce lze rozdělit do tří hlavních skupin: 1) hodnocení adaptačních priorit měst (kapitola 4.1); 2) fáze adaptačního procesu měst (kapitola 4.2) a 3) bariéry bránící implementaci adaptačních opatření (kapitola 4.3).

4.1 Hodnocení adaptačních priorit měst

Analyzovaná města již realizují adaptační opatření, kromě Olomouce mají všechna zpracovanou adaptační strategii (plzeňská není veřejně dostupná). Adaptační strategie byly ve všech případech integrovány do nově zpracovaných strategických plánů, které by se měly následně stát tematickým podkladem pro tvorbu nových územních plánů měst [Veselý a Nekola, 2007]. Soulad adaptačních strategií a strategických plánů měst s Adaptační strategií ČR (vertikální EPI) je kvantifikován v tab. 1. S ohledem na různou aktuálnost dokumentů je hodnocení jejich vzájemné (horizontální) integrace možné pouze částečně. Obecně je možné v rámci aktuálních dat (viz tab. 1) hodnotit vertikální EPI mezi Adaptační strategií ČR (2015) a všemi městskými adaptačními strategiemi, které na ni navazují. Na horizontální úrovni je možné hodnotit integraci adaptačních opatření z adaptační strategie města do územního a strategického plánu Ostravy, do strategického plánu Plzně a do územního plánu Olomouce.

Brno se v rámci adaptačních opatření primárně orientuje na téma zeleně a vodního hospodářství. Podíl zeleně ve funkčních plochách je závazným limitem v územním plánu. Zeleň není řešena s ohledem na její kvalitu, ale převážně z pohledu rekreačních funkcí. Nové návrhy výsadby souvisí s prostupností a konektivitou města. Brno se aktuálně nejintenzivněji věnuje dopravním systémům, jejich zrychlení a integraci udržitelné formy mobility. V oblasti vodního hospodářství je řešeno zásobování obyvatel pitnou vodou a kvalita vod. V aktuálním

Dokumenty	Lesní hospodářství (8)*				Zemědělství (8)*				Vodní hospodářství (21)*				Urbanizovaná krajina (14)*				Ochrana obyvatelstva (6)*				Doprava (4)*				Ostatní (8)*				SUMA (69)*			
	BR	OV	PL	OL	BR	OV	PL	OL	BR	OV	PL	OL	BR	OV	PL	OL	BR	OV	PL	OL	BR	OV	PL	OL	BR	OV	PL	OL	BR	OV	PL	OL
Územní plán	1	4	1	2	6	5	4	8	13	8	6	11	5	4	2	6	0	0	0	0	2	1	1	2	3	0	1	1	30	22	15	30
Strategický plán	0	0	0	1	2	0	0	4	10	4	5	3	6	5	9	7	1	3	3	2	2	2	2	3	1	1	1	1	22	15	20	21
Adaptační strategie	0	4	–	–	3	6	–	–	6	15	–	–	8	14	–	–	3	4	–	–	1	3	–	–	2	2	–	–	23	48	–	–
Plán mobility	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	2	0	0	0	3	2	3	3	2	1	0	0	10	3	3	6
Generel odvodnění	0	–	–	0	0	–	–	0	9	–	–	8	0	–	–	0	0	–	–	0	0	–	–	0	0	–	–	0	9	–	–	8
Strategie zeleně	1	0	1	–	0	1	3	–	0	1	1	–	0	2	5	–	0	0	2	–	0	0	2	–	2	0	2	–	3	4	16	–
Ostatní	–	0	0	0	–	0	0	0	–	1	3	2	–	0	0	4	–	0	0	0	–	1	1	3	–	1	0	1	–	3	4	10
SUMA	2	8	2	3	11	12	7	12	38	29	15	24	22	25	16	20	6	7	5	2	8	9	9	11	10	5	4	3	97	95	58	75
Integrace ASČR v ÚP [%]	13	50	13	25	75	63	50	100	62	38	29	52	36	29	14	43	0	0	0	0	50	25	25	50	38	0	13	13	43	32	22	43
Ø integrace v Σ dok. [%]	8,3				23,9				22,6				26,8				14,9				42,7				12,2				21,2			
Ø integrace v Σ ÚP [%]	25,0				71,9				45,2				30,4				0,0				37,5				15,6				35,1			

* počet adaptační opatření vybraných z Adaptační strategie ČR (celkem 69) přiřazených k určité kategorii. Hodnoty „0“ označují dokumenty, které má město zpracovány, ale ve kterých se příslušná adaptační opatření nevyskytují. Hodnoty „–“, označují absenci dokumentu pro dané město.

Tab. 1: Analýza počtu implementovaných adaptačních opatření ve strategických dokumentech měst Brna (BR), Ostravy (OV), Plzně (PL) a Olomouce (OL) a míra jejich integrace v územních plánech (pozn.: výsledky nezohledňují aktuální relevanci jednotlivých AO pro konkrétní dokumenty)

Generelu odvodnění však převládá technicistní přístup, bez integrace AO udržitelného nakládání se srážkovou vodou. Nicméně jsou pro území města specifikovány plochy vhodné pro zasakování srážkových vod.

Ostrava, jako jedno z mála měst v ČR, financovala tvorbu adaptační strategie a akčního plánu z vlastních zdrojů. Hlavním tématem, s ohledem na AO, je rovněž zeleň, která plní doprovodnou funkci veřejných prostranství. Její kvalita, funkčnost, propojenost ani minimální zastoupení ovšem nejsou specifikovány. Hlavní prioritou města je zkvalitnění veřejných prostranství a jejich rekreačních funkcí, přičemž funkce klimatická se odráží především v budování a revitalizaci drobných vodních prvků. Zcela nedostatečně je integrována problematika udržitelného nakládání se srážkovými vodami. Ostrava, jako jediná z analyzovaných měst, nemá, a ani nezvažuje pořízení generelu odvodnění. Územní plán sice stanovuje řadu AO (32 % vybraných AO z Adaptační strategie ČR), nicméně jsou stanoveny velmi obecně bez vazby na konkrétní lokalitu. Převládá technicistní přístup k problematice povodní.

Plzeň ve svých dokumentech stanovuje priority dopravy, kvality veřejných prostranství a zásobování vodou, včetně nakládání se srážkovou vodou. Město se chystá, po vzoru Olomouce, zavést generel odvodnění, ve kterém bude řešena možnost intenzivní retence a zasakování srážkových vod. Zavádí i měkká opatření – koordina-

ce údržby zpevněných ploch, jednotná péče o zeleň. V rámci zeleně se město orientuje především na krajinný ráz města (zakládání alejí a stromořadí s kvalitní sadovnickou úpravou). Plzeň do svých strategických dokumentů integruje nejméně AO a její územní plán je nejméně konzistentní s Adaptační strategií ČR.

Olomouc, jako jediné analyzované město, nemá vytvořenu adaptační strategii a o jejím pořízení v době průzkumu ani neuvažovalo. Hlavním AO je na úrovni města městská zeleň, která je hodnocena z hlediska její estetické funkce. Důraz je kladen především na krajinný ráz, revitalizaci a prostupnost zeleně. Město v současné době zpracovává generel odvodnění, který bude řešit nakládání se srážkovou vodou, včetně zavádění oddílné kanalizace. Hlavní investiční akcí Olomouce je regenerace řek protékajících centrem města a tvorba veřejných prostranství v jejich okolí. Olomouc výrazně integruje obecná AO zemědělské krajiny do územního plánu. S ohledem na vodní hospodářství převažují technická opatření daná územním plánem (protipovodňová opatření, zásobování vodou).

Největší podíl integrovaných AO se vyskytuje v adaptační strategii Ostravy (48 z 69 AO), a následně v územních plánech měst. Průměrná míra integrace všech 69 AO vybraných z Adaptační strategie ČR dosahuje v územních plánech průměrné hodnoty 35,1 % (viz tab. 1), případně 54 %, vezmeme-li v úvahu pouze AO

relevantní pro územní plány. Je tedy zjevné, že existuje stále poměrně velký prostor, především v koncepcích uspořádání krajiny, pro intenzivnější integraci konkrétních AO. Do územních plánů jsou nejčastěji integrována AO v oblasti zemědělství (realizace územních systémů ekologické stability a výstavba vodních nádrží) a vodního hospodářství (přírodě blízká protipovodňová opatření, výstavba malých vodních nádrží, kvalita povrchových vod a podpora zasakování vody v urbanizovaném území). Tato AO jsou však často pojímána velmi vágně a bez jasné lokalizace. Obtížné integrovatelná do územních plánů jsou AO v oblasti Ochrana obyvatel a kategorii Ostatní (průmysl a energetika, cestovní ruch, zdraví a hygiena).

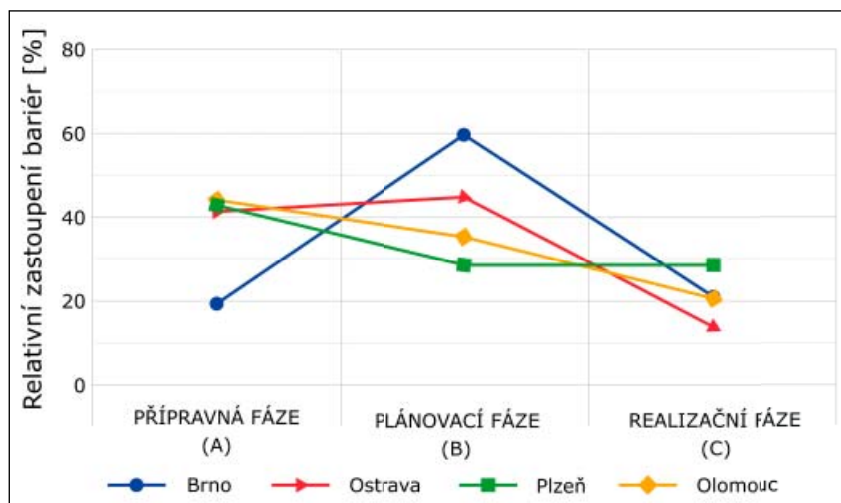
Nejvíce se strategické dokumenty měst věnují tématu dopravy a zeleně. Zatímco dopravní systémy bývají velmi kvalitně adaptovány na projevy klimatické změny (kromě zastíňování vozovek) formou plánů udržitelné mobility, u zeleně je důraz kladen pouze na městskou zeleň a její estetické/rekreační funkce. Výrazné nedostatky přetrvávají v plánování udržitelného nakládání se srážkovou vodou. Nicméně všechna města, kromě Ostravy, přistupují k tvorbě a integraci generelů nakládání se srážkovou vodou. Poměrně malá pozornost (1 ze 4 územních plánů) je věnována AO na lesních pozemcích. Klimatická funkce lesních a zemědělských ploch v podstatě absente.

Územní plány studovaných měst se ve svých návrzích orientují převážně na zastavěné a zastavitelné území. Návrhy ve volné krajině jsou definovány vágně a podtrhují tak technicistní orientaci územního plánování v České republice [Ježek, 2015]. Ve snaze dosáhnout všeobecného konsenzu jsou environmentální cíle stanoveny strategickými dokumenty měst (kromě plánů udržitelné mobility) velmi obecně. Navíc se snaží pojmout celou širší environmentální problematiku, bez cílené specifikace primárních problémů území, což se projevuje nízkou uplatnitelností dokumentů v realizační fázi [Werner a Kai, 2007; Crabbé a Leroy, 2008; Faludi, 2010; Nilsson et al., 2012; Primdahl et al., 2013]. Realizovaná opatření ve výsledku vůbec nemusí odpovídat nejen cílům strategických dokumentů, ale ani politickým prohlášením primátorů a starostů [Reyes-Mendy et al., 2014].

Strategické plány jsou persistentní napříč volebními obdobími, nicméně nejsou nikterak legislativně ani věcně provázány s územním plánováním, což oslabuje integraci environmentálních politik do plánovací praxe [Veselý a Nekola, 2007]. Integrace environmentálních politik je obecně oslabována nízkou koordinací těchto politik na národní úrovni. Ministerstvo zemědělství a Ministerstvo pro místní rozvoj zajišťují integraci svých politik skrze jejich právní závaznost až do úrovně územních plánů, a jejich realizaci koordinují příslušné instituce. Obdobná funkční vazba na úrovni Ministerstva životního prostředí chybí.

4.2 Adaptační proces měst

V žádném z měst se autoři článku nasetkali s polemikou nebo zpochybněním projevů klimatických změn a potřeby adaptačních opatření. Lze konstatovat, že klimatická změna je akceptována jako nezvratný fakt, kterému je třeba se přizpůsobit. Ve všech městech již započal adaptační proces, nicméně přístupy k této problematice se liší (viz obr. 3).



Obr. 3: Podíl adaptačních bariér měst v jednotlivých fázích adaptačního procesu. Tvar křivek identifikuje současný stav a predikuje možný vývoj adaptačního procesu ve městech (viz obr. 2).

Brno je v intenzivní plánovací fázi (viz charakteristika 2 obr. 3), s postupným přesunem do fáze realizační. Díky participativním seminářům v rámci projektu UrbanAdapt byla překonána řada bariér v přípravné fázi (nejvyšší míra integrace AO v současném územním plánu, viz tab. 1). Vzhledem k přípravě nového strategického a územního plánu města, narůstá povědomí o AO především v plánovací fázi. Lze předpokládat, že po schválení strategického a územního plánu dojde k vývoji adaptačního procesu do intenzivnější realizační fáze.

Ostrava má, v důsledku vysokého počtu nepřekonaných bariér v přípravné fázi, zablokovanou realizační fázi (viz charakteristika 7 obr. 3). Pro zajištění budoucí realizace AO bude nutné odblokovat přípravnou fázi především zvýšením osvěty a překonáním komunikačních bariér na úrovni jednotlivých odborů a institucí. Pozornost by měla být věnována zvláště aspektům udržitelného hospodaření s vodou, managementu zeleně a zavádění měkkých opatření souvisejících s klimatickou změnou.

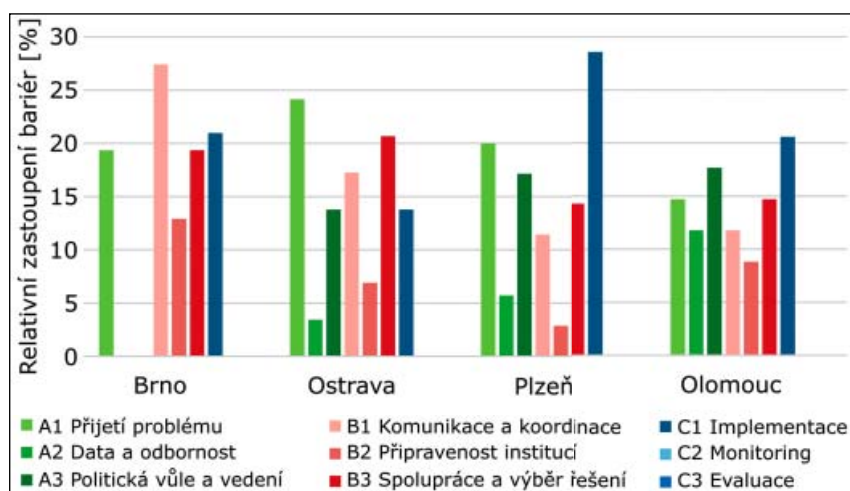
Plzeň se nachází v přechodové fázi. Realizace AO je blokována neochotou spolupracovat, která pramení z nepřekonaných bariér v přípravné fázi (viz charakteristika 4 obr. 3). Participativní semináře realizované v Plzni

v rámci projektu UrbanAdapt nebyly tak efektivní jako v Brně. Odblokování adaptačního procesu pomůže zpomalení realizační fáze, podpora komunikace mezi jednotlivými odbory, a intenzivnější integrace AO do strategického a územního plánu města (korelace s nejnižší mírou integrace AO do územního plánu, viz tab. 1).

Olomouc je v počáteční fázi adaptačního procesu (viz charakteristika 1 obr. 3) s hrozcí stagnací, pokud nedojde k posílení plánovacího procesu a především k překonání bariér v přípravné fázi. S ohledem na vysokou míru integrace AO do územních plánů (viz tab. 1) je dle křivky adaptačního procesu patrné, že realizace AO je pozdržena. Pozornost by se měla primárně soustředit na překonání bariér v přípravné fázi a maximálně podpořit realizaci AO.

4.3 Dominující adaptační bariéry

Rozpoznané bariéry se neváží specificky k problematice adaptačního procesu, ale jsou obecně platné a naráží na bariéry institucionální povahy [Biesbroek et al., 2013] a problematiku integrace environmentálních otázek do plánovacího procesu [Nilsson a Persson, 2003; Persson, 2004; Nilsson et al., 2012; Rouillard et al., 2013; Siemeonova a van der Valk, 2009, 2016].



Obr. 4: Relativní četnost zastoupení adaptačních bariér jednotlivých měst dle kategorií adaptačního procesu (viz obr. 1)

Konkrétní bariéry spojené s konkrétními typy adaptačních opatření jsou vždy místně specifické a odpovídají podmínkám v konkrétní lokalitě (statut ochrany, ochota správců území, limity v území, topografie aj.).

V rámci dotazníkových šetření a kulatých stolů bylo zaznamenáno celkem 189 bariér, které se vztahují k různým adaptačním opatřením. Nejčastějšími překážkami adaptací měst na klimatickou změnu jsou v přípravné fázi (A) kompetence úřadů (16), případně nezájem o témata spojená s adaptační politikou (17). Při specifikaci adaptačních opatření v plánovací fázi (B) naráží města především na majetkoprávní poměry (19) a koordinaci (12) mezi městskými obvody, úřady či institucemi (památková ochrana, správci vodních toků aj.). V realizační fázi (C) jsou hlavní překážkou finance (21).

4.3.1 Bariéry přípravné fáze

Bariéry přípravné fáze jsou z pohledu průběhu adaptačního procesu nejzásadnější, jelikož blokují navazující plánování a realizaci adaptačních opatření. Chybějící politické vedení, koordinace mezi jednotlivými úrovněmi a nedostatek zdrojů, které limitují adaptaci na všech administrativních úrovních, jsou při tom nejčastějšími a nejfatálnějšími bariérami celého adaptačního procesu [Crabbé a Robin, 2006; Tryhorn a Lynch, 2010]. Poli-

tická reprezentace musí mít obecnou podporu aktérů a musí mít také jejich důvěru. Bez toho není možné adaptační proces započít. Čím novější a problematičtější dané téma je, tím vyšší je potřeba efektivního vedení procesu [Ekstrom et al., 2011; Rosenzweig et al., 2018]. K překonání těchto bariér vede především schopnost vést (leadership), strategické uvažování, vynalézavost, kreativita, spolupráce a efektivní komunikace [Ekstrom a Moser, 2014; Knaggård, 2015].

Ve studovaných městech se projevuje pozvolný nárůst zájmu o problematiku adaptace na změny klimatu, která je však spojována s nedostatečnými kompetencemi úřadů. V kontextu osobních setkání zaznívaly také nepřímo verbalizované typy bariér [Kearns, 2005] spojované s požadavky na změnu myšlení a přístupu k naplňování úředních povinností. K problematice adaptačních opatření se stavěly velmi odlišně odbory strategického rozvoje, které vykonávaly městskou samosprávu a vyžadovali od úředníků odborů životního prostředí, vykonávajících státní správu, vyšší aktivitu a účast. Státní úředníci však sami poukazovali na nemožnost vstupovat do procesu, jelikož vystupovali v roli úředníků bez mandátu, jejichž činnost se řídí striktně zákonnými předpisy.

Přesto však úředníci a subjekty zodpovědné za implementaci politik nemají vždy dostatečné znalosti, dovednosti,

legitimitu a především také víru v předkládanou politiku. A jelikož podpora adaptačních opatření je především politickým rozhodnutím, je nutné úředníky chápat také jako vlastní zájmové skupiny, které prosazují své ambice, a tudíž vždy existuje významné riziko, že ochota implementovat daná rozhodnutí bude blokována/urychlena z čistě politických důvodů [Crabbé a Leroy, 2008]. Přesto však bariéry nedostatečné politické vůle v přípravné fázi nebyly studovanými městy jasně verbalizovány. Jen místy zaznívaly požadavky na zvýšení informovanosti o nových technologiích adaptačních opatření, především u nakládání se srážkovými vodami. Nezájem o problematiku byl přisuzován především dílčím městským obvodům a státní správě. Významnou bariérou v implementaci politik se však mohou stát i ostatní politiky (např. plány povodí), které blokují, případně znemožňují realizaci navržených opatření [Werner a Kai, 2007].

Studovaná města umísťují adaptační opatření nejčastěji v závislosti na estetičnosti lokalit, frekvenci výskytu občanů (centra měst, dopravní uzly, promenády aj.) nebo aktuálním děním (regenerace sídlišť, nové výstavby atp.). Adaptační opatření by ale měla být lokalizována na základě analýzy zranitelnosti území s ohledem na rizika spojená s klimatickou změnou [Berrang et al., 2011; Gallopín, 2006]. Problematika nedostatku dat je řešitelná především skrze spolupráci na výzkumných projektech. Pozitivním příkladem mohou být města Brno a Plzeň (zapojení do projektu Urban Adapt) a spolupráce Ostravy s Ostravskou univerzitou. V Olomouci je současný potenciál spolupráce s univerzitami na poli adaptace na změnu klimatu nevyužitý.

4.3.2 Bariéry plánovací fáze

Implementace adaptačních opatření do strategických a plánovacích dokumentů je nezbytným krokem pro jejich následnou realizaci. Nejčastější bariérou měst v této fázi jsou majetkoprávní poměry a omezené kompetence úředníků či celých odborů pramenící z fragmentace státní správy a městské samosprávy. Důsledkem institucionál-

ní fragmentace je vznik komunikačních bariér jak mezi odbory, tak mezi městským magistrátem a jednotlivými městskými obvody. Ačkoli Olomouc, jako jediné studované město, není členěna na jednotlivé městské obvody, a stupeň institucionální fragmentace je tak výrazně nižší, město si stěžuje na sníženou schopnost koordinovat činnosti. To stojí v protikladu se zkušenostmi ostatních měst, která si stěžují na situaci právě opačnou.

Komunikace a výměna informací je přitom neustále se vyskytujícím a kritickým aspektem rozhodovacího procesu [Ekstrom a Moser, 2014; Kivimaa a Mickwitz, 2009; Mostert, 2015; Knaaggård, 2015; Persson, 2004; Simeonova a van der Valk, 2016]. Kromě školení a vzdělávání úředníků je vhodné zakládat koordinační skupiny, podpořit síťování a neformální setkání [Kivimaa a Mickwitz, 2009; Vigar, 2009; Simeonova a van der Valk, 2016] nebo zavádět participativní přístupy plánování [Newig a Koontz, 2014]. Pokud ale nejsou aktéři zahrnuti do procesu od počátku, vážně hrozí, že navržená opatření nebudou přijata a v důsledku nedůvěry dojde k bojkotu celého procesu [Nekola et al., 2011]. Řešení komunikačních bariér však není problémem městské úrovně, ale citelně se projevuje již na úrovni jednotlivých ministerstev, a vyžaduje mezisektorovou integraci strategických dokumentů a širší restrukturalizaci na národní úrovni.

Dalším typem bariér jsou právní překážky nebo nedostatečná legislativa, které mají dlouhodobý charakter a jsou těžko překonatelné [Ekstrom et al., 2011]. Právní překážky zaznívaly především ve spojitosti s udržitelným nakládáním s dešťovou vodou a protipovodňovou ochranou měst. Výrazná nedůvěra panuje v zavádění technologicky nových, praxí neproověřených, technologií [Crabbé a Leroy, 2008]. Tento aspekt se výrazně projevuje především v Ostravě, kde se především odbor životního prostředí obává o nedodržení platné legislativy při nakládání se srážkovou vodou. Generel odvodnění, který by nakládání se srážkovou vodou řešil, považuje za duplicitní vzhledem k ustanovením daným vodním zákonem.

4.3.3 Bariéry realizační fáze

Očekávanou hlavní bariérou v realizační fázi jsou finance (oddělená kanalizace, kolektory inženýrských sítí, opětovné využívání odpadních vod aj.), které však úřady považují za snadno překonatelnou bariéru. Finance, které je možné chápat také jako dostupné technologie, lidské zdroje, znalosti, dovednosti a čas, jsou zásadní na každém stupni adaptačního procesu, ale obzvláště důležité jsou u technologicky náročných témat ve fázi plánování a realizace [Moser a Tribbia, 2007]. Lze předpokládat, že i do budoucna se bude zesilovat tlak na zdroje pro adaptační opatření oproti jiným konkurenčním politickým prioritám [Adger et al., 2007] a jejich financování budou z velké části pokrývat dotační tituly přidělené na národní úrovni [Ekstrom a Moser, 2014].

Žádné z měst v současné době neprovádí cílený monitoring a vyhodnocení efektivity adaptačních opatření (viz chybějící kategorie C2 a C3 na obr. 4). Monitoring a hodnocení politik jsou v českém prostředí ojedinělé. Současně jsou zcela zásadní pro adaptační management, jelikož jsou podstatou tzv. institucionálního a sociálního učení potřebného především u environmentálních témat zatížených značnou mírou nejistoty [Hertin a Berkhout, 2001; Gunder-son a Holling, 2002; Nilsson a Persson, 2003; Crabbé a Leroy, 2008].

Závěr

Adaptační strategie České republiky obsahuje 69 konkrétních adaptačních opatření, která jsou aplikovatelná na úrovni měst. Jejich realizaci na místní úrovni je nutné prosazovat komplexně a minimalizovat institucionální bariéry, které jejich realizaci komplikují, někdy i znemožňují. Města v současné době specifická adaptační opatření realizují jen výjimečně. Funkci adaptačních opatření přebírá zeleň, která má však především funkci estetizační a rekreační. Do popředí se postupně dostává problematika nakládání se srážkovou vodou, na kterou města reagují přípravou generelů a jiných strategických dokumentů.

Z hlediska vývoje adaptačního procesu jsou města (s výjimkou Brna) v počáteční fázi, ve které naráží na bariéry spojené s institucionální fragmentací a to nejen na úrovni jednotlivých měst (státní správa versus městská samospráva), ale také na národní úrovni. Samostatným problémem je závaznost národní adaptační politiky ČR pro ostatní resorty, především pak pro Ministerstvo zemědělství a Ministerstvo pro místní rozvoj. Institucionální fragmentace na místní úrovni produkuje komunikační bariéry, které jsou patrné ve všech městech, ve kterých je kooperace mezi odbory ochrany životního prostředí a strategického rozvoje velmi obtížná. Řešení této bariéry je možné jak podporou komunikačních strategií, tak ale také současně restrukturalizací úřadů. Další významnou bariérou, která si zaslouží zvláštní pozornost, je připravenost právních předpisů, které mohou výrazně limitovat až znemožňovat realizaci některých adaptačních opatření.

Adaptační proces měst bude podpořen při respektování následujících doporučení: 1) Města by měla vyhodnocovat potřebnost konkrétních adaptačních opatření analýzou území, jejíž výsledky je nutné podpořit silnou politickou vůlí. Adaptační opatření není vhodné umisťovat v území nahodile, bez vazby na analýzu zranitelnosti území, která poukáže na potřebnost konkrétních opatření v daném území. 2) Opatření ve strategických dokumentech musí být jasně definována a lokalizována. Pouze při jasné specifikaci cílů a opatření je možné je integrovat do strategických plánů a následně do územních plánů, které vytvoří územní podmínky pro realizaci adaptačních opatření. Strategické dokumenty budou účelné jen tehdy, pokud města budou dbát na obsahovou kvalitu a specifičnost jejich zpracování, a zamezí vágnímu a obecnému stanovení cílů a opatření. 3) Pro realizaci adaptačních opatření musí města vytvářet nejen finanční nástroje, ale také prostory k jejich realizaci. Adaptační opatření by se měla stát běžnou součástí regenerace veřejných prostranství měst a měla by být zahrnována do jejich investičních plánů. Naprosto zásadní je stanovení vhodné péče o realizovaná opatření, doplněné monitoringem jejich stavu a efek-

tu, které v území mají. Jedině tak může dojít k postupnému učení a město se může dále zlepšovat v procesu adaptace na dopady klimatických změn.

Použité zdroje:

- ADGER, W. Neil – AGRAWALA, Shardul – MIRZA, M. Monirul Qader et al. Assessment of adaptation practices, options, constraints and capacity. In: *Climate Change 2007: Impacts, Adaptation and Vulnerability. Contribution of Working Group II to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. Cambridge University Press, Cambridge, UK. 2007, s. 717–743. ISBN 978 0521 88010-7.
- BERRANG – FORD, Lea – FORD, James D. – PATERSON, Jaclyn. Are we adapting to climate change? In: *Global Environmental Change*. 2011, roč. XXI, s. 25–33. ISSN 0959-3780.
- EUAS: *An EU Strategy on adaptation to climate change* [online]. Brussels: COM, 2013. [cit. 15. 10. 2018]. Dostupné z: < https://ec.europa.eu/clima/policies/adaptation/what_en#tab-0-1 >.
- BIESBROEK, G. Robbert – KLOSTERMAN, Judith, E. M. – TERMEER, Cartien, J.A.M. et al. On the nature of barriers to climate change adaptation. In: *Regional Environmental Change*. 2013, roč. XIII, č. 5, s. 1119–1129. ISSN 1436-3798.
- BULKELEY, Harriet. Cities and the governing of climate change. In: *Annual Review of Environment and Resources*. 2010, roč. XXXV, č. 1, s. 229–253. ISSN 1545-2050.
- CARTER, Jeremy – SHERRIFF, Graeme [online]. *Spatial planning for climate change adaptation: identifying cross cutting barriers and solutions*. 2011. Centre for Urban and Regional Ecology, University of Manchester [cit. 15. 10. 2018]. Dostupné z: < http://media.adaptingmanchester.co.uk.ccc.cdn.faelix.net/sites/default/files/SpatialPlanning-AdaptationDelphiFinal_0.pdf >.
- CORFEE-MORLOT, Jan – COCHRAN, Ian – HALLEGATTE, Stephane et al. Multilevel risk governance and urban adaptation policy. In: *Climatic Change*. 2011, sv. 104, č. 1, s. 169–197. ISSN 0165-0009.
- CRABBÉ, Ann – LEROY, Pieter. *The Handbook of Environmental Policy Evaluation*. Earthscan in the UK and USA, 2008, vyd. 1., s. 202. ISBN 978-1-84407-618-5.
- CRABBÉ, Ann – ROBIN, M. Institutional Adaptation of Water Resource Infrastructures to Climate Change in Eastern Ontario. In: *Climatic Change*. 2006, sv. 78, č. 1, s. 103–133. ISSN 0165-0009.
- EKSTROM, Julia A. – MOSER, Susanne C. Identifying and overcoming barriers in urban climate adaptation: Case study findings from the San Francisco Bay Area, California, USA. In: *Urban Climate*, 2014, roč. IX, s. 54–74. ISSN 2212-0955.
- EKSTROM, Julia A. – MOSER, Susanne C. – TORN, Margaret [online]. *Barriers to Climate Change Adaptation: a diagnostic framework*. Lawrence Berkeley National Laboratory, 2011. [cit. 15. 10. 2018]. Dostupné z: < <http://www.energy.ca.gov/2011publications/CEC-500-2011-004/CEC-500-2011-004.pdf> >.
- FALUDI, Andreas. *Cohesion, coherence, co-operation: European spatial planning coming of age?* Routledge Abingdon. 2010. ISBN: 978-0-415-56265-2.
- GALLOPIN, Gilberto C. Linkages between vulnerability, resilience, and adaptive capacity. In: *Global Environmental Change*. 2006, roč. XVI, s. 293–303. ISSN 0959-3780.
- GUNDERSON, Lance H. – HOLLING, C.S. (eds.). *Panarchy: understanding transformations in human and natural systems*. Island Press, Washington, D.C., USA. 2002. s. 450.
- HERTIN, Julia – BERKHOUT, Franc. Analysing institutional strategies for environmental policy integration: the case of EU enterprise policy. In: *Journal of Environmental Policy & Planning*. 2001, roč. V, s. 39–56. ISSN 1523-908X.
- IPCC. *Climate change 2007: impacts, adaptation and vulnerability: Contribution of Working Group II to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. New York: Cambridge University Press. 2007.
- JACOB, Klaus – VOLKERY, Axel. Institutions and Instruments for Government Self-Regulation: Environmental Policy Integration in a Cross-Country Perspective. In: *Journal of Comparative Policy Analysis: Research and Practice*, 2004, roč. VI, č. 3, s. 291–309. ISSN 1387-6988.
- JEŽEK, Jiří. Strategické plánování obcí a měst v České republice – kritická analýza plánovacích postupů a názorů na strategické plánování. In: *Strategické plánování obcí, měst a regionů: vybrané problémy, výzvy a možnosti řešení*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. ISBN 978-80-7552-263-4.
- KIVIMAA, Paula – MICKWITZ, Per [online]. Making the Climate Count. Climate Policy Integration and Coherence in Finland, In: *The Finnish Environment*. Finnish Environment Institute. 2009, č. 3. ISBN 978-952-11-3356-6 (PDF) [cit. 25. 8. 2018]. Dostupné z: < <https://core.ac.uk/download/pdf/14926635.pdf> >.
- KNAGGÅRD, Åsa. The Multiple Streams Framework and the problem broker. In: *European Journal of Political Research*. 2015, sv. 54, č. 3, s. 450–465. ISSN 0304-4130.
- KYSELÝ, Jan. Recent severe heat waves in central Europe: how to view them in a long-term prospect? In: *International Journal of Climatology*. 2010, roč. XXX, č. 1, s. 89–109. ISSN 1097-0088.
- LHOTKA, Ondřej – KYSELÝ, Jan. Characterizing joint effects of spatial extent, temperature magnitude and duration of heat waves and cold spells over Central Europe. In: *International Journal of Climatology*, 2015, roč. XXXV, č. 7, s. 1232–1244. ISSN 1097-0088.
- LHOTKA, Ondřej – KYSELÝ, Jan – FARDA, Aleš. Climate change scenarios of heat waves in Central Europe and their uncertainties. In: *Theoretical and Applied Climatology*, 2018, sv. 131, vyd. 3–4, s. 1043–1054. ISSN 0177-798X.
- MOSER, Susanne C. – TRIBBIA, John [online]. *Vulnerability to Coastal Impacts of Climate Change: Coastal Managers' Attitudes, Knowledge, Perceptions, and Actions*. California Energy Commission, PIER Energy-Related Environmental Research. 2007. CEC-500-2007-082. [cit. 12. 9. 2018]. Dostupné z: < <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.415.1055&rep=rep1&type=pdf> >.
- MOSTERT, Erik. Who should do what in environmental management? Twelve principles for allocating responsibilities. In: *Environmental Science & Policy*. 2015, sv. 45, s. 123–131. ISSN 1462-9011.
- MŽP. *Národní akční plán adaptace na změnu klimatu* [online]. Praha: Ministerstvo životního prostředí České republiky, 2017a. [cit. 2. 9. 2018]. Dostupné z: < https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/news_170116_NAP/S-FILE/NAP_material.pdf >.
- MŽP. *Operační program životního prostředí 2014–2020* [online]. Praha: Ministerstvo životního prostředí České republiky, 2014. [cit. 2. 9. 2018]. Dostupné z: < <http://www.opzp.cz/> >.
- MŽP. *Politika ochrany klimatu v ČR* [online]. Praha: Ministerstvo životního prostředí České republiky, 2017b. [cit. 2. 9. 2018]. Dostupné z: < [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/politika_ochrany_klimatu_2017/\\$FILE/OEOK-POK-20170329.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/politika_ochrany_klimatu_2017/$FILE/OEOK-POK-20170329.pdf) >.
- MŽP. *Státní politika životního prostředí* [online]. Praha: Ministerstvo životního prostředí České republiky, 2016. [cit. 2. 9. 2018]. Dostupné z: < [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/statni_politika_zivotniho_prostredi/\\$FILE/SOPSPZP-Aktualizace_SPZP_2012-2020-20161123.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/statni_politika_zivotniho_prostredi/$FILE/SOPSPZP-Aktualizace_SPZP_2012-2020-20161123.pdf) >.
- MŽP. *Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR* [online]. Praha: Ministerstvo životního prostředí České republiky, 2015. [cit. 2. 9. 2018]. Dostupné z: < [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/zmena_klimatu_adaptacni_strategie/\\$FILE/OEOK-Adaptacni_strategie-20151029.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/zmena_klimatu_adaptacni_strategie/$FILE/OEOK-Adaptacni_strategie-20151029.pdf) >.
- NEKOLA, Martin – GEISLER, Hana – MOURALOVÁ, Magdalena (eds.). *Současné metodologické otázky veřejné politiky 1*. Univerzita Karlova v Praze, Nakladatelství Karolinum, Praha. 2011, s. 306. ISBN 978-80-2461-865-4.
- NEWIG, Jens – KOONTZ, Tomas M. Multi-level governance, policy implementation and participation: the EU's mandated participatory planning approach to implementing environmental policy. In: *Journal of European Public Policy*. 2014, sv. 21, č. 2, s. 248–267. ISSN: 1350-1763.
- NILSSON, Måns – PERSSON, Åsa. Framework for analysing environmental policy integration. In: *Journal of Environmental Policy & Planning*. 2003, roč. V, č. 4, s. 333–359. ISSN 1523-908X.
- NILSSON, Måns – ZAMPARUTTI, Tony – PETERSEN, Jan Erik et al. Understanding Policy Coherence: Analytical Framework and Examples of Sector-Environment Policy Interactions in the EU. In: *Environmental Policy and Governance*. 2012, roč. XXII, č. 6, s. 395–423. ISSN 1756-9338.
- PELLING, Mark. *Adaptation to climate change: From resilience to transformation*. Abingdon: Routledge. 2011. ISBN 978-0-415-47750-5.
- PERSSON, Åsa. *Environmental Policy Integration: An Introduction. PINTS – Policy Integration for Sustainability*. Background Paper. Stockholm: Stockholm Environment Institute – SEI. 2004. ISBN: 91 975237 1 2.
- PRIMDAHL, Jørgen – KRISTENSEN, Lone.S. – SWANFFIELD, Simon. Guiding rural landscape change. In: *Applied Geography*. 2013, sv. 43, s. 86–94. ISSN 0143-6228.

