

# VYBRANÉ PROBLÉMY DOKONČENÝCH A ROZPRACOVANÝCH ZÚR

**Marie Wichsová**

*Autorka, která je členkou zpracovatelského týmu několika zásad územního rozvoje (ZÚR), se v článku zamýšlí nad různými problémy v oblasti dopravní infrastruktury, na které (i opakovaně) naráží při zpracování ZÚR. Zabývá se zejména vztahem ZÚR a Politiky územního rozvoje ČR, otázkou výběru a vymezení ploch a koridorů nadmístního významu nebo problematikou vyhodnocování variantních záměrů.*

S přibývajícimi osobními zkušenostmi z dokončených a rozpracovaných Zásad územního rozvoje (dále ZÚR) Zlínského, Ústeckého, Moravskoslezského i Jihomoravského kraje mám pocit, že moje úsilí přináší stále více otázek, než jasných a jednoznačných odpovědí.

Práce na ZÚR vycházejí vždy z jiného výchozího stavu a úrovně předchozí územně plánovací dokumentace konkrétního kraje, z jiné skladby podkladů, z rozdílného charakteru i specifických podmínek území, jeho problémů i nadmístních souvislostí. Přesto však v různých podobách každý z nás narážíme stále na obdobnou problematiku, která souvisí s dosud ne zcela vyjasněným pojetím a osvojeným vnímáním požadavků a metodiky nového stavebního zákona a jeho prováděcích vyhlášek. O to potřebnější a cennější je při zpracování ZÚR pevná součinnost zpracovatele a pořizovatele i oboustranná otevřenost k diskusi

o metodickém pojetí, věcném obsahu ZÚR apod.

V další části se zaměřím na ilustraci problémů a otevřených otázek především z oblasti dopravní infrastruktury, kterými jsem se zabývala při zpracování ZÚR vybraných krajů.

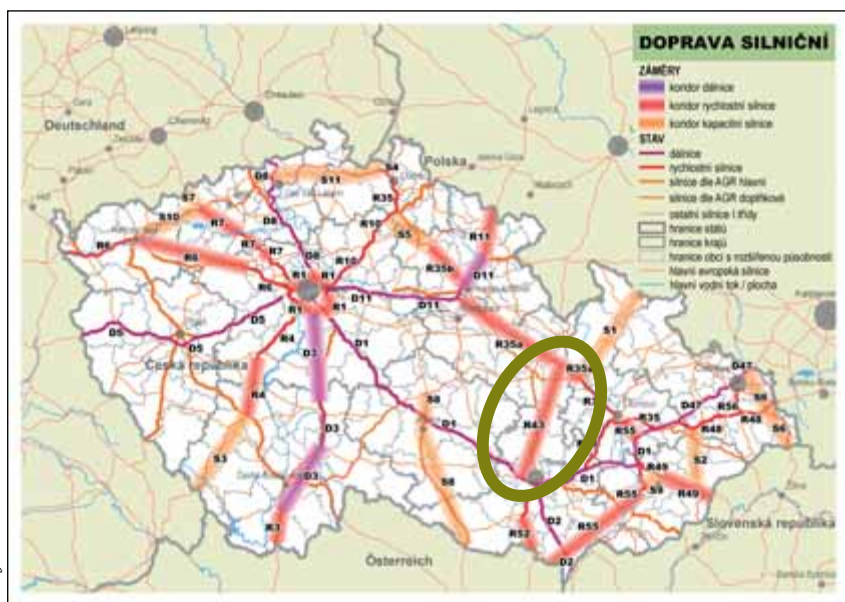
## **OTÁZKY VZTAHU ZÚR K POLITICE ÚZEMNÍHO ROZVOJE ČR**

Závazným dokumentem pro zpracování ZÚR je Politika územního rozvoje České republiky (PÚR). Úkolem ZÚR ve vztahu k této dokumentaci je převzít a zpřesnit plochy a koridory vymezené v PÚR. Již tento krok při zpracování ZÚR některých krajů způsobuje značné rozpaky.

Jedním z ilustrativních příkladů může být například problematika rychlostní silnice R43 vymezená v návrhu PÚR

2008 v bodu 121 jako koridor **rychlostní silnice R43 Brno – Moravská Třebová (E461)**, součást TEN-T – viz obr. 1. Pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady je v tomto bodě definován úkol: „... *prověřit do roku 2010 proveditelnost rozvojového záměru*“. Kladu si otázku, proč právě tento úkol? Podrobných dokumentací a prověřování proveditelnosti této rychlostní silnice bylo již v minulosti až po současnost mnoho.