- REYES-MENDY, Francisca – ARRIAGADA, Rodrigo A. – REYES-PAECKE, Sonia et al. Policy statement coherence: A methodological proposal to assess environmental public policies applied to water in Chile. In: *Environmental Science and Policy*. 2014, sv. 42, s. 169–180. ISSN 1462-9011.
- ROSENZWEIG, Cynthia – SOLECKI, William D. – HAMMER, Stephen A. e. (ed.) [online]. *Climate change and cities first assessment report of the urban climate change research network*. Cambridge: Cambridge University Press, 2011. [cit. 15. 10. 2018]. Dostupné z: <<http://uccrn.org/files/2015/01/ARC3-Frontmatter-Final.pdf>>.
- ROSENZWEIG, Cynthia – RIND, David – LACIS, Andrew et al. *Our Warming Planet: Topics in Climate Dynamics. Lectures in Climate Change: Volume 1*. World Scientific. 2018, s. 444. ISBN 978-981-3148-77-2.
- ROUILLARD, Josselin J. – HEAL, Kate V. – BALL, Tom et al. Policy integration for adaptive water governance: Learning from Scotland's experience. In: *Environmental Science and Policy*, 2013, sv. 33, s. 378–387. ISSN 1462-9011.
- SIMEONOVA, Vanya – VAN DER VALK, Arnold. The Need for a Communicative Approach to Improve Environmental Policy Integration in Urban Land Use Planning. In: *Journal of Planning Literature*. 2009, roč. XXIII, č.3, s. 241–261. ISSN 08854122.
- SIMEONOVA, Vanya – VAN DER VALK, Arnold. Environmental policy integration: Towards a communicative approach in integrating nature conservation and urban planning in Bulgaria In: *Land Use Policy*. 2016, sv. 57, s. 80–93. ISSN 0264-8377.
- THYHORN, Lee M. – LYNCH, Amanda. Climate change adaptation in the Alpine Shire of Australia: A decision process appraisal. In: *Policy Sciences*. 2010, sv. 43, č. 2, s. 105–127. ISSN 0032-2687.
- VIGAR, Geoff. Towards an Integrated Spatial Planning? In: *European Planning Studies*. 2009, roč. XXVII, č.11, s. 1571–1590. ISSN 0965-4313.
- VESELÝ, Arnošt – NEKOLA, Martin (eds.). *Analýza a tvorba veřejných politik: přístupy, metody a praxe*. Vyd. 1. Praha: Sociologické nakladatelství (SLON), 2007. 407 s. Studijní texty; sv. 40. ISBN 978-80-86429-75-5.
- WERNER, Jann – KAI, Wegrich. Theories of the Policy Cycle. In: *Handbook of Public Policy Analysis – Theory, Politics, and Methods*. CRC Press, New York. 2007. ISBN 978-1-57444-561-9.
- WHITEHEAD, Mark. Neoliberal urban environmentalism and the adaptive city: Towards a critical urban theory and climate change. In: *Urban Studies*, 2013, sv. 50, č.7, s. 1348–1367. ISSN 0042-0980.
- ZAHARIADIS, Nikolaos. *Ambiguity and Choice in Public Policy: Political Decision Making in Modern Democracies*. Georgetown University Press, 2003 s. 208. ISBN 1589012364, 9781589012363.
- Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů. In: ASPI [právní informační systém]. Wolters Kluwer ČR [cit. 25. 9. 2018].

Mgr. Tereza Aubrechtová
Přírodovědecká fakulta Ostravské univerzity

Mgr. Jan Geletič, Ph.D.
prof. RNDr. Petr Dobrovolný, CSc.
Ústav výzkumu globální změny AV ČR, v. v. i.,
Brno

Mgr. Michal Lehnert, Ph.D.
Mgr. Olga Halášová
Univerzita Palackého v Olomouci

ENGLISH ABSTRACT

Administrative reaction of Czech cities to climate change adaptation, by Tereza Aubrechtová, Jan Geletič, Olga Halášová, Michal Lehnert, Petr Dobrovolný

The impact of climate change on urban systems is a topical matter for scientific research. The consequences of this impact are perceived sensitively by the public. In spite of this, adaptation measures are rather rare. This article is an analysis of the adaptation priorities of the cities of Brno, Ostrava, Pilsen and Olomouc, specifying their institutional limitations. Based on these, the state of the adaptation process today is described and its prospects are predicted. Data for the specification of adaptation limitations were taken from questionnaire surveys and round tables attended by officials from the participating cities. The results show that the main role in adaptation is played by greenery, although the climatic functions of this are not reflected. Other nature-related measures are rare. Limitations in the process of adaptation are not directly linked to the issue of climate change, tending to be related to problems of communication, fragmentation of the institutional environment and, first and foremost, a dearth of leadership or political will at the level of municipalities. Except for Brno, which is at the planning stage, all cities are newcomers in issues of adaptation to climate change.

METODIKA HODNOCENÍ ZAHŘÁDKÁŘSKÝCH LOKALIT (MEZA)

Jan Dostálík, Zbyněk Ulčák, Lucie Sovová, Lukáš Kala, Radoslava Krylová, Vojtěch Pelikán

Zahrádkářské lokality jsou velmi heterogenní území, která představují pro města řadu přínosů, ale i problémů. Jejich hodnocení bývá v praxi často založeno na subjektivních či selektivních kritériích. Představená Metodika hodnocení zahrádkářských lokalit (MEZA) je jedním z možných pohledů na funkci a význam těchto území. Je dobrovolným nástrojem, který na jednu stranu standardizuje hodnocení zahrádkářských lokalit, na druhou stranu představuje maximálně uživatelsky přátelský postup, kterým lze snadno vyhodnotit široké spektrum těchto specifických území. MEZA vychází z multidisciplinárního přístupu a vyhodnocuje území ve třech perspektivách. První z nich sleduje městské zahradničení v rámci urbanismu a městského plánování. Druhá perspektiva analyzuje sociální benefity existence zahrádkářské komunity a ekonomické aspekty městského zahradničení (zahrady jako heterodoxní ekonomické prostory) včetně jejich příspěvku k potravinové bezpečnosti. Třetí hledisko zkoumá environmentální aspekty zahrádkářských lokalit včetně jejich předpokladů pro podporu biodiverzity.

Klíčová slova: metodika, městské plánování, zahrádkářské lokality, zahrádkářské osady, zahrádkářské kolonie, městské zahradničení, zelená infrastruktura

1. Zahrádkářské lokality ve světě a u nás

Pěstování užitkových a okrasných rostlin ve městech se v posledních letech stává stále diskutovanějším tématem z několika důvodů. V obecné rovině se zvyšuje povědomí o důležitosti městské zeleně. Vůbec poprvé v historii žije většina světové populace v městských sídlech [State 2007]. Ta jsou na jednu stranu environmentálně příznivá v tom smyslu, že koncentrace lidí zvyšuje efektivitu distribučních sítí, snižuje dopravní vzdálenosti a umožňuje existenci volné krajiny za městskými hranicemi. Zároveň však města přinášejí řadu environmentálních problémů: vysoké koncentrace znečištění, hluku a prachu, problémy se zasakováním srážkové vody, tepelné ostrovy apod. Zelené plochy tvoří zelenou infrastrukturu, která spojuje přírodní a zastavěné prostředí a pomáhá zmírňovat environmentální problémy. Činí tak z měst místa, jež jsou příjemnější k lidskému životu, šetrnější k přírodě a v neposlední řadě odolnější vůči extrémním teplotám nebo srážkám, jejichž původcem je postupující klimatická změna [van den Berg a van Veenhuizen 2005, Tzoulas et al. 2007, Cameron et al. 2012, Lin et al. 2015, ČKA 2015, Barrera 2016, Lehnert

a Geletič 2017]. Zahraničními výzkumy je také dostatečně potvrzený fakt, že ZL představují v organismu města nejen území s vysokým přínosem pro životní prostředí (obecně i pro všechny jeho složky), ale také území s velmi vysokou biodiverzitou [Smith et al. 2006, Goddard et al. 2009, Cabral 2017, Farinha-Marques et al. 2017]. V posledních letech je zjevná snaha o podpoření těchto ekosystémových, klimatických, sociálních a dalších funkcí především v odborných studiích věnujících se udržitelnosti, ekologičnosti a v posledních letech také tzv. resilienci měst [Pickett et al. 2013].

Zahrádkářské lokality (ZL)¹⁾ se vyznačují přínosy, které jiné plochy městské zeleně nabídnout nemohou. Nabízejí například skromný prostor k individuální rekreaci, který je užíván zcela odlišně od veřejných parků a podobných míst a stává se tak součástí domova [Bhatti et al. 2009], a to bez ohledu na reálné vlastnické poměry (obr. 1). ZL svým uspořádáním zároveň podporují vznik neformálních komunit, jež mohou v anonymním prostředí města chybět [Vejchodská a Louda 2017]. Tyto komunity bývají poměrně sociálně inkluzivní – v českém prostředí sice městské zahrady zpravidla systematic-



Obr. 1: Zahrádkářská chatka v lokalitě Zaječí hora

Zdroj: archiv Jana Dostálíka, 2016

1) Zahrádkářské lokality vymezujeme v tomto textu neproblematicky: převažuje využívání území pro zahrádkářské účely (pěstování užitkových a okrasných rostlin); veřejnost vnímá lokality jako „zahrádkářské“; lokality jsou vymezeny jako „zahrádkářské“ v obecních dokumentech (typický územní plán, územní studie, strategie rozvoje).

ky neusilují o zapojení etnických menšin, migrantů, duševně nemocných či mentálně nebo fyzicky hendikepovaných, jak tomu nezřídka bývá v západní Evropě či severní Americe, přirozeně ale sdružují lidi z různých sociálních vrstev, příjmových skupin anebo úrovně vzdělání [Jehlička et al. 2013].

Přínosy zahrádkářských lokalit lze spatřovat rovněž v jejich samotné ústřední aktivitě – v pěstování rostlin pro okrasu i užitek. V době rozmachu urbanizace představují městské zahrádkářské lokality jeden z nemnoha způsobů, jak mohou obyvatelé měst zůstat v kontaktu se zemědělskými procesy. Zatímco příslušníci starší generace se do měst často přistěhovali a zahrádkaření je pro ně pokračováním tradice, mladší generace se v zahradách o produkci potravin učí. Vytváří si tímto způsobem povědomí o hodnotě jídla, vložené práci, ale také o sezónních cyklech a přírodních zákonitostech. Aktuální debaty produkční funkce často opomíjejí, avšak výzkumy z českého prostředí ukazují, že amatérská produkce potravin nemusí být zcela pouze symbolická – přinejmenším v letním období zahrady významně přispívají k potravinové soběstačnosti uživatelů [Sovová 2014, Smith a Jehlička 2013]. Tímto způsobem se posiluje také resilience měst: místní produkce snižuje závislost na dodávkách zvenčí a stává se prvkem potravinové bezpečnosti (obr. 2). Zahrady mají potenciál v odpadovém hospodářství a uzavírání nutričních cyklů – v tuzemsku je poměrně rozšířené kompostování, některé zahraniční projekty experimentují s napojením zahrad na systém zpracovávání odpadních vod [van Veenhuizen 2006]. Pěstování potravin také úzce souvisí s neformálním sdílením a směňováním [Jehlička a Daněk 2017], které jednak utvrzuje sociální kohezi, jednak může fungovat jako podpůrná síť v případě ekonomické tísně.

V diskusích o účelu a smyslu ZL se objevuje také řada argumentů proti jejich existenci. Souvisejí nejen s developer-skými požadavky. Urbanisté často pohlížejí na tato území jako na plochy bez potřebné infrastruktury, estetických hodnot, bez jasného a zřetelného účelu. Bývá též poukazováno na jejich ex-

kluzivní charakter – umožňují rekreaci pouze omezené skupině obyvatel města a představují tak v podstatě privatizovaný veřejný prostor. Tento argument je posílen v situaci, kdy ZL představuje překážku z hlediska prostupnosti území ať už pro silniční dopravu či pro chůzi. Kritizován je také stav, kdy jsou některé zahrady nevyužívány a stávají se spíše lokalitami „městské divočiny“ [Krylová 2015]. Objevují se rovněž upozornění na riziko kontaminace – zahrádky bývají označovány za zdroj zápachu, hmyzu, hlodavců, pylu, chemických prostředků proti plevelům a škůdcům; kontaminací z městského prostředí může být naopak zpochybňována kvalita výpěstků.

2. Zahrádkářské lokality a územní plánování

Výše naznačené dokládá, že zahrádkářské lokality většinou přispívají k environmentálně příznivému a socioekonomickému rozvoji a provozu měst [Sovová et al. 2017]. Hodnocení, plánování a management těchto lokalit navíc může navázat na tradici environmentálně příznivého plánování prostředí v Česku [Dostalík 2015]. Předkládaná metodika byla proto navržena tak, aby mohla být podkladovým materiálem i pro městské a územní plánování. V oblasti územního plánování nicméně řešení tématu zahrádkářských lokalit naráží na několik problémů. Jedná se především o samotné vymezení ZL a o téma „zeleně“.

V územních plánech bývá pro vymezení ZL nejčastěji využíván § 3, odst. 4, vyhl. č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území. Ten připouští možnost stanovit plochy s jiným způsobem využití a umožňuje podrobněji členit základní typy ploch s ohledem na specifické podmínky a charakter území. ZL bývají většinou uváděny jako „plochy rekreace“ [§ 5, vyhl. 501/2006 Sb.] a jsou konkrétně označovány jako „zahrádkářské kolonie“ (označeny např. jako „RZ“). Jindy jsou ZL definovány jako „plochy s objekty pro individuální rekreaci“ (např. Územní plán města Brna), anebo jsou vymezeny zcela nově, například jako „funkční plochy produkčních zahrad“ (s označením „Z“), a jsou zařazeny do funkčního typu „zahrádkářské kolonie“ (např. Územní plán Třebíče). ZL tak bývají v územních – ale i jiných plánech a strategiích – definovány nejčastěji na základě své rekreační funkce, výjimečně zaujímají samostatnou pozici jako zahrádkářské kolonie. Obvyklé vymezení ZL jako rekreačních ploch odsouvá do vedlejší pozice pestrou paletu jejich dalších funkcí.

Z pohledu faktického využití se nabízí zařadit ZL mezi zeleň (plochy zeleně). Ta je totiž určujícím rysem, poznávacím znamením, reálným hlavním využitím pozemků i ekosystémovou službou (resp. pozitivní externalitou) ZL. V současné legislativě je ale zeleň vymezena jako součást veřejných prostranství. V zákoně o obcích je veřejné prostranství definováno jako: „všechna náměstí,



Zdroj: archiv Jiřiny Říhářky, 2017

Obr. 2: Pěstování potravin v zahrádkářské lokalitě ve vinohradech. Jižní svah s výhledem na město je ke stavebním účelům nevhodný kvůli svahovým nestabilitám a sesuvům. Nedaleko obytných domů ale nabízí jedinečné plochy pro městské zemědělství.

ulice, tržiště, chodníky, veřejnou zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru“ [§ 34, zákon č. 128/2000 Sb.]. Vzhledem k polo/uzařvenosti ZL a k soukromému či poloveřejnému charakteru tedy ZL nelze mezi takto chápanou zeleň zařadit.

Objevují se proto snahy nově vymezit pojem zeleně v územním plánování.²⁾ Příkladem může být dělení zeleně na sídelní a krajinnou, přičemž sídelní zeleň je dále dělena na vyhrazenou, veřejnou a soukromou [Mackovič 2013]. Většina ZL bývá řazena do „zeleně soukromé“, resp. „zeleně soukromé a vyhrazené“. V takovém případě ale opět není jednoznačně reflektován poloveřejný charakter území, možná komunitní forma spravování, ani to, že ZL často zasahují do krajinného zázemí měst a propojují tak město s okolní krajinou.

Problematiku zeleně řeší i specifické územní studie (ÚS): ÚS veřejných prostranství a ÚS krajiny. Pro ZL jsou ale bezpředmětné, neboť svým charakterem neodpovídají ani jedné z těchto kategorií. ZL jsou tak i při zdůraznění přírodního charakteru ploch i ekosystémových funkcí opět nesnadno zařaditelné.

V posledních letech probíhá debata o tzv. zelené infrastruktuře, která s tematikou zeleně – potažmo ZL – v územním plánování těsně souvisí. Zelená infrastruktura by měla být strategicky plánovanou sítí přírodních a polopřírodních oblastí v intravilánu i extravilánu obce a měla by plnit řadu ekologických, socioekonomických a dalších funkcí [European Commission 2016]. Výrazně by se měla projevit i v územním plánování a ZL by se měly stát její přirozenou součástí. Zelená infrastruktura však stále není ukotvena v právních předpisech a neexistuje ani její jednotná, konkrétní definice na úrovni EU, natož ČR [Hošek 2017]. Situace do budoucna je tím pádem nejistá. Například podle ČKA by se mělo stát dalším krokem na úrovni ČR zpracování národní strategie, nebo alespoň metodického pokynu, pro vymezování zelené infrastruktury [ČKA 2015].

3. Metodika MEZA: cíle, přístupy a metodické ukotvení

Pomocí metodiky MEZA [Dostalík et al. 2018] lze vyhodnotit městské produkční a zahradní plochy. Konkrétně se jedná o zahrádkářské lokality, označované též jako zahrádkové/zahrádkářské osady, zahrádkářské kolonie nebo jen zahrádky, jejichž hodnocení bývá v praxi často založeno na subjektivních a selektivních kritériích. Záměrem zpracovatelů metodiky je nabídnout nástroj, který je maximálně uživatelsky přátelský a lze jím proto poměrně snadno vyhodnotit široké spektrum velmi specifických území, kterými zahrádkářské lokality jsou.

Metodika MEZA vychází z multidisciplinárního přístupu a považuje zahrádkářské lokality za důležitou složku udržitelného fungování města a kvalitního života v něm. Toto základní východisko se uplatňuje ve třech hodnotících perspektivách. První z nich sleduje městské zahradničení v rámci urbanismu a městské správy. Druhá perspektiva analyzuje sociální benefity existence zahrádkářské komunity a ekonomické aspekty městského zahradničení (zahrady jako heterodoxní ekonomické prostory) včetně jejich příspěvku k po-

travinové bezpečnosti. Třetí hledisko zkoumá environmentální aspekty ZL včetně jejich předpokladů pro podporu biodiverzity.

Metodika MEZA vznikla na základě dvouletého výzkumu (2016–2017) [Sovová et al. 2017], který byl založen na třech výzkumných přístupech.

A/ Rešerše zahraniční a i tuzemské odborné literatury včetně tematicky blízkých metodik [např. Miovská 2009] a konzultací s experty a úřady.

B/ Analýza dokumentů týkajících se vybraných lokalit, zejm. územně plánovací podklady (ÚPP), územně plánovací dokumentace (ÚPD), strategické dokumenty obcí a mapové podklady. Mezi mapové podklady patřily zejména ortofotomapy zájmových území, WMS ČÚZK (např. ZM 10, katastrální mapa: www.nahlizenidokn.cuzk.cz), VÚMOP (např. eKatalog BPEJ: <https://bpej.vumop.cz/>), CENIA (např. kontaminovaná místa: kontaminace.cenia.cz), AOPK (Portál informačního systému ochrany přírody: portal.nature.cz), vybrané WMS vrstvy z mapového portálu Statutárního města Brna (<http://gis.brno.cz/portal/>) a vybrané WMS vrstvy z národního geoportálu INSPIRE (geoportal.gov.cz).



Obr. 3: Území vzorové zahrádkářské lokality Červený kopec vyhodnocené podle Metodiky MEZA

Zdroj: Mapy.cz: turistická mapa + vlastní úpravy, 2018

2) Podnět k tomu dává již prováděcí vyhláška č. 500/2006 Sb. Ta ukládá, že součástí textové části územního plánu má být i „systém sídelní zeleně“ (Příloha č. 7, kap. I, odst. 1, písm. c).

C/ Terénní výzkum spojil kvalitativní a kvantitativní přístupy. Kvalitativní výzkum zahrnoval zúčastněné i nezúčastněné pozorování a polostrukturované či nestrukturované rozhovory zaměřené na všechny tři hodnotící perspektivy. Kvantitativní část výzkumu se projevila v metodě produkčních deníků, pomocí nichž byl sledován význam zahrádek pro pěstování potravin. Výsledky mapování pak byly představeny ve specializované mapě [Dostalík et al. 2017].

Pro přípravu a ověřování metodiky MEZA bylo zvoleno pět lokalit na území města Brna (Jihomoravský kraj) a jedna v sídle odlišného charakteru (Orlová, Moravskoslezský kraj) [Dostalík et al. 2017].

4. Metodika MEZA: výsledky a diskuse

Jádrovou část metodiky MEZA tvoří Formulář pro hodnocení zahrádkářských lokalit. Ten se skládá z pěti základních kapitol, resp. listů. První kapitola popisuje základní údaje o vybrané ZL (tab. 1), její součástí jsou i mapové a fotografické přílohy. Poté následují tři kapitoly (tab. 2–4), které jsou členěny podle tří hlavních hodnotících perspektiv (viz výše). Poslední kapitola je pak souhrnným slovním vyhodnocením ZL (tab. 5).

Vlastnosti, charakteristiky a souvislosti ZL jsou ve Formuláři pro hodnocení zahrádkářských lokalit rozvedeny do otázek a indikátorů hodnocení příslušné lokality:

4.1 Urbanistické a správní aspekty

Tato kapitola je rozdělena do tří podkapitol: Atraktivnost a rekreace, Urbanismus a městské plánování a Veřejná infrastruktura. Otázky v první podkapitole sledují přitažlivost lokality pro širokou veřejnost, tedy nejen pouze pro místní – uživatele, ale také pro turisty anebo obyvatele města na procházce. Zjišťuje se také potenciál každodenní rekreace pro širokou veřejnost.

Další podkapitola řeší otázky, jež jsou klíčové zejména pro prostorové plánování obce. Je sledován jak stav území z hlediska vybraných urbanistických, územně plánovacích a správních ukazatelů, tak i jeho potenciál. Jedná se zejména o zájem místní samosprávy o ZL

Ozn. otázky	Otázka	Odpověď	Zdroj informací a způsob zjišťování
Z1	Název lokality	<i>Červený kopec</i>	veřejné zdroje informací, internet, konzultace a rozhovory
Z2	Obec, místo, ulice, GPS	<i>Brno; Červený kopec, Vinohrady, Kejby; 49.1804947N, 16.5855017E</i>	veřejné zdroje informací, internet, konzultace a rozhovory
Z3	Majoritní vlastník, svěřenec, příp. nájemník (např. MČ či jiný subjekt vlastněný obcí, ČZS)	<i>Statutární město Brno, svěřencem je MČ Brno-střed, která většinu svých pozemků pronajímá ZO ČZS. Hlavními nájemníky jsou: a/ ZO ČZS Červený kopec Brno, IČO 64327094; b/ ZO ČZS Brno U Trámu, IČO 64331881. Další část pozemků vlastní FO a menší část PO (viz níže).</i>	veřejné zdroje informací, katastr nemovitostí, konzultace a rozhovory
Z4	Kontakt na majoritního vlastníka (svěřence)	<i>Statutární město Brno, resp. MČ Brno-střed, Dominikánská 264/2, 601 69 Brno.</i>	veřejné zdroje informací, katastr nemovitostí, konzultace a rozhovory, data od vlastníků pozemků
Z5	Kontakt na majoritního nájemce území	<i>Jiří Toček (předseda ZO ČZS Červený kopec Brno), kontakt na žádost Jiřího Točka nezveřejněn.</i>	veřejné zdroje informací, internet, konzultace a rozhovory
Z6	Celková rozloha ZL (v ha)	<i>Přibližně 45,5 ha (včetně několika enkláv vymezených územním plánem pro bydlení /BC/, jedné plochy technické vybavenosti a řady ploch návrhových – viz níže).</i>	mapové podklady, katastr nemovitostí, konzultace a rozhovory, data od vlastníků pozemků
Z7	Průměrná velikost jednotky (pozemek, zahrádka, zahrada) v m ²	<i>Lokalita se skládá z řady enkláv, které mají rozdílné velikosti pozemků a jsou různě využívány. Průměrná velikost je přibližně 600 m² (v zahrádkářských uzavřených enklávách /pod ZO ČZS/ na SV a V lokalitě jsou pozemky velké cca 260–380 m²).</i>	mapové podklady, katastr nemovitostí, konzultace a rozhovory, data od vlastníků pozemků, sekundární zdroje (např. územní studie, generely apod.)
Z8	Počet zahrádek	<i>Odhadem zhruba 640.</i>	mapové podklady, katastr nemovitostí, konzultace a rozhovory, sekundární zdroje (např. územní studie, generely apod.)
Z9	Počet nájemců a majitelů (pozemků, zahrádek, zahrad)	<i>ZO ČZS Červený kopec Brno i ZO ČZS Brno U Trámu pronajímají od MČ Brno-střed celé své území. Jednotlivé zahrádky pak dále pronajímají nájemcům (v případě ZO ČZS Červený kopec Brno jich je např. 160 – co člen, to nájemce). Majitelů soukromých pozemků je několik desítek.</i>	katastr nemovitostí, konzultace a rozhovory, data od vlastníků pozemků
Z10	Rok vzniku ZL, příp. způsob založení zahrádkářské organizace	<i>Zahrádky jsou v lokalitě od konce 40. let, postupně byly rozšiřovány. ZO ČZS Brno U Trámu vznikla již v roce 1947. ZO ČZS Červený kopec Brno vznikla podle obchodního rejstříku v roce 1995.</i>	veřejné zdroje informací, internet, konzultace a rozhovory
Z11	Poloha vzhledem k městu, příp. městské části (okrajová, centrální, vysoce urbanizovaná, v systému zeleně...)	<i>Poloha mezi intenzivně urbanizovaným prostředím a přírodně hodnotnými a zachovalými neurbanizovanými plochami. Lokalita je mezi starší zástavbou na SV, mladší zástavbou kolem Fakultní nemocnice Brno a univerzitního kampusu Masarykovy univerzity na Z a JZ, lesními plochami na S a přírodně hodnotnými plochami na JV.</i>	mapové podklady, pozorování

Zdroj: Dostalík et al. 2018. Metodika hodnocení městských produkčních a zahradních ploch (MEZA)

Tab. 1: Výřez z Formuláře pro hodnocení zahrádkářských lokalit, 1. list, Základní informace (otázky č. 1–11 z celkového počtu 18 otázek)

Ozn. otázky	Otázka	Odpověď	Body	Komentáře a zdůvodnění k odpovědi	Indikátory	Zdroj informací a způsob zjišťování	Poznámky
U6	Urbanistická struktura (přehlednost, logická síť cest, orientace v prostředí) je pro veřejnost i uživatele	uspokojivá	1	<i>Základní struktura ZL je poměrně přehledná a jasná. Matoucí jsou některé slepé silnice a cesty, případně brány, které bývají nepravidelně uzamykány.</i>	logické členění komunikací, absence slepých cest, umístění staveb, pohledové dominanty, přehledné členění prostoru, jasné hranice...	pozorování, mapové podklady	Je vhodný komentář s popisem situace v terénu.
		neuspokojivá	0				
U7	ZL navazuje na veřejná prostranství, která umožňují prostupnost území	ano, je součástí	2	<i>Navazuje na veřejná prostranství skrze ulice Kejbaly a Vinohrady, nejsou ale vybudovány chodníky ani cyklistické trasy či stezky, existuje řada neprůchodných cest.</i>	výskyt, stav a prostupnost veřejných prostranství v ZL a její blízkosti	pozorování, mapové podklady	Veřejným prostranstvím myslíme místní komunikace, chodníky, silnice, veřejnou zeleň, náměstí atp., které jsou budované většinou obcí. Příklad odpovědi „ano, navazuje“: ZL leží na okraji obce a je navázána na místní komunikaci, ale pouze ve dvou místech, místní komunikace netvoří prostupnou síť. Příklad odpovědi „ano, je součástí“: ZL je bezproblémově prostupná pro veřejnost z několika směrů po veřejných komunikacích. Je vhodný komentář s popisem situace v terénu.
		ano, navazuje	1				
		nenavazuje	0				
U8	Současné využití pozemků v ZL souhlasí s vymezením (regulativy) v územním plánu	souhlasí	2	<i>Pouze částečně, v územním plánu je část ploch zachována v současném stavu, u části je ale navrženo nové využití (viz otázka Z12).</i>	v ÚP je území ZL označeno jako plocha pro rekreaci (zahradkářské osady) či podobné znění	pozorování, satelitní snímky, mapové podklady, ÚPD	Je vhodný komentář s uvedením označení ploch z ÚP.
		částečně	1				
		nesouhlasí	0				
U9	V ZL jsou vybudovány či vysázeny bariéry, které slouží jako ochrana pro blízkou obytnou zástavbu	ano	2		vybudované bariéry (zemní valy, montované stavební bariéry) a účelně vysázené křoviny a stromy	pozorování, satelitní snímky, mapové podklady	Jedná se např. o protihlukové, protipovodňové, protiprašné či jiné vizuální bariéry. Je vhodný komentář s popisem situace v terénu.
		ne	0				
U10	V ZL se vyskytuje záplavové území	ano, zasahuje více než 25 % území	2		území rozlivu 100leté vody (aktivní zóny záplavových území)	mapové podklady, ÚPD, ÚPP	Výskyt záplavové území je v tomto případě hodnocen kladně. Jiné formy využití území (např. výstavba budov) jsou v záplavovém území rizikovější.
		ano, zasahuje maximálně 25 % území	1				
		není	0				

Tab. 2: Výřez z Formuláře pro hodnocení zahradkářských lokalit, 2. list, Urbanistické a správní aspekty, b/ Urbanismus a městské plánování (otázky č. 6–10 z celkového počtu 20 otázek)

a o možnost využití lokality jiným způsobem, než je ten stávající. Bodové zisky jsou přiřazovány záměrně tak, aby byly odměněny ZL, které vytvářejí pozitivní externalitu pro obec i blízká území. Kladně je hodnocena skutečnost, vyskytuje-li se ZL na území, které je pro jiný způsob využití rizikové (Tab. 2).

Poslední podkapitola řeší technickou a dopravní infrastrukturu a občanskou vybavenost. Opět se zjišťuje jak stav

infrastruktury (přítomnost, kvalita, dostupnost, příp. spokojenost uživatelů), tak potenciál pro případnou změnu využívání území (např. rozšíření, oprava nebo vybudování nové infrastruktury). Nejvyšší bodové zisky obdrží ZL, které mají kvalitní místní občanskou vybavenost, kvalitní technickou a dopravní infrastrukturu (příčemž upřednostněny jsou environmentálně šetrné formy dopravy) a ZL, které jsou obecně dobře prostupné pro veřejnost.

Mezi hlavní metody sběru informací v této kapitole patří analýza mapových podkladů, satelitních snímků, územně analytických podkladů (ÚAP), ÚPD a dalších strategických dokumentů, dále terénní pozorování, konzultace s úřady, majiteli a správci pozemků a doplňkově také rozhovory s uživateli ZL.

Ozn. otázky	Otázka	Odpověď	Body	Komentáře a zdůvodnění k odpovědi	Indikátory	Zdroj informací a způsob zjišťování	Poznámky
S8	Uživatelé ZL o svých aktivitách informují veřejnost (vnější informovanost)	ano	1		veřejné webové stránky, zpravodaj, newsletter, plakáty, přednášky a informační akce pro veřejnost apod.	internet, pozorování, konzultace a rozhovory	Poukazuje na přesah činnosti ZL mimo svůj prostor a na vzdělávací potenciál. Pokud je odpověď kladná, je vhodný komentář s příklady.
		ne	0				
S9	Zahrádky v ZL využívají také příbuzní a známí majitelů či nájemníků	velmi často	2		oficiální pravidla, zvyklosti	konzultace a rozhovory, pozorování, stanovy	Ukazuje, zda má z užívání zahrádek užitek více osob než pouze vlastníci nebo nájemci. Sledujeme nejen oficiální stanovy, ale také dodržování pravidel (tj. jaké jsou skutečné zvyklosti) např. v rozhovorech.
		příležitostně	1				
		nikdy	0				
S10	Uživatelé ZL organizují akce pro veřejnost	ano (4 a více akcí za rok)	2		dětské dny, zahradní slavnosti, výstavy, akce pro hendikepované, historické poutě	rozhovory, kontaktní osoba, sekundární zdroje	Poukazuje na přesah činnosti ZL mimo svůj prostor a na vzdělávací potenciál. Akce mohou být i mimo samotnou ZL. Organizaci má na starosti většinou užší organizační výbor. Pokud je odpověď kladná, je vhodný komentář s příklady.
		ano (1–3 akce za rok)	1				
		ne	0				
S11	Uživatelé ZL organizují brigády mimo vlastní lokalitu	ano (pravidelně)	2		úklid odpadků, údržba vodního koryta, péče o zeleň, údržba komunikací apod.	konzultace a rozhovory, internet	Poukazuje na přesah činnosti ZL mimo svůj prostor a na osvětový potenciál. Akce mohou být i mimo samotnou ZL. Organizaci má na starosti většinou užší organizační výbor. Pokud je odpověď kladná, je vhodný komentář s příklady.
		ano (příležitostně)	1				
		ne	0				
S12	Uživatelé ZL spolupracují s jinými ZL, resp. ZO, neziskovými organizacemi, školami, městem, spolky...	ano	1		společné akce, kurzy, sdílené vybavení apod., cokoli nad rámec povinné spolupráce v rámci ČZS	konzultace a rozhovory, internet	Otázka poukazuje na přesah činnosti ZL mimo svůj prostor a na vzdělávací a osvětový potenciál. Akce mohou být i mimo samotnou ZL. Organizaci má na starosti většinou užší organizační výbor. Pokud je odpověď kladná, je vhodný komentář s příklady.
		ne	0				
S13	Vnější přístupnost území	Veřejnost může bez omezení procházet ZL	2	<i>ZL je přístupná pro automobilovou dopravu ze dvou směrů, v ZL se pak síť silnic a cest větví do slepých ramen. Pro cyklisty a pěší je dostupnost lepší, slepých cest a stezek není tolik, často propojují lokalitu s cestami a stezkami kolem ZL, přesto jsou v lokalitě rozsáhlá území, která jsou pro veřejnost neprostupná.</i>	pěšiny, cesty, brány, ploty a jejich otevřenost/uzavřenost	pozorování, konzultace a rozhovory, mapové podklady, internet	Pozorujeme nejen existenci bariér, ale také jejich využívání (např. nezamykání uzamykatelných bran apod.). Může se lišit v rámci dne a roku (zamykání na noc, mimo sezónu apod.). Odpověď je vhodně doplnit stručným popisem aktuálního stavu.
		Veřejnost má omezený přístup do lokality	1				
		veřejnost nemá přístup	0				

Zdroj: Dostalík et al. 2018, Metodika hodnocení městských produkčních a zahradních ploch (MEZ4)

Tab. 3: Výřez z Formuláře pro hodnocení zahrádkářských lokalit, 3. list, Sociální a ekonomické aspekty, b/ Sociální funkce (vnější) (otázky č. 8–13 z celkového počtu 22 otázek)

4.2 Sociální a ekonomické aspekty

Kapitola obsahuje tři podkapitoly: Vnitřní sociální funkce, Vnější sociální funkce a Ekonomika. Sociální aspekty, tedy přínosy ZL pro společnost a společenský život, jsou rozděleny na vnitřní a vnější. Mezi vnitřní a vnější sociální funkcí může totiž vznikat napětí. Soudržnost zahrádkářské komunity a uží-

vání zahrad pro soukromé, rodinné, komunitní a sousedské akce a aktivity může v některých případech souviset s určitým vymezením se uživatelů ZL vůči okolí (tab. 3). Uzavřenost ZL dává členům pocit bezpečí a soukromí. Výsledky hodnocení proto mohou ukázat, nakolik je lokalita orientovaná spíše interně či externě a jak se tyto orientace daří kombinovat. Jako záslužné jsou přitom hodnoceny jak společenský

a rekreační přínos pro uživatele, tak otevřenost vůči návštěvníkům a veřejnosti a zapojení se do veřejného sociálního života (vč. vzdělávání).

Ekonomické aspekty ZL jsou přičleněny do této kapitoly proto, že jsou v řadě případů implicitně propojené se sociálním fungováním lokalit. Například existence společného zařízení nebo společná práce na sdílených pro-

Ozn. otázky	Otázka	Odpověď	Body	Komentáře a zdůvodnění k odpovědi	Indikátory	Zdroj informací a způsob zjišťování	Poznámky
E1	ZL je součástí nebo navazuje na systém sídelní zeleně města	ano, je součástí	2	<i>Podle ÚP města Brna, výkres U5 Návrh urbanistické koncepce – urbánní a krajinná osnova: v blízkosti jsou zelené klíny a krajinné komplexy; je součástí zelených horizontů města. Potvrzeno terénním pozorováním.</i>	vymezení a blízkost systému sídelní zeleně	mapové podklady, ÚPD	Sídelní zeleň je jednou z infrastruktur města, propojuje sídlo s okolní krajinou, podporuje prostupnost sídla a krajiny pro člověka a organizmy. Často bývá součástí ÚP, případně ÚS či hodnocení krajinného rázu. Pokud je odpověď kladná, je vhodný komentář s popisem aktuálního stavu, resp. vymezení systému sídelní zeleně.
		ano, navazuje	1				
		nenavazuje	0				
E2	ZL je součástí, nebo navazuje na ÚSES	ano, je součástí	2	<i>Regionální biokoridor je v blízkosti severního okraje ZL (les).</i>	výskyt biokoridorů a biocenter v rámci ÚSES (územního systému ekologické stability)	ÚPD, ÚPP, geoportál dotyčného kraje, WMS MŽP nebo CENIA (např. geoportal.gov.cz - Mapové kompozice: INSPIRE - III. 17 Bioregiony / MŽP - ÚSES)	Je vhodné doplnit komentářem s lokalizací vymezení ÚSES.
		ano, navazuje (do 50 m)	1				
		nenavazuje	0				
E3	V ZL nebo v její blízkosti (do 50 m) se nacházejí VKP	ano, 3 a více	2	<i>VKP Kohnova cihelna (geologicky významná lokalita) a les (VKP „ze zákona“) při S a SZ hranici ZL.</i>	výskyt a blízkost VKP	VKP ze zákona, seznam VKP (orgánu ochrany přírody a krajiny na pověřeném obecním úřadě), mapové podklady, ÚPD, ÚPP, příp. doplněno pozorováním v terénu	Významný krajinný prvek (VKP) je „ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny utvářející její typický vzhled nebo přispívající k udržení její stability.“ VKP jsou vymezeny ve dvou rovinách: 1/ VKP „ze zákona“ – veškeré lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera a údolní nivy; 2/ registrované VKP – mohou se jimi stát např. mokřady, remízy, meze, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary nebo cenné plochy porostů v sídelním útvaru, např. historické zahrady nebo parky. Pokud je odpověď kladná, je v komentáři vhodné uvést jaké konkrétně.
		ano, 1–2	1				
		ne	0				
E4	V ZL nebo v její blízkosti (do 50 m) se nachází alespoň jedno chráněné území (EVL, (N)PP, (N)PR, CHKO, NP, PŘP) anebo jejich ochranná pásma, která přímo navazují na ZL	ano	2	<i>NPP Červený kopec je v těsné blízkosti, část se dokonce kryje s okrajem ZL.</i>	výskyt chráněných území	pozorování, ÚPD, ÚPP, mapové podklady, geoportál dotyčného kraje, WMS AOPK ČR (např. geoportal.gov.cz - Mapové kompozice: Základní / Životní prostředí / AOPK ČR - INSPIRE Chráněná území)	Přímou návazností je myšlena reálná prostupnost pro živočichy (pokud bude např. mezi ZL a chráněným územím dálniční tah bez ekoduktu, nelze hodnotit 2 b.) Pokud je odpověď kladná, je vhodný komentář s výpisem území a charakteru jejich návazností.
		ne	0				
E5	V ZL nebo v její blízkosti (do 50 m) se nachází řízená skládka, nebo (potenciálně) kontaminované půdy	ne	2	<i>Bývalá rozsáhlá skládka v těsné blízkosti (JV od ZL), Kohnova cihelna, bývalá skládka v ZL (zejména pozemek s parc. č. 1515/1).</i>	výskyt či blízkost řízené skládky, kontaminované či potenciálně kontaminované půdy	pozorování, mapové podklady (např. kontaminace.cenia.cz), ÚPD, ÚPP	Pokud je odpověď kladná, je vhodný komentář s popisem aktuálního stavu.
		ano, zanedbat. plochy, resp. zanedbat. dopad	1				
		ano, rozsáhlé plochy	0				

Tab. 4: Výřez z Formuláře pro hodnocení zahrádkářských lokalit, 4. list, Ekologické a environmentální aspekty, a/ Životní prostředí (otázky č. 1–5 z celkového počtu 21 otázek)

storech jsou pro členy ekonomickým přínosem, vypovídají ale také o schopnosti vnitřní organizace a dobrého soužití. Ekonomická sekce je pak záměrně

formulována ve prospěch neformálních ekonomických aktivit, právě ty totiž v aktuálních debatách zcela chybí. V metodice také několik otázek cí-

lí specificky na produkční funkci ZL, mezi rekreační a produkční funkcí ZL však existuje jisté napětí. Např. v lokalitách s převahou rekreačního vyu-

Podkapitola	Výsledek	Komentář	Závěrečné shrnutí a doporučení
Atraktivnost a rekreace (max. 10 b.)	90 %	V této podkapitole získala ZL nejvyšší počet bodů ze všech podkapitol. Z odpovědi vyplývá, že sledovaná lokalita je velice atraktivní jak pro uživatele, tak pro širokou veřejnost. U většiny otázek získala ZL plný počet bodů. Nedostatků jsou pouze ve stavu některých stavebních objektů a zahrad (v ZL jsou některé nevyužívané zahrady a chátrající chatky).	<i>Kapitola Urbanistické a správní aspekty (59 %) potvrdila, že městská správa aktuálně řeší možnosti změn využití ZL. Kvůli technickým, geologickým i majetkoprávním vztahům ale neexistuje jednoduché řešení a stanovisko města není jednoznačné. Velká atraktivnost lokality a její blízkost urbanizovanému i přírodnímu prostředí nemusí zákonitě vést k územním plánem avizované změně využití území. Pokud uživatelé dokážou změnit svůj přístup k veřejnosti, otevřou se okolí, provedou několik málo náročnějších opatření a budou působit na politické zástupce města, je změna územně plánovací dokumentace (územního plánu), záměru městské správy i majitelů z řad FO a PO možná.</i>
Urbanismus a městské plánování a politika (max. 13 b.)	38 %	V této podkapitole obdržela ZL druhý nejmenší počet bodů. Důvody je nutné hledat především ve složitých majetkoprávních vztazích, geologickém podloží, stavu infrastruktury a nejasném postoji města. ZL je např. již nyní rozdělena enklávami trvalého bydlení, které narušují zahrádkářský charakter lokality. V ZL není dokončena síť dopravních komunikací, resp. veřejných prostranství (pro motoristy, cyklisty i chodce). ZL je výhodná pro město zejména v tom, že leží na složitě geologickému podkladu, který omezuje a komplikuje jiné využití území. Jedná se např. o složitá řešení napojení na stávající infrastrukturu (viz následující bod) a s tím související výstavbu dalších rodinných domů. Otázka dalšího využití území se aktuálně stále řeší (viz např. ÚS Červený kopec, zadání 2016).	<i>Tím se dostáváme k částečně protichudným výsledkům v kap. Sociální a ekonomické aspekty (54 %). Vnitřní sociální ukazatele obdržely vysoké bodové zisky, vnější ale nízké. Změnu tohoto stavu mají v rukou sami uživatelé ZL, např. tím, že se více otevřou svému okolí. Konkrétně se může jednat o tyto změny: informovat veřejnost o svých aktivitách, otevírat alespoň přes den některé stezky a cesty, zpevnit povrch některých cest a stezek, případně instalovat jednoduché rozcestníky a lavičky. Další změnou může být intenzivnější zájem o své okolí (jak v rámci ZL, tak i v jejím blízkém okolí).</i>
Veřejná infrastruktura (max. 13 b.)	54 %	Podkapitola věnující se vybavenosti a infrastruktuře získala průměrný počet bodů. To odráží některé paradoxní situace v ZL. Tím, že je ZL blízko urbanizovaných ploch a má zajištěnou základní dostupnost formou ulic Vinohrady a Kejbaly, je ZL dostupná ze zastávek MHD i pro další formy dopravy. Na druhou stranu stav komunikací, nepropojenost, neprostupnost na tuto výhodu nenavazuje. Problémy má ZL s další technickou infrastrukturou, např. kanalizace není vybudována vůbec a možnost dobudování je složitá, vodovod je vybudován pouze částečně a nedostatečně, elektřina je vedena také pouze v některých místech. Občanská vybavenost by mohla být lepší také pro návštěvníky ZL z řad veřejnosti.	<i>Poměrně vysoký bodový zisk (68 %) v kap. Ekologické a environmentální aspekty lze ještě zvýšit, a to především lepším hospodařením s vodou a půdou. Řadu dalších faktorů samotní uživatelé ovlivnit nemohou (např. vedení ÚSES, VKP, vymezení chráněných území apod.). Kapitola tak ukázala, že ZL je velice atraktivním a hodnotným přírodním územím, které si zaslouží ochranu a další kultivaci.</i>
Sociální funkce (vnitřní) (max. 12 b.)	75 %	Z hlediska vnitřní sociální funkce získala lokalita vysoký počet bodů. Ten poukazuje na to, že v ZL probíhá čilý společenský život, pozemky jsou většinou obhospodařovány a udržovány (výjimky se nacházejí zejména v jižní části ZL). Výsledek poukazuje, že stávající využití je pro uživatele zahrádek velmi přínosné.	<i>ZL je obecně v dobrém stavu a má velký potenciál stát se specifickou a zároveň integrovanou součástí svého okolí (jak přírodního, tak umělého – městského).</i>
Sociální funkce (vnější) (max. 10 b.)	30 %	Vnější sociální funkce naopak získala nejmenší bodový zisk ze všech devíti podkapitol. Je to kvůli tomu, že se uživatelé ZL neotevřou vnějšímu světu, uzavírají se jak aktivitami, tak fyzickými zábranami (ploty, brány, branky). Výjimkou jsou pouze příbuzní a známí, kteří mohou navštěvovat i pro veřejnost uzavřenou část lokality. Možnost nápravy tohoto stavu je ale poměrně snadná.	<i>Doporučení: zvolená lokalita poměrně rozsáhle a pro příště doporučujeme rozdělit ZL na tři menší lokality, které budou hodnoceny každá zvlášť. Vzniklo by tak jednoduché a rychlé porovnání výsledků i v rámci hranic celé ZL.</i>
Ekonomika (max. 14 b.)	57 %	Vnitřní ekonomika ZL je funkční, i když má své rezervy. Z odpovědi je zřejmé, že se i v tomto ukazateli promítá určitá uzavřenost uživatelů ZL. Výjimkou jsou dobře fungující skupinky v ZO ČZS, případně sociálně i ekonomicky sdílející sousedství. Výsledek také dokládá, že velká část pozemků získává pasivně rekreační charakter – na úkor aktivní rekreace formou pěstování zemědělských či okrasných plodin (zejm. pozemky ve vlastnictví FO a PO).	
Životní prostředí (max. 12 b.)	75 %	Opět vysoký bodový zisk, který dokládá vysokou atraktivnost území co se týče přírodních hodnot ZL. Bodové ztráty jsou způsobené tím, že je lokalita poměrně blízko intenzivně využívaných městských ploch a tak nebylo a zřejmě ani nebude možné získat vyšší počet bodů.	
Hospodaření (max. 14 b.)	57 %	Hospodaření v ZL získalo dobrý výsledek. Jak je vidět u mnoha otázek, řešení některých současných problémů (např. s vodou a půdou) jsou zatím pouze částečná, mají ale potenciál ke zlepšení.	
Podpora biodiverzity (max. 10 b.)	80 %	Podpora biodiverzity získala také velmi vysoký počet bodů. Bodová ztráta je způsobená nenaplněním pouhých dvou ukazatelů (pěstování starých odrůd a množství vysokých stromů). Je tedy zřejmé, že uživatelé mají zájem o podporu biodiverzity a dělají konkrétní kroky na její zachování a podporu.	

Zdroj: Dostálík et al. 2018, Metodika hodnocení městských produkčních a zahradních ploch (MEZA)

Tab. 5: Výřez z Formuláře pro hodnocení zahrádkářských lokalit, 5. list, Výsledky

žití v některých případech chybí zájem o pěstování potravin. Metodika se tak opět snaží postihnout obě tyto funkce a posoudit, nakolik se je daří kombinovat, či ke kterému typu užití se zkoumaná ZL přiklání.

Mezi hlavní metody sběru informací v této kapitole patří terénní pozorování, analýza mediálních sdělení (zejm. na internetu) a mapových podkladů, konzultace s úřady, majiteli a správci pozemků a doplňkově také rozhovory s uživateli ZL.

4.3 Ekologické a environmentální aspekty

I tato kapitola je rozdělena do tří podkapitol: Životní prostředí, Hospodaření a Podpora biodiverzity. Smyslem otázek a indikátorů je určit, zda stávající

způsob využívání ZL umožňuje udržení či dokonce rozvinutí těchto funkcí včetně biodiverzity. Otázky první podkapitoly identifikují vztah ZL k prvkům obecné i zvláštní územní ochrany přírody a potenciál ohrožení kvality ovzduší, vody a půdy. Zjišťuje se tak postavení ZL v systému environmentálně hodnotných ploch (tab. 4).

Druhá podkapitola se zaměřuje na environmentální dopady managementu zahrádek bez ohledu na převažující produkční i rekreační využití. Sledována jsou opatření vedoucí ke zlepšení půdních vlastností, ohroženost erozi i hospodaření s vodou. Pozornost je věnována používaným prostředkům hnojení a ochraně rostlin proti plevlům, chorobám a škůdcům. Otázky umožňují zjistit vliv ZL na okolní prostředí (eroze, chemická ochrana), kvalitu získaných produktů (způsob hnojení, ochrana) i širší environmentální aspekty (zasakovací schopnost půdy, růst obsahu organické hmoty v půdě, redukce skleníkových plynů).

Třetí podkapitola zjišťuje informace o tom, jaké ZL vytváří podmínky pro záměrně i nezáměrně pěstovanou vegetaci i pro výskyt živočichů. Sledován je výskyt vzrůstných dřevin jako hnízdních stanovišť, podpora výskytu obratlovců a hmyzu formou záměrných úkrytů či neudržované vegetace. Metodika zjišťuje povědomí uživatelů ZL o biodiverzitě, které považuje za důležitý předpoklad environmentálně příznivého managementu, neprovádí ovšem detailní inventarizaci složek biodiverzity.

Mezi hlavní metody sběru informací v podkapitole Životní prostředí patří analýza mapových podkladů, satelitních snímků a ÚPD a také terénní pozorování. V podkapitole Hospodaření jde na prvním místě o terénní pozorování doplněné konzultacemi a rozhovory a analýzou dalších podkladů. V podkapitole Podpora biodiverzity se jedná zejména o kombinaci terénního pozorování s rozhovory s uživateli ZL, které jsou doplněny konzultacemi s majiteli a správci pozemků a analýzou dalších zdrojů.

4.4 Vyhodnocení

Získané body v každé ze tří hlavních kapitol hodnocení jsou finálně vyjádřeny procentem maximálního možného bodového zisku na konci listů i na posledním závěrečném listu. Toto vyhodnocení odráží skutečnost, že reálně existují variabilní a často i protichůdné požadavky na funkce ZL. Proto jednotlivé kapitoly (případně i podkapitoly) hodnotícího formuláře obsahují některé otázky, které jsou ve vzájemné opozici. Z tohoto důvodu nelze dosáhnout ve všech kapitolách maximálního počtu bodů.

S významnou dávkou zjednodušení lze tvrdit, že pokud je výsledek v rámci některé podkapitoly nižší než 25 %, lze jej charakterizovat jako neuspokojivý. Zisk mezi 25 % a 50 % značí výraznější nedostatky, na které by se správa ZL, případně majitelé pozemků, měli zaměřit. Zisky nad 50 % bodů značí dobré výsledky a nad 75 % velmi dobré výsledky – ty je vhodné udržovat a podporovat. Procentuální zisky ale nelze brát za směrodatné, natožpak na jejich základě ZL kategorizovat. Vždy je potřeba přihlídnout ke kontextu a specifické situaci každé hodnocené zahrádkářské lokality. Právě k tomu slouží závěrečné slovní hodnocení, které je (podobně jako celá MEZA) otevřené k další interpretaci (tab. 5).

5. Uplatnitelnosti metodiky MEZA

MEZA je vytvořena tak, aby byla uplatnitelná pro všechny ZL v ČR. Vzhledem k jejich heterogenitě je nicméně pokaždé třeba zohlednit specifika konkrétní lokality. MEZA se vyznačuje úsilím o vyhodnocení široké škály témat, která se ZL týkají. Tím, že se metodika nekoncentruje na jedno vybrané téma, neklade takové nároky na expertní znalosti hodnotitele; neznamená to nicméně, že vyplnění metodiky představuje banální záležitost. U některých otázek je potřeba citlivého dotazování či delší práce v terénu.

MEZA je určena pro široké spektrum tzv. stakeholderů, tedy zainteresovaných subjektů a zájmových skupin

(od uživatelů a majitelů přes městskou správu až k developerským firmám). Přestože je metodika využitelná širokou veřejností, primárně je určena samosprávným orgánům, zejména obcím, které problematiku ZL řeší nejvíce, často v souvislosti s ožehavou otázkou změny využití těchto území.

Metodika je na nejobecnější úrovni podpůrným nástrojem pro realizaci různých strategických plánů (od státní po obecní úroveň). Konkrétně se může jednat například o:

- Zásady urbaní politiky (aktualizace 2017), Zásada 4, Péče o městské životní prostředí, Strategické směry a rozvojové aktivity: 1. Zdravé životní prostředí, 2. Změna klimatu, 4. Péče o přírodu a krajinu, 5. Environmentální vzdělávání a informovanost veřejnosti;
- Státní politika životního prostředí České republiky 2012–2020 (aktualizace 2016); Cíl 3.3.1 Zlepšení funkčního stavu zeleně v sídlech; 3.3.1.1 Vytvářet podmínky pro zachování a vymezení nových ploch a prvků zeleně jako součástí funkčního a strukturovaného systému sídelní zeleně v sídlech v rámci územního plánování, aby byla zajištěna základní podmínka pro plnění jeho funkcí;
- obecní strategické dokumenty (např. strategie udržitelného rozvoje, zelená infrastruktura, generel zeleně apod.).

Metodiku lze v praxi využít například v novém územním plánu, kde mohou být na základě použití metodiky nově definovány nové typy ploch. Vzhledem k pestrosti funkcí, které ZL plní, nemusí být ZL zařazeny do ploch rekreace (tak, jak je to tomu většinou dnes), ale mohou se stát součástí např. specifických ploch „Z“ – zahrádkářská lokalita. V regulativech této plochy (Stanovených podmínkách pro využití ploch s rozdílným způsobem využití) pak budou zohledněny všechny funkce, které tyto plochy plní a které metodika odhalí, např. ekologické, environmentální, společenské – včetně rekreační, ekonomické (produkce vlastních potravin). Územní plán tak bude lépe odpovídat realitě a umožní snadnější a praktické změny v území.

Dalším příkladem může být územní studie vybrané lokality. Obec může například vložit do zadání ÚS požadavek na vyhodnocení lokality pomocí metodiky MEZA. Obec tak získá širokou škálu informací o území, na jejichž základě může dojít ke konkrétním změnám v územním plánu (ÚP) i ve správě a provozu lokalit.

Na pomezí územního a městského plánování slouží metodika pro vytipování míst, do kterých může samospráva investovat finanční prostředky. Finance nemusejí být velké a mohou přinést řadu pozitivních externalit, tedy kladných vedlejších důsledků. Příkladem může být nalezení klíčových míst a tras – veřejných prostranství (v ÚP často nejsou u ZL místní komunikace vymezeny jako veřejná prostranství). Konkrétně se může jednat například o křižovatky, které lze snadno dovybavit lavičkou, košem, informační cedulí, vysadit strom apod. Křižovatka se tak stane místem setkání, místo se ožíví, zvýší se sociální kontrola prostředí a drobná občanská vybavenost.

Metodika slouží obcím, které řeší své ZL jako celek a potřebují nástroj, podle kterého mohou tyto lokality srovnat. Metodika se sice příliš nehodí pro srovnání ZL, které jsou v jiných krajích a ve zcela jiných podmínkách (např. město se 100 000 obyvateli x venkovská obec o 1 000 obyvatelích), zato je velmi dobře využitelná pro srovnání ZL v rámci jedné obce, resp. většího města. Obec tak získá snadný přehled o svých ZL a může se podle toho rozhodnout o dalších krocích.

Vyhodnocení ZL má konkrétní význam i pro ochranu životního prostředí. Environmentální přínosy ZL jsou často pro městskou správu neznámé, či jsou upozadovány. Výsledky hodnocení metodiky tak mohou být osvětou pro městské vedení a podkladem pro realizaci opatření na podporu ekosystémových služeb, včetně např. udržování vlhkosti ve městě nebo podpoření zasakování vody. Stáčí pak tyto environmentální hodnoty v území udržovat, podporovat, rozvíjet (podle výsledků hodnocení metodikou). To mohou být opět konkrétní úkoly pro městskou správu.

Klíčové je využití metodiky pro samotné vyhodnocení ZL. To platí zejména pro obce a uživatele ZL (ale také pro majitele pozemků, developerské firmy, neziskové organizace). Zadavatelé a zpracovatelé metodiky MEZA získají komplexní hodnocení ZL. Dozvědí se, jaké hodnoty ZL má (vysoké bodové zisky), jaké chybí (nízký počet bodů), co je možné podpořit a rozvíjet a co je danost, kterou nelze změnit (závěrečné slovní hodnocení v metodice). V důsledku toho může město i uživatelé ZL podniknout kroky ke změně (otevřít uzavřené lokality pro veřejnost, opravit informační tabule, řešit zanedbané zahrádky, upravit vybraná místa atp.). Metodika se stává klíčovým podkladem v situacích, kdy je potřeba konkrétních argumentů při vyjednávání o budoucnosti konkrétní ZL, zejména u těch, u kterých se řeší výrazná změna využití území (nejčastěji na plochy pro individuální bydlení). Metodika tak pomáhá řešit potenciální konflikty v území.

Závěr

Většina výzkumů a projektů se soustředí s velkou mírou exaktnosti na identifikaci dílčích oblastí urbánního zahrádkaření a zemědělství a jejich zjištění jsou výsledkem rozsáhlého a dlouhodobého sběru dat. Takovýto postup obecně přináší přesnější informace na úrovni jednotlivostí, je ovšem velmi náročný časově, finančně i co se týče kompetencí hodnotitele.

Představená metodika rezignuje na tento přístup a výběr i formulace jednotlivých otázek a indikátorů vychází z požadavku úspornosti, jednoduchosti a uživatelské vstřícnosti. Zvolené kapitoly, otázky i indikátory jsou proto výsledkem několika etap kvalifikovaného výběru z původně širšího spektra. Preferovány jsou takové otázky a indikátory, které v sobě integrují informace o více aspektech a funkcích ZL. Metodika má sloužit zejména k určení významu a kvality ZL na úrovni obcí, nikoli na vyšší úrovni. Lze usuzovat, že v konkrétní uživatelské situaci bude hodnocení provádět jednotlivec či početně limitovaný tým. Protože pro zodpovězení některých otázek metodi-

ky může být potřeba kvalifikovaného odhadu, je žádoucí, aby se hodnocení všech lokalit účastnili stejní hodnotitelé a výsledky tak minimalizovaly spektrum subjektivních chyb.

Smyslem Metodiky je upozornit na silné i slabé stránky jednotlivých ZL a umožnit jejich vzájemné srovnání na úrovni obce. Tento způsob vyhodnocení tak umožňuje jednak hodnotit reálný stav, ale vytváří také předpoklady pro změnu využívání lokality, které může vést k rozvoji pozitivních funkcí ZL a tím i k vyššímu hodnocení v případě následného hodnocení.

Metodika MEZA (včetně příkladu použití) je volně dostupná např. na webových stránkách projektu „Vývoj metodiky pro hodnocení městských produkčních a zahradních ploch“: <http://humenv.fss.muni.cz/zahradky/> v sekci Výstupy.

Poděkování

Tento článek je jedním z výstupů projektu Vývoj metodiky pro hodnocení městských produkčních a zahradních ploch (TD03000345) podpořeného Technologickou agenturou České republiky v letech 2016–2017.

Použité zdroje:

- BARRERA, Francisco de la – RUBIO, Patriocio – BANZHAF, Ellen. The value of vegetation cover for ecosystems services in the suburban context. In: *Urban Forestry & Urban Greening*. 2016, č. 16, s. 110–122. ISSN 1618-8667.
- BHATTI, Mark – CHURCH, Andrew – CLAREMONT, Amanda – STENNER, Paul. 'I love being in the garden': enchanting encounters in everyday life. In: *Social and Cultural Geography*. 2009, roč. 10, č. 1, s. 61–76. ISSN 1464-9365.
- CABRAL, Ines – KEIM, Jessica – ENGELMANN, Rolf – KRAEMER, Roland – SIEBERT, Julia – BONN, Aletta. Ecosystem services of allotment gardens. A Leipzig, Germany case study. In: *Urban Forestry & Urban Greening*. 2017, č. 23, s. 44–53. ISSN 1618-8667.
- CAMERON, Ross. W. F. – BLANUŠA, Tijana – TAYLOR, Jane E. et al. The domestic garden – Its contribution to urban infrastructure. In: *Urban Forestry & Urban Greening*. 2012, roč. 11, s. 129–137. 1618-8667.
- ČKA, Pracovní skupina pro krajinářskou architekturu. *Strategie zelené infrastruktury. Návrh strategie ČKA pro „Zelenou infrastrukturu“ v České republice* [online]. Praha: Česká komora architektů, 2015 [cit. 20. 12. 2017]. Dostupné z: <https://www.cka.cz/cs/cka/tema-CKA/strategie-zelene-infrastruktury/strategie-zelenainfrastruktura.pdf>.

- DOSTALÍK, Jan. *Organická modernita. Ekologický šetrný tendence v československém urbanismu a územním plánování (1918–1968)*. Brno: Masarykova univerzita, 2015. ISBN 978-80-210-7876-5.
- DOSTALÍK, Jan – SOVOVÁ, Lucie – MIOVSKÁ, Lucie – ULČÁK, Zbyněk – KRYLOVÁ, Radoslava – KALA, Lukáš – PELIKÁN, Vojtěch – FRÁNKOVÁ, Eva. *Metodika hodnocení městských produkčních a zahradních ploch (MEZA)*, duben 2018. Dostupné na: <https://humenv.fss.muni.cz/zahradky>, sekce Výstupy.
- DOSTALÍK, Jan – KRYLOVÁ, Radoslava – KALA Lukáš – SOVOVÁ, Lucie – PELIKÁN, Vojtěch – ULČÁK, Zbyněk – FRÁNKOVÁ, Eva. *Specializovaná mapa vybraných brněnských zahrádkářských lokalit*, 2017. Dostupná z: <http://humenv.fss.muni.cz/zahradky/map/mapa.html>.
- EUROPEAN COMMISSION. 2016. *The EU Strategy on Green Infrastructure*. Dostupné z: http://ec.europa.eu/environment/nature/ecosystems/strategy/index_en.htm.
- FARINHA-MARQUES, Paulo – FERNANDES, Cláudia – GUILHERME, Filipa et al. Urban Habitats Biodiversity Assessment (UrHBA): a standardised procedure for recording biodiversity and its spatial distribution in urban environments. In: *Landscape Ecology*. 2017, roč. 32, č. 9, s. 1753–1770. ISSN 0921-2973.
- GODDARD, Mark – DOUGILLI, Andrew J. – BENTON, Tim. M. Scalling up from gardens: biodiversity conservation in urban environments. In: *Trends in Ecology and Evolution*. 2009, roč. 25, č. 2, s. 90–98. ISSN 0169-5347.
- HOŠEK, M. 2017. Zelená infrastruktura: co a proč se ztratilo v překladu? *Ochrana přírody* 2. Dostupné z: <http://www.casopis.ochranaprirody.cz/pravo-v-ochrane-prirody/zelena-infrastruktura-co-a-proc-se-ztratilo-v-prekladu/>.
- JEHLIČKA, Petr – DANĚK, Petr. Rendering the actually existing sharing economy visible: home grown food and the pleasure of sharing. In: *Sociologia Ruralis*. 2017, roč. 57, č. 3, s. 274–296. ISSN 0038-0199.
- JEHLIČKA, Petr – KOSTELECÝ, Tomáš – SMITH, Joe. Food Self-Provisioning in Czechia: Beyond Coping Strategy of the Poor: A Response to Alber and Kohler's 'Informal Food Production in the Enlarged European Union' (2008). In: *Social Indicators Research*. 2013, roč. 111, č. 1, s. 219–234. ISSN 0303-8300.
- LEHNERT, Michal – GELETIČ, Jan. Místní klimatické zóny a jejich význam ve městech České republiky. In: *Urbanismus a územní rozvoj*. 2017, roč. 20, č. 2, s. 9–16. ISSN 1212-0855.
- KRYLOVÁ, R. 2015. Městská divočina: Dystopie a heterotopie v současném městě. In: *AntropoWebzin*, roč. 1–2, s. 11–18. ISSN 1801-8807.
- LIN, Brenda B. – PHILPOTT, Stacy M. – JHA, Shalene. The future of urban agriculture and biodiversity-ecosystem services: Challenges and next steps. In: *Basic and Applied Ecology*. 2015, roč. 16, č. 3, s. 189–201. ISSN 1439-1791.
- MACKOVIČ, Vladimír. Plochy zeleně v územním plánu. In: *Urbanismus a územní rozvoj*. 2013, roč. 16, č. 4, s. 48–55. ISSN 1212-0855.
- MIOVSKÁ, Lucie. *Generel zahrádkových osad v Praze. Podkladová studie*. Praha: Rada hl. m. Prahy. 2009 [cit. 21. 12. 2017]. Dostupné z: http://arnika.org/soubory/dokumenty/mesta/kaury/Zahradky/generel_09_podklad_1_verze_PS.pdf.
- PICKETT, Steward T. – CADENASSO, Mary L. – MCGRATH, Brian (eds.). *Resilience in ecology and urban design: linking theory and practice for sustainable cities*. Dordrecht: Springer, 2013. ISBN 978-94-007-5340-2.
- SMITH, Joe – JEHLIČKA, Petr. Quiet sustainability: Fertile lessons from Europe's productive gardeners. In: *Journal of Rural Studies*. 2013, roč. 32, s. 148–157. ISSN 0743-0167.
- SMITH, R. M. – THOMPSON, K. – HODGSON, J. G. – WARREN, P. H. – GASTON, K. J. Urban domestic gardens (IX): Composition and richness of the vascular plant flora, and implications for native biodiversity. In: *Biological Conservation*. 2006, č. 129, s. 312–322. ISSN 0960-3115.
- SOVOVÁ, Lucie. *Zahrádkářské kolonie jako příspěvek k alternativní produkci potravin?* Brno, 2014. Diplomová práce. Masarykova Univerzita. Fakulta sociálních studií.
- SOVOVÁ, L. – DOSTALÍK, J. – KALA, L. – ULČÁK, Z. – KRYLOVÁ, R. Zahrádkářské osady v Brně: příležitost pro zkoumání lidí a přírody. In: *Geografické rozhledy*, 2017, roč. 27, č. 2, s. 28–31. ISSN 1210-3004.
- State of world population 2007: *Unleashing the Potential of Urban Growth*. [online]. New York: United Nations Population Fund, 2007 [cit. 21. 12. 2017]. Dostupné z: http://www.unfpa.org/sites/default/files/pub-pdf/695_filename_sowp2007_eng.pdf.
- TZOULAS, Konstantinos – Kalevi KORPELA – Stephen VENN – Vesa YLI-PELKONEN – Alexandra KAZMIERCZAK – Jari NIEMELA – Philip JAMES. Promoting ecosystem and human health in urban areas using Green Infrastructure: A literature review. In: *Landscape and Urban Planning*. 2007, roč. 81, č. 3, s. 167–178. ISSN 0169-2046.
- VAN DEN BERG, Leo – René VAN VEENHUIZEN. Multiple Functions of Urban Agriculture. In: *Urban Agriculture Magazine*. 2005, č. 15, s. 1–3. ISSN 1571-6244.
- VAN VEENHUIZEN, René (ed.). *Cities Farming for the Future – Urban Agriculture for Green and Productive Cities*. 1. vyd. Leusden: RUAF Foundation, IDRC and IIRR Publishing, 2006, s. 459. ISBN 1-930261-14-4.
- VEJCHODSKÁ, E. – LOUDA, J. Partnerství obcí s veřejností při správě městské zeleně. In: *Urbanismus a územní rozvoj*. 2017, roč. 20, č. 3, s. 10–14. ISSN 1212-0855.
- Vyhláška č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a o způsobu evidence územně plánovací činnosti
- Vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území.
- Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení).

Mgr. Jan Dostalík, Ph.D.
Ing. Zbyněk Ulčák, Ph.D.
Mgr. Lucie Sovová
Mgr. Lukáš Kala, Ph.D.
Mgr. Radoslava Krylová
Mgr. Vojtěch Pelikán, Ph.D.

Katedra environmentálních studií
Fakulta sociálních studií
Masarykova univerzita

ENGLISH ABSTRACT

An assessment methodology for gardening zones, by Jan Dostalík, Zbyněk Ulčák, Lucie Sovová, Lukáš Kala, Radoslava Krylová, Vojtěch Pelikán

Gardening areas are highly heterogeneous territories which deliver both benefits and problems for towns and cities. Their practical assessment is usually based on subjective and selective criteria. The methodology of assessment of gardening locations presented in this article is one of a number of possible attitudes to the function and importance of these territories. It is a voluntary tool which standardises assessment and represents a very user-friendly procedure for evaluation of a wide range of these territories. Based on a multi-disciplinary approach, it evaluates territories from three perspectives. First, it observes urban gardening in the framework of spatial planning in urban areas. Second, social benefits of gardening communities and economic aspects of urban gardening (gardens as heterodox economic space), including contribution to foodstuff security, are analysed. The third viewpoint studies environmental aspects of gardening locations and preconditions for the support of biodiversity.

PLÁNOVACÍ NÁSTROJE SPRÁVY ZELENĚ A BENEFITY MĚSTSKÉ ZELENĚ

Pavel Šimek

Správy zeleně českých měst využívají pro svoji činnost standardizované nástroje informační správy sídelní zeleně. Příspěvek se zabývá možností využití těchto nástrojů pro přibližnou specifikaci regulačních služeb ploch městské zeleně a způsobu jejich kvantifikace s ohledem na charakter vstupních dat. Specifikace regulačních služeb má nesporný význam především pro argumentaci ve prospěch nezastavitelnosti konkrétních lokalit, pro zajištění investic a posuzování rozvojových návrhů. Zjištěné souvislosti byly ověřeny na modelovém území lokality rybníka Primál v Modřicích u Brna.

Klíčová slova: zelená, infrastruktura, systém, zeleně, benefity, pasport, inventarizace, infiltrace

Úvod

Termín „městská zelen“ má v oboru „krajinařská architektura“ zcela konkrétní obsah, je však termínem vícevýznamovým. Z hlediska zaměření tohoto příspěvku představuje městská zelen plochy/objekty zeleně, u kterých existenci a rozvoj vegetačních prvků nejsou schopny zajistit přirozené regulační mechanismy, kde trvalé ekologické podmínky jsou výrazně změněny a existenci ploch zeleně zajišťuje především koncepce správy zeleně a režim péče o ně.

Ekosystémové služby se obvykle rozdělují na zásobovací, regulační, kulturní a podpůrné. Mezi regulační služby patří například regulace klimatu, záplav a čištění vody. [Seják, 2010]

Tento příspěvek se věnuje možnostem využití oborových plánovacích nástrojů pro vyjádření některých regulačních služeb ploch městské zeleně a způsobu jejich kvantifikace s ohledem na cha-

rakter vstupních dat. Plánovací nástroje běžně používané v informační správě sídelní zeleně mají ustálenou a osvědčenou strukturu (viz obrázek).

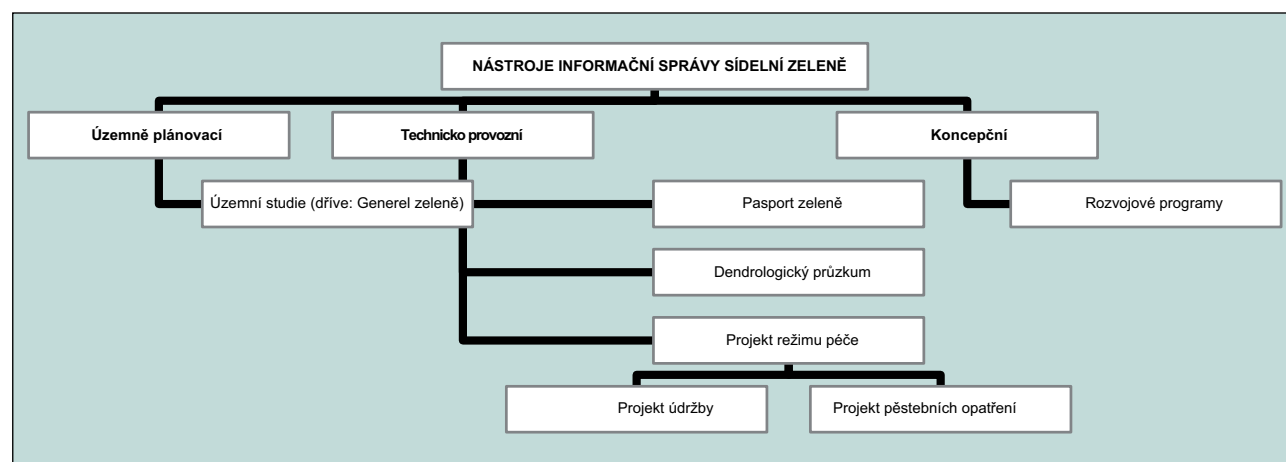
S ohledem na fakt, že se jedná o nástroj zohledňující více, či méně zobecněné údaje o plochách zeleně, případně o vegetačních prvcích, je dle autora článku korektní hovořit spíše o přibližném určení benefitů ploch zeleně.

Charakter vstupních dat pro přibližné určení benefitů zeleně

Vstupní data pro určování benefitů ploch zeleně lze zpravidla rozdělit dle charakteru na údaje plošné, vztahující se k výměrám jednotlivých typů vegetačních a technických ploch v objektu zeleně. Dále pak na údaje vázané na konkrétní jedince – dřevinné vegetační prvky – zejména stromy. Lze tedy konstatovat, že benefity ploch jsou odvozovány z prvků plošných nebo bodových.

Určování benefitů na základě údajů o výměrách zeleně

Příkladem možného určení benefitů dle výměr je aplikace The green infrastructure valuation toolkit, která byla vyvinuta ve Velké Británii širokou skupinou odborníků a institucí s cílem vytvořit jednotný nástroj na oceňování investic do životního prostředí. Má sloužit pracovníkům ve správách k podpoře argumentace k investicím do zeleně, informativním auditům pozemků a přezkumu rozvojových návrhů. Vstupní hodnoty mají charakter výměr ploch (nových ploch zeleně, ploch zelených střech), délek (nových cyklostezek apod.), způsobu užití půdy, případně vzdálenosti od obytné zástavby. Vstupní hodnoty jsou vyjádřeny buď ekonomicky (pomocí oceňovacích metod, jen v případech, kde je to možné), kvantitativně (např. na pracovní místa, hektary půdy, návštěvníky) a kvalitativně (odkazováním na případové studie a důležité výzkumy v případech, kde se dá



Koeficient potenciální infiltrace pro vybrané funkční typy zeleně			
Funkční typ	Výměra základní plochy (m ²)	Výměra vegetačních prvků (m ²)	Koeficient potenciální infiltrace /kIF
Parky	1 428 713	1 350 077	0,94
Parkově upravené plochy	2 091 303	1 571 909	0,75
Vegetační clony	485 092	356 529	0,73
Zeleň obytných souborů	10 277 249	4 964 517	0,48

předpokládat přínos zelené infrastruktury, ale ještě nebyla vyvinuta oceňovací metoda). Přínosy jsou rozděleny do jedenácti tematických kategorií. Ekonomicky vyjádřené benefity jsou počítány podle britských cen. Tento komplexní nástroj je značně vázán na specifické podmínky Velké Británie, díky čemuž umožňuje valuaci i obtížněji ocenitelných kategorií benefitů, jako například vliv na lidské zdraví a s tím související úspory v nákladech na zdravotní péči a podobně. [The green infrastructure valuation toolkit user guide, 2010]

Velmi častým příkladem určení benefitů objektů zeleně na základě výměr ploch je určení vsaku dešťové vody. V tomto případě se zpravidla jedná o výpočty založené na bilanci ploch zeleně (často podrobněji klasifikovaných) a technických povrchů, případně technických povrchů s kanalizací. Pomocí odtokových součinitelů jednotlivých typů ploch se vypočítává množství vsáknuté vody.