Problematika R43 je v úrovni předprojektové i projektové dokumentace a hodnocení EIA dlouhodobě řešena. Vedení rychlostní silnice bylo podrobně prověřováno a komplexně vyhodnocováno v mnoha variantách včetně modelování výhledového dopravního zatížení sítě. Vždy byla proveditelnost rozvojového záměru jednoznačně potvrzena. Rozdílně však jsou hodnocena hlediska realizační naléhavosti a šířkového uspořádání. Jednoznačná realizační prioritou plnohodnotné rych-



Obr. 1: Poloha koridoru R43 v síti koridorů silniční dopravy ČR

lostní silnice je nesporná v příměstském prostoru brněnské aglomerace a v jeho multimodálním dopravním uzlu. Naopak v severní části Jihomoravského kraje a na území kraje Pardubického až po Moravskou Třebovou (R35) výsledky výhledového modelového zatížení signalizují etapově dostlačující dvoupruhové uspořádání.

Ve vztahu k územně plánovací dokumentaci, koridor R43 na území Jihomoravského kraje je územně schválen v dosud platném ÚPN VÚC Brněnské sídelní regionální aglomerace schváleném v roce 1985 a ve schváleném ÚP města Brna. Na území Pardubického kraje je koridor stabilizován jako veřejně prospěšná stavba v ÚP VÚC Pardubického kraje, schváleném v roce 2006. I přesto tento záměr dlouhodobě naráží na negativní stanoviska Ministerstva životního prostředí i některých občanských a ekologických iniciativ.

Při zpracovávání návrhu PÚR 2008 existoval již dostatek podrobných podkladů a dokumentací prověřujících proveditelnost a umožňujících v úrovni PÚR jednoznačné koncepční rozhodování. Zásadní rozhodnutí již v rámci PÚR 2008 by bylo žádoucí i proto, že koridor R43 je v bodu 121 potvrzen jako součást sítě TEN-T (mezinárodní závazky vázané na kvalitu a úroveň sítě). To by umožnilo při zpřesňování a stabilizaci koridoru zvláště v ZÚR Jihomoravského kraje opřít se o nad-

řazený a pro ZÚR závazný dokument. Úkoly i závazky prověřování a zajištění podmínek pro stabilizaci koridoru republikového významu jsou v daném případě v plném rozsahu přeneseny do krajské úrovně, řešení problémů pak do návrhu a projednávání prvních ZÚR obou dotčených krajů. Pořizovatelé i zpracovatelé ZÚR jsou postaveni do nelehkého úkolu, jehož obtížnost při projednávání může nepříznivě ovlivňovat podmínky i termín vydání ZÚR.

#### Otázky k zamyšlení:

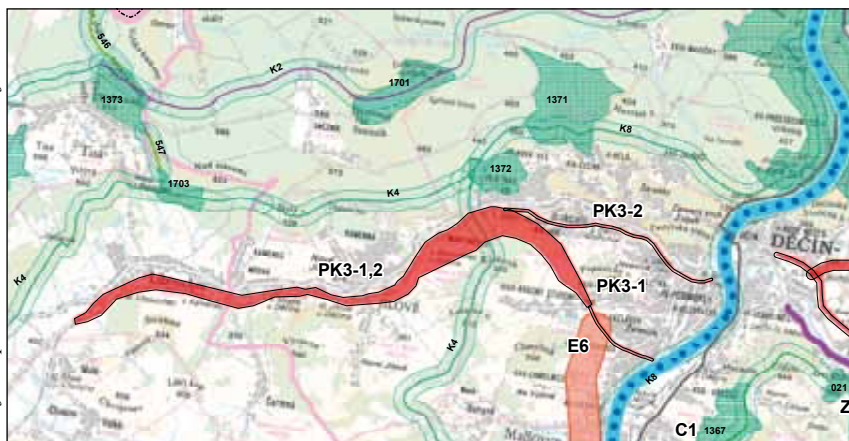
1. Neměla by PÚR problematiku republikového významu řešit a dohodnout na úrovni příslušných resortů a výsledky jednoznačně garantovat tak, aby kraje při zpracovávání a projednávání příslušných ZÚR, případně jejich aktualizaci, měly v závazném dokumentu PÚR již jednoznačnou „oporu“ pro uplatňování a stabilizaci těchto záležitostí republikového významu?
2. Jak dosáhnout časově i věcně účinnější koordinace výsledků úkolů uložených v PÚR ministerstvům a jiným ústředním správním úřadům se současně pořizovanými a projednávanými ZÚR?