Zdá se, že v našich podmínkách při existenci standardizované soustavy plánovacích nástrojů pro správu zeleně jsou vhodné a využitelné podkladem údaje získatelné z Pasportů zeleně. Ověření této skutečnosti bylo provedeno na modelovém území Statutárního města Ostrava [Šimek a Šimek, 2016]. Cílem bylo posoudit jednotlivé funkční typy zeleně z hlediska vodní bilance srážkových vod, konkrétně jejich infiltrace. Pro tento účel byl zaveden ukazatel infiltrace, který je pracovním názvem jako „koeficient potenciální infiltrace“ vyjadřující podíl celkové výměry základní plochy a plochy vegetačních prvků.

„Potenciální infiltrace srážkové vody“ je zde chápána jako vlastnost objektů zeleně s důrazem na odlišnosti jednotlivých funkčních typů zeleně.

Do výpočtu se následně mohou započítat i retenční schopnosti technických zařízení pro vsak vody (například vsakovací nádrže a vsakovací šachty), které zmírňují v tomto směru negativní bilanci zastavěných ploch (typickým příkladem jsou parkoviště). Informace tohoto charakteru mohou být cenné zejména z hlediska argumentace pro zachování/vytvoření ploch zeleně v porovnání se zástavbou. Takto získaná data lze následně přepočítat na náklady na manipulaci s odpadní vodou v kanalizačních systémech. [Novotná, Lubas a Kabelková, 2015; Těšálová, 2016].

Určování benefitů na základě údajů o bodových vegetačních prvcích

Zajímavým nástrojem pro určování benefitů bodových vegetačních prvků je software vyvíjený v USA pod vedením US Forest Service s názvem i-Tree. Umožňuje výpočet environmentálních benefitů z pohledu odstraňování zdraví škodlivých polutantů z ovzduší u stromů na úrovni jedince, skupiny, případně celého společenstva. Konkrétně jde o odstraňování následujících látek: CO, NO₂, O₃, PM₁₀, SO₂. Výstupem tohoto programu je množství odstraněných polutantů, z toho odvozený roční peněžitý přínos, informace o listové ploše, celkové listové biomase a množství uloženého uhlíku v biomase hodnocených jedinců. Mezi vstupní údaje stromů patří mimo jiné dendrometrické údaje, kvalitativní údaje jako např. odumřelé části koruny a údaje o světelné expozici koruny. Součástí potřebných vstupních dat je informace o znečištění prostředí polutanty, data jsou tedy získávána zpětně. Tento program je kromě USA používán i v některých zemích Evropy (Itálie, Velká Británie, Španělsko). [Hudečková, 2012]

Zajímavým příkladem způsobu určení benefitů ploch zeleně na základě bodových vegetačních prvků je práce zaměřená na kvantifikaci vody zadržované v korunách stromů. Jedná se o studii provedenou na základě dat z inventarizace přibližně 30 000 stromů v Santa Monice v Kalifornii. Bylo spočítáno, že roční objem zadržené vody činí přibližně 190 000 m³, což v nákladech na stočné a povodňovou ochranu odpovídalo 110 890 dolarům (tedy necelé 4 dolary na strom). [Xiao a McPherson, 2003]

Porovnání výše uvedených metod určování benefitů ploch zeleně

Rozdíl mezi uvedenými metodami spočívá především v pracnosti získání vstupních dat. Určení benefitů na základě plošných ukazatelů zpravidla nevyžaduje detailní popisné informace o jednotlivých prvcích a poskytuje tak poměrně rychlý nástroj na ověření přínosů stávajících objektů a případně i navrhovaných úprav. Metody, jejichž výpočet je závislý na informacích o bodových vegetačních prvcích (zejména stromech) vyžadují zpravidla nejen kvantifikaci těchto prvků, ale také popisnou a kvalitativní charakteristiku jedinců. Tato pracnější metoda však přináší logicky vyšší přesnost přibližných určení benefitů.

V České republice používané oborové nástroje pro kvantifikaci vegetačních prvků (zejména Pasport zeleně) a kvalitativní určení dřevinných vegetačních prvků v objektech zeleně (zejména Dendrologický průzkum) jsou využitelné pro kvantifikaci benefitů. Lze konstatovat, že značná část potřebných vstupních údajů pro výpočet, zejména ta týkající se dřevinných

Specifikace benefitu	Potenciální zdroj dat
Infiltrace vody	Pasport zeleně
Voda zadržaná v korunách stromů	Dendrologický průzkum
Redukce teploty vzduchu	Dendrologický průzkum Pasport zeleně
Redukce ultrafialového záření	Dendrologický průzkum
Odstraňování látek znečišťujících ovzduší	Dendrologický průzkum Pasport zeleně
Zachycování pevných částic vegetací	Dendrologický průzkum Pasport zeleně
Vázání a skladování uhlíku vegetací	Pasport zeleně Dendrologický průzkum

vegetačních prvků, je ve zkoumaných metodách obdobná nebo stejná, případně z těchto údajů odvoditelná.

V následující tabulce je uvedeno možné využití zmíněných oborových nástrojů, které po úpravě mohou sloužit k přibližnému stanovení konkrétních benefitů ploch zeleně tak, jak jsou ve zkoumaných studiích nejčastěji používány.

Metodika

Jako objekt pro přibližné určení benefitů plochy zeleně byla vybrána architektonická studie lokality rybníka Primál v Modřicích u Brna. Tato studie se zabývala rozvojem zanedbaného okolí rybníka v návaznosti na systém zeleně města. [Náhlíková, Schulhauserová a Šindlerová, 2017]. Přibližné určení benefitů se tedy týká stávajícího a navrhovaného stavu. Jednotlivé prvky v návrhu byly rozděleny do následujících kategorií a byla určena jejich výměra:

Zapojený porost dřevin (pokryvnost 100 %), porost dřevin s pokryvností nad 60 %, porost dřevin s pokryvností do 60 %, ostatní porosty (např. travinné), ostatní zpevněné plochy. V případě porostů dřevin byly brány v potaz plochy s předpokládanou cílovou výškou nad 2 metry, ostatní dřevinné porosty byly zařazeny do kategorie ostatní porosty.

Pro výpočet odstraněných polutantů a chladicího výkonu byla brána v potaz výměra porostů dřevin s výškou nad dva metry. Pro přibližnou hodnotu vsaku dešťové vody nebyly zahrnuty do výpočtu zpevněné plochy. Plocha hladiny rybníka nebyla mapována.

Tento soubor dat tvořil základ pro výpočet přibližných benefitů plochy zeleně. V případě dřevinných porostů s pokryvností menší, než 100 % byl stanoven koeficient průměrné pokryvnosti (vypočtený jako aritmetický průměr dvou mezních hodnot stanoveného rozpětí – tedy například u ploch s pokryvností nad 60 % se jednalo o aritmetický průměr hodnot 100 % a 60 %, tedy 80 % a z toho plynoucí koeficient 0,8 pro výpočet). Následně byly tyto hodnoty vynásobeny hodnotami regulačních služeb vztažených k výměrám uváděnými v odborné literatuře a příspěvcích. V případě vsaku srážkové vody byl k výpočtu použit průměrný souhrn srážek 509mm/m² za rok. Konkrétně se jednalo o tyto hodnoty:

Množství odstraněných polutantů [Nowak, 1994]

Jednotka	(kg/m²/rok)
CO	0,00034
SO ₂	0,00109
NO ₂	0,00124
PM ₁₀	0,00283

Chladicí výkon [Pokorný, 2016]
3,5 kWh/m²/letní den

Množství vsáknuté dešťové vody [Vítek, 2005]
90 % z úhrnu dešťových srážek

Výsledky

Pro stávající stav lokality rybníka Primál v Modřicích byly zjištěny následující výměry jednotlivých mapovaných prvků:

Prvek	m²
Zapojený porost dřevin s výškou nad 2m	10 190,0
Porost dřevin s výškou nad 2 m a pokryvností nad 60 %	5 875,0
Porost dřevin s výškou nad 2 m a pokryvností do 60 %	4 640,0
Ostatní porosty (travní porosty, dřevinné do 2 m...)	38 805,0
Zpevněná plocha	1 832,0
Celková výměra území	61 342,0

Pro architektonickou studii lokality rybníka Primál v Modřicích byly zjištěny následující výměry jednotlivých mapovaných prvků:

Prvek	m²
Zapojený porost dřevin s výškou nad 2 m	21 030,0
Porost dřevin s výškou nad 2 m a pokryvností nad 60 %	6 665,0
Porost dřevin s výškou nad 2 m a pokryvností do 60 %	3 255,0
Ostatní porosty (travní, dřevinné do 2 m...)	27 138,0
Zpevněná plocha	3 254,0
Celková výměra území	61 342,0

Z těchto výměr byly výše popsaným postupem stanoveny následující přibližné hodnoty benefitů:

Stávající stav

Množství odstraněných polutantů kg/rok*			
CO	SO ₂	NO ₂	PM ₁₀
5,54	17,75	20,19	46,08
*dle Nowak, 1994			
Chladicí výkon kWh/letní den**			56 987,0
** dle Pokorný, 2016			
Množství vsáknuté dešťové vody m³/rok***			27 261,5
*** dle Vítek, 2005			

Studie – záměr

Množství odstraněných polutantů kg/rok*			
CO	SO ₂	NO ₂	PM ₁₀
9,30	29,80	33,90	77,37
*dle Nowak, 1994			
Chladicí výkon kWh/letní den**			95684,75
** dle Pokorný, 2016			
Množství vsáknuté dešťové vody m ³ /rok***			26 610,1
*** dle Vítek, 2005			

Použitá metoda výpočtu je obdobná metodám zpravidla používaným pro výpočet benefitů větších územních celků např. Těšálová [2016].

Pro subjektivní zpřesnění bylo použito rozdělení dřevinných porostů do kategorií dle pokryvnosti (viz. Metodika). V rámci určování benefitů ploch obecně platí, že jsou vždy přímo závislé na vnějších vlivech – tedy konkrétním znečištění, hodnotě slunečního svitu a srážkách v místě objektu zeleně. [Bade a Tonneijck, 2011; Nowak a Heisler, 2010] Použité údaje odpovídají hodnotám uváděným jednotlivými autory v rámci jejich publikací a studií.

Zpracování výpočtů pro stávající a navrhovaný stav umožňuje následné porovnání:

Z toho srovnání vyplývá, že předmětná architektonická studie přináší větší množství zjišťovaných benefitů, než zachování stávajícího stavu. Pouze v případě množství infiltrované vody se jeví stávající stav při použití vybrané metody jako výhodnější. Tento údaj je však ovlivněn větším podílem zpevněných ploch, které byly z výpočtu vyňaty. Jedná se však o cesty a drobné plochy bez kanalizace (tvořené zejména mechanicky zpevněným kamenivem) obklopené plochami zeleně, lze se tedy domnívat, že srážky, které na ně dopadnou, budou infiltrovány buď přímo v rámci cest, případně na okolních zelených plochách.

Závěr

Pro účely oborové argumentace spočívající především v zachování či vytváření nových ploch zeleně se získané údaje jeví jako použitelné. V tomto smyslu jsou jistě zajímavé zjištěné „jednotkové hodnoty“ výše odvozovaných benefitů:

Přesnější určení hodnot a přepočtu je možno získat prostřednictvím detailního dendrologického průzkumu a znalosti konkrétních hodnot znečištění a dalších vlivů na předmětném území a v daném čase. [Hudečková, 2012]. Tyto hodnoty se však obtížně určují pro

objekty ve stádiu návrhu. Možným dalším postupem pro zpřesnění takovýchto výpočtů u navrhovaných objektů je stanovení průměrné hodnoty údajů pro jednotlivé navrhované dřevinné vegetační prvky (zejména stromy) a následný pročet na základě těchto údajů a relativních dat o vnějších vlivech na daném území a v daném čase. Dalším možným postupem je vyčíslení finančních hodnot těchto benefitů na základě nákladů vázaných na jiné způsoby ochrany ovzduší a podpory infiltrace vody.

Článek vznikl v rámci projektu „Zelená infrastruktura“ – propojení vědy a praxe, prohloubení a rozšíření výuky (číslo projektu IGA-ZF/2017-DP009) financovaného Interní grantovou agenturou Zahradnické fakulty Mendelovy univerzity v Brně.

Použité zdroje:

HUDEČKOVÁ, Monika. *Vliv dřevinné vegetace na kvalitu ovzduší*. Lednice, 2012. Diplomová práce.

NÁHLÍKOVÁ, Barbora, Radka SCHULHAUSEROVÁ a Jana ŠINDLEROVÁ. *Výtvárně architektonická studie lokality rybníka Primál – Modřice, Brno*. Lednice: Mendelova univerzita v Brně, 2017.

NOVOTNÁ, Jitka, Miroslav LUBAS a Ivana KABELKOVÁ. *Možnosti řešení vsaku dešťových vod v urbanizovaných územích v ČR*. Praha: Ministerstvo životního prostředí, 2015.

Polutanty/výkon/infiltrace	jednotka	stávající	studie	rozdíl studie
CO	kg/rok	5,54	9,30	3,76
SO ₂	kg/rok	17,75	29,80	12,05
NO ₂	kg/rok	20,19	33,90	13,71
PM ₁₀	kg/rok	46,08	77,37	31,29
Chladicí výkon	kWh/letní den	56 987,00	95 684,75	38 697,75
Infiltrace dešťové vody	m ³ /rok	27 261,50	26 610,10	-651,40

Odvození jednotkových hodnot „benefitů“			
Polutanty/výkon/infiltrace	jednotka	zjištěné hodnoty	přepočteno na 1 ha území
CO	kg/rok	9,30	1,52
SO₂	kg/rok	29,80	4,86
NO₂	kg/rok	33,90	5,53
PM₁₀	kg/rok	77,37	12,61
Chladicí výkon	kWh/letní den	95 684,75	15 598,57
Infiltrace dešťové vody	m ³ /rok	26 610,10	43 37,99

VÝTVARNĚ ARCHITEKTONICKÁ STUDIE LOKALITY RYBNÍKA PRIMÁL – MODŘICE, BRNO



ŘEŠENÉ ÚZEMÍ JE OBKLOPENO Z JEDNÉ STRANY ORNOU PŮDOU A Z DRUHÉ PRŮMYŠLEM. JEDNÁ SE Tedy O LOKALITU PŘÍRODNÍHO CHARAKTERU, KTERÁ JE MEZI TĚMITO PLOCHAMI UVĚZNĚNA. HLAVNÍ MÝŠLENKOU NÁVRHU JE TOTO ÚZEMÍ RYBNÍKA PRIMÁLU PROPOJIT S OKOLNÍMI PŘÍRODNÍMI PRVKY A VYTVOŘIT TAK SYSTÉM ZELENE NA OKRAJI MĚSTA. DALŠÍM CÍLEM JE VYZDVIHOUT HODNOTU TOHOTO MÍSTA. JEDNÁ SE O SYMBOL PŘÍRODY V KAPCE VODY. TATO MÝŠLENKA VYCHÁZÍ Z PRINCIPU SAMOTNÉ KAPKY VODY, KTERÁ DOPADNE NA VODNÍ HLADINU. PO DOPADU SE NA VODNÍ HLADINĚ ZAČÍNÁJÍ TVOŘIT KRUHY, KTERÉ SE POSTUPNĚ VYTRÁČÍ DO OKOLÍ. I TOTO MÍSTO TVOŘÍ KAPKU VODY (RYBNÍK PRIMÁL), KTERÁ PO DOPADU ZAČNE TVOŘIT KRUHY, KTERÉ JSOU ZDE ZNÁZORNĚNÝ MODELACÍ TERÉNU. KAPKA VODY, TAKÉ SYMBOLIZUJE HODNOTNÝ VÝZNAM TOHOTO MÍSTA, KTERÝ JE STÁLE ZACHOVÁN V JÍŽ TAK PŘEMĚNĚNÉ KRAJINĚ, Z ČEHOŽ VYPLÝVÁ, ŽE JE NUTNÉ TOTO MÍSTO CHRÁNIT. PODMINKOU NÁVRHU BYLO TAKÉ PROPOJIT STÁVAJÍCÍ NAVAŽKU A PROSTOR RYBNÍKU. TA BYLA VYŘEŠENA POSTUPNÝM STUPNĚNÍM NAVAŽKY, KTERÁ BYLA ROZTERASOVÁNA. TVAROVĚ NAVAŽUJE TAKÉ NA VODNÍ KRUHY.



SITUACE

HLAVNÍ IDEA



KONTEXT ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ



MAPA VEGETACE



- | | |
|--------------------------------------|---|
| VODNÍ HLADINA | CESTA – MECHANICKY ZPEVNĚNÉ KAMENIVO |
| TRAVNATÁ PLOCHA | KEŘOVÝ POROST |
| STÁVAJÍCÍ POROST | MEZ |
| KVĚTNATÁ LOKA – VČELÍ LOKA MEDONOSNÁ | ALEJ S POSEVEM SMĚSI PRO DOPROVODNÉ PÁSY KOMUNIKACÍ |
| STAVEBNÍ OBJEKT – PRAMEN | DŘEVĚNÝ ROŠT |
| B POLDR | KVĚTNATÁ LOKA - REKULTIVAČNÍ SMĚS |
| C TERÉNNÍ VLNY | SKUPINY STROMŮ |

- | | |
|--------------------------------------|--|
| KVĚTNATÁ LOKA – VČELÍ LOKA MEDONOSNÁ | SKUPINA STROMŮ MODUL B |
| KVĚTNATÁ LOKA - REKULTIVAČNÍ SMĚS | ALEJ (PRUNUS CERASUS, P. DOMESTICA, P. CERRISIFERA, MALUS DOMESTICA, PRUNUS COMARUM) |
| PARKOVÁ TRAVNÍ SMĚS | SKUPINA KEŘŮ PODELE KOMUNIKACE (PRUNUS SPINOSA, ROSA CANINA, EUONYMUS EUROPAEUS, CORYLUS AVELLANATA) |
| SKUPINA STROMŮ MODUL A a C | SKUPINA KEŘŮ V TERASÁCH (PRUNUS SPINOSA, ROSA CANINA, EUONYMUS EUROPAEUS, CORYLUS AVELLANATA) |
| SOLITĚRA | MEZE (SORBUS AUCUPARIA, BETULA PENDULA, PRUNUS SPINOSA, CORYLUS AVELLANATA) |

MENDELOVA UNIVERZITA V BRNĚ
ZAHRADNICKÁ FAKULTA V LEDNICI – ÚSTAV ZAHRADNÍ A KRAJINÁŘSKÉ ARCHITEKTURY
WORKSHOP II. – LS 2016/2017
VEDOUCÍ PRÁCE: doc. Ing. Petr Kučera
AUTOŘI PROJEKTU: doc. Bc. Barbora Náhlíková, Bc. Radka Schulhauserová, Bc. Jana Šindlerová

2/3

NOWAK, David. *Air pollution removal by Chicago's urban forest*. In: Chicago's Urban Forest Ecosystem: Results of the Chicago Urban Forest Climate Project. Ed. McPHERSON, E. G., NOWAK, D. J., et ROWNTREE, R. A., General Technical Report No. NE-186, U. S. Department of Agriculture, Forest Service, Northeastern Forest Experiment Station, Radnor, PA, 1994, s. 63–82.

NOWAK, David a Gordon HEISLER. *Air quality Effect of Urban Trees and Parks* [online]. Ashburn: National Recreation and Park Association, 2010, 48 s. Dostupné z: http://www.nrpa.org/uploadedFiles/Explore_Parks_and_Recreation/Research/Nowak-Heisler%20Paper-Final-150%20dpi.pdf

POKORNÝ, Jan. *Hospodařením s vodou a vegetací ovlivňujeme toky sluneční energie a utváříme klima ve městech a regionech*. In: Dny zahradní a krajinářské tvorby 2016: Zelená infrastruktura. Praha: Společnost pro zahradní a krajinářskou tvorbu, 2016, s. 47–56. ISBN 978-80-86950-20-4.

SEJÁK, Josef. *Hodnocení funkcí a služeb ekosystémů České republiky*. Ústí nad Labem: Univerzita J. E. Purkyně v Ústí nad Labem, Fakulta životního prostředí, 2010. ISBN 9788074142352.

ŠIMEK, Pavel a Pavel ŠIMEK (jun.). *Zelená infrastruktura po česku*. In: Dny zahradní a krajinářské tvorby 2016: Zelená infrastruktura. Praha: Společnost pro zahradní a krajinářskou tvorbu, zapsaný spolek, 2016, s. 8–11. ISBN 978-80-86950-20-4.

TĚŤÁLOVÁ, Zuzana. *Benefity zelených ploch*. Praha, 2016. Diplomová práce. Česká zemědělská univerzita v Praze.

TONNEIJCK, Alfred a Tom BADE. *Modelling the benefits of urban forests for sustainable management*. In: ELCA Research Workshop: Green City Europe – for a better life in European cities. Bad Honnef, 2011, s. 40–43. Dostupné z: <http://die-gruene-stadt.de/wp-content/uploads/2011/09/ELCA-Tagungsband-in-englischer-Sprache.pdf>

The green infrastructure valuation toolkit user guide. Londýn: Green Infrastructure Valuation Network, 2010.

VÍTEK, Jiří. Zásadní změna v hodnocení dešťové vody v urbanizovaných územích. In: *Přírodní způsoby čištění vod*. Brno, 2005.

XIAO, Qingfu a Gregory MCPHERSON. Rainfall interception by Santa Monica's municipal urban forest. *Urban Ecosystems*. 2003, 2002(6), s. 291–302.

Ing. Pavel Šimek
Ústav plánování krajiny
Zahradnická fakulta
Mendelovy univerzity v Brně
Lednice

ENGLISH ABSTRACT

Planning tools for greenery management and the benefits of urban greenery, by Pavel Šimek

Greenery management in Czech towns and cities uses standardised tools for the information administration of greenery share. This article deals with possible use of these tools for approximate specification of regulatory services in areas of urban greenery and their quantification as related to the character of input data. Undoubtedly, the specification of regulatory services is important for argumentation in favour of maintaining specific locations in an undeveloped state. Also, it is applicable for the procurement of investment and assessment of development proposals. The results have been verified using the model location of Primál, a pond in the town of Modřice.

VEŘEJNÁ LINIOVÁ INFRASTRUKTURA V ÚZEMNÍM PLÁNOVÁNÍ

Martin Tunka

Jedním z významných témat územního plánování je koordinace a umístění liniové veřejné infrastruktury v území.¹⁾ Její územní příprava se navíc stala akutní kvůli možnosti čerpat prostředky z evropských fondů na projekty společného zájmu.²⁾ Zájem urychlit výstavbu veřejné liniové infrastruktury byl i jeden z důvodů novely stavebního zákona č. 225/2017 Sb., která umožnila speciálním a jiným stavebním úřadům územní rozhodování o liniové infrastruktuře. To bylo vyhrazeno pouze obecným stavebním úřadům, proto také od 1. 1. 2018 vydávají závazná stanoviska úřady územního plánování a krajské úřady. Text vychází z poznatků dosavadní judikatury vztahující se k problematice.

Právní úprava liniové infrastruktury před rokem 1989

Před rokem 1990 postačovala velmi stručná a relativně jednoduchá právní úprava, protože ochrana vlastnických práv majitelů potřebných pozemků a staveb se ve skutečnosti neuplatňovala. V centrálně plánovaném hospodářství byla dominantní pozice státu – investora všeho, co nyní označujeme jako veřejnou infrastrukturu. V souladu s cíli a úkoly stanovenými národohospodářskými plány³⁾ se problémy celostátní veřejné infrastruktury řešily právně neformálními stranickými úkoly vládnoucí Komunistické strany Československa, prakticky ani neexistovalo posuzování vlivů staveb na životní prostředí.

Právní úprava 1989–2006

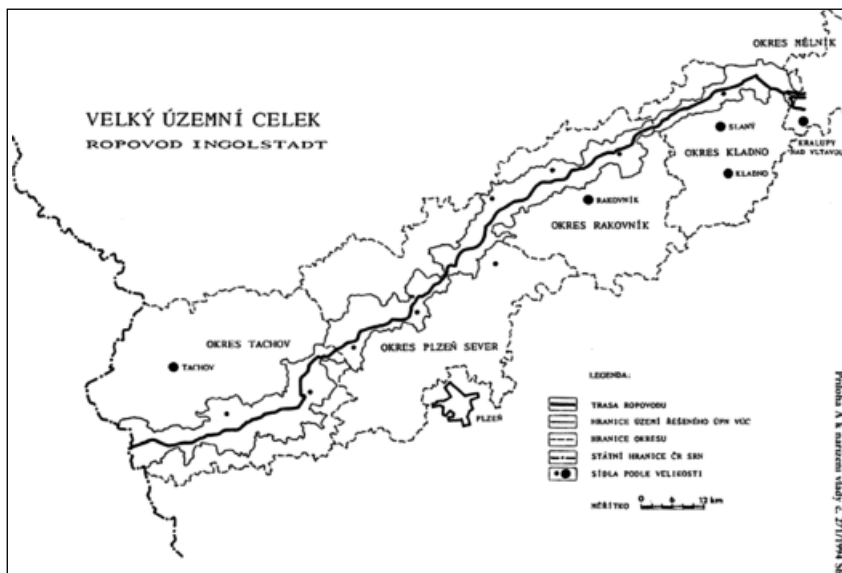
Ve stavebním zákoně (z. č. 50/1976 Sb.) adaptovaném novelami na nové poměry po roce 1989 bylo pouze v ust. § 9 „Územní plán velkého územního celku“ uvedeno v odst. 1 „Územní plán velkého územního celku stanoví uspořádání a limity řešeného území, vymezí významné rozvojové plochy, hlavní koridory dopravy a technické infrastruktury [zvýrazněno], územní systémy ekologické stability a další území speciálních zájmů.“. Pro řešení celostátní

veřejné infrastruktury byla právní úprava v mnoha ohledech nedostatečná. Zřetelně se to projevilo po vzniku České republiky, kdy bylo potřeba realizovat ropovod Ingolstadt, stavbu celostátního významu, který měl zajistit nezávislost České republiky na dodávkách ropy z Ruska. V tehdy platné územně plánovací dokumentaci (ÚPD) nebyla pro jeho umístění v území opora, neexistoval ani celostátní územně plánovací dokument.⁴⁾ Za této situace vláda České republiky vyhlásila Nařízením vlády č. 271/1994 Sb., závaznou část územního plánu velkého územního celku „Ropovod Ingolstadt“, zce-

la výjimečného v tom, že byl fakticky „na jedno použití“. Řešil umístění pouze jediného záměru v území a tím se vymykal tehdejšími požadavkům právní úpravy na obsah této ÚPD.

Současná právní úprava umísťování liniové veřejné infrastruktury

Nejen s ohledem na uvedenou zkušenost jsou ve stavebním zákoně účinném od 1. 1. 2007 uvedeny definice koridoru,⁵⁾ veřejné infrastruktury zřizované ve veřejném zájmu (VI) jejíž součástí je



Ropovod Ingolstadt

- 1) Jedná se např. o dálnice a jejich přívaděče, vysokorychlostních železničních tratě (VRT), vedení elektřiny vysokého napětí nebo plynovodů (dále též „liniové infrastruktury“, „VI“)
- 2) Projekt společného zájmu (PCI) Projekty společného zájmu přesahují hranici jednoho státu, uvedeny na unijním seznamu společného zájmu v nařízeních Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 347/2013
- 3) Národohospodářské plány byly navrhovány Státním úřadem plánovacím, později Státní plánovací komisí, Ministerstvem plánování České socialistické republiky, Českou plánovací komisí.
- 4) Politika územního rozvoje (PÚR) se objevila až ve stavebním zákoně účinném od 1. 1. 2007, vládou byla schválena teprve v roce 2009.
- 5) viz ust. § 2 odst. 1 písm. i): „koridorem [se rozumí] plocha vymezená pro umístění vedení dopravní a technické infrastruktury nebo opatření nestavební povahy.“

Některé problémy územního plánování při umisťování liniové infrastruktury

Liniová veřejná infrastruktura prochází rozsáhlým územím, dostává se do střetů se záměry rozvoje řady obcí, jejich obyvatelé je ne vždy hodnotí pozitivně. Jedná se o stavby nákladné, územní příprava je komplikovaná a náročná na čas, od prvních představ se názory na ni často složitě vyvíjí a mění. Problémy způsobují nevyjasněné koncepční otázky, např. pro jakou rychlost by měly být navrhovány vysokorychlostní železniční trati, což může mít významný dopad na předběžnou ochranu území vhodného pro jejich umístění.

- v ZÚR byly koridor nebo územní rezerva vymezeny v minimálním rozsahu. Není pak neobvyklé, že z následně zpracovávané podrobné dokumentace k územnímu rozhodnutí (DÚR) vyplynou zjištění, že záměr infrastruktury se do koridoru ZÚR tzv. „nevejde“. Vystává potřeba koridor v ZÚR nově vymezit, což je podnětem k aktualizaci ZÚR;
- při pořizování územních plánů jsou bez konkrétního opodstatnění dotčeným orgánem, případně investo-

- běžnou praxí je vymezovat koridory a územní rezervy v ZÚR v konstantní šíři, např. 300 m na každou stranu



11) Viz 73 A 4/2016 – 57 ze 14. 2. 2017

od osy trasy uvažované liniové infrastruktury, bez ohledu na konkrétní podmínky v území. Tato zvyklost nemá oporu v žádném právním předpisu.¹²⁾ Existuje případ, kdy trasa vysokorychlostní trati (VRT) byla prověřovaná v měřítku 1:500 000 a pak přenesena do ZÚR jako územní rezerva, která prochází středem obce a rozděluje ji na dvě části. Při zpracování územního plánu byly doloženy možnosti vedení koridoru

prokazatelně ohleduplnější k zastavěnému území obce – viz obrázek na této straně.

Některé poznatky ze soudních přezkumů koridorů a územních rezerv

Koridory spolu s územními rezervami jsou předmětem soudních přezkumů ZÚR i ÚP, jejich zjištění nelze pova-

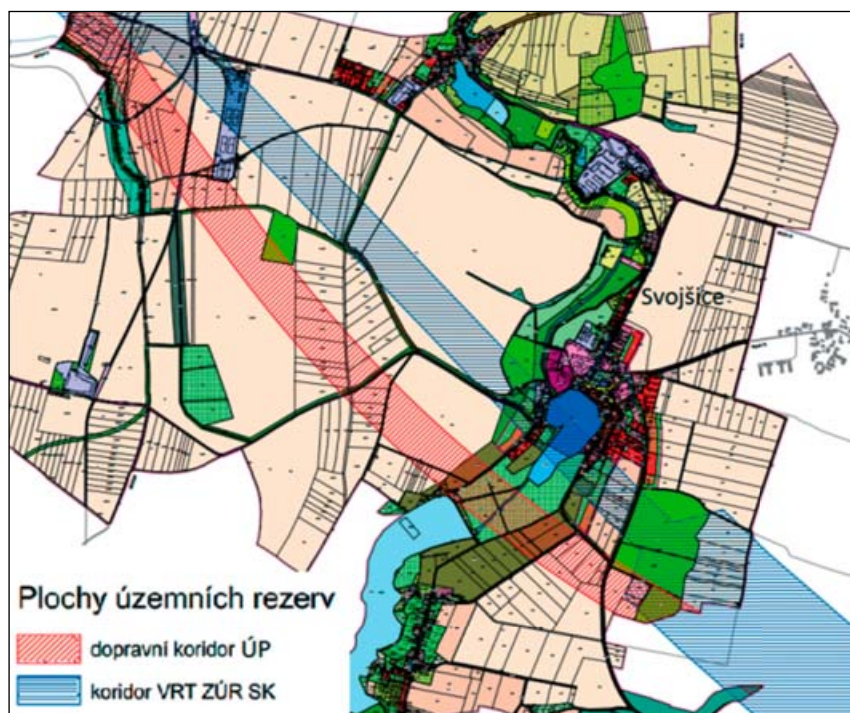
žovat za obecně platná, zabývají se totiž tím, co bylo v návrzích na přezkum napadeno a vycházejí z právní úpravy, platné v době přezkumu. I s těmito omezeními jsou jejich zjištění důležitým podnětem pro územně plánovací činnost při řešení veřejné liniové infrastruktury.

Vztah nástrojů územního plánování

V rozsudcích byla konstatována hierarchická návaznost mezi jednotlivými nástroji územního plánování, která se neomezuje jen na vztah PÚR, ZÚR, územních a regulačních plánů ale vztahuje se až ke konkrétnímu rozhodnutí správního orgánu, zpravidla stavebního úřadu, který rozhoduje o konkrétním záměru.¹³⁾ Vymezení plochy nebo koridoru jsou závazné pro budoucí rozhodování.¹⁴⁾ Z tohoto důvodu mohou mít dopad na vlastnická práva a musí být proto náležitě odůvodněné („přezkoumatelné“) a šetrné k těmto právům.

Koridor

Poměrně nedávný rozsudek je významný tím, že výslovně zmiňuje způsob, jakým je v územním plánu nutné a možné zohlednit koridor vymezený v ZÚR.¹⁵⁾



Vymezení územní rezervy v územním plánu pro přeložení koridoru ZÚR mimo zastavěné území, provedené na základě konzultace s projektanty trasy VRT

12) Viz Rozsudek 66A 3/2014 – 71 ze dne 17. 10. 2014; k výhradě navrhovatele soudního přezkumu že v územním plánu nebyla vymezena šířka koridorů uvedených liniových staveb, soud konstatoval, že z žádného právního předpisu ani z navrhovatelí citované judikatury povinnost vymezovat v územních plánech přesnou šířku koridorů liniových staveb nevyplyvá (podrobněji též str. 24, 25 Rozsudku). Rozsudek byl z jiných důvodů napaden kasační stížností, která byla zamítnuta rozsudkem 4 As 261/2014 – 70 ze dne 30. dubna 2015, rovněž ústavní stížnost byla odmítnuta – <https://isps.cz/judikatura/I.US2152/2015>

13) Viz Rozsudek 4 As 261/2014 – 70 z 30.4.2015, odst. [72] „Jak bylo výše podrobně popsáno, představuje územní plánování podle ustanovení § 25 a násl. stavebního zákona soustavu dokumentů, které na sebe hierarchicky navazují. Tato hierarchická návaznost se však neomezuje pouze na politiku územního rozvoje, zásady územního rozvoje, územní plán nebo regulační plán, ale je ji nutné „protáhnout“ až k poslednímu článku této soustavy, tj. až ke konkrétnímu rozhodnutí správního orgánu řešící příslušné území. Pokud by tato hierarchická provázanost neplatila, bylo by podle názoru Nejvyššího správního soudu zbytečné jakékoli nástroje územního plánování vypracovávat, neboť by se jimi fakticky nic neupravovalo, protože by nebyly závazné.“

14) Viz Rozsudek 4 As 261/2014 – 70 z 30.4.2015, odst. [72] „Jak bylo výše podrobně popsáno, představuje územní plánování podle ustanovení § 25 a násl. stavebního zákona soustavu dokumentů, které na sebe hierarchicky navazují. Tato hierarchická návaznost se však neomezuje pouze na politiku územního rozvoje, zásady územního rozvoje, územní plán nebo regulační plán, ale je ji nutné „protáhnout“ až k poslednímu článku této soustavy, tj. až ke konkrétnímu rozhodnutí správního orgánu řešící příslušné území. Pokud by tato hierarchická provázanost neplatila, bylo by podle názoru Nejvyššího správního soudu zbytečné jakékoli nástroje územního plánování vypracovávat, neboť by se jimi fakticky nic neupravovalo, protože by nebyly závazné.“

15) 73 A 4/2016 – 57 ze 14. 2. 2017; „Stanoví-li § 36 odst. 5 stavebního zákona, že ZÚR jsou pro pořizování a vydávání územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území závazné, znamená to v případě koridorů a jiných ploch nadmístního významu, že je nezbytné, aby existenci koridoru vymezeného v ZÚR pořizovatel ÚP zohlednil tak, že předmětný koridor v hranicích stanovených zásadami územního rozvoje kraje zakotví. To však neznamená, že by ÚP musel bez další konkretizace úpravu ZÚR přejímat, resp. opsat. Naopak stavební zákon v § 43 odst. 3 počítá s tím, že v jednotlivých fázích územního plánování dochází k posunu, konkrétně že ÚP v souvislostech a podrobnostech území obce zpřesní a rozvine cíle a úkoly územního plánování v souladu se ZÚR.

V závislosti na místních podmínkách dané obce proto může být bezpochyby v ZÚR široce vymezený koridor pro umístění stavby dopravní infrastruktury zúžen, maximálně však do šíře, která umožní realizaci záměru, zachování jeho směrových a výškových parametrů, jakož i realizaci doprovodných staveb, přičemž bude respektován také střet se stávající technickou i dopravní infrastrukturou.“

Územní rezerva

Soudní přezkum zabývající se územní rezervou je častý, v důsledku toho soudy poměrně obsírně komentovaly možnosti použití a charakter územní rezervy. V rozsudcích je dovozeno, co by mělo být bráno v potaz při stanovování šíře koridoru územní rezervy v územně plánovací dokumentaci, dále uvádějí předpoklad, že podrobnější ÚPD územní rezervu zpřesní a je na zodpovědnosti dotčené obce, aby toto zpřesnění provedla. Z toho lze dovodit, že jestliže tak obec neučiní, nelze pro její pasivitu blokovat územní rozhodování o záměru veřejné liniové infrastruktury na základě ZÚR.¹⁶⁾ Soudy také konstatovaly, že územní rezerva nemůže mít trvalý charakter, je charakterizovaná svou dočasností, měla by trvat co nejkratší dobu nezbytnou pro prověření území. Nutnost znovu posoudit účel a odůvod-

něnost územní rezervy soudy spojují se zpracováním Zprávy o uplatňování ZÚR nebo územního plánu, tzn. že nejdéle za 4 roky je nezbytné doložit důvody pro její opakované vymezení a proč území nebylo prověřeno s tím že zachování územní rezervy by mělo být jen výjimečné a ze závažných důvodů.¹⁷⁾

Koridor – zastavitelná plocha – územní rezerva – stavební uzávěra?

Koridor je v ÚPD vymezován pro zcela konkrétní dopravní nebo technickou infrastrukturu s tím, že v něm nelze umístit/povolit žádnou jinou stavbu, která by umístění deklarované veřejné infrastruktury vylučovala, případně nějak omezovala. Zvláštnost koridoru ve srovnání se zastavitelnou plochou je zřejmá z toho, že např. zastavitelná

plocha bydlení zůstane v celé své rozloze plochou bydlení i po výstavbě bytových nebo rodinných domů a dalších přípustných staveb spojených s bydlením. V ploše bydlení není nijak zvýhodněn žádný z investorů ani žádný vlastník pozemku a nemovitostí vůči ostatním. V případě koridorů se jedná o zásadně jinou situaci, jsou vymezovány pro veřejnou infrastrukturu, zřizovanou ve veřejném zájmu. Podle ust. § 170 stavebního zákona „Účelyylvlastnění“ umožňuje v koridoru odejmout nebo omezit vlastnická práva k pozemkům a stavbám, potřebným pro uskutečnění staveb veřejné infrastruktury a také pro další stavby a opatření nezbytné pro řádné užívání liniové veřejné infrastruktury.¹⁸⁾ Znamená to, že nejpozději po zahájení užívání např. dálnice, včetně všech dalších staveb a opatření nezbytných k jejímu provozu a údržbě, pomine zákonný dů-

16) Rozsudek 1 Ao 7/2011 – 526 ze dne 21.6.2012, Rozhodnutí č. 2698, „VIII. Šíře plochy či koridoru v územně plánovacích nástrojích by měla být kompromisem mezi požadavkem přesného vymezení, který minimalizuje počet osob potenciálně dotčených na právech, a požadavkem ponechání dostatečného prostoru, který v nižších stupních územně plánovacích nástrojů umožňuje variantní řešení a upřesnění daného záměru [§ 2 odst. 1 písm. g), h), i) stavebního zákona z roku 2006].“

„[158] ... vymezení územní rezervy nepředstavuje stavební uzávěru, byť se jí v některých ohledech může zdánlivě podobat. V území je i nadále možno činit změny, ovšem s výjimkou těch, které by znemožnily či podstatně ztížily budoucí využití území způsobem, pro nějž má být území prověřeno. Jelikož jde o územní rezervu pro koridor dopravní infrastruktury, lze z povahy věci předpokládat, že podrobnější územně plánovací dokumentaci bude územní rezerva zpřesněna tím způsobem, aby vedla mimo dosud zastavěné území, tedy po pozemcích náležejících do zemědělského půdního fondu, popř. pozemcích určených k plnění funkcí lesa. Na těchto pozemcích provozované aktivity, tj. zemědělská výroba a lesní hospodaření, stejně jako stav tohoto území nemohou být vymezením územní rezervy dotčeny. Pokud jde o další rozvoj území zahrnutého do územní rezervy DR4, je na navazujících stupních územně plánovací dokumentace, aby zpřesnily územní rezervu způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokovaním“ části území pro případnou realizaci jihovýchodní tangenty. Právě tímto způsobem by měl postupovat i jeden z navrhovatelů – obec Ponětovice –, jenž v replice poukázal na to, že územní rezerva protíná jeho zastavěné území. Je jen a pouze na jeho odpovědnosti, aby územní rezervu ve své územně plánovací dokumentaci zpřesnil tak, aby procházela v dostatečném odstupu od současného zastavěného území obce. Územní rezerva by nadto neměla mít trvalý charakter, její využití zamýšleným způsobem by mělo být v přiměřené lhůtě prověřeno a plnění tohoto úkolu uloženého ZÚR sledováno ve zprávě o uplatňování ZÚR. V návaznosti na zprávy o uplatňování ZÚR by pak mělo dojít ke zformulování konečného rozhodnutí o využití tohoto území a k aktualizaci ZÚR.“

17) Rozsudek 7 AOs 2/2012 – 53 z 14.2.2013; „Podstatným charakteristickým znakem územní rezervy je její dočasnost. Ačkoliv nepředstavuje stavební uzávěru, vlastníky dotčených nemovitostí v možnosti využití jejich nemovitostí omezuje. Je proto zcela na místě, aby toto omezení trvalo co nejkratší dobu – tj. dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro stanovený záměr. Právě na tento požadavek je nutno klást veliký důraz. Samotné umístění územní rezervy bude často dostatečné (a tedy v souladu s požadavkem proporcionality) odůvodněno tím, že je uvažováno o využití území a prozatím proto bude vhodné dané území „blokovat“ do doby, než bude připravena podrobnější dokumentace. V případě dlouhodobého bezdůvodného ponechávání území v kategorii územní rezervy by však již byla situace zcela jiná, neboť by musel být zřejmý pádný důvod, proč dosud nebylo území prověřeno.

Pro tyto účely ust. § 42 odst. 1 stavebního zákona počítá s vypracováváním pravidelných zpráv o uplatňování zásad územního rozvoje v uplynulém období. Tuto zprávu předloží krajský úřad zastupitelstvu kraje nejpozději do 2 let po vydání zásad územního rozvoje nebo jejich poslední aktualizace. Na základě schválené zprávy se pak podle ust. § 42 odst. 2 stavebního zákona provádí aktualizace zásad územního rozvoje.

Nejpozději po uplynutí dvou let od vydání zásad územního rozvoje nebo od jejich aktualizace tedy musí dojít k vyhodnocení provedení prověření územní rezervy pro účely zvažovaného záměru. Výsledkem by pak měla být aktualizace zásad územního rozvoje v tom směru, že daná územní rezerva bude využita pro zvažovaný záměr nebo že bude územní rezerva zrušena. O zachování územní rezervy lze uvažovat jen výjimečně ze závažných důvodů. Kraj by v takovém případě musel zdůvodnit, jaké konkrétní zásadní skutečnosti mu bránily území prověřit během uplynulé doby a proč se domnívá, že to v nedaleké budoucnosti naopak možné bude. V opačném případě by bylo nutno územní rezervu považovat za svévolný zásah do práv vlastníků dotčených nemovitostí. O takovém zásahu však lze uvažovat až v případě nedůvodného dlouhodobého zachovávání územní rezervy, nikoliv při jejím prvotním zpracování do zásad územního rozvoje.“

Rozsudek 4 As 261/2014 – 70 z 30.4.2015, odst. [59] „Nejvyšší správní soud se v neposlední řadě neztotožňuje ani s námitkou stěžovatele, že vymezení územní rezervy v daném případě nesplňuje podmínku co možná nejkratšího trvání omezení jeho vlastnického práva, neboť přehlídí, k jakému účelu byla územní rezerva vytvořena. Délka jejího trvání a „blokace dotčeného území“ totiž musí odpovídat tomu, k jakému účelu byla vytvořena, tj. zde k prověření koridoru vysokorychlostní železniční tratě. Pokud se tedy jedná o složitý záměr celostátního, ba i dokonce mezinárodního rozsahu, je nutné zohlednit, že se jedná o velmi složitou problematiku, a prověření bude s ohledem na jeho komplexnost, provázanost a náročnost trvat příslušný časový interval, který může být delší, než v případě nějakého jednoduchého místního záměru. V daném případě je zřejmé, že územní rezerva bude s ohledem na stav projednávaného záměru vysokorychlostní železniční trati trvat déle, jak vyplývá i z vyjádření Ministerstva dopravy, avšak ze samotného faktu, že tento časový úsek bude pravděpodobně delší, nelze dovozovat neproporcionalitu řešení.“

18) Viz SZ § 170 odst. 1 písm. a)

vod jakkoliv ve vymezeném koridoru blokovat rozhodování o dalším využití tzv. „zbytkových“ pozemků, tj. těch, které pro dálnici, její provoz a údržbu nebyly použity. Z tohoto hlediska je velmi problematické vymezování neodůvodněně rozsáhlých koridorů, zejména budou-li zasahovat do zastavěného území nebo zastavitelné plochy.¹⁹⁾ Je zřejmé, že koridor veřejné infrastruktury vymezený v ZÚR i v územním plánu působí ve svých důsledcích jako územní opatření o stavební uzávěře (ÚOSU).²⁰⁾ V jejím případě se mohou domáhat náhrady vlastníci pozemků nebo stavby, jejichž práva byla tímto opatřením omezena,²¹⁾ v případě koridoru to stavební zákon nepřipouští. Další problém je, že zatímco u stavební uzávěry se stanovuje doba jejího trvání a možnost povolení výjimek, je omezení vlastnických práv koridorem bez výjimek a prakticky na dobu neurčitou, dokud se liniová veřejná infrastruktura nepostaví, což může trvat i desetiletí.

V případě územních rezerv soudy uvádějí právní názor, že územní rezervou, zejména je-li vymezena v nezastavěném území, nemohou být vlastnická práva dotčena.

Závěrem

Obce a vlastníci dotčení koridory vymezovanými v ZÚR pro liniovou veřejnou infrastrukturu jsou vystavováni značné míře nejistoty budoucího vývoje. Možná také proto její územní příprava často vyvolává polemiky. Za úvahu stojí, zda se při umísťování veřejné infrastruktury nejedná více o otázku vztahu vlády a politických reprezentací krajů a obcí. Tvrzení, že problémy prosazování liniové veřejné infrastruktury v území souvisí jen nebo především s právní úpravou územního plánování, jsou dle zkušeností autora spíše jednostranně zjednodušující.

Chránit dlouhodobě pozemky pro umístění liniové veřejné infrastruktury může být problematické, např. nejsou-li tyto záměry dostatečně určité (viz např.

VRT) nebo kdy jejich realizace není akutní (viz např. dlouhodobé záměry obcí na vybudování obchvatu). Z řady důvodů přitom ale není vhodné rezignovat na tuto územní ochranu v ÚPD. Podstatné je zvolit její vhodnou a přiměřenou formu, buďto vymezením koridoru nebo územní rezervy.

Vymezování koridoru v nezastavěném území je méně problematické než v případech, kdy se koridor dostává do kolize se zastavěným územím nebo zastavitelnými plochami, protože koridor má obdobné důsledky jako stavební uzávěra, navíc bez toho že by omezení koridorem bylo časově ohraničené. Z tohoto hlediska je vymezení územní rezervy méně konfliktní. Navíc je fakticky povinné nejméně do 4 let vyhodnotit účelnost a důvody dalšího trvání územní rezervy, je možné ji vymezit opakovaně. V některých případech umožňuje současná právní úprava poměrně rychlou přeměnu územní rezervy na koridor. Ani v případě vymezování územních rezerv ale není vhodný schematický a zjednodušující přístup.

Ing. arch. Martin Tunka, CSc.

ENGLISH ABSTRACT

Public line infrastructure in spatial planning, by Martin Tunka

Coordination and placement of public line infrastructure in territories is an important matter for spatial planning. Moreover, its spatial preparation has become acute because of the possibility of drawing finance from European funds for projects of public interest. On top of that, interest in accelerated construction of public line infrastructure was one reason for the amendment to Building Act 225/2017, which made it possible for building authorities to take decisions on line infrastructure. This process used to be reserved for municipal building offices only, but from 1 January 2018 obligatory statements have also been published by spatial planning offices and Regional Offices. This article is based on knowledge of current practice in the courts.

19) Viz rozsudek 50 A 16/2013 – 97 ze dne 13.9.2013, kasační stížnost zamítnuta 8 A os 5/2013 – 87 ze dne 15.4.2015. Soud vycházel z námitky proti tomu, že v ZÚR byl rozšířen koridor pro vysokorychlostní trať na 600m, přes zástavbu existující nebo plánovanou v souladu s územním plánem, ve kterém je tento koridor vymezen v šíři 200m. V tomto postupu shledal soud porušení zásady, že správní orgán šetří práva nabytá v dobré víře, jakož i oprávněné zájmy osob, jichž se činnost správního orgánu dotýká. I když územní plán není pro pořizování ZÚR závazný, měl jej (rozuměj odpůrce – kraj), „...“ buď převzít, pokud neexistovaly důvody pro to, aby tak neučinil, a pokud tyto důvody existují, měl v odůvodnění ZÚR podrobně zdůvodnit, proč to možné není.“ Dále v rozsudku na str. 14: „Str. 14 Soud má v této věci za to, že přes všechny názory, že pořizovatel vyšší územně plánovací dokumentace není povinen respektovat nižší územně plánovací dokumentaci, mohou existovat z této zásady výjimky. Pokud územní plán města Říčany připustil v lokalitě „Voděradská“ stavby rodinných domků, a pokud je řada z nich vystavěna a řada dalších je ve výstavbě, není vysvětlitelné a odůvodnitelné vymezení železničního koridoru v šířce 600m přes tuto existující nebo plánovanou zástavbu.“

20) Viz SZ ust. § 97 až 99; stavební uzávěra omezuje nebo zakazuje v nezbytném rozsahu stavební činnost ve vymezeném území, je stanovena doba jejího trvání a případně podmínky pro povolení výjimek.

21) Viz SZ § 102 odst. 1

VODNÍ CESTY V KONTEXTU STŘEDOEVROPSKÉHO OSÍDLENÍ

Milan Körner

Článek je zaměřen zejména na vnitrozemskou lodní dopravu, využívající jak splavné řeky, tak následně budované plavební a kanály. Ze středoevropských zemí mají moře jen Německo a Polsko. Švýcarsko, Rakousko, Česká republika, Slovensko a Maďarsko leží na horních, resp. středních tocích velkých řek. Tato situace se zásadně promítá do podílu lodní dopravy na celkových výkonech. Železniční a následně budovaná silniční infrastruktura má výrazně rozsáhlejší síť a na rozdíl od lodní dopravy umožňuje též osobní dopravu. Významnými faktory, nejen v poslední době, jsou rychlost a spolehlivost přepravy. Článek doplňuje předchozí texty věnované železniční, silniční a letecké dopravě.

Úvod

Využívání lodní dopravy námořní (vč. pobřežní) i na vnitrozemských řekách výrazně ovlivnilo vznik a rozvoj měst. Mimo přístavů na mořském pobřeží, většinou ležících u ústí velkých řek, dochází k rozvoji historických měst na větších řekách, většinou v místě křížení obchodních cest (brody, později mosty).

Přístavy v ústí velkých řek propojují dálkovou (námořní) a pobřežní lodní dopravu s dopravou na větších řekách, které na dolních tocích (s velkými průtoky) umožňovaly bez plavebních stupňů pronikat menším lodím i poměrně hluboko do vnitrozemí. Lodní doprava se izolovaně rozvíjela na větších jezerech a splavných úsecích velkých řek.

Významným obdobím z hlediska obchodu byl spolek Hansa (1356–1631), který sdružoval větší města na mořském pobřeží i ve vnitrozemí. Na počátku to byl spolek měst Lübeck, Köln, Visby a Riga. Následně se připojila města Lüneburg, Hamburg, Bremen, Wismar, Rostock, Stralsund, Osnabrück, Hildesheim, Braunschweig, Magdeburg a Danzig (Gdaňsk). Köln leží na Rýnu, Magdeburg na Labi, Osnabrück na přítoku Emže, Hildesheim a Braunschweig na přítocích Wesery.

Přírodní podmínky, vodopis

Základem vnitrozemských vodních cest jsou významné řeky, zejména jejich dolní a střední úseky s vyššími průtoky.

Ve středoevropském prostoru (včetně České republiky) probíhá rozvodí mezi severními moři a Černým mořem, kam ústí Dunaj.

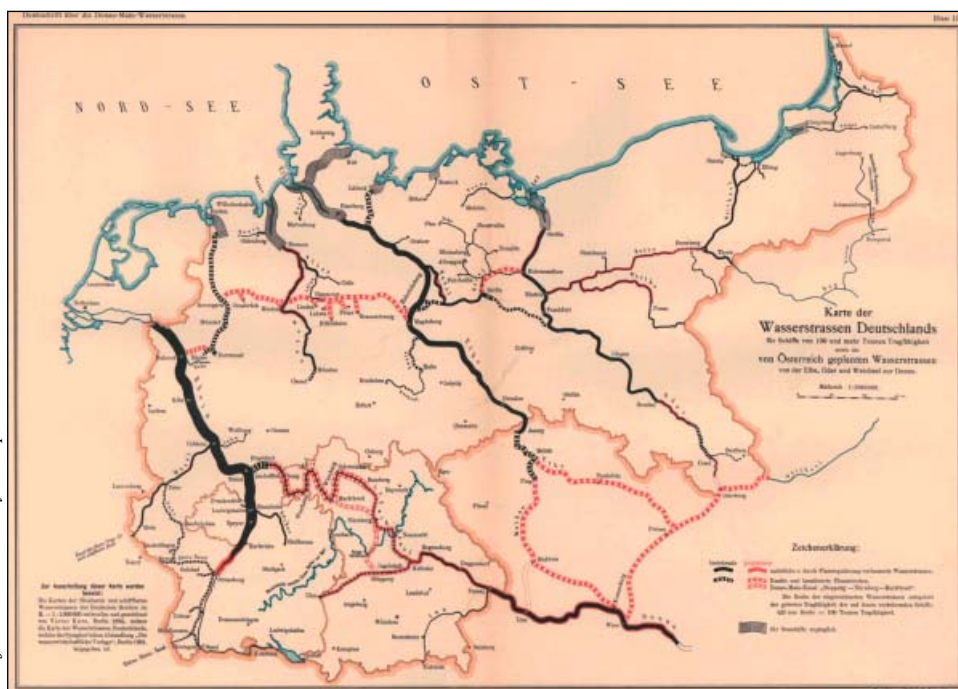
Středoevropské rozvodí vytvářejí na západě Berner, Glarner a Allgäuer Alpen, ve střední části Schwäbische a Frankische Alb, Böhmer Wald (Šumava) a Novohradské hory. Na území České republiky to jsou Českomoravská vrchovina, Jeseníky a Moravskoslezské Beskydy. Východní část rozvodí tvoří Karpaty.

Z hlediska zemí je do severních moří odvodňována podstatná část území Švýcarska, Německa (bez jižní části Bavorska), z České republiky Čechy a Slezsko, téměř celé Polsko. Dunaj odvodňuje do Černého moře jižní část Bavorska, Rakousko, z České republiky Moravu, celé Slovensko a Maďarsko.

Severní část území odvodňují ze Severního moře řeky Rhein, Ems, Weser a Elbe (Labe), do Baltského moře Odra a Wisla.

Jižní část území odvodňuje do Černého moře Donau (Dunaj). Nejvýznamnějšími levobřežními přítoky jsou Morava, Váh, Hron a Tisza, pravobřežními alpské řeky Lech, Isar, Inn, Enns a Drau (Dráva).

Rhein opouští území Německa mezi městy Emmerich a R. a Nijmegen (Nizozemí). V délce cca 7 km je zde hraniční řekou. Jihovýchodně



Zdroj: Soubor historických map, situace z roku 1894

Existující a plánované vodní cesty Německa a Rakouska-Uherska

chodně od Karlsruhe od Rheinstettenu po švýcarský Basel je hraniční řekou Německa a Francie. Východně od Baselu (až po Untersee) je Rhein až na dva krátké úseky hranicí mezi Němcem a Švýcarskem. Nad Bodamským jezerem je hranicí mezi Švýcarskem, Rakouskem a Lichtenštejnskem.

Rovněž Dunaj je často hraniční řekou. Ve střední Evropě je to krátký úsek mezi Bratislavou a Esztergom, kde odděluje Slovensko a Maďarsko. Podstatně delší jsou hraniční úseky na Balkáně. Zde vytváří Dunaj hranici mezi Srbskem a Chorvatskem, Srbskem a Rumunskem, Bulharskem a Rumunskem.

Třetí středoevropskou hraniční řekou se po druhé světové válce stala Odra (Oder) od soutoku s lužickou Nisou cca 15 km severně od dvojměstí Guben-Gubin po město Gryfino, ležící cca 18 km jižně od Štětína (Szczecin).

Mořské přístavy

Tyto přístavy jsou branou pro dálkovou (oceánskou) i evropskou lodní dopravu. Jsou pochopitelně též generátory vnitrozemské lodní dopravy. Ve vztahu ke střední Evropě to jsou přístavy na pobřeží Severního a Baltského moře, ležící na území Německa a Polska.

Vzhledem k tomu, že nejvýznamnějším vodním tokem střední a západní Evropy je Rhein (Rýn), jsou významné též přístavy v Nizozemsku a Belgii ležící při ústí řek Rhein, Maas a Schelde. Toto území je protkáno řadou umělých kanálů dotvářejících rozsáhlý systém vodních cest.

Nejvýznamnějším (8. Ve světě) je přístav Rotterdam. Větší výkon mají jen čínské přístavy a Singapur.

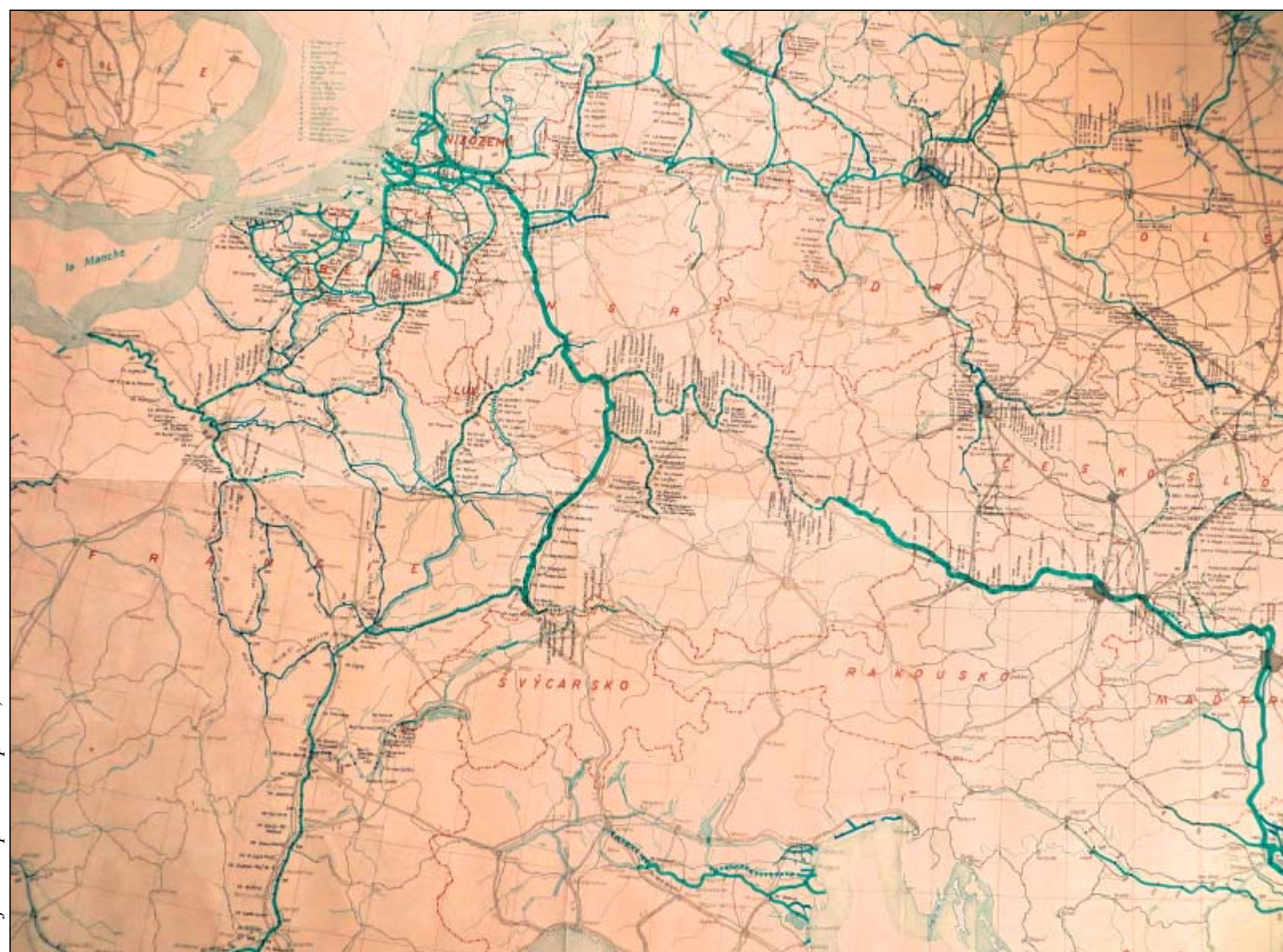
V pořadí evropských přístavů jsou za Rotterdamem (445 mil. t/rok) Antwerpen (199 mil. t/rok), Hamburg (146 mil. t/rok) a Amsterdam (98 mil. t/rok). Na 5.

místě je španělský Algeciras (95 mil. t/rok), dále francouzský Marseille (79 mil. t/rok) a na 7. místě komplex Bremen/Bremerhaven (78 mil. t/rok). Desítku evropských přístavů doplňuje ruský Ust'-Luga (76 mil. t/rok), francouzský Le Havre a španělský Valencia (oba 67 mil. t/rok).

Další německé a polské přístavy již mají výrazný odstup: Rostock (28,6 mil. t/rok), Gdaňsk (27,1 mil. t/rok), Szczecin (26,7 mil. t/rok), Lübeck (21,0 mil. t/rok), Wilhelmshaven (20,2 mil. t/rok) a Gdynia (14,5 mil. t/rok).

V období 2006–2016 výkony přístavů většinou narůstaly (o 10–20 %), významný pokles zaznamenaly francouzské přístavy.

Pro námořní dopravu je významný Nord-Ostsee-Kanal, propojující Severní a Baltské moře. Jeho délka je 98,3 km, realizován byl v letech 1887–1914 a rozšířen v roce 1965. Umožňuje kategorii VIb. Území přes kanál propojuje 8 mostů a 1 tunel (Rendsburg).



Zdroj: Státní plavební správa, 80. léta 20. století

Evropské vodní cesty

Síť vodních cest ve střední Evropě

Síť vodních cest Ve střední Evropě je poměrně rozsáhlá. Samozřejmě jsou velké rozdíly mezi jednotlivými zeměmi, resp. jejich částmi. V 80. letech bylo na území Německa, Polska, Česka, Slovenska, Švýcarska a Rakouska 13 016 km vodních cest, z toho 6 641 (cca 50 %) na území Německa. Tato síť mimo „splavných“ řek zahrnuje též plavební kanály. Parametry jednotlivých částí (jak řek, tak kanálů) je velmi rozdílná. Podstatná část je ve třídách I.–IV., kde jsou plavební podmínky výrazně omezeny.

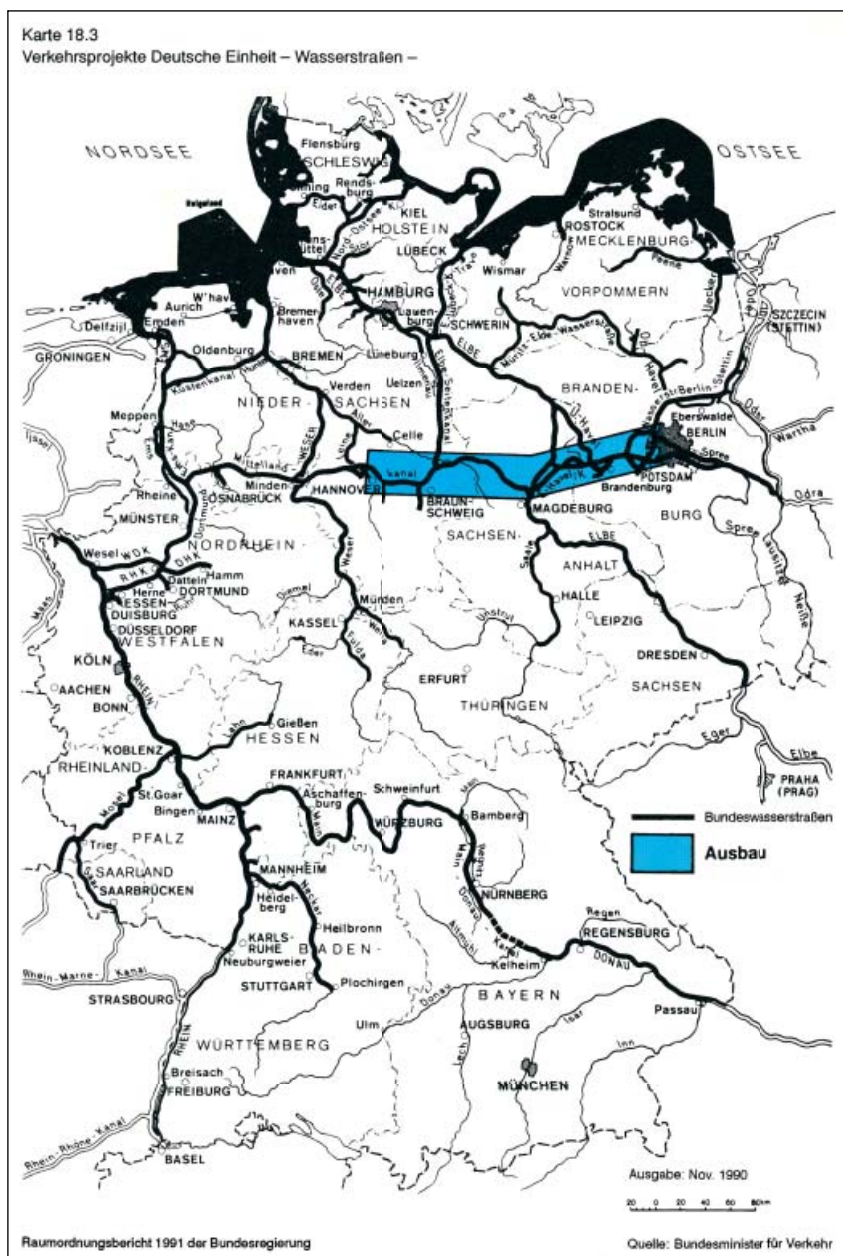
V druhé polovině 20. století byly realizovány významné stavby, zásadně ovlivňující parametry na Dunaji a umožňující spojení Donau – Rhein.

V roce 1961 bylo dokončeno dílo Železná vrata na srbsko-rumunské hranici.

V roce 1984 byl dokončen průplav Cernavodă – Constanța v délce 64 kilometrů, čímž se výrazně zkrátilo spojení z Dunaje k nejvýznamnějšímu černomořskému přístavu Constanța.

V roce 1992 bylo dokončeno vodní dílo Gabčíkovo, od výstavby maďarské části Nagymaros bylo upuštěno.

V roce 1992 byl dokončen kanál Main – Donau, umožňující propojení Rhein – Donau.



Německé vodní cesty

Mořské přístavy a jejich vazba na vnitrozemské vodní cesty

V Severním moři (Nordsee) jsou přístavy:

Emden v ústí řeky Ems – propojení

Ems-Dortmund-Kanal 223 km

Ems-Jade-Kanal 72 km – Wilhelmshaven

Wilhelmshaven na západním břehu zátoky Jade, která navazuje na ústí řeky Weser.

Bremerhaven v ústí řeky Weser.

Brake na dolním toku řeky Weser, cca 30 km od Oldenburgu a 25 km jižně od Bremerhavenu.

Bremen na dolním toku řeky Weser cca 45 km od ústí. Weser je splavný v délce 440 km, u města Minden křížuje Mittellandkanal.

Brunsbüttel v ústí Labe, cca 45 km severozápadně od Hamburgu. Slouží zejména velkým kontejnerovým lodím. Prostřednictvím Nord-Ostsee-Kanal (98 km) je přístav propojen s Baltem v prostoru města Kiel.

Hamburg na dolním toku Labe, cca 45 km od ústí. Labe spojuje s hlavní vodní cestou, kterou je Mittellandkanal u Magdeburgu (325 km západním směrem) a Elbe-Havel-Kanal (135 km východním směrem).

V Baltském moři (Ostsee) jsou přístavy:

Kiel	v zátocce, bez vazby na řeku. Se severním mořem (ústí Labe) jej spojuje Nord-Ostsee-Kanal.
Lübeck	v zátocce Lübecker Bucht bez významnějších vodních toků, kanálem Elbe-Lübeck (62 km) spojení s Labem u města Lauenburg.
Wismar	v zátocce Wismar Bucht, bez vazby na vnitrozemské vodní cesty.
Rostock	v ústí nesplavné řeky Warnow. Přímo u moře leží přístav Warnemünde, který je součástí přístavního komplexu.
Stralsund	leží na průlivu, oddělujícím od pevniny ostrov Rügen.
Sassnitz	na severovýchodě ostrova Rügen (spojen s pevninou silničním a železničním mostem). Je především trajektovým přístavem Ve směru do Švédska.
Szczecin	leží u Szczecinského zálivu, do kterého ústí řeka Odra. Spojení s Baltem je průlivem Dziwka. Lodní doprava kanálem a průlivem Świne do Świnoujście, součásti přístavního komplexu. Odra je propojena u města Schwecht/Oder s kanálem Oder – Havel a u města Eisenhüttenstadt (nad soutokem Odry s Lužickou Nisou) s kanálem Oder – Spree (spojení s Berlínem).
Gdaňsk	leží v Gdaňské zátocce cca 15 km západně od hlavního toku Wisły, se kterým jej spojuje rameno Martwa Wisła, ústící do zátoky v prostoru Westerplatte.
Gdynia	leží v Gdaňské zátocce cca 20 km severně od Gdaňsku (od kterého ji odděluje lázeňské město Sopoty).
Elblag	leží při východním rameni Wisły Nogal, se kterým je propojen kanálem.

Některé severoněmecké přístavy (Cuxhaven, Flensburg, Greifswald) nejsou z hlediska nákladní dopravy významné.

Výkony severních přístavů (mil. t/rok, 2016)

zahrnuty též přístavy Belgie a Nizozemska které mají propojení s Rýnem

Rotterdam	444,7	Bremen/Bremerhaven	79,3	Lübeck	21,0
Antwerpen	194,0	Gdaňsk/Gdynia	41,3	Wilhelmshaven	20,2
Amsterdam	97,8	Rostock/Warnemünde	28,6	Brunsbüttel	8,8
Hamburg	145,7	Szczecin/Świnoujście	23,4	Kiel	7,4

Výkony ostatních přístavů (mimo Wismar 3,1) jsou nižší než 1,0 mil. t/rok, polský Elblag má výkon 0,7 mil. t/rok).

Významnějšími jsou přístavy v Severním moři, neboť velké (zaoceánské) lodě, které nemohou proplout průplavem Nordsee – Ostsee, musejí do Baltu obeplout Jutský poloostrov.

Parametry vodních cest

Vodní cesty jsou zařazeny podle parametrů do tříd:

- I–III regionální vodní cesty
- > IV evropské vodní cesty (možnost Europeschiff)
- > V evropské vodní cesty (možnost Rheinschiff)
- > Va evropské vodní cesty (leichter – námořní čluny)

Ve vztahu k ČR jsou významné třídy IV a V.

třída	šířka (m)		hloubka (m)		přípustný ponor	plavební komory		min. podjezd mostů (m)
	řeka	průplav	řeka	průplav		rozměr (m)	hloubka (m)	
IV	50	40	3,3	3,8	2,8	85x12	3,5	5,25
Va	50	40	3,3	3,8	2,8	115x12	4,0	5,25
Vb	50	40	3,3	3,8	2,8	180x12	4,0	5,25

V německé vodní síti je délka v jednotlivých třídách (km):

IV	85 km	Va	110 km	VIa	110 km	VII	285 km
		Vb	185 km	VIb	195 km		
				VIc	475 km		

V polské síti je Ve třídě VI	62 km (Szczecin – moře)
V	70 km (Wisła – jižně od Gdańsku)
IV	190 km Odra (Szczecin – soutok s Luž. Nisou)
	40 km Wisła (Płock – Włocławek – přehrada)

Vývoj výkonů (mil. t km) na vnitrozemských vodních cestách středoevropských zemí.

země	1993	1997	2000	2005	2010	2015	délka sítě (km)	
							celkem	z toho Dunaj
ČR	1 195	744	773	779	679	585	664	0
Slovensko	843	1 519	–	88	1 189	742	172	172
Maďarsko	832	1 644	903	2 110	2 393	1 824	1 622	417
Polsko	661	930	1 173	327	130	88	3 899	0
Rakousko	1 454	1 960	2 444	1 753	2 375	1 806	358	358
Německo	57 559	62 158	66 465	64 096	62 278	55 315	6 641	659

Zvýrazněny jsou nejvyšší dosažené výkony, s výjimkou Maďarska (2010) byly dosaženy v roce 2000, resp. dříve. Pokles ČR souvisí s ukončením přepravy uhlí z Lovosic do elektrárny Chvaletice. Délka sítě není podstatným faktorem, neboť v některých zemích má podstatná část nízké parametry. V ČR je Ve tř. Va jen 109 km (16 %), v Polsku jen 132 km (3 %). V Německu je v této kategorii (resp. vyšší) 2 260 km, tj. 38 % sítě.

Do splavných vodních cest lze zařadit též severní úsek Odry (cca 200 km, od soutoku s Lužickou Nisou), Ve třídě IV., na který jsou napojeny kanály Oder – Havel a Oder – Spree.

Pro vnitrozemské vodní cesty jsou významné následující faktory:

- Vazba na mořské přístavy (mimo řeku též kanály)
- Splavnost hlavních veřejných (průměrný roční průtok, existence plavebních stupňů znamenají možnost využití pro podstatnou část roku)
- Standard plavebních kanálů
- Osídlení v koridorech vodních cest (hustota zalidnění, existence velkých měst)

Splavné řeky a plavební kanály

Velké řeky, resp. jejich splavné úseky, jsou základem vnitrozemských vodních cest. Mimo Rýna od Baselu a Dunaje do Kelheimu mají vyhovující parametry některé přítoky Rýna (Neckar, Main, Mosel) a severní úseky Wesery a Labe. Významnou součástí sítě vodních cest jsou plavební kanály realizované v severních územích Německa a dnešního Polska. Na území Německa byla řada kanálů modernizována na potřebný standard hlavních cest. V Polsku mají kanály, obdobně jako hlavní řeky, velmi nízký standard.

Splavné středoevropské řeky

Nejvýznamnější středoevropskou řekou je Rhein (Rýn), který je nejfrekventovanější řekou Evropy. Je páteří vodních cest, které zahrnují též Francii, Lucembursko, Belgie a Nizozem-

sko. Spojuje významné hospodářské regiony Švýcarska, Francie a Německa s nejvýznamnějším evropským přístavem Rotterdamem. Je na něm největší vnitrozemský přístav Duisburg. Výsoká splavnost je dána poměrně vyrovnanými průtoky a akumulací schopností Bodamského jezera (Bodensee). Splavný je od Rheinfeldenu (283 m n. m.), ležícím asi 22 kilometrů nad Basilem. Cca 40 km na východ se do Rýna u města Waldshut vlévá významná švýcarská řeka Aare (550 m³/s). Tato průtočnost je stejná jako v případě Odry u ústí do moře či Labe u Magdeburgu. Průtok Rýna u Baselu je 1 000 m³/s.