Neméně závazným ilustrativním příkladem vztahu ZÚR k PÚR může být **problematika silnice I/13 v úseku D8 – Děčín**, řešená v ZÚR Ústeckého kraje (dále ZÚR ÚK). Zmíněný sil-

niční úsek je vymezen v návrhu PÚR 2008 v bodu 120 jako součást koridoru **kapacitní silnice S11 D8 – Děčín – Česká Lípa – Svor – Bílý Kostel nad Nisou – Liberec (R35)**. Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území v návrhu PÚR 2008 ukládají: „...**přednostně sledovat zkvalitnění obsluhy území při uspokojivém vyřešení problémů průchodu kapacitní silnice územím dvou CHKO**“. Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady ukládají: „...**prověřit do roku 2009 proveditelnost rozvojového záměru s ohledem na minimalizaci dopadu na životní prostředí**“ (zodpovídá: MD v součinnosti s MŽP).

V průmětu do ZÚR ÚK se zásadní problémy tohoto koridoru soustřeďují do silničního spojení Děčín – dálnice D8 (MÚK Knínice). V souvislosti se zprovozněním dálnice D8 zde dochází k rychlému a již neúnosnému dopravnímu zatížení stávající silnice i dotčeného obytného území a je nezbytné urychlit projektovou a územní přípravu pro možnou realizaci přeložky. Koridor přeložky silnice I/13 však není z důvodů dlouhodobě negativních stanovisek orgánů ochrany životního prostředí územně ani koncepčně stabilizovaný. Proto jsou v ZÚR ÚK předloženy dvě základní varianty. Jedna je výsledkem dlouhodobého prověřování a variantního vyhodnocování na úrovni projektové dokumentace, druhá jako reálná alternativa dopracovaná Ředitelstvím silnic a dálnic ČR využívá koridor stávající železniční trati (viz obr. 2).

Na základě posouzení vlivů záměru „Přeložka silnice I/13 Děčín – D8“ na životní prostředí vydalo MŽP stanovisko, ve kterém nejen odmítá všechny předložené varianty možného vedení přeložky silnice I/13, ale považuje i nulovou variantu za nepřijatelnou. V souladu s tímto stanoviskem vydává MD stanovisko k ZÚR ÚK, ve kterém konstatuje, že bude v úzké spolupráci s MŽP společně hledat další možné varianty vedení koridoru přeložky silnice I/13 Děčín – D8 a o výsledku práce bude informovat. V případě vydání nové kladné EIA uplatní takto stanovený koridor k zapracování do aktualizace ZÚR ÚK.



Obr. 2: Varianty silnice I/13 Děčín – dálnice D8

#### Otázky k zamyšlení:

3. Jak může být na základě resortních stanovisek k ZÚR ÚK požadováno vypuštění záměru, který je v návrhu PÚR 2008 vymezen jako koridor kapacitní silnice republikového významu? Kde je „státní garance“ závaznosti záměrů v tomto nadřazeném územně plánovacím podkladu, který je meziresortně projednáván a po jeho schválení vládou ČR je závazným pro rozhodování v území? Odpověď může být pouze to, že stanoviska MD a MŽP k ZÚR ÚK byla vydána ještě před předložením návrhu PÚR 2008 ke schválení vládě, otázkou je pak i závaznost stanoviska MŽP z hlediska platné legislativy k vyhodnocení vlivů PÚR 2008 na životní prostředí – SEA, které bylo MŽP vydáno až v lednu 2009 a PÚR 2008 tedy není dosud vládou ČR schválena.
4. Bylo by ze strany pořizovatele strategické záměr vypustit a řešit ho až v rámci aktualizace ZÚR ÚK a to ještě dle stanoviska MD pouze v případě vydání kladného EIA? Není v případě vypuštění koridoru vážné riziko spekulativního „zablokování“ území a znemožnění vedení jakéhokoliv koridoru přeložky silnice tímto územím? Dopravní situace na stávajícím silničním přivaděči I/13 v prostoru Děčín – Libouchec – D8 MÚK Knínice i negativní vlivy z dopravy na přilehlé obytné území jsou již v současné době závažné a vyžadují urychlené řešení.
5. Má pořizovatel pravomoc k tomu, aby mohl zabránit zmíněným rizi-

kům a dosáhl i přes vydané stanovisko alespoň souhlasu příslušných resortů s vymezením územní rezervy v širší koridoru, která by umožnila následně zahrnutí nově uvažovaných variant, případně vybraného a projednaného koridoru trasy do návrhu aktualizace ZÚR? Pro toto vymezení by mohly být využity dlouhodobě prověřované variantní návrhy, které pokrývají prakticky celé území využitelné pro možné vedení alternativního koridoru.