Druhou nejvýznamnější řekou je Donau (Dunaj), po Volze nejdelší řeka Evropy. Úsek Ulm – Kelheim (478 m n. m.) v délce 175 km s průtokem 38 m³/s je splavný jen pro malé lodě. Úsek Kelheim – Regensburg (333 m n. m.) byl přestavěn v souvislosti s výstavbou kanálu Main – Donau. Nejvýznamnějším přítokem Dunaje je Inn

(730 m³/s), který se vlévá u Passau (290 m n. m.). Průtok pod soutokem je 1400 m³/s, v Bratislavě 2080 m³/s. Všechny další přítoky Dunaje Traun, Enns, Morava a Váh přispívají méně než 200 m³/s, žádný z nich není splavný. Velké řeky Dráva, Tisza a Sáva se vlévají do Dunaje až na území Srbska.

Labe je řekou s velmi malými průtoky: Pardubice 56 m³/s, Mělník (po soutoku s Vltavou) 252 m³/s, Děčín 303 m³/s, Wittemberg 363 m³/s, Magdeburg 557 m³/s a Hamburg 870 m³/s. Tato skutečnost se promítá do využití vodní cesty. V úseku nad Magdeburgem jsou příznivé plavební podmínky přibližně jen 4 měsíce v roce, kdy lze využít ponoru lodí 2,0 m.

Odra má plavební podmínky ještě horší než Labe. U ústí je průtok 550 m³/s, pod Kostrzynem (přítok Warty) 355 m³/s, u Eisenhüttenstadtu (napojení Oder-Spree-Kanal) je to po soutoku s Lužickou Nisou.

řeka přítok	délka (km)		průtok m³/s
	celkem	splavná	
Rhein	1326	778	1 000–2 500
Aare	295		560
Neckar	367	201	136
Main	524	396	170
Mosel	545	242	290
Elbe	1222	940	ČR 60–300 DE 300–790
Vltava	433	84	153
Saale	427	122	92
Havel	341	228	80
Oder	854	690	550
Lužická Nisa	256		38
Warta	808	410	215
Noteč	366	274	73

řeka	délka (km)		průtok m³/s
	celkem	splavná	
Donau	2 850	2 464	364–6 500
Isar	295		175
Inn	510		738
Enns	254		195
Morava	353		126
Váh	403		159
Hron	298		56
Drava	749	150	610
Tisza	966	600	813
Sáva	945	590	1722
Wisla	1047	941	930
San	444		127
Bug	772	587	380
Nerew	484	300	140

Plavební kanály

Plavební kanály jsou významnou součástí vodních cest v severní části Německa. Propojují území od Rýna po Odru a mimo hlavních řek též umožňují propojení k severním přístavům.

Výjimečný význam má **Nord-Ostsee-Kanal**, propojující obě moře mezi přístavy Brahe (v ústí Elbe) a Kiel. Má délku 93,4 km, dokončen byl v r. 1895 a následně modernizován.

Nejvýznamnější je **Mittellandkanal** v délce 325,3 km, dokončen byl v r. 1942. Následně byl v úseku Hannover – Magdeburg – (Berlin) modernizován (2016) v rámci projektu Deutsche Einheit. Na západě (Ibbenbüren) navazuje na Dortmund-Ems-Kanal, na východě (severně od Magdeburgu) na Elbe-Havel-Kanal.

Dortmund-Ems-Kanal – 223,5 km (1899, 1965), severně od Herne na něj navazuje **Rhein-Herne-Kanal** – 45,3 km (1914, 1995) a cca 3 km dále západním směrem **Wesel-Datteln-Kanal** – 60,0 km (1930, 1999), východním směrem **Datteln-Hamm-Kanal** – 47,0 km (1914, 1933).

Ems-Jade-Kanal propojuje přístavy Emden a Wilhelmshaven – 72,3 km (1888).

Elbe-Havel-Kanal – 135,0 km (1938, 1953, 2013), navazuje u Magdeburgu na Mittellandkanal.

Východním směrem navazuje **Havel-Kanal** – 34,0 km (1952) a dále **Havel-Oder-Kanal** – 135,0 km (1934, 1999), který umožňuje přístup k polskému Szczecínu.

Významné severojižní spojení je kanály Elbe-Lübeck-Kanal – 62,0 km (1936), propojující Lübeck na Elbe u Lauenburgu a jižně pokračující **Elbe-Seiten-Kanal** – 115,0 km (1976, 2010–2030), který umožňuje napojení na Mittellandkanal západně od Wolfsburgu.

Rhein-Donau-Kanal je součástí propojení významných evropských řek Rhein a Donau. Výstavbě této vodní cesty předcházela přestavba vodní cesty Main (Mohan) od soutoku (Rhein) po Bamberg v délce 387 kilometrů. Byla zahájena již v roce 1924 a po přerušení 2. světovou válkou dokončena v roce 1962. Výstavba kanálu Main – Donau v délce 170,7 kilo-

metrů probíhala v letech 1960 až 1992. V roce 1986 byla dokončena severní část v délce 73 kilometrů, umožňující dopravu mezi Bambergem a Norimberkem. Na kanálu Main – Donau je mimo Bambergu (Main) Kelheim (Donau), 6 přístavů a 16 plavebních stupňů, S převýšením 5,3 až 24,7 m.

Vývoj výkonů Main-Donau-Kanal v období 1993–2015 (mil t/rok):

1993	5,06	1995	6,67
2000	8,53	2005	7,54
2010	6,44	2015	4,04

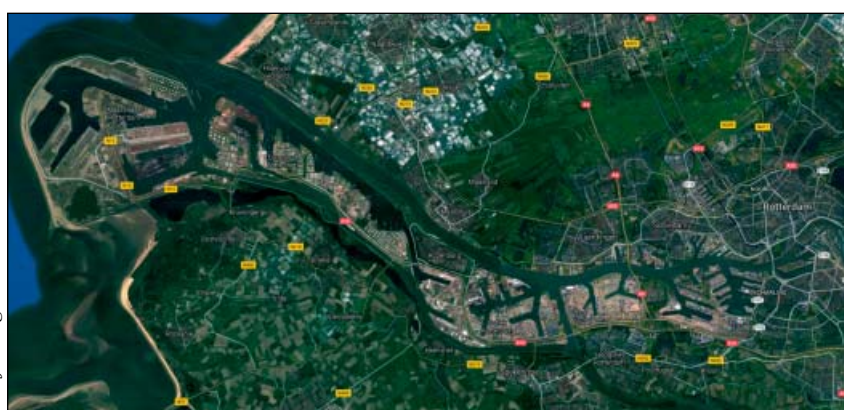
Výkony kulminovaly v r. 2000, od té doby s malými výkyvy klesly cca na polovinu. Zřejmě v této souvislosti nebyl dosud realizován chybějící kapacitní úsek silnice B2 v délce 7 kilometrů, připojující přístav v Norimberku na dálnici A6 (navazuje na českou D5).

Severní a západní Polsko bylo v období 1815–1918 součástí Pruska a následně sjednoceného Německa. To znamenalo rozvoj dopravní infrastruktury ve směrech na Breslau/Wrocław a Königsberg (Kaliningrad).

Významné přístavy na vnitrozemských vodních cestách (mil. t/rok)

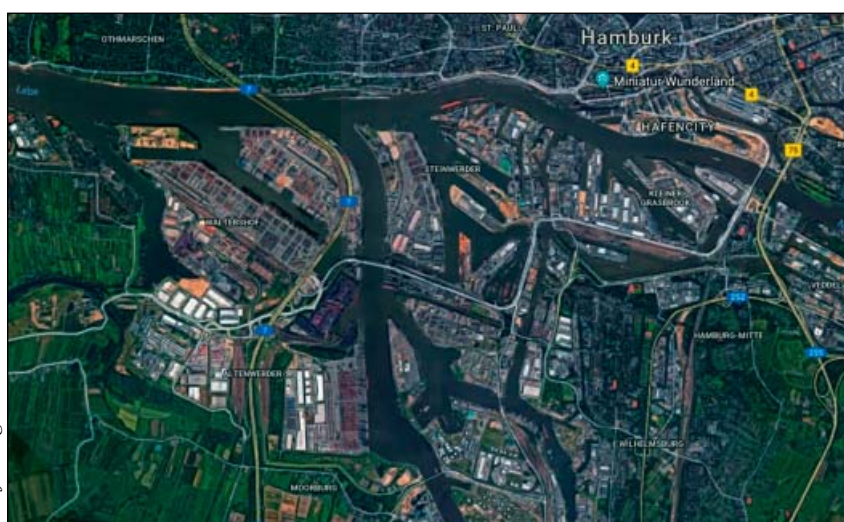
Rhein	Basel	6,4	Main	Bamberg	0,4	Mittellandkanal	Ibbenbüren	0,5
	Strasbourg	8,5		Aschaffenburg	3,5		Osnabrück	0,6
	Kehl	3,3		Frankfurt	4,5		Lübeck	0,6
	Karlsruhe	6,6	Neckar	Stuttgart	3,1		Minden	0,9
	Mannheim	8,5		Heilbronn	3,9		Hannover	4,0
	Ludwigshafen	7,3	Mosel	Searlouis	3,6		Flechtingen	2,8
	Mainz	1,4		Trier	1,1		Heiderstben	1,8
	Bendorf	1,7		Koblenz	1,0		Magdeburg	3,5
	Andernach	2,9	Donau	Kelheim	0,4	Wesel-Datteln-Kanal	Marl	3,2
	Koblenz	1,0		Regensburg	2,2		Dortmund	3,2
	Köln	12,0		Straubing	0,5		Hamm	3,1
	Neuss	7,1		Linz	6,9		Wesel	3,4
	Krefeld	3,2		Wien	1,3	Rhein-Herme-Kanal	Gelsenkirchen	3,9
	Duisburg	53,1		Bratislava	1,5		Elbe	Dresden
	Rheinberg	3,2		Budapest	?	Magdeburg		3,5
	Wesel	3,4	Weser	Minden	0,9	Hamburg		12,2
		Oldenburg		1,3	ostatní	Berlin	3,6	
		Bremen		3,3				
		Bremerhaven		3,6				

Zdroj: Google



Přístav Rotterdam

Zdroj: Google



Přístav Hamburg

Vodní cesty v České republice

V současné době je celková délka sítě vodních cest 664 km, podstatná část této délky je však na jezerech. Souvislé úseky jsou jen na Labi – 201 km (Chvaletice – Hřensko) a Vltavě – 92 km (Mělník – Třebenice).

Dolní Labe lze členit na dva úseky: Ústí nad Labem – Hřensko (42 km, bez plavebních stupňů) a Mělník – Ústí nad Labem (69 km, 6 plavebních stupňů) – jediný úsek ve standardu třídy Va (Mělník po soutoku s Vltavou Qa 252 m³/s, Ústí n. L. 293 m³/s).

Střední Labe Mělník – Chvaletice (102 kilometrů, 15 plavebních stupňů), průtoky: Nymburk Qa 71,8 m³/s, Brandýs n. L. Qa 93,3 m³/s.

Na splavné části Vltavy (po Slapskou přehradu) je 10 plavebních stupňů, z toho 4 na území Prahy. Průtoky – Vrané nad Vltavou Qa 110 m³/s, Modřany Qa 148 m³/s (po soutoku s Berounkou), Vraňany Qa 151 m³/s.

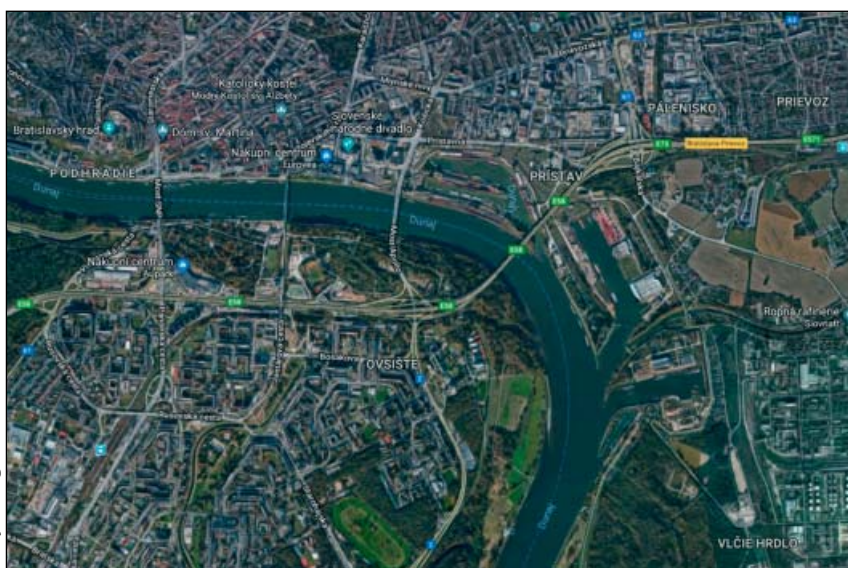
Vltava je splavnována od Českých Budějovic, souvislé spojení je po Orlickou přehradu v délce 94 km. U spojení chybí doplnění „vysokých“



Přístav Duisburg



Přístav Linz



Přístav Bratislava

stupňů na přehradách Orlik (69,0 m) a Slapy (51,1 m). Vodní cesta má především rekreační využití.

Ačkoliv výkony české vnitrozemské plavby představují jen 1 % z celkového objemu nákladní dopravy a 1 % objemu osobní dopravy, je oživován **záměr průplavního spojení (D-O-L) Dunaj-Odra-Labe**.

Lze jej členit na tři větve:

Oderská: Přerov – Bohumín – 98 km + hranice ČR – Kožle (Polsko) 40 km, celk. 138 km

Dunajská: Přerov – Břeclav – 118 km + hranice ČR – Bratislava/Slovensko 60 km, celk. 178 km

Labská: Přerov – Pardubice – 154 km + Pardubice – Chvaletice 34 km, celk. 180 km.

Celková délka „nových“ úseků je 494 km.

Situace na Labi:

- úsek Mělník-Chvaletice nesplňuje třídu Va
- úsek Ústí n. L. – Magdeburg je sice ve třídě Va, vzhledem k průtokům je ale využití časově omezeno

Problematické je zlepšení plavebních podmínek severně od Ústí n. L. a na německém úseku Wittenberg – Magdeburg (Bioshpären Reservat Mittelbe).

Situace na Odře

- úsek Szczecin – ústí Luž. Nisy je ve třídě IV
- úsek ústí Luž. Nisy – Breg Dolny je ve třídě II–III, následný po Kožle III–IV.

Mimo záměru D-O-L byly ve východních zemích střední Evropy uvažovány splavnění: v Československu Beřounky do Plzně, Váhu do Martina, Dyje a Svratky do Brna. V Polsku kanál Ślaski (Racibórz – Oświęcim), kanál Velkopolski (Bydgoszcz – Poznaň) a v Maďarsku kanál Tisza (Szolnok) – Duna (Budapest).

S výjimkou D-O-L již tyto záměry nejsou oživovány a pozornost je soustředěna na dokončení hlavní silniční sítě a kvalitativní přestavbu sítě železniční. **Tyto priority by měla mít i ČR.**

Osídlení a vodní cesty

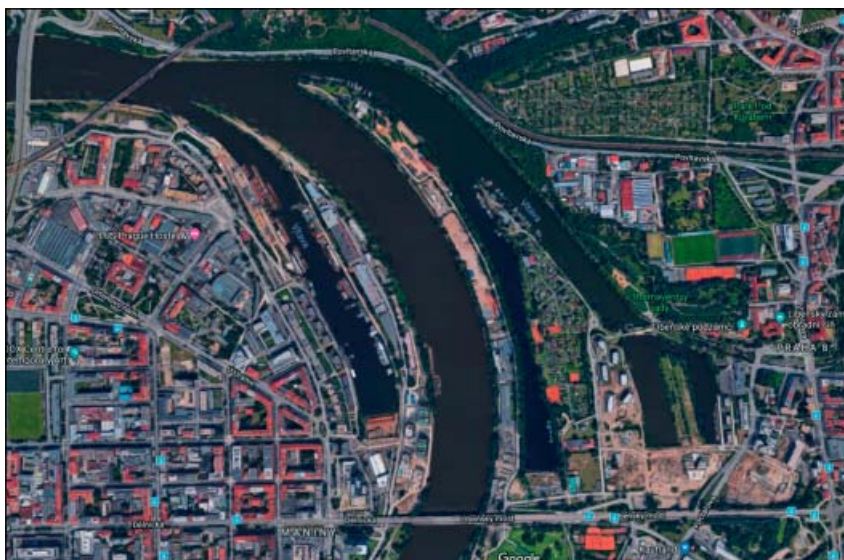
Při řekách se již v minulosti rozvíjelo městské osídlení. Některá současná středoevropská města existovala již období Římské říše. Lodní doprava umožňovala přepravu i na poměrně velké vzdálenosti. Ve srovnání s povozy, využívajícími málo upravené cesty, byla schopnost přepravit výrazně větší objem nákladů a většinou i v kratší době.

Rozvoj měst v 19. století výrazně ovlivnila výstavba železniční sítě, velká část hlavních tratí vedla v údolí větších řek. V industriálním období dochází k výrazné koncentraci obyvatel i ekonomických aktivit do měst, ležících na hlavních dopravních trasách

Osídlení v koridorech velkých středoevropských řek je výrazně odlišné. Samozřejmě koreluje s intenzitou (hustotou) zalidnění jednotlivých zemí či regionu a atraktivitou center.

Nejvyšší koncentrace osídlení je ve koridoru **Rýna** (Rhein) a jeho přítoků Neckar, Main a Mosel s makroregiony Rhein-Ruhr, Rhein-Main, Rhein-Neckar a Stuttgart.

Druhou významnou středoevropskou řekou je Dunaj (Donau). Tato řeka je



Zdroj: Google

Přístav Praha

dominantní zejména na dolním toku, kde prochází balkánskými zeměmi Srbsko, Rumunsko a Bulharsko. Nejvýznamnější přítoky (Dráva, Tisza a Sáva) jsou na území Srbska.

Osídlení **Dunaje** v jednotlivých úsecích je rozdílné. Velká města jsou na horním toku: Ulm, Ingolstadt, Regensburg. V následném úseku Passau – Linz, obdobně jako v dalším Linz – Wien, významnější města nejsou. Výsoké zastoupení velkých měst představuje střední tok, kde leží velká města: Wien, Bratislava, Győr a Budapest.

Jsou zde hlavní města Rakouska, Slovenska a Maďarska. Na úseku Dunaje jižně od Budapešti na území Maďarska větší města nejsou. Další významná města jsou na území Srbska – Novi Sad a Beograd.

Na českém úseku **Labe** je řada historických měst: Nymburk, Mělník, Litoměřice. Za velká města lze považovat Hradec Králové a Pardubice, dvouměstí Kolín-Kutná Hora na středním Labi, na dolním Labi Ústí nad Labem a Děčín.

Na německém úseku Labe jsou jen 4 velká města: Dresden, Dessau-Rosslau, Magdeburg a Hamburg. Dalšími většími městy jsou Pirna a Wittenberg, která po r. 1990 zaznamenala pokles počtu obyvatel.

Obdobná situace je na **Odře**, kde velkými městy jsou Ostrava, Opole, Wrocław a Szczecin. Dalšími významnějšími městy jsou Głogów a Frankfurt/O.

Významná koncentrace velkých měst je na **Wisle**. Na horním toku je to jen Kraków, severně od Warszawy jsou to města Plock, Włocławek, Toruń, Bydgoszcz, Grudziądz, Tczew, Gdansk, Gdynia a Elbląg.

Na Rýnu leží významné metropolitní regiony:

- Rhein-Ruhr Nord (Ruhrgebiet) 5,4 mil. obyvatel
- Rhein-Ruhr Mitte (Düsseldorf) 3,0 mil. obyv.
- Rhein-Ruhr Süd (Köln, Bonn) 2,9 mil. obyv.
- Rhein-Main (Frankfurt, Wiesbaden, Mainz) 5,5 mil. obyv.
- Rhein-Neckar (Mannheim, Ludwigshafen, Heidelberg) 1,6 mil. obyv.

Na Neckaru (Stuttgart, Heilbronn, Räumlingen) 5,5 mil. obyv.



Zdroj: Google

Přístav Mělník

V následujícím přehledu uvádíme **významná města a jejich aglomerace**

řeka	město	obyv. (tis.)	aglo. (tis.)	řeka	město	obyv. (tis.)	aglo. (tis.)	řeka	město	obyv. (tis.)	aglo. (tis.)	
Rhein	Basel	172	730	Weser	Minden	82	130	Labe	H. Králové	93	260	
	Strasbourg	272	475		Bremen	557	850		Pardubice	93		
	Karlsruhe	308	600		Oldenburg	103	150		Kolín	31	70	
	Mannheim	308	1580		Bremerhaven	114	250		Ústí n. L.	96	200	
	Wiesbaden	279	800		Donau	Ulm	124		260	Děčín	50	70
	Koblenz	108	280			Ingolstadt	135		200	Dresden	551	790
	Bonn	320	890			Regensburg	151		270	Wittenberg	46	60
	Köln	1080	1900			Passau	52		100	Dessau-Rosslau	82	100
	Düsseldorf	590	1220			Linz	205		380	Magdeburg	239	300
Duisburg	487	980	Wien	1889	2260	Hamburg	1830	2600				
Neckar	Tübingen	88	120		Bratislava	426	600	Vltava	Praha	1280	1650	
	Stuttgart	613	1990	Győr	130	160	Odra		Ostrava	292	550	
	Heilbronn	124	315	Budapest	1720	2500			Kędzierzyn-Koźle	67	90	
	Heidelberg	160	1580	Novi Sad	231	270			Opole	130	150	
	Mannheim	308		Beograd	1234	1400			Wrocław	638	800	
Main	Bamberg	77	120	Isar	München	1450	2230		Frankfurt/O.	58	90	
	Würzburg	127	215			Landshut	70	120		Szczecin	405	450
	Aschaffenburg	70	120		Morava	Uh. Hradiště	38	50	Wisla	Kraków	765	900
Frankfurt a.M.	747	1970		Zlín		75	100			Warszawa	1754	2300
Wiesbaden	279	800		Olomouc		100	180			Włocławek	112	140
Mosel	Nancy	105	130	Tisza	Szolnok	73	100		Toruń	202	250	
	Metz	117	150		Szeged	163	200		Bydgoszcz	354	390	
	Luxembourg	116	150						Grudziądz	96	120	
	Trier	110	155						Gdańsk	464	920	
	Koblenz	108	280						Elbląg	122	140	

Středoevropská jezera a jejich osídlení

V zemích střední Evropy leží 10 velkých jezer s plochou větší než 80 km². Významné osídlení je zejména u jezer ve Švýcarsku.

Některá jezera, zejména v německém Meklenbursku a polském Mazovsku, mají velmi malé osídlení, bez větších měst a lodní doprava má především rekreační význam. V obou oblastech jsou jezera propojena kanály a přístupna z větších řek. Jsou to jezera Müritz (116,8 km²), Śniardwy (113,2 km²) a Mamry (104,5 km²). Dalšími jezery s nízkým osídlením je Neusiedler See (152,0 km²) v Rakousku a Maďarsku a Chiemsee (80,1 km²) v Bavorsku.

Největším jezerem je **Balaton** (596,0 km²). Jen dvě města Siófok a Keszthely mají více než 20 tis. obyv. Cca 15 km na sever leží významné historické město Veszprém (60 tis. obyv.).

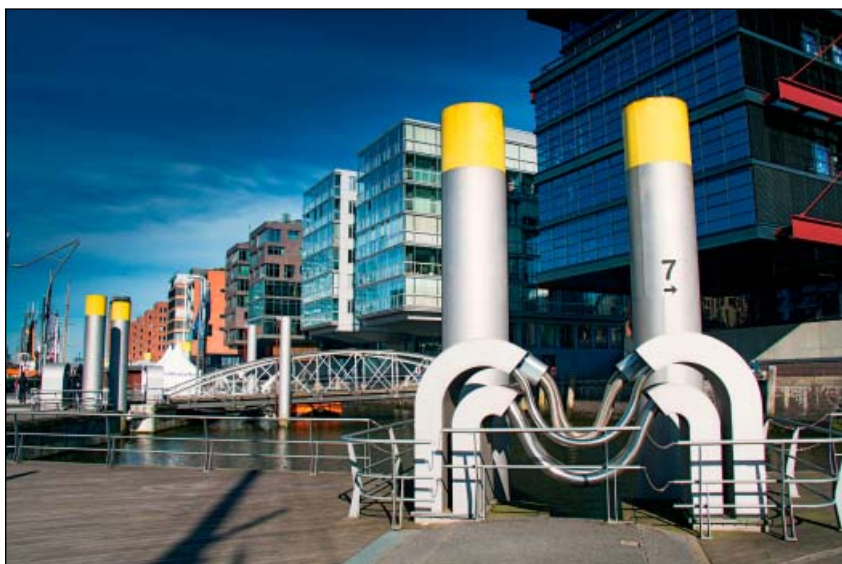
Lac Léman (Ženevské jezero) – 581 km² – leží mezi Švýcarskem a Francií. Největšími městy jsou Genève (191 tis. obyv.), Lausanne (138 tis. obyv.) a Montreux (27 tis. obyv.). Téměř 20 tis. obyvatel mají Nyon a Ve-



Vodní koridor Dunaj – Odra – Labe



Praha – přístav Holešovice



Hamburg – Hafencity

vey. Největším francouzským městem je Thonon-les-Bains (35 tis. obyv.).

Bodensee (Bodamské jezero) – 533,4 km² – leží na hranicích tří zemí – Německa, Švýcarska a Rakouska. Na německém území leží města Konstanz (84 tis. obyv.), Friedrichshafen (58 tis. obyv.), Radolfzell (31 tis. obyv.), Lindau (24 tis. obyv.) a Überlingen (21 tis. obyv.). Na švýcarském území jsou města Kreuzlingen (21 tis. obyv.) a Arbon (15 tis. obyv.). Na rakouském území leží město Bregenz (30 tis. obyv.), blízky Dornbirn má 49 tis. obyv.

Lac Neuchâtel (215,8 km²) – města Neuchâtel (34 tis. obyv.), Yverdon-les-Bains (30 tis. obyv.)

Vierwaldstättersee (213,8 km²) – Luzern (82 tis. obyv.)

Zürichsee (88,5 km²) – Zürich (403 tis. obyv.), Rapperswil-Jona (27 tis. obyv.), Wädenswil (21 tis. obyv.), Horgen (20 tis. obyv.). Jezero je kanálem spojeno s Walensee.

Na švýcarských jezerech je řada menších měst (s cca 10 tis. obyv.), která generují poměrně rozsáhlou regionální lodní dopravu.

Největším rakouským jezerem je Attersee (45,9 km²), českým nádrž Lipno (48,7 km²).

Koncentrace osídlení na řekách a jezerech je dlouhodobým faktorem. Vliv lodní dopravy na prosperitu měst lze sledovat spíše u mořských přístavů, které v řadě případů byly vytěsňeny mimo centrální oblasti měst. Výkony říčních přístavů jsou až na výjimky poměrně nízké. Vyšší výkon než 5 mil. t/rok mají v podstatě jen některé přístavy na Rýnu. Významně to souvisí s koncentrací obyvatel a ekonomickou výkonností, které generují spotřebu.

Duisburg	53,1
Köln	12,0
Mannheim	8,5
Strasbourg	8,5
Ludwigshafen	7,3
Neuss	7,1
Karlsruhe	6,6
Basel	6,5

Z uvedených příkladů cca 50 % představuje Duisburg.

V řadě měst dochází k transformaci přístavních areálů na jiné městské funkce, vč. bydlení, existující plavební kanály a přístavní bazény jsou součástí žijících městských center.

Shrnutí

Ekonomika úspěšných měst je založena na terciéru, resp. kvartéru, tyto segmenty nemají nároky na velké objemy nákladní dopravy. V zemích středovýchodní Evropy, s výjimkou Bratislavy a Budapešti, ležících na Dunaji, významnější přístavy nevznikly. Význam dalších řek (Labe, Odra, Wisla) je z hlediska dopravních výkonů velmi nízký.

Přestavba a výstavba vodních cest je velmi dlouhodobou záležitostí (20–30 let), návratnost investice je velmi problematická. Dokladem může být pokles výkonů kanálu Main – Donau na polovinu. Koncepce ze 60. let nepředpokládala změny v logistice 20. století.

Počátkem 90. let byly po dlouhé době dokončeny Main-Donau-Kanal a vodní dílo Gabčíkovo (Maďarsko odmítlo výstavbu stupně Nagymaros). V rámci projektu Deutsche Einheit byla realizována přestavba vodní cesty Hanno-

ver – Magdeburg – Berlin. Dokončení přestavby Elbe-Seiten-Kanal se předpokládá v roce 2030. Jiné významné stavby zřejmě nebudou zahájeny.

Významný potenciál pro zlepšení vodní dopravy má Ve střední Evropě Wisla. Mezi Warszawou a Gdanskem na ní leží velká města Grudziądz, Bydgoszcz, Toruń, Włocławek a Płock. Warszawa má 1745 tis. obyv. (aglomerace 2300 tis. obyv.) a Ve středovýchodní Evropě nejvyšší HDP na obyvatele.

V současné době má vodní doprava v Polsku naprosto zanedbatelný podíl (0,3 %). Pokud nezahrnujeme potrubní dopravu, je podíl vnitrozemské vodní dopravy v Německu 12,8 %, v Rakousku 3,9 %, v Maďarsku 3,6 %, na Slovensku 2,0 % a v ČR 0,8 %.

Ve všech sledovaných zemích dominuje silniční doprava, s výjimkou Rakouska (54,8 %) všude překračuje 70 % (nejvíce Slovensko 89,0 %).

Výkony vodní dopravy výrazně ovlivňuje:

- malý rozsah sítě, jen část má odpovídající standard;
- nezbytnost překládky na železnici a silnici;
- dlouhá doba přepravy;
- nestabilita provozu (dlouhodobé výluky);
- velmi nízký podíl na přepravě osob.

Dosažení podílu na výkonech srovnatelného s Rakouskem, Maďarskem či Slovenskem, zemí ležících na Dunaji, není v ČR reálné.

Česká republika vykazuje oproti sousedním zemím vysoké deficity v silniční a železniční infrastruktuře. Tyto subsystémy přenášejí rozhodující podíl přepravních výkonů a proto by do nich měly být investovány prostředky přiměřené jejich významu. Přednostně by měly být sledovány projekty, které vykazují vysokou návratnost a zároveň odstraní deficity v existujících systémech.

Použité zdroje:

- PODZIMEK, J. a kol. „O dokončení vodního koridoru D-O-L“. In: *Plavba a vodní cesty*, 2018
- Ministerstvo dopravy „Ročenky dopravy“ 1995–2017.
- Ministerstvo dopravy „Dopravní sektorová strategie“, 2017.
- T-Plan „ÚS reálnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení D-O-L“, 2007.
- Der Bundesminister für Raumordnung „Raumordnungsbericht“, 1991.
- KUBEC, J. PODZIMEK, J. „Svět vodních cest“, Nadas, 1988.

Ing. arch. Milan Körner, CSc.

ENGLISH ABSTRACT

Waterways in the context of Central European settlements, by Milan Körner

This article is focused on inland shipping transportation using both navigable rivers and navigation channels. Germany and Poland are the only Central European countries with coastlines; Switzerland, Austria, the Czech Republic, Slovakia and Hungary are landlocked, in up-river and central stretches of big rivers. This situation is clearly reflected in the share of shipping in total transportation volumes. Railway and, subsequently, road infrastructure for passenger transport were built as much larger networks. Velocity and reliability have always been important factors in transportation. This article is a complement to earlier articles on railway, road and air transportation.

DEFICITY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY V ČESKÉ REPUBLICE A SITUACE V SOUSEDNÍCH ZEMÍCH

Milan Körner

Vazby v území jsou realizovány dopravními prostředky (od jízdního kola po letadlo). Pro ně jsou potřebná zařízení a „cesty“, které dopravu umožňují. Souhrnně se jedná o dopravní infrastrukturu. Pěší chůze nepotřebuje dopravní prostředek. Letecká doprava probíhá ve vzdušném prostoru, ve kterém jsou řízené letové koridory. Obdobná situace je u lodní dopravy po mořích a oceánech. Předmětem tohoto textu je situace (stav a záměry) dopravní infrastruktury v České republice a vzhledem k reálné existující a významně narůstající intenzitě vazeb i v zemích střední Evropy. V důsledku nárůstu počtu obyvatel a jejich aktivit a potřeb narůstají nároky na jejich dopravní spojení. To znamená požadavky na kapacitu a kvalitu (zejména rychlost), na které by měla „infrastruktura“ reagovat.

Dopravní infrastruktura je využívána jak přepravními společnostmi, tak jednotlivci (soukromě i pracovně). Významné z hlediska dopravních prostředků je členění na přepravu osob (lidí) a nákladů (zboží). Silniční a železniční infrastruktura zahrnuje oba subsystémy. Vnitrozemská vodní doprava je výrazně orientována na přepravu nákladů, letecká doprava na přepravu cestujících osob.

V silniční dopravě osobní i nákladní je významný podíl individuální automobilové dopravy.

Dopravní vazby jsou výrazně ovlivňovány hustotou osídlení části území (regionů), zejména velkými městy a jejich aglomeracemi. Ta vykazují vysoké zatížení úrovně regionální i meziregionální, resp. dálkové.

Ve střední Evropě je kvalita dopravní infrastruktury mezi Německem, Rakouskem a Švýcarskem na straně jedné a Českem, Slovenskem, Maďarskem a Polskem výrazně rozdílná. Východní země Německa v podstatě dosáhly „západního“ standardu. K určitému vyrovnání, zatím však zejména u letecké dopravy, došlo v hlavních městech (Warszawa, Praha, Budapest), kde se řádově zvýšil počet cestujících, což znamenalo výstavbu kapacitních terminálů.

V ostatních dopravních subsystémech je situace méně příznivá. Mezi středo-východními zeměmi (integrovanými do EU) jsou poměrně významné rozdíly.

Situace dopravní infrastruktury v sousedních zemích

Rakousko

Dálniční síť je v podstatě dokončena. Mimo dálnic (A) jsou budovány též kapacitní trasy (S), částečně jako přestavby. Hlavní silniční trasy mají ve velkém rozsahu souvislá extravilánová vedení, v některých případech jsou třípruhové.

Směrem k ČR zbývá dokončit trasu S10 (E55) Freistadt – Dolní Dvořiště v délce 16 km a rozšířit trasu S3 (E59) Guntersdorf – Hatě (11 km).

Nejvýznamnější záměry jsou:

S2 Wien – Marchegg (Bratislava) 31 km, E552 Ried – Altheim (22 km) – Braunau – München (navazuje na bavorskou A94).

Úsekem S1 (8 km) Schwechat – Gross-Enzersdorf (tunel pod Dunajem) by měla být dokončena obvodová trasa Vídně. Železniční síť – umožňuje v hlavních směrech vysokorychlostní spojení. Nejvýznamnější je Westbahn (Wien – Linz – Salzburg – München).

Z podstatné části se jedná o přestavby. Ostatní hlavní tratě většinou umožňují rychlost 160 km/h (v horských oblastech 140 km/h). Ve výstavbě jsou tři dlouhé tunely: Brenner (55 km), Semmering (27,3 km) a Koralm (32,9 km).

Bavorsko

Dálniční síť vykazuje menší deficit. Na dálnici A94 (München – Passau) chybí úsek Tutting – Althem – A3 (14 km) a následné rozšíření úseku Marktl – Simbach – Malching (33 km). Trasa je součástí E552 (München – Linz).

Diskuse se vedou o potřebnosti trasy A93 Landshut – Rosenheim, která by měla nahradit stávající B15. V aglomeracích Landshut a Rosenheim mají nové úseky B15 jinou trasu než plánovaná A93, je možné předpokládat přehodnocení cílového řešení.

Železnice – sledována je přestavba úseků na trati Nürnberg – Würzburg. Diskutovány jsou parametry přestavby tratí München – Mühlheim am Inn – Salzburg (250, resp. 200 km/h) a Regensburg – Furth im Wald (Plzeň – Praha).

Byla dokončena přestavba tratí Donau-Iser-Bahn (Regensburg – Landshut – München) na rychlost 160 km/h. Navazovat by měl projekt Donau-Moldau-Bahn (Regensburg – Plzeň – Praha) v parametrech 200 km/h. Český úsek je součástí III. tranzitního koridoru. Jedinou dokončenou stavbou je krátký úsek (20,2 km) Rokycany – Plzeň s nejdelším českým tunelem (4,2 km).

Sasko

Dálniční síť je dokončena. Významnější nedálniční stavby probíhají v regionech Dresden (východní tangenta, cca 10 km), Chemnitz (městský okruh) a Leipzig (B87) – Taucha – Eilenburg (22 km).

Železnice – diskutováno je spojení Dresden – Praha (s tunelem pod Krušnými horami) a spojení Franken-Sachsen-Bahn (Nürnberg – Hof – Chemnitz – Dresden).

Polsko

V posledních letech Polsko výrazně rozšířilo síť dálnic (A) a rychlostních silnic (S). V současné době jsou ve výstavbě významné úseky:

- E28 S6 Goleniów – Kolobrzeg – Koszalin 81 km
- E261 S5 Gniezno – Bydgoszcz – Grudziądz 141 km, část rozšíření
- E261 S5 Leszno – Poznań 45 km
- E65 S3 Bolków – Lubawka (CZ) 32 km
- E75 A1 Pyrzowice – Częstochowa – Piotrków Trybunalski 139 km, 69 km rozšíření
- E77 A7 Płońsk – Mława 66 km
- E57 S8 Ostrów Mazowiecka – Białystok 54 km, Suwałki – hranice 30 km
- E372 17 Warszawa – Puławy 84 km, z větší části rozšíření 19 Lublin – Rzeszów 108 km

Chybí úseky:

- E77 S7 Nowy Dwór Mazowiecki – Warszawa 22 km S2 Bielsko-Biala – Kraków 58 km
- E77 S7 Kraków – Rabka Zdrój 47 km
- E67 S6 Kamienna Góra – Chrzanów 62 km

Rozsah těchto projektů je velice rozsáhlý. V řadě případů se jedná o rozšíření již existujících tras. V některých případech byly již dříve realizovány obchvaty měst. Oproti České republice jsou realizovány zejména u přestaveb velmi dlouhé souvislé úseky, v některých případech i více než 100 km. Železnice – Polsko vzhledem k sídelní struktuře, s vysokým zastoupením měst s více než 500, resp. 200 tis. obyv., má velmi dobré podmínky pro efektivitu hlavních tratí. Na rychlost 200 km/h (příp. vyšší) jsou přestavovány tratě umožňující spojení Warszawy s Gdańskem a Krakówem/Katowicemi. Ostatní tratě jsou modernizovány na 160 km/h. Spoje EC směřují na Berlin, Dresden, Prahu a Wien.

Slovensko

V silniční síti je zachováno členění na dálnice (D) a rychlostní silnice (R). Významným projektem je dálniční okruh D4 kolem Bratislavy v délce cca 45 km, zahrnující tunel pod Malými Karpatami (v délce 8 km). Na křižovatku s A2 u Stupavy navazuje nové spojení na Marchegg – na připravova-

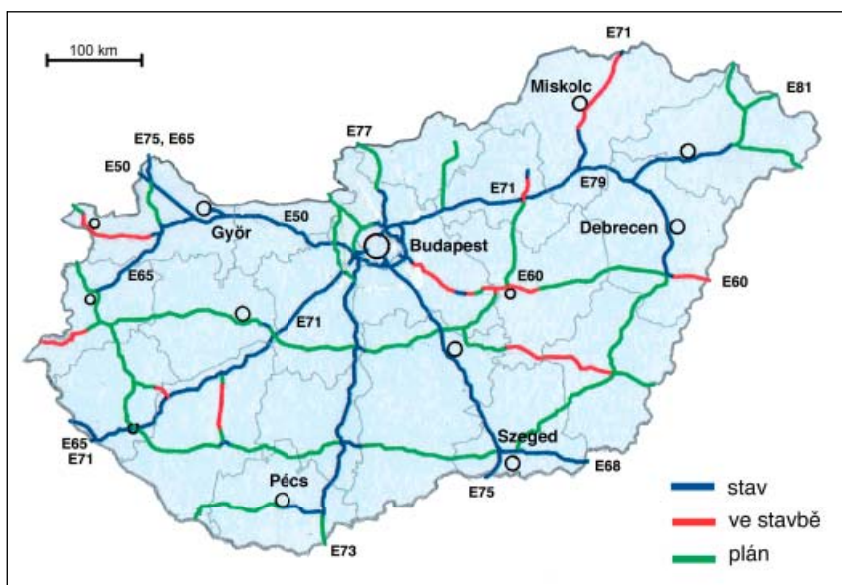


Polsko – síť dálnic a rychlostních silnic (stav 2018)

nou rakouskou trasu S3. S výjimkou prostoru Prešova je z podstatné části dokončena trasa D1. Významnou trasou je R2, kde chybí úseky Prievdza – Handlová – Žiar nad Hronom (33 km) a Sliač – Zvolenská Slatina (15 km). Výhledově je sledována trasa R6 Púchov – Lyský průmysk (ČR). V železniční síti probíhá (obdobně jako v ČR) modernizace hlavních tratí. Vzhledem k terénním podmínkám bude reálně dosáhnout standardu 160 km/h jen na části tratí. Vyšší rychlost může být dosaženo na trati Bratislava – Szob – (Budapest).

Maďarsko

Silniční síť je členěna, obdobně jako na Slovensku, na dálnice (M) a rychlostní silnice (R). Rozdíl je v tom, že některé trasy kategorie R (zejména v tangenciálních vedeních) jsou ve třetí, resp. dvoupruhovém uspořádání. V uplynulém období byly dokončeny téměř všechny radiální trasy vycházející z Budapešti. V období 2019–2021 se předpokládá dokončení cca 430 km hlavní silniční sítě. Některé úseky jsou delší než 50, resp. 25 km. Z uvedeného rozsahu se jedná o rozšiřování stávajících dálnic v délce 45 km. Jediná silnice je v kategorii R v délce 33 km.



Maďarsko – dálniční síť

V Blízké době budou dokončena hlavní spojení maďarsko-rakouská. Významnými deficity jsou M2 (E73) Vác – Šahy (40 km) a úseky na trase E65 Hagyesalom – Csorna (30 km) a Szombathely – Zalaegerszeg – Nagykanisza (109 km) v kategorii R. Železniční síť, obdobně jako polská, sleduje zejména spojení hlavních center (se 100 tis. obyv.) rozložených spíše u hranic sousedních zemí. Hlavním záměrem je přestavba železniční tratě Wien – Budapest – Beograd na rychlost 200 km/h.

Deficity české dopravní infrastruktury

Česká republika vykazuje v dopravní infrastruktuře mimořádně velké deficity. Ze středovýchodních zemí měla v r. 1990 zřejmě nejlepší výchozí podmínky. V souvislosti s novou orientací se podařilo v relativně krátké době dokončit dvě prioritní stavby: ropovod Ingolstadt – Kralupy n. Vltavou a s jistými problémy v prostoru Plzně dálnici D5, navazující na Bavorskou A6 do Nürnbergu. Další dálniční spo-

jení Praha – Dresden (D8 – A17) bylo na české straně dokončeno s desetiletým zpožděním v roce 2016

Počátkem 90. let, v rámci prací na nové „Koncepci územního rozvoje ČR“, byly zpracovány analýzy přeshraničních vazeb. Byla obnovena řada hraničních přechodů (převodem do silnic II. tř.), investice do zlepšení jejich standardu byly ale velmi nízké. **Po rozdělení Československa byly v ČR koncepční práce, které měly mj. stanovit priority dopravních vazeb, zastaveny. Plány rozvoje jednotlivých dopravních subsystémů nesledují optimalizaci jejich „spolu-práce“ a nestanovují priority realizace dle významu jednotlivých staveb v celkovém systému.**

Po roce 1990 došlo k významným změnám, které zásadně ovlivnily přepravu osob i nákladů:

- změny v sektorové zaměstnanosti – zánik či útlum některých odvětví;
- vznik středních a malých firem – důsledkem jsou změny vazeb v bydlení zaměstnání;

- změny v logistice – jak ve výrobních odvětvích, tak v oblasti obchodu a služeb; „zboží“ neleží ve skladech, ale je „na cestě“ k odběrateli či spotřebiteli;
- změny v osídlení v důsledku rozdílného potenciálu měst a regionů, stagnace či útlum průmyslových center, nárůst obyvatel v příměstském území prosperujících měst;
- změny využívání volného času (cestování, rekreace, včetně zahraniční).

Tyto změny zásadně ovlivnily vývoj vazeb (přepřav) z hlediska nárůstu četnosti a vysoké diferenciaci.

Realizované či připravované investice do dopravní infrastruktury státu a krajů neodpovídají reálným intenzitám přeprav v jednotlivých systémech:

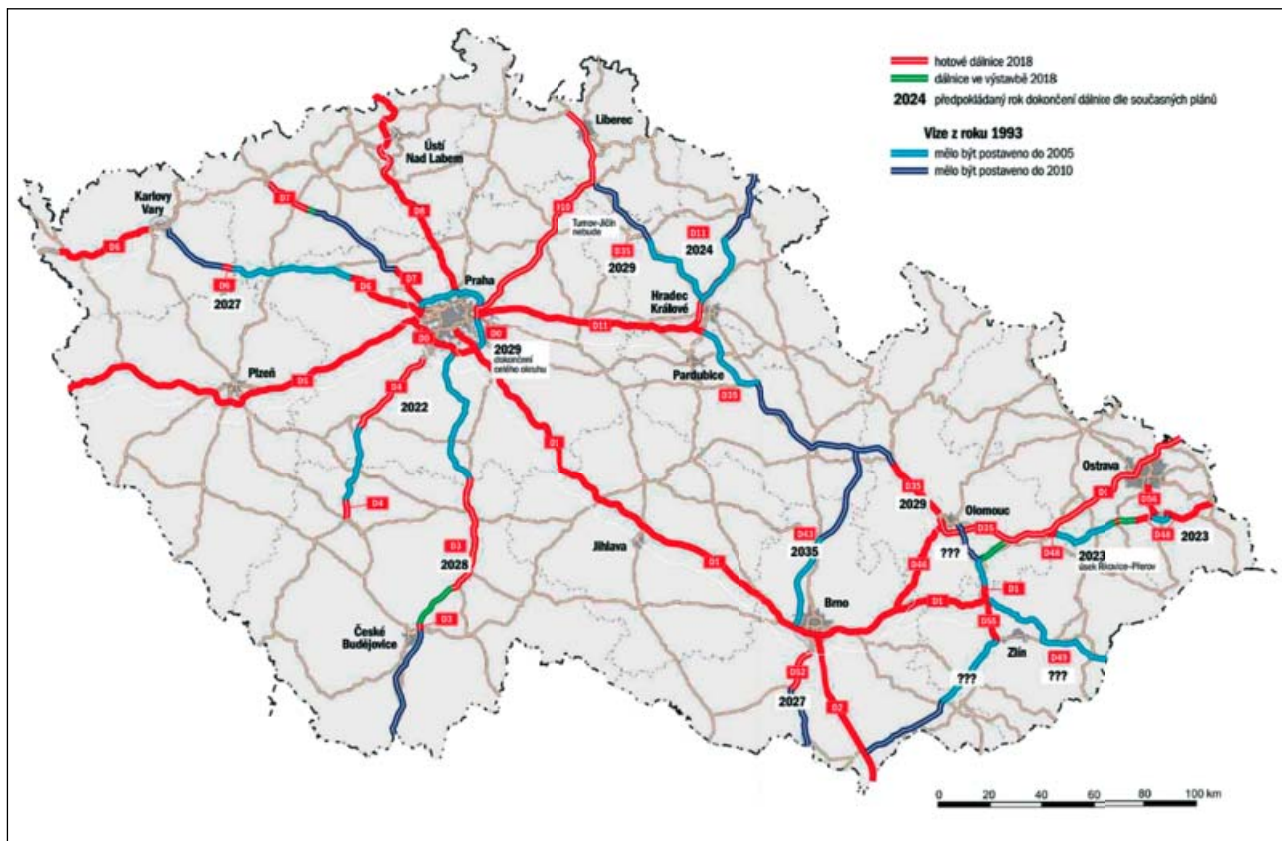
Přeprava osob (oskm)

IAD 59,9 %

veřejná 40,1 % (železniční 7,6 %, autobusová 9 %, letecká 9,1 %, vodní 0,1 %, MHD 14,4 %)

Přeprava nákladů (tkm)

silniční 70,3 %, železniční 25,2 %, vodní 1,0 %, ropovody 3,4 %



Kudy jsme už mohli jezdit

Zdroj: časopis Týden

Důležitým faktorem je též **délka sítí** jednotlivých subsystémů (investice do obnovy):

- silnice celkem 54 517 km, z toho dálnice – 1 240 km, silnice I. tř. – 5 825 km
- železnice celkem 9 567 km, z toho elektrizované – 3 237 km, vícekolejné – 1 970 km
- vodní cesty celkem 720 km, z toho třída Va – 109 km, třída IV – 102 km, Mělník – Ústí n. L. 69 km

Letecká doprava je neúspěšnějším segmentem. Výkony má vyšší než železnice – výkon 2017 – 11 326 mil. oskm, nárůst na 396 %.

95 % všech výkonů (16,8 mil. cest./rok v r. 2018) je realizováno letištěm **Praha-Ruzyně**. Výkon ostatních letišť (Brno, Ostrava, Pardubice a Karlovy Vary) je cca 0,9 mil. cest/rok. Ve střední Evropě má Praha desáté největší letiště.

Standard služeb má dobrou úroveň (část parkování mimo areál). Vzhledem k výkonu (počtu pohybů letadel) je potřebné realizovat paralelní dráhu.

Hlavním problémem letiště je neexistence kolejového spojení s centrem Prahy a hlavním nádražím. Chybí rovněž silniční infrastruktura v severozápadním segmentu Pražské aglomerace (D0, D7, AO) a kvalitní železniční spojení největšího blízkého města Kladna (70 000 obyvatel) s Prahou.

Lodní doprava realizuje jen cca 1 % výkonu nákladní dopravy a 1 % osobní dopravy. Význam lodní dopravy (s určitou výjimkou mimořádné koncentrace osídlení a ekonomických aktivit v koridoru Rýna a jeho přítoků) v zemích střední Evropy klesá. Souvisí to se zásadní změnou ekonomických aktivit a efektivitou (spolehlivostí) logistiky (JIT – just in time). Obchodní a kooperační vazby ČR směřují západním směrem (země s vysokým HDP), nikoliv na Balkán.

Určitý potenciál má lodní doprava v oblasti turistiky a rekreace. V jiných zemích je toto využití (nevyžadující přestavby vodních cest) velmi vysoké.

Lodní dopravu v celém rozsahu (623 mil. tkm) může převzít železnice, která od roku 1995 zaznamenala ztrátu 9 552 mil. tkm. Ve stejném období

vodní doprava klesla o 699 mil. tkm. V úseku Děčín – Litoměřice – Mělník – Kolín železniční trať kopíruje tok Labe. V trase Kolín – Havlíčkův Brod – Brno umožňuje spojení na Břeclav – Bratislavu – Pardubice – Česká Třebová – Olomouc spojení na Ostravu.

Kapacitní problémy železnice v úseku Kolín – Pardubice – Česká Třebová lze řešit přestavbou úseku Nymburk – Hradec Králové – Choceň a novostavbou Choceň – Ústí nad Orlicí pro dálkové spojení.

Nové „rychlé“ železniční spojení Praha – Ústí nad Labem – Dresden umožní uvolnění kapacity na úseku Děčín – Dresden.

Přestavba železniční trati Praha – Plzeň – Regensburg (Donau-Moldau-Bahn) umožní nejen návaznost na Donau-Isar-Bahn (München), ale i přístup k dunajskému přístavu v Regensburgu. V souběhu s touto železniční tratí je nezbytná přestavba silnice I/26 Plzeň – Furth im Wald, která by navazovala na již realizovanou silnici Regensburg – Cham – Furth im Wald.

Železniční doprava realizuje 7,6 % přepravy osob a 25,2 % nákladů.

Provozní délka tratí je 9 566 km, z toho elektrizovaných 3 237 km.

Výkony osobní (mil. oskm)

1995: 8 023, 2017: 9 498 (mírný nárůst na 118 %)

Výkony nákladní (mil. tkm)

1995: 25 395, 2017: 15 843 (výrazný pokles na 62 %)

Lze ji členit na:

Osobní	rychlost km/h
regionální	80–120
meziregionální	100–160
dálkovou mezistátní	více než 200
+ spojení Praha – Brno – Ostrava vč. tranzitu	

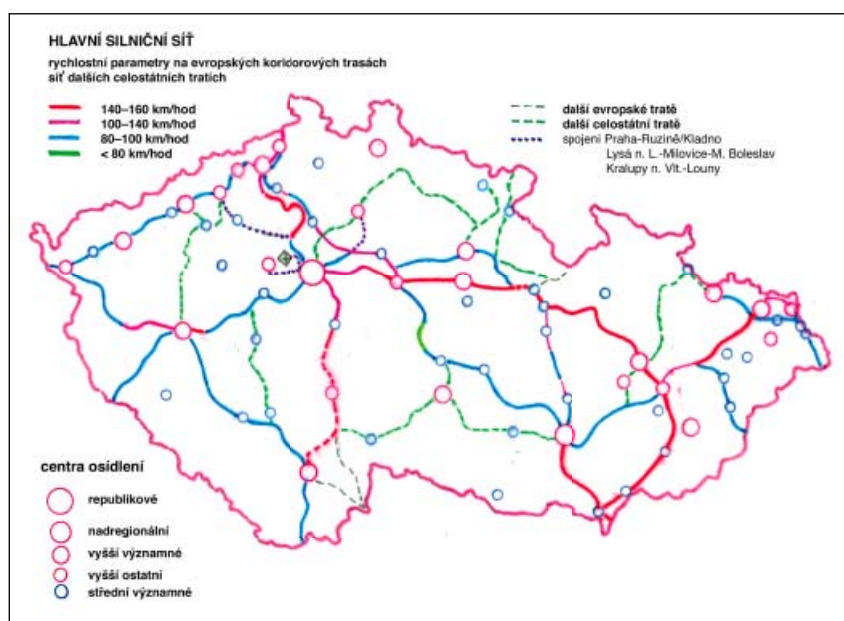
Nákladní	rychlost km/h
regionální	min. 80
meziregionální	min. 100
dálkovou	min. 120

S výjimkou nových úseků rychlých spojení (více než 250 km/h) je společné využívání infrastruktury pro osobní i nákladní dopravu.

Přesun z významné části přeprav ze silnice na železnici je podmíněn:

- významným zvýšením rychlosti a spolehlivosti (dodávka v čase);
- kooperací se silniční dopravou;
- přestupními terminály v oblasti dopravy osob;
- efektivní překládkou kamiony/kontejnery v oblasti dopravy nákladů.

Významné nárůsty lze předpokládat v regionální dopravě, zejména z IAD a částečně též z autobusů (kooperace). Vzhledem k výrazně nižší délce sítí bude přesun z meziregionální autobu-



ČR – hlavní železniční síť

Zdroj: autor

sové dopravy jen v koridorech, kde železnice nabídne vyšší rychlost a srovnatelné intervaly mezi spoji.

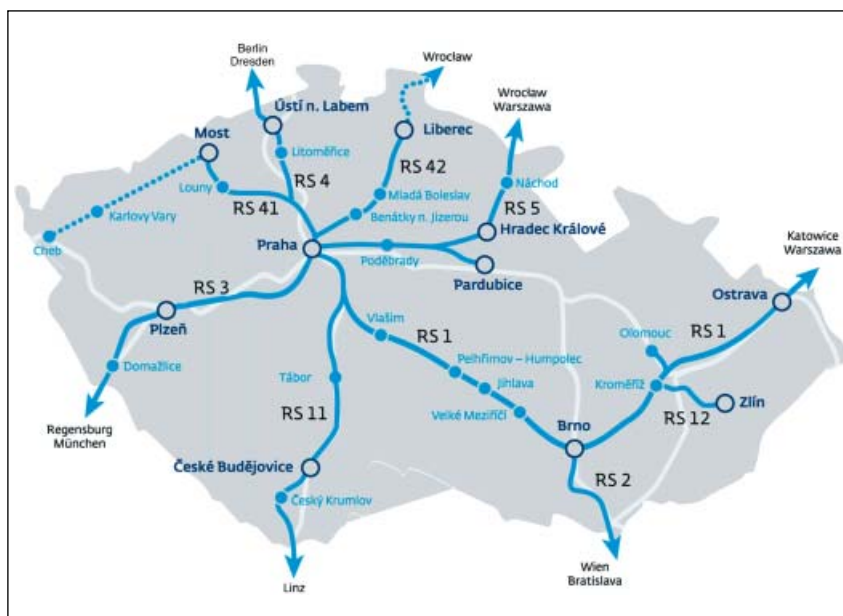
Hlavní deficity

- dokončení „tranzitních“ koridorů:
 - Praha – Plzeň – Furth im Wald (200 km/h) – chybí 83 km
 - Olbramovice – České Budějovice (160 km/h) – chybí úseky Votice – Sudoměřice 17,0 km a Ševětín – Nemanice 21,5 km s tunely 3 a 5 km
 - přestavba České Budějovice – Horní Dvořiště (na min. 120 km/h) – Linz
- výstupní úseky rychlých tratí z Prahy (sever – Lovosice, západ – Hořovice, východ – Poříčany)
- přestavba trati Děčín – Kolín – Havlíčkův Brod – Brno (120–160 km/h)
- přestavba Brandýs nad Orlicí – Ústí nad Orlicí – Česká Třebová – 16 km
- přestavba Brno – Přerov (200 km/h) – 90 km
- přestavba a dostavba trati Praha – Lysá nad Labem – Milovice – Mladá Boleslav (120–160 km/h)
- přestavba trati Nymburk – Hradec Králové – Choceň (mimo Velký Osek) s propojením Poříčany – Libice n. C. (120–160 km/h)
- přestavba trati Plzeň – Strakonice – České Budějovice – České Velenice/Gmünd (min. 120 km/h)
- zvýšení rychlosti Brno – Břeclav a Přerov – Ostrava na 200 km/h

Tím by byla dokončena podstatná část sítě evropských tratí.

Síť ostatních celostátních tratí by měla být doplněna novostavbou Kralupy nad Vltavou – Louny – Most (160–200 km/h) a navazující přestavbou Chomutov – Klášterec nad Ohří (160 km/h). Z hlavní sítě by měly být vypuštěny trasy, které nejsou elektrizovány nebo neumožňují modernizaci na 100, resp. 80 km/h, jejich přestavba vzhledem k významu je problematická.

Velkým problémem železnice je, že se nepodílela na vzniku velkých logistických areálů, které jsou téměř výhradně lokalizovány u dálnic (při MÚK) a dalších hlavních silnic. V některých případech bylo možné napojení. Příčinou byla většinou obava z nízké spolehlivosti státního dopravního.



Zdroj: SŽDC

ČR – plánované rychlotrati

Silniční doprava realizuje asi 69 % přepravy osob, z toho 9 % připadá na dopravu autobusovou. Silniční síť navíc využívá i část autobusové MHD. V nákladní dopravě realizuje přes 70 % výkonu, oproti roku 1995 zaznamenala nárůst o cca 14 % (železniční ztratila více než 10 %).

osobní doprava

– IAO 74 317 mil. oskm

nárůst na 136 %

– autobusová 11 178 mil. oskm

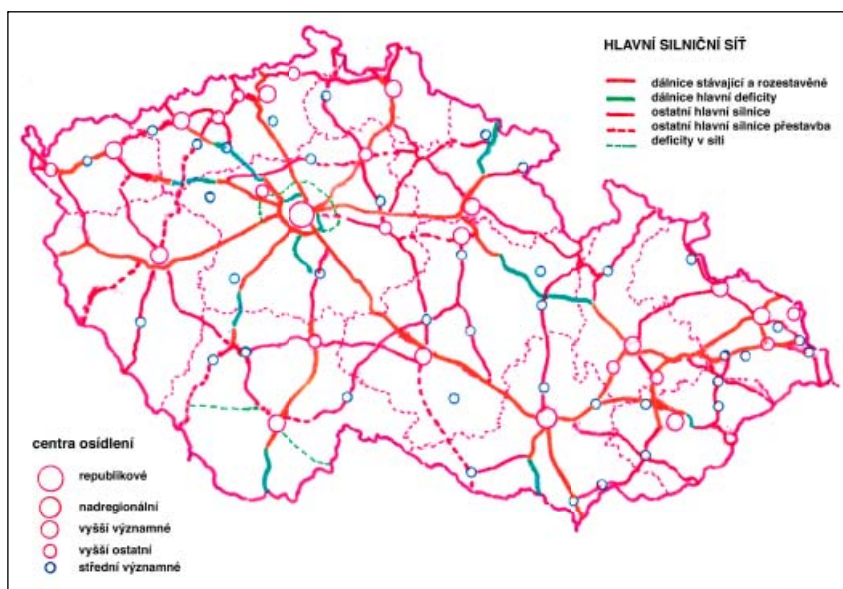
pokles na 95 %

nákladní doprava

– 44 234 mil. tkm

nárůst na 142 %

Samozeřejmou výhodou silniční dopravy je, že jediná umí přepravu „od domu k domu“, a že disponuje výrazně nejrozsáhlejší sítí – 54 520 km (její kvalita je z větší části nízká), z toho 1 240 km dálnic a 5 825 km silnic I. tř. Délka kapacitních silnic (D + čtyřpruh) je v jednotlivých krajích velmi rozdílná. Kraje Plzeňský, Olomoucký, Moravskoslezský a Vysočina mají více než 200 km/mil. obyv. Kraje Ústecký, Liberecký a Středočeský (vč. Prahy) necelých 170 km/mil. obyv. (Jihomoravský 146, Liberecký 105, Jihočeský 103, Zlínský 64, Pardubický 52 a Královéhradecký 51 km/mil. obyv.



Zdroj: autor

ČR – hlavní silniční síť

Za **priority** jsou považovány:

- D0 Pražský okruh (Modletice – Běchovice) 12,5 km + navazující přeložka I/12 do Úval 12 km
- D35 Opatovice – Ostrov 27,1 km
- D3 obchvat Českých Budějovic 27,5 km
- D11 Hradec Králové – Jaroměř 22,8 km
- D1 obchvat Přerova 10,1 km

V prioritách by měly být další úseky, ale chybí:

- D3 Praha – Mezno 60,5 km
- Třebonín – Dolní Dvořiště 24,0 km
- D35 Ostrov – Opatovec – Mohelnice 80,6 km
- D7 Slaný – Panenský Újezd 16,7 km
- D11 Jaroměř – Turnov – Královec 41,5 km

Chybí vymezení hlavní sítě, která by měla umožnit vazby vyšších center, včetně zahraničních, a respektovat evropskou síť. Za vyšší centra lze považovat současná statutární města a některé lokální aglomerace Tábor, Cheb, Kolín-Kutná Hora. Hlavní silnice (dálnice) většinou vedou osami osídlení nadnárodního (republikového) a nadregionálního významu. Ve kterých leží podstatná část vyšších a středních center. Některé navrhované dálnice, resp. jejich úseky, procházejí územím s velmi řídkým osídlením a je otázkou, zda kapacitní trasa je zde nezbytná.

Socioekonomické faktory – role center osídlení

Mimo počtu obyvatel je pro centra významným faktorem jejich ekonomická výkonnost. Rozvojový potenciál měst ovlivňují další faktory, zejména vývoj počtu obyvatel a intenzita bytové výstavby po roce 1990.

Z tohoto relativně komplexního hodnocení mají potenciál:

velmi dobrý: Praha, Mladá Boleslav, České Budějovice, Brno, Plzeň, Pardubice
dobrá: Liberec, Hradec Králové, Jihlava, Olomouc,
nízký: Děčín, Chomutov, Most, Ústí nad Labem, Přerov, Karviná, Havířov

Z českých center mají vyšší HDP (průměr EU=100): Praha 183, Brno 119, Mladá Boleslav 115 a Plzeň 106. Z center blízkých ČR mají nejvyšší HDP: Regensburg 239, Passau 210, Bayreuth 200, Bratislava 184, Linz 165, Wien 153, Dresden 124, Wrocław 112, Kraków 111, Chemnitz 110.

Tyto socioekonomické faktory by měly zásadně ovlivňovat odstraňování deficitů v silniční i železniční infrastruktuře v přeshraničních vazbách.

Směr:

Regensburg	železnice, silnice
Linz	železnice, silnice
Passau	silnice
Wien	silnice
Dresden	železnice
Chemnitz	silnice
Kraków	deficity na polském území

Z regionálního pohledu je **největší deficit v silniční infrastruktuře ve středočeském prostoru**. Chybí významné části Pražského okruhu (DO), zejména propojení jižního a východního segmentu (D1, I/12).

Agglomerační okruh by měl být celý v I. tř., dnes jen část D7 – D6 (I/61 v nevyhovujících parametrech).

V území okresů Praha-východ a Praha-západ žije 260 tis. obyv. (srovnatelná Ostrava má 290 tis. obyv.) a je zde vysoká koncentrace nových ekonomických aktivit, zejména logistiky s vysokými nároky na silniční dopravu.

Vzhledem k dostupnosti letiště Praha-Ruzyně je nezbytné propojení D8–D7.

Z radiálních tras chybí D3 Praha – Mezno, úsek D7 Slaný – Louny a úsek I/12 Běchovice – Úvaly.

Druhým regionem je **Českobudějovicko**. Obchvat D3 (E55) snad bude zahájen v letošním roce, následovat by měl úsek na hranice Rakouska. Další deficity jsou na trasách I/20 (E49) a I/34 (E551).

Významnými deficity jsou dále zejména: **D35** Ostrov – Mohelnice, **D52** Pohořelice – Mikulov (Wien), **I/38** Jihlava – Znojmo (Wien), **I/26** Plzeň – Fomava (Regensburg), **I/4** Strakonice – Strážný (Passau).

U těchto spojení již infrastruktura v sousedních zemích existuje, resp. bude dokončena. Rovněž je žádoucí urychlit výstavbu D11 Jaroměř – Královec (Legnica, Wrocław – Warszawa).

Shrnutí

Výčet významných deficitů České dopravní infrastruktury zdaleka není úplný. Zřejmě se nepodaří ani uvedené záměry do roku 2030 realizovat i proto, že příprava staveb trvá neskutečně dlouho.

Počátkem 90. let jsme se pokusili v rámci „Koncepce územního rozvoje České republiky formulovat program „Propojení s Evropou“. Inspirací byl německý program Deutsche Einheit, který byl schválen již v roce 1991, a z podstatné části již byl realizován. Zahrnoval devět projektů železničních, sedm projektů silničních a jeden projekt rekonstrukce vodní cesty (poměr investic v %: 52 : 41 : 7).

V posledních (téměř) 30 letech došlo v podstatě stabilizované sídelní struktuře střední Evropy k rozdílnému vývoji velkých měst. Spíše to ovlivnila transformace ekonomiky než deficity v kvalitě dopravní infrastruktury. Velká část sledovaných měst leží na vodních cestách, pozitivní trendy má však jen jejich část.

Města s více než 1 mil. obyvatel:

Nárůst (v %)

– Wien 23,4 – München 18,9 – Köln 13,4 – Hamburg 10,9 – Warszawa 7,3 – Praha 6,6 – Berlin 5,5

Pokles (v %)

– Budapest 13,1

Města s 0,5–1,0 mil. obyvatel:

Nárůst (v %)

– Leipzig 14,1 – Dresden 12,4 – Stuttgart 9,1 – Düsseldorf 6,9

Pokles (v %)

– Łódź 17,1 – Poznań 7,6 – Duisburg 7,2 – Essen 7,0

Města s 200–500 tis. obyvatel:

Nárůst (v %)

– Münster 21,2 – Graz 20,3 – Freiburg im Breisgau 20,2 – Mainz 19,4 – Augsburg 14,0 – Karlsruhe 13,5 – Bonn 11,4

Pokles (v %)

– Halle 22,9 – Magdeburg 20,4 – Katowice 17,8 – Ostrava 11,3 – Bydgoszcz 10,6 – Rostock 10,1

Nejsou uváděna města, jejichž vývoj byl v intervalu $\pm 5\%$. Hlavní ekonomická centra (nejen) střední Evropy leží v západní části Německa. Ve vzdálenosti od cca 380 km (Mnichov) po 650 km (Hamburg) od Prahy. Ke zlepšení vazeb je nezbytné propojení na existující dálniční a železniční síť Německa.

Řeky a další vodní cesty jsou nepochybně potenciálem velkých měst. Areály přístavů, zejména těch ve vazbě na historická jádra, mají v souvislosti s útlumem přepravy nákladů předpoklady nového využití. Tento přístup již před více než padesáti lety zahájily londýnské Docklands.

Hlavní spojení významných středoevropských center je v oblasti osobní i nákladní dopravy realizováno silniční a železniční infrastrukturou. Ta umožňuje rychlost 80 až 130 km/h (silnice), resp. 120 až 300 km/h (železnice). Významný podíl má lodní doprava na Rýnu, zejména se jedná o přímé spojení s mořskými přístavy Rotterdam a Antwerpen, nikoliv o spojení mezi městy.

V současné době jsou u nás diskutovány deficity dálniční sítě. Ta měla být dle plánů z roku 1993 dokončena v roce 2010. V současné době výhledy uvádějí rok 2035. Je zřejmé, že v navržené síti jsou trasy nebo úseky, které zatížením (pod 10 tis. voz./24 h) nevyžadují kapacitní dálnici. Obdobný problém je též u železnice, kde tzv. tranzitní koridory měly být dokončeny v roce 2008. Do r. 2018 nebyly dokončeny projekty v délce cca 180 kilometrů. Měla být také zahájena stavba Brno – Přerov (90 km).

Na rozdíl od dálnic, kde není problém s dosažením rychlostního standardu (130 km/h), u koridorové železnice standard 160 km/h dosahují jen na menší části realizovaných staveb. Na řadě staveb nebylo dosaženo ani standardu 120 km/h pro kombinovanou dopravu.

Záměr „Rychlých tratí“, sledující propojení relativně malých a blízkých krajských měst novostavbami VRT, má obdobně jako koncepce dálnic z počátku 90. let stejný přístup. **Nevychází z potřeby vazeb osídlení ani z reálných časových horizontů možné realizace.** Sídlní struktura ČR, na rozdíl od německé či polské, nemá velká města nad 500, resp. 200 tis. obyv.

Vzhledem k efektivitě systému je zastavení v centrech s méně než 100 tis. obyvatel. a vzdálenosti pod 100 km problematické.

Česká republika ve středoevropských sítích

V západovýchodním směru vedou hlavní dopravní koridory mimo území Česka i Slovenska. V severojižním směru jsou významné koridory Dresden – Praha – Linz (E55) a Katowice – Ostrava – Brno – Wien. Za perspektivní (silniční) spojení lze považovat Leipzig – Chemnitz – Plzeň – Regensburg – München. Na Slovensku je nejvýznamnější koridor Katowice – Bialsko-Biala – Žilina – Bratislava – Wien / Budapest (E75). Perspektivním spojením je koridor Kraków – Ružomberok – Banská Bystrica – Budapest (E77).

Větší význam pro ČR mají diagonální trasy Dresden – Praha – Brno – Wien/ Bratislava – Budapest a Wrocław – Praha – Plzeň – Regensburg – München

Chceme-li v blízkém horizontu výrazně zlepšit situaci v dopravní infrastruktuře, je potřebné stanovit prioritní stavby, schopné pokrýt významnou část současných deficitů a sledovat kooperaci jednotlivých subsystémů s ohledem na jejich možnosti pokrytí potřebných vazeb.

Použité zdroje:

- KÖRNER, M. „25 let vývoje letecké dopravy ve střední Evropě“, In: *U&ÚR*, 3/2018.
- KÖRNER, M. „Dopravní (silniční) infrastruktura v kontextu regionálního plánování“, In: *U&ÚR*, 3/2017.
- Ministerstvo dopravy „Ročenky dopravy“ 1995–2017.
- Ministerstvo dopravy „Dopravní sektorová strategie“, 2017.
- Ministerstvo dopravy „Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury“, 2005.
- KÖRNER, M. „Dopravní síť v kontextu osídlení ČR“, In: *U&ÚR*, 4/2015.
- KÖRNER, M. „Vysokorychlostní železniční spojení – současnost a blízký vývoj Ve střední Evropě – územní a ekonomické souvislosti“, In: *U&ÚR*, 5/2013.
- KÖRNER, M. „Vývoj vybraných středoevropských metropolitních regionů po r. 1990“, In: *U&ÚR*, 5/2012.
- KÖRNER, M. „Vývoj dopravní infrastruktury ve střední Evropě“, Urbanita, 2010.
- KÖRNER, M. „Změny v dopravních vazbách a jejich vliv na dopravní infrastrukturu“, In: *U&ÚR*, 5/2010.

Ing. arch. Milan Körner, CSc.

ENGLISH ABSTRACT

Deficiencies of the transportation infrastructure in the Czech Republic and its neighbouring countries, by Milan Körner

Territories are materially linked by various means of transport, from bicycles to airplanes. They need devices and routes that make transport possible. This is transport infrastructure in a nutshell. Walking does not require any means of transport. Air transportation takes place in controlled corridors, as does sea and ocean shipping. The subject of this text is the current state of things and plans for the transportation infrastructure in the Czech Republic and, with reference to existing and ever-increasing links, Central European countries. As a consequence of the increase in population and its activities and needs, requirements for transportation connections — i.e. requirements for capacity and quality (speed in particular) to which the infrastructure should react — are on the increase as well.

MIKROREGIONY A EUROREGIONY ČESKÉ REPUBLIKY

INFORMACE O AKTUALIZACI 2018

Ústav územního rozvoje ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj, odborem regionální politiky, v rámci úkolu A.4.05/RP – Podpora obcí, provedl k 31. prosinci 2018 aktualizaci přehledu funkčních mikroregionů a euroregionů v České republice.

Cílem aktualizace byla revize funkčních mikroregionů a euroregionů v České republice a usnadnění orientace v oblasti regionálního rozvoje. V přehledu nejsou zahrnuty místní akční skupiny (MAS).

Aktualizace mikroregionů a euroregionů proběhla porovnáním ze tří zdrojů:

- Databáze Regionálního informačního servisu (RIS) – mikroregiony a euroregiony
- Databáze Českého statistického úřadu (ČSÚ) – statistická právní forma – 771 – Svazky obcí, včetně zaniklých subjektů – aktuální data z Registru ekonomických subjektů a euroregiony
- Rejstříky dobrovolných svazků obcí jednotlivých krajů ČR

Přehled fungujících mikroregionů a euroregionů v ČR byl strukturován na základní informace o jednotlivých subjektech – název, kraj, obec s rozšířenou působností, kontakt, webové stránky, poznámka, zdroj. Do přehledu byl zapisován stávající stav.

Přehled zohledňuje také vymezení předmětu činnosti. Víceúčelové mikroregiony, založené za účelem více funkcí spolupráce a jednoúčelové mikroregiony, založené za účelem např. v oblasti hospodaření s vodou, výstavby či správy kanalizace a ČOV, rozvoje ekologického postupu při nakládání s odpady, vybudování a provozu cyklistické stezky apod.

Podle krajů byl zjištěn počet a složení mikroregionů, který je uveden v následující tabulce.

Pro uživatele byl vytvořen přehled mikroregionů s možností dálkového přístupu. V následující ukázce je zobrazen výťah z tabulky, v níž jsou zaneseny mikroregiony jednotlivých krajů.

Kraj	Počet mikroregionů	Z toho víceúčelových/jednoúčelových
Jihočeský kraj	57	48/9
Jihomoravský kraj	134	73/61
Karlovarský kraj	20	19/1
Královéhradecký kraj	51	48/3
Liberecký kraj	31	25/6
Moravskoslezský kraj	42	35/7
Olomoucký kraj	59	44/15
Pardubický kraj	56	37/19
Plzeňský kraj	61	43/18
Středočeský kraj	117	86/31
Ústecký kraj	48	42/6
Kraj Vysočina	68	44/24
Zlínský kraj	43	37/6
Ostatní	1	1/0
Celkem	788	582/206

Počet euroregionů	Celkem 13
-------------------	-----------

Počet a složení mikroregionů

Prostředí	Název	Kraj	Číslo	Kontakt	webov	Poznámka	Zdroj
1	Havelský ústřední územní svazek (HÚS)	Středočeský	Česká Budějovice	Havelský ústřední územní svazek, starosta obce Vrážec; Ing. Jitka Šebeková, místopředsedla, starostka obce Kamenný Újezd Tel: 387 220 225, 402 375 703 E-mail: info@huvsk.cz	http://www.huvsk.cz	Svazek je členem Místní akční skupiny (MAS) Slavobitka na Netolicku, o.p.s. se sídlem v Netolicku E-mail: mas@netolicka.cz Web: www.mas-netolicka.cz	881, 882, 883
2	Blatná (Havelský ústřední územní svazek)	Středočeský	Česká Budějovice	Předseda: 373 46 8188 Ing. Jaroslav Mareš, předseda svazku Tel: +420 387 883 004 E-mail: info@svazekblatna.cz	http://www.svazekblatna.cz		884, 885, 886
3	Budějovicko - Sever	Středočeský	Česká Budějovice	Obecní úřad Horní, Pražská 66, 370 00 p. Česká Budějovice Ing. Jaroslav Mareš, předseda Ing. Pavel Těpálek, místopředseda, jednatel Tel: 387 225 000 E-mail: referent@obecborok.eu	http://www.budajovicko-sever.cz		887, 888, 889
4	Obdobovský svazek obcí - Mikroregion Votava	Středočeský	Tábor	Hrádká č. p. 250, 391 97 Chotouš František Hrádká, předseda Tel: +420 739 067 988 E-mail: starosta.o@chotouy.cz	http://www.mikroregionvotava.cz		890, 891, 892
5	Obdobovský svazek obcí - Mikroregion Hřivý	Středočeský	Česká Budějovice	V Chotouších 47, 373 71 Adamov Ing. Jaroslav Mareš, předseda Tel: +420 739 067 988 E-mail: starosta.o@chotouy.cz	http://www.adamov.cz/mikroregion-hrivy	Vznikl 9. 8. 2008 Adamov, Hřivý	893, 894
6	Obdobovský svazek obcí - Mikroregion Blatná	Středočeský	Písek	Městský úřad, 398 01 Písek Městský úřad, 398 01 Písek	http://www.blatna-stavka.eu		895, 896, 897

Ukázka tabulky přehledu mikroregionů v ČR

Mikroregiony na ÚÚR

Ústav územního rozvoje, v souladu se statutem organizace a na základě pověření Ministerstva pro místní rozvoj, monitoroval od roku 2000 na území republiky mikroregiony (především právní formu dobrovolné svazky obcí) a jejich rozvojové dokumenty. V rámci monitoringu byla na Ústavu územního rozvoje vytvořena, provozována a aktualizována databáze mikroregionů. K 31. březnu 2016 bylo z rozhodnutí Ministerstva pro místní rozvoj monitorování mikroregionů ukončeno a provozovaná databáze není již aktualizována. Monitorování mikroregionů a euroregionů pokračovalo v rámci Regionálního informačního servisu (RIS), který

spravuje Ministerstvo pro místní rozvoj. Aktualizace byla tamtéž ukončena k 31. prosinci 2017.

Aktualizované přehledy mikroregionů a euroregionů České republiky jsou dostupné na:

- webových stránkách Ústavu územního rozvoje – www.ur.cz – Regionální politika – Mikroregiony – Mikroregiony – přehled.
- Portálu územního plánování – <http://portal.ur.cz/> – Ostatní odkazy – Regionální rozvoj.

Ing. arch. Hana Šimková, Ph.D.
Ústav územního rozvoje

Přehled mikroregionů a euroregionů v ČR – zjištěný stav k 31. prosinci 2018

PETR DOMANICKÝ: PRACOVNA REPUBLIKY. ARCHITEKTURA PLZNĚ V LETECH 1918–1938

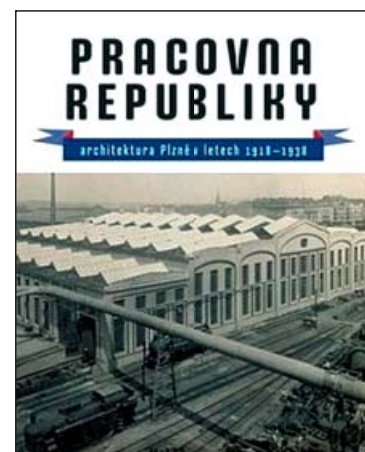
RECENZE PUBLIKACE

V první větě textu knihy autor říká: „*Plzeň nebývá, kromě několika jednotlivostí, vnímána jako město pozoruhodné z hlediska architektonického a urbanistického vývoje v nové době*“. Celý další text a bohatá obrazová dokumentace pak čtenáře přesvědčují, že nezájem o architekturu a urbanismus Plzně přinejmenším v období od počátku 20. století do konce první republiky není namístě. Líčí a dokládá, jak probíhal přerod „gründerského“ továrního města 19. století na moderní průmyslovou metropoli a jak se naplňovala vize plzeňského purkmistra dr. Václava Petáka z roku 1892 přeměnit „černou Plzeň“ kouřících továren ve školské město.

Přestože se kniha v souladu se svým titulem zabývá především dobou první republiky, je zasazena do širšího časového kontextu prologem začínajícím rokem 1900 a epilogem popisujícím děje následující až po současnost. Tím je možno ukázat, jak se urbanistické koncepce a projekty založené před I. světovou válkou propisovaly do vývoje města za první republiky a jak s nimi nakládalo období od II. světové války až podnes. Architektonické a urbanistické proměny jsou prezentovány na pozadí sociálních a politických dějů a autor velmi případně zdůrazňuje význam institucí a osobností pro rozvoj města. Na rozdíl od řady různých „obrazových publikací“ na jedné straně a objemných historických monografií na straně druhé se podařilo vytvořit informačně bohatou syntézu slova a obrazu, zcela vyhovující i dnešnímu „rychločtenáři“.

Přes zjevnou a od počátku deklarovanou snahu dostat prvorepublikovou Plzeň na mentální mapu architektury a urbanismu českých měst autor nijak nezakrývá jistou svébytnou autonomii až sebestřednost plzeňského dění, která může být též interpretována jako provinčnost. Na rozdíl od „urbanistického salonu“ Hradce Králové, který úspěšně získával a vstřebával podněty ze široce organizovaných soutěží za účasti nejlepších českých architektů a urbanistů své doby, Plzeň raději využívala potenciálu uzavřeného okruhu místních architektů pevně propojených se stavebním úřadem města. Z této místní uzavřenosti vystoupila plzeňská stavitelská firma Müller a Kapsa, jejíž spolupráce s vídeňským architektem Adolfem Loosem ji zapsala do dějin světové architektury pražskou vilou jednoho z majitelů firmy. Plzeň z tohoto angažmá profitovala několika interiéry a jen přestavbami – nikoliv novostavbami – domů, vše pro soukromé klienty, mimo doménu veřejné architektury.

Plzeňská svébytnost měla zřejmě kořeny v tradičním vymezování se vůči Praze, ale za první republiky také v nepřetržitě socialistické radnici, která odmítala jakýkoliv radikalismus zleva či zprava, včetně výbojů architektonické avantgardy. Pozitivním důsledkem byl spíše konzervativní rozvoj města, na rozdíl od předchozího gründerského i následujícího poválečného funkcionalistického období citlivý k hodnotám minulosti, usilující o proměnu na moderní metropoli postupnými kroky. Podle autora měla



být Plzeň „*dokladem, že lze dosáhnout podobných cílů, jaké slibovali komunisté, avšak bez lži, nenávisti a destrukce systému*“, kde „*podpora komunistů byla [...] minimální, a to i v době krize*“. Plzeňská meziválečná architektura a urbanismus alespoň v zachovaných fragmentech o tom vypovídají a kniha je nám v tom dobrým průvodcem.

Na knize oceňuji jak kvalitní obrazovou dokumentaci obsahující řadu dosud nepublikovaných nebo málo známých materiálů, tak i zasvěcený a hutný text, vše v grafické úpravě evokující republikánský styl dvacátých let 20. století. Snad jen bylo třeba věnovat větší péči jazykové redakci některých částí textu. I přesto všem zájemcům o prvorepublikovou architekturu a urbanismus ve spojitosti s Plzní knihu vřele doporučuji.

prof. Ing. arch. Karel Maier, CSc.

[DOMANICKÝ, Petr. *Pracovna republiky. Architektura Plzně v letech 1918–1938*. Vydal Starý most, s. r. o. a Západočeská galerie v Plzni, p. o. 2018. Lektoroval Vladimír Czumalo. Grafická úprava Luboš Drtina. 256 s. ISBN 978-80-87338-88-9]



Praha má návod na to, jak a kde umisťovat umělecká díla

Praha má nová pravidla, jejichž cílem je ukázat, jak koncepčně přistupovat k umisťování uměleckých děl ve městě. Unikátní dokument navrhuje na Manuál tvorby veřejných prostranství z roku 2014. Autorem obou dokumentů je Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR).

Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy se postupně rozrůstá o dílčí metodiky – tzv. plug-iny, které se jednotlivým tématům věnují do větší hloubky. Prvním je právě dokument Umělecká díla na veřejných prostranstvích hl. m. Prahy, který se zabývá problematikou realizace výtvarných objektů ve městě.

„Umísťování výtvarných objektů do veřejného prostoru je nejen v Praze dlouhodobým tématem. Na jedné straně nedostávají dostatek příležitosti hodnotná díla, na straně druhé je veřejný prostor často lehkomyšlně věnován dílům nekvalitním. Věřím, že máme v ruce skvělý nástroj, který pomůže zvýšit kulturní kapitál města i veřejných prostranství jako takových,“ vysvětluje Hana Třeštíková, radní pro oblast kultury, památkové péče, výstavnictví a cestovního ruchu.

Jednou z příčin nekvalitních realizací je právě proces pořizování děl. Dokument proto určuje správné nastavení transparentního procesu pořizování díla, rozhodování o umístění díla, jeho realizaci a následnou správnou údržbu.

„Nechceme dávat návod umělcům, jak vytvořit dobrou sochu. Nyní ale víme, které kroky lze začít podnikat, chceme-li kvalitní a veřejně dostupné umění podporovat, rozšiřovat a propagovat. Umělecká díla by neměla vznikat nahodile a svým umístěním by měla konkrétní prostor povýšit,“ říká Ondřej Boháč, ředitel IPR.

Dokument se věnuje pomníkům, interaktivním dílům, umělecky ztvárněným prvkům architektury a městského designu, ale i dočasným intervencím a festivalům. Zvláště pomníky a jiná tzv. komemorativní díla vyžadují důsledný přístup ke kontextu, kvalitnímu zpracování i odolnosti.

Na vytvoření dokumentu spolupracovala s Kanceláří veřejného prostoru IPR skupina složená z praktických odborníků v oblasti výtvarného umění a architektury – galerií a vysokých škol, nezávislých kurátorů, teoretiků, výtvarníků, architektů a dalších souvisejících profesí.

Plug-in by měl být, stejně jako Manuál, jedním z klíčových podkladů pro město, městské části a další aktéry procesu umísťování uměleckých děl na veřejných prostranstvích. Je volně ke stažení na webových stránkách Manuálu tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy: <http://manual.iprpaha.cz>

[Tisková zpráva, Stavba WEB 2018, 25. 1. 2019. Dostupné z: https://stavbaweb.dumabyt.cz/prahama-navod-na-to-jak-a-kde-umisovat-umlecka-dila-20344/clanek.html?newsletterid=8735&utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=2019-01-25]

Jakub Heller

HOSPODÁŘSKÉ NOVINY

Hrozí, že na vlastní bydlení dosáhnou jen děti bohatších

V Česku vzniká „klub vyvolených“, kteří si mohou dovolit pořídit nemovitost. A je pravděpodobné, že se počet jeho členů bude dále zmenšovat. Zatímco se často mluví o rozdílných rozpočtech, se kterými musí pracovat jednotlivé české domácnosti, menší

pozornost se věnovala jejich majetku. Ukazuje se, že rozdíly v hodnotě bytů a domů chudších a bohatších domácností jsou ještě větší než rozdíly v jejich příjmech, dokonce jedenapůlkrát. Vyplývá to z aktuální studie ekonomů Martina Luxe a Petra Sunegy ze Sociologického ústavu Akademie věd. Podle nich se nůžky mezi sociálními skupinami budou v tomto ohledu nejspíš dále rozvířat. A to společně s tím, jak českou společnost mění zvyšující se ceny nemovitostí a obtížnější přístup k jejich financování. *„Roste počet mladých lidí, kteří na vlastní bydlení nedosáhnou bez finanční a majetkové výpomoci od předchozích generací,“* píše autoři studie.

Zároveň podle nich platí, že s porizením nemovitosti potomkům dokážou lépe pomoci rodiče, kteří již vlastní bydlení mají. Například tím, že se majetkem zaručí při žádosti o úvěr. K majetku přitom často přišli díky tomu, že jej získali od svých rodičů nebo jim k němu rodiče alespoň značně pomohli.

Děti bez šance na vlastní bydlení

„Řetězec výpomoci uvnitř rodiny a nemožnost některých rodin do něj ‚naskočit‘ pak může vést k tomu, že vznikne skupina domácností do značné míry předurčených k tomu, že jejich potomci a potomci jejich potomků budou mít nízkou šanci stát se kdykoliv v budoucnu vlastníkem bydlení,“ píše Lux a Sunega. Analýzou statistických údajů také zjistili, že bohatším lidem se majetek zhodnocuje výrazně rychleji. Zatímco mezi roky 2010 a 2016 se hodnota nemovitého majetku domácností, které s penězi jen s obtížemi vycházely, zvýšila v průměru o necelých 225 tisíc korun, u těch nejbohatších to bylo o více než 400 tisíc. *„Majetkové nerovnosti se tak v čase významně prohlubují,“* říká Sunega. Když do hodnocení zahrneme i domácnosti v nájmech, rozdíly mezi chudými a bohatými se ještě zvětší. Podle Sunegy a Luxe navíc majetkovou nerovnost českých domácností takřka nikdo nezkontroluje a díky tomu je o ní jen málo podrobných údajů. Lze tak předpokládat, že se například při

přípravě zákonů, jako je třeba důchodová reforma, zvažují jen odlišnosti ve výši příjmů.

Značné rozdíly ve zhodnocení nemovitého majetku panují i mezi domácnostmi v jednotlivých regionech. Například ve Středočeském kraji vzrostly mezi roky 1998 a 2015 ceny bytů o 256 procent, zatímco v Ústeckém kraji jen o 36 procent. „*Domácnosti tam tak mají nejen nejnižší příjmy v Česku, ale i jejich byty a domy se zhodnocují nejpomaleji,*“ říká Sunega. To může do budoucna podnítit vznik sociálně a ekonomicky vyloučených území.

Majetkovou nerovnost ovlivňují také generační rozdíly. Středního věku dnes dosahuje generace, která už většinou nemohla využít zvýhodněné privatizace obecních bytů. Pokud dnes takovým lidem nepomůže se získáním nemovitosti rodina, jsou automaticky v nevýhodě.

Stát zaspal s reformou

Ani výhledy do budoucna nejsou růžové. Kvůli rychlému stárnutí populace, absenci důchodové reformy a neudržitelnosti stávajícího systému hrozí, že bude přibývat lidí, kteří budou nuceni ve stáří svůj byt prodat, aby si zajistili rozumnou životní úroveň. Čím je člověk chudší, tím větší je šance, že se své nemovitosti zbaví a jeho potomci z ní nebudou čerpat výhody. Zatímco bohatší majitelé k prodeji zpravidla důvod mít nebudou.

Budoucí riziko potvrzuje i hlavní ekonom analytické společnosti Deloitte David Marek. „*Nejde ale o selhání tržní ekonomiky, nýbrž o selhání vlády, která není schopná připravit společnost na dopady stárnutí populace. To vede k tomu, že ti rozumnější si spoří, zatímco nezodpovědní se buď spokojí s nižší životní úrovní, nebo budou muset prodat svůj majetek včetně nemovitosti,*“ říká Marek.

Podle autorů studie se díky tomu výrazně zvětší část mladých lidí odkázaných jen na vlastní zdroje. „*Na rozdíl od předchozích generací si nebudou schopni pořídit vlastní bydlení vůbec, nebo jen za cenu výrazně většího odřekání. To může vést k větším požadavkům na stát, aby zvýšil dostupnost vlastnického bydlení, nebo k významnému mezigeneračnímu konfliktu,*“ říkají.

Sociální nerovnosti, ať už příjmové, či majetkové, nejsou jen statistickým

údajem. Do značné míry se podílejí i na polarizaci společnosti. Když jedna část obyvatel bohatne rychleji než druhá, vytváří to v té chudší pocit nespravedlnosti, který se projevuje ve všech oblastech společenského života.

Podle autorů studie proces zvyšování majetkové nerovnosti do značné míry závisí i na tempu růstu příjmů i cen nemovitostí. Ty se v současné době stále zvyšují a není jasné, kdy dojde ke zpomalení či poklesu. Od roku 1998 do roku 2016 vzrostly průměrné ceny bytů o 204 a ceny rodinných domů o 124 procent.

David Marek souhlasí s tím, že se rozdíl mezi příjmy a majetky bohatších a chudších domácností budou dál zvyšovat. „*Neodvažoval bych se z toho ale vyvozovat závěr, že pro budoucí generace bude vlastnické bydlení obtížněji dostupné. A že dojde k rozdělení společnosti na vlastníky na straně jedné a zbytek chudší společnosti, která bude nucena bydlet v nájmu, na straně druhé,*“ říká analytik.

[Hospodářské noviny, 17. 1. 2019, s. 4, ©2018 Economia, a. s. ISSN 0862-9587]

Tým městského architekta dokončil návrh změn územního plánu

K ◀ M

Velké změny týkající se protipovodňových opatření, vymezení ploch pro stavbu nových městských čtvrtí nebo parkování, ale i řada drobnějších změn spojených třeba s výstavbou rodinných domů. Kancelář architekta města Brna (KAM) zpracovala návrh více jak 250 změn územního plánu označovaných souhrnně jako „balíček 43+“. V pátek 1. února návrh změn v termínu předala pořizovateli, kterým je Odbor územního plánování a rozvoje města Brna.

„*Na změnách pracoval tým urbanistů, architektů, dopravních inženýrů, ale i právníků a sociálních geografů v průběhu loňského roku. V červnu jsme dokončili pracovní verzi a nyní odevzdáváme hotový návrh ke společnému jednání. Pracovali jsme na plný plyn, vše jsme předali v termínu,*“ řekl ředitel Kanceláře architekta města Brna Michal Sedláček.

Takzvaný „balíček 43+“ obsahuje změny souboru 41 a 42, které se týkají celoměstských témat, dále změny vyplývající ze Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) a změny souboru 43, který řeší drobnější záležitosti z let 2011 až 2012.

Aby se soubor změn 43+ stihl pořídit a vydat v dostatečném předstihu před vydáním nového územního plánu, radní města koncem ledna navrhli rozdělení tohoto souboru. Skupina změn, které nepotřebují vyhodnocení vlivů na životní prostředí (tzv. SEA) a nejsou dotčeny ZÚR JMK, by byla vydána do roku 2020. Ostatní změny by se řešily v novém územním plánu.

„*Město hledá cestu, jak se souborem 43+ naložit. Hrozí, že se kvůli některým velkým a složitým změnám nepodaří soubor 43+ vydat do konce roku 2020. Počítá se totiž nejen se dvěma veřejnými projednáními, ale také s tím, že bude nutné do změn zapracovat ještě aktualizaci zásad územního rozvoje, kterou vydá kraj na podzim příštího roku. Z 250 změn, které KAM zpracovala, by tak v balíčku zůstalo zhruba 140, zbytek by se řešil v novém územním plánu,*“ vysvětlil Sedláček.

Brno má platný územní plán z roku 1994. Je jeden z nejstarších v České republice. Nový má být dokončen v roce 2022. Od roku 2009 nebyla v Brně přijata žádná změna stávajícího územního plánu. Původně plánovaná velká aktualizace územního plánu byla v roce 2015 zrušena soudem. Město poté vypsalo výběrové řízení na zpracovatele velkého souboru změn. Přestože bylo vypsáno třikrát, žádná firma se nepřihlásila. Zpracováním změn tak zastupitelé města pověřili KAM v roce 2017.

„*Pro Brno je to nakonec skvělé rozhodnutí, byli jsme jediné z velkých měst, které si tyto strategické dokumenty nezpracovávalo samo. Město teď má díky KAM možnost lépe koordinovat svůj rozvoj,*“ dodal Sedláček.

[Tisková zpráva kanceláře architekta města Brna ze dne 1. 2. 2019]

**Mladí architekti
navrhnou nájemní
bydlení v Praze
11. ročník soutěže
Young Architect Award vyhlášen**



Účastníci architektonické přehlídky Young Architect Award se letos zaměří na návrh řešení nájemního bydlení. Svě práce mohou do 28. 6. 2019 přihlašovat jak studenti, tak začínající architekti do 33 let. Stejně jako v loňském roce pokračuje spolupráce s Institutem plánování a rozvoje města Prahy (IPR Praha), který nejen vytypoval jednu z doporučených lokalit, jež by měla sloužit nájemnímu bydlení, ale také poskytl pro zahájení soutěže dne 27. 2. 2019 prostory Centra architektury a městského plánování (CAMP).

Slavnostní zahájení soutěže Young Architect Award (YAA) bylo spojené s diskusním setkáním zaměřeným na nájemní bydlení. Soutěžící si mohou pro svůj návrh nájemního bydlení vybrat lokalitu dle vlastního uvážení, navrhovat výstavbu ale také lze v doporučených lokalitách v Praze, Brně a Ostravě. Jitka Jeřábková z IPR Praha vysvětlila zadání soutěže a představila jednu z doporučených lokalit – Libeň-Hájek. Nová zástavba pro bydlení by zde měla vymezit veřejný prostor ulice Pivovarnické a Na Hájku, kde se nyní nachází garáže a neudržovaná vzrostlá zeleň.

**Odborná porota bude opět složena
z vynikajících architektů**

Složení odborné komise posuzující návrhy mladých architektů zásadním způsobem ovlivňuje úroveň soutěže. Proto i tentokrát v ní zasednou renomovaní architekti, kteří pod vedením Reginy Loukotové, rektorky architektonické školy ARCHIP, rozhodnou o tom, které práce nejlépe naplnily požadavky soutěže. Pozvání do poroty letos přijal také architekt a odborník na zadávání veřejných zakázek Michal Fišer (ateliér tři architekti), Adam Halíř z oceňovaného ateliéru PROJEKTIL ARCHITEKTI, českobudějovický popularizátor architektury Miroslav Vodák (CBArchitektura) a Jan Vondrák z libereckého ateliéru Mjolk architekti. Poslední dva jmenovaní byli v loňském roce nominováni na cenu Architekt roku. Nedílnou součástí po-

roty je zástupce Nadace „Nadání J. M. a Z. Hlávkových“ Josef Pechar. *„Úkolem soutěžících bude naplnění potenciálu nájemního bydlení, zapojení návrhu do kontextu místa, respekt ke stávající zástavbě i ke složení obyvatelstva atd. Důležitý je také následný přínos navrženého řešení pro celkovou kvalitu života v místě, ale i v blízkém a vzdálenějším okolí“*, říká předsedkyně poroty Regina Loukotová.

**„Zůstane vlastní bydlení
v metropoli nedostupné?“**

– z diskusního setkání 27. 2. 2019

S ohledem na téma soutěže YAA „nájemní bydlení“ zorganizoval vypisovatel soutěže, společnost ABF, a. s., akci zaměřenou na problematiku těžko dostupného vlastního bydlení ve větších městech, kterému čelí stále větší část obyvatelstva. Cílem diskuse více než 120 přítomných zájemců bylo hledání řešení ze strany developerů, architektů i dalších odborníků. Po vystoupení přednášejících proběhla diskuse, z níž vyplynulo, že nájemní bydlení je reálnou variantou k vlastnímu bydlení. Nájemní domy by se měly řešit komplexně, přizpůsobit se často se měnícím obyvatelům. Musí proto být nerozbitné, nízkooenergetické, lehce udržovatelné a obsahovat širší nabídku společných prostorů a služeb, byty by měly být spíše menší. Na podporu výstavby dostupného bydlení, startovacích bytů i bydlení pro seniory kladě důraz také Strategický plán Prahy. Ministerstvo pro místní rozvoj počítá zatím s podporou sociálního bydlení. Existují různé mechanismy, jak může společnost podpořit různé typy bydlení. Ty je nyní nutno diskutovat na všech úrovních.

Moderátorka akce **Karolína Vránková** v úvodu **připomněla vysoké prodejní ceny bytů v metropoli** (průměrná cena za m² je 100 tisíc Kč) a vyzvala k hledání alternativ, mezi které patří právě nájemní bydlení. To je v západní Evropě daleko běžnější (v Německu ho využívá 50,8 % obyvatelstva, Dánsko – 46,6 %, ČR – 23,4 %).

Jaromír Hainc, ředitel Sekce detailu města IPR Praha, považuje za **klíčové téma standardy současného bydlení**. Zvyšují se požadavky na kvalitu prove-

dení, hygienické zázemí i prostor atd. Zatímco v roce 1991 stačilo jednomu obyvateli k bydlení v průměru 16, 1 m², nyní je to už více než 31,6 m² (a v západní Evropě více než 50 m²). Situace v Praze se zhoršuje mimo jiné také kvůli každoročnímu vysokému přírůstku obyvatel – vzniká tak deficit v řádech tisíců bytů ročně. Většina obyvatel využívá nájemního bydlení nebo se pokouší získat vlastní bydlení. Ostatní alternativy bydlení (družstevní, co-housing apod.) lákají jen zlomek obyvatel. *„Jsem přesvědčen, že není možné jen kopírovat zahraniční vzory, ale je nutné přizpůsobit je našim potřebám. Zadání soutěže YAA pro nás přinese impulsy k debatě, kterou vedeme na IPR i s vedením města“*, řekl Jaromír Hainc.

Anna Ježková, která se věnuje netradičnímu developmentu, se podílela také na Konceptu bytové politiky ČR do roku 2020 a domnívá se, že koncepce nebyla zatím aplikována. Řešením situace s byty je podle ní **poskytnutí maximálních variant bydlení** – nejen vlastní bydlení, ale také družstevní či nájemní byty apod. Jejich údržba a provoz by však neměly být složité, měly by něco vydržet. Rovněž je nutné usilovat o jejich nízkou energetickou náročnost. Cestou je také snížení standardu – např. minimální prostor pro život je 10–14 m². Anna Ježková zdůraznila, že: *„Je třeba si uvědomit, že to, co dnes naplánujeme, postavíme s ohledem na schvalovací procesy až v roce 2029, musíme proto uvažovat v budoucnosti. Největší úloha architektů a designerů je rychlá reakce na změny a pro města je nejdůležitější flexibilita a dlouhodobé plánování.“*

Zuzana Chudoba z finské developerské společnosti YIT Stavos r. o., představila projekt nájemního domu v Praze 9 - Hloubětíně inspirovaný severským modelem. *„YIT se snaží o soulad s přírodou, používáme přírodní materiály, stavíme nízkooenergetické domy, přemýšlíme o domě zvenku i zevnitř a tím nastavujeme trendy a směry“*, vysvětlila specifika finského přístupu Zuzana Chudoba. V Hloubětíně nabídne YIT **servis obyvatelům** – online služby, obchody, kvalitní sdílené prostory i veřejná prostranství, sdílenou ekonomiku – automobil, kolo, vr-

tačku, prádelnu... Žít v nájmu není podle jejího vyjádření nic nenormálního – ostatně nyní tak bydlí v Praze 41 % obyvatelstva. S ohledem na narůstající ceny vstupních nákladů na výstavbu – pozemek, stavební práce, materiál atd., není v současné době možné realizovat novostavbu opravdu levného, dostupného bydlení v metropoli. Při výstavbě nájemního domu se hledají úspory – např. prefabrikace proces zrychluje

a tím i zlevňuje. „*Líbí se nám spolupráce s městy ve Finsku, která poskytnou pozemky a developéři na nich vystaví dům. Společně pak objekty pronajímají nebo prodají. Tak může dojít k určitému zlevnění nemovitostí,*“ přibližuje severské trendy Zuzana Chudoba.

Zdeněk Fránek, přední český architekt a pedagog, navrhující mimo jiné také bydlení, sdílel své osobní zkušenosti

s projektováním nájemních bytů. Podle jeho názoru musí být celý dům v podstatě nezníčitelný. K pronájmu se projektují obvykle dispozičně **menší byty**. „*Lidé by si měli navyknout na menší obytné plochy. Např. v Japonsku jsou běžné byty o výměře 18 m²,*“ apeloval Zdeněk Fránek.

[Tisková zpráva Nadace ABF ze dne 5. 3. 2019]

TISKOVÉ ZPRÁVY



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

Členské země V4 se shodují na dalším rozvoji konceptu Smart City

Dne 5. března letošního roku se konala v Bratislavě konference „V4 – Slovensko na cestě k Smart Cities“. Akce, které se zúčastnil náměstek David Koppitz, byla uspořádána Ministerstvem hospodářství Slovenské republiky, Úřadem místopředsedy vlády SR pro investice a informatiku, Ministerstvem zahraničních věcí a evropských záležitostí SR a Smart City klubem SR. Cílem konference byla prezentace příkladů dobré praxe zemí V4 i dalších evropských států.

Ministr hospodářství SR Peter Žiga v úvodu vyzdvihl význam spolupráce s podnikatelským sektorem a současně zdůraznil potřebu spolupráce členských zemí na společném řešení palčivých otázek v oblasti Smart Cities. Souběžně se uskutečnilo jednání státních tajemníků a náměstků odpovědných rezortů členských zemí V4 – Slovenska, České republiky, Polska a Maďarska. Za Českou republiku informoval o současných aktivitách v oblasti Smart Cities náměstek pro řízení sekce regionálního rozvoje David Koppitz, který s partnery diskutoval o aktuálních tématech spjatých s rozvojem Smart Cities a podporou měst, a to s důrazem na možnosti zajištění financování Smart projektů, open data a rostoucí význam pilotních projektů.

„*Společným zájmem členských zemí je silnější sdílení dobré praxe mezi ministerstvy i samotnými městy a hledání nejvhodnějších modelů udržitelného vícezdrojového financování chytrých řešení. Správně využití technologie mohou městům významně pomoci v jejich řízeném rozvoji,*“ uvedl náměstek Koppitz.

Na závěr jednání došlo k slavnostnímu podpisu prohlášení o spolupráci zúčastněných zemí V4. Zástupci členských států se shodli na ukotvení tématu v rámci všech nadcházejících předsednictví.

[Tisková zpráva z 5. 3. 2019. Dostupné z: <https://mmr.cz/cs/Ostatni/Web/Novinky/Clenske-zeme-V4-se-shoduji-na-dalsim-rozvoji-konce>]

Vláda schválila akční plán Strategie regionálního rozvoje

Ministryně Klára Dostálová předložila dne 18. února 2019 na vládě akční plán Strategie regionálního rozvoje ČR, který určuje priority a potřeby České republiky v oblasti rozvoje regionů v následujících dvou letech. Vzhledem k odlišným podmínkám v jednotlivých regionech je smyslem akčního plánu usměrňovat politiku státu tak, aby reagovala právě na tato specifika a soustředila se na největší problémy v daném regionu.

„*Akční plán navazuje na plnění Strategie regionálního rozvoje a rozpracovává a vyhodnocuje její plnění. Samotná Strategie je pro náš stát klíčový dokument, který určuje směřování regionální politiky. V nadcházejících letech je potřeba věnovat se zejména podpoře hospodářsky a sociálně ohrožených území, a tím přispět ke snižo-*

vání regionálních rozdílů. Zároveň chceme podpořit inovativnost a konkurenceschopnost české ekonomiky. Stát se v tomto směru musí chovat systematicky, srozumitelně a předvídatelně,“ uvedla ministryně pro místní rozvoj Klára Dostálová.

Schválený Akční plán na roky 2019–2020 navazuje na Akční plán zpracovaný pro období 2017–2018. Jedná se o krátkodobý realizační plán, jehož cílem je rozpracovat a konkretizovat opatření Strategie regionálního rozvoje České republiky 2014–2020 a souhrn aktivit k jejímu naplnění. Reaguje zároveň na aktuální potřeby v regionech, mezi kterými jsou například zlepšování občanské vybavenosti v obcích, na což reagují dotační tituly Ministerstva pro místní rozvoj. Součástí Akčního plánu je i přehled národních dotačních titulů všech ministerstev.

„*Na tvorbě akčního plánu se podíleli členové pracovních skupin. Informace jsme čerpali i prostřednictvím regionálních stálých konferencí a pocho-pitelně během řady jednání na centrální i regionální úrovni. Paralelně se již soustředíme také na přípravu nové Strategie regionálního rozvoje,*“ dodává ministryně Dostálová. Akční plán je k dispozici na webových stránkách MMR.

[Tisková zpráva z 18. 2. 2019. Dostupné z: <https://mmr.cz/cs/Ostatni/Web/Novinky/Vlada-schvalila-akcni-plan-Strategie-regionalniho>]

Program RE:START je vzorem pro ostatní země

Na Ministerstvu pro místní rozvoj se 13. února letošního roku za účasti náměstka ministryně pro místní rozvoj Davida Koppitzky a národní manažerky programu RE:START Gabriely Nekolové uskutečnilo jednání se zástupci Evropské komise ohledně dalšího naplňování programu RE:START, kterým vláda řeší pomoc strukturálně postiženým regionům, tedy Moravskoslezskému, Ústeckému a Karlovarskému kraji. Hovořilo se především o tom, jak naplňování programu zintenzivnit, a zároveň byly představeny i konkrétní projekty.

Na jednání se diskutovalo především o transformaci energetiky, revitalizaci a resocializaci území po těžbě uhlí a regeneraci starých nevyužívaných areálů zejména ve městech a obcích. Představeny byly i příklady konkrétních projektů – například resocializace Jezera Milada, výzkum využití geotermální energie v v Litoměřicích a Energetické centrum Moravskoslezského kraje.

„Těší mě, že už jsou vidět první výsledky programu RE:START. V této chvíli jsou dostupné programy za dvanact miliard korun, přičemž vyčerpaná částka překročila hranici tří miliard. Celý proces ovšem musí pokračovat ještě intenzivněji. Dochází totiž k útlumu těžby uhlí a přechodu na nízkouhlíkovou energetiku, je tedy potřeba dotčeným krajům pomoci, aby dokázaly reagovat na související ekonomické a sociální změny,“ řekla ministryně pro místní rozvoj Klára Dostálová.

Evropská komise, která před rokem založila Platformu pro uhelné regiony, vyslala k jednání do ČR zástupce deseti ředitelství Komise. Česká republika se v rámci této platformy stala jednou z pilotních zemí. Právě český program RE:START označili evropští komisaři za vzor pro ostatní uhelné regiony v Evropě. Díky existenci programu RE:START a iniciativě MMR Evrop-

ská komise podpořila realokace nevyužitých prostředků z fondů EU k řešení potřeb strukturálně postižených krajů. Na program RE:START se počítá s celkovou částkou 62 miliard korun, která by měla být vyčerpana postupně do roku 2030, opatření jsou financována kombinací národních, evropských a soukromých zdrojů.

Evropská komise vnímá potřebu podpořit procesy restrukturalizace v souvislosti s pokračujícím útlumem těžby a navazujících odvětví. V loňském roce proto založila Platformu uhelných regionů a zahájila intenzivní dialog napříč EU. MMR od jednání s Platformou pro uhelné regiony očekává užší expertní spolupráci, podporu při nastavení budoucího programového období, případně zajištění dalších finančních zdrojů.

Pro Platformu je vyjednáván fond ve výši 4,8 miliard EUR na sedm let, je odsouhlasen v rozpočtu EU, má podporu Evropské komise a Evropského parlamentu. Fond se bude soustředit na transformaci a modernizaci ekonomiky a na revitalizaci devastovaných post-hornických měst.

Požadavky a postoje krajů prezentovali na jednání Jana Mračková Vildumetzová, hejtmanka Karlovarského kraje, Ivo Vondrák, hejtmán kraje Moravskoslezského a Stanislav Rybák, náměstek hejtmána Ústeckého kraje

[Tisková zpráva z 13. 2. 2019. Dostupné z: <https://mmr.cz/cs/Ostatni/Web/Novinky/MMR-Program-RE-START-je-vzorem-pro-ostatni-zeme>]

Návrh struktury operačních programů pro období po roce 2020 schválila vláda

Začátkem února rozhodla vláda o struktuře operačních programů pro období 2021–2027. Schválený návrh počítá s osmi operačními programy, které budou v následujících měsících detailně rozpracovány, a to včetně podporovaných oblastí a rozdělení prostředků.

Pro Českou republiku bude na období 2021–2027 k dispozici 20,1 mld. EUR (běžné ceny), nicméně i tato výše je ještě předmětem jednání s Evropskou komisí. Schválený návrh počítá s šesti tematickými operačními programy (OP), operačním programem technické pomoci a programem přeshraniční spolupráce, který je stále v jednání se zahraničními partnery.

Názvy operačních programů jsou předběžné a budou předmětem dalšího jednání, stejně jako upřesnění oblastí, které bude možné z těchto programů podporovat.

Spolu s operačními programy bude připravována Dohoda o partnerství – strategický dokument uzavřený mezi členským státem a Evropskou komisí, který zaštití čerpání z evropských fondů pro období 2021–2027. Předložení finálního návrhu operačních programů a Dohody o partnerství vládě je plánováno na března příštího roku, následně bude probíhat vyjednávání s Evropskou komisí.

[Tisková zpráva ze 4. 2. 2019. Dostupné z: [Tisková zpráva z 13. 2. 2019. Dostupné z: <https://mmr.cz/cs/Ostatni/Web/Novinky/MMR-Program-RE-START-je-vzorem-pro-ostatni-zeme>]

Přehled operačních programů a řídicích orgánů pro období 2021–2027:

Název OP	Řídicí orgán
OP Konkurenceschopnost	Ministerstvo průmyslu a obchodu
OP Doprava	Ministerstvo dopravy
OP Životní prostředí	Ministerstvo životního prostředí
OP Výzkum a vzdělávání	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
OP Lidské zdroje	Ministerstvo práce a sociálních věcí
Integrovaný regionální OP	Ministerstvo pro místní rozvoj
OP Technická pomoc a kvalita správy	Ministerstvo pro místní rozvoj
OP Přeshraniční spolupráce	bude upřesněno