Okrajová zmínka ke **koridorům vysokorychlostních tratí**. Již PÚR 2006 schválená usnesením vlády ČR č. 561/2006 Sb. v bodu 73 – Koridory vysokorychlostní dopravy VR1 – ukládá ministerstvům a jiným ústředním správním úřadům: „Prověřit reálnost a účelnost územní ochrany koridorů VRT, včetně způsobu využití vysokorychlostní dopravy a její koordinaci s dalšími dotčenými státy a navazujícího případného stanovení podmínek pro vytvoření územních rezerv“; termín – rok 2008.

O dva roky později návrh PÚR 2008 ve svém odůvodnění pouze konstatuje: „chránit na území ČR navržené koridory vysokorychlostní dopravy v návaznosti na obdobné koridory především v SRN a případně v Rakousku“, v úkolech pro územní plánování ukládá: „...zohlednit závěry vyplývající ze splněného úkolu pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady“. V úkolech pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady se opakuje úkol z PÚR 2006, tentokrát s termínem neurčeným.

#### Otázky k zamyšlení:

6. Jaký nastal posun v problematice VRT v PÚR 2008 oproti PÚR 2006?
7. Kde a jaké jsou výsledky zadaného úkolu v PÚR 2006, o kterých bylo možné se domnívat, že budou na začátku roku 2009 využitelné při zpracovávání alespoň některých ZÚR, které nejsou dosud ještě dokončené a vydané?

V průmětu do ZÚR krajů tato skutečnost znamená další zakonzervování v minulosti vymezených koridorů a systémů VRT. Současná situace neumožňuje v ZÚR zohlednit reálné a mezistátně projednané návaznosti na obdobné systémy sousedních zemí. Neumožňuje ani uplatňovat prověřované alternativní návrhy vysokorychlostních spojení, které jsou úspěšně realizovány a provozovány například v sousedním Německu. Ty mohou i na území ČR představovat modernizaci vybraných stávajících tratí konvenční sítě na rychlost 160–200 km/hod. jako součástí vysokorychlostních spojení. Tato řešení by významně omezila výstavbu některých dosud sledovaných úseků vysokorychlostních tratí navrhovaných v původní koncepci na rychlost nad 200 km/hod. Příkladem pro možná vysokorychlostní spojení v podmínkách ČR, která by nahradila souběžně vedené výhledové koridory VRT, může být například koridorová trať Brno – Břeclav i připravovaná modernizace tratě Brno – Přerov.

#### CO SE MŮŽE SKRÝVAT ZA POJMEM NADMÍSTNÍ VÝZNAM?

Pojetí, které uplatňuje nový stavební zákon č. 183/2006 Sb., v platném znění, a prováděcí vyhlášky, zásadně vymezuje kompetence i úroveň ZÚR. Ty jsou zpracovávány výhradně pro úroveň nadmístního významu. Lokální úroveň zůstává v kompetenci obcí a jejich územně plánovací dokumentace. Zdánlivě jasné a logické rozdělení, které dává značnou pravomoc obcím řešit si samostatně problematiku na svém území na základě podrobných znalostí i zpracovávaného měřítka. Velmi obtížné a často nejednoznačné



rozhodování však nastává právě při posuzování a výběru jevů nadmístního významu. Přestože stavební zákon v § 2 článku 1h) definuje pojem **plochy nadmístní**, nelze s touto definicí při zpracovávání ZÚR jednoznačně vystačit ani u ploch, ani u koridorů. Příkladem může být vodohospodářská infrastruktura (vodovody, ČOV, kanalizace) v dopravní infrastruktuře např. některé silnice II. a III. třídy, regionální tratě, veřejná vnitrostátní letiště, cyklistické stezky a trasy apod. Ukazuje se, že v některých případech by měl výběr vycházet především z odborného posouzení konkrétního jevu a záměru a z rozhodnutí či dohody projektanta a pořizovatele.

Ukázkovým příkladem ve vymezení jevů a záměrů nadmístního významu mohou být např. záměry na **silnicích I. třídy**, tedy bezesporu v síti nadmístního či republikového významu. Neojediněle nastává situace, že ve správním území jedné obce nelze dosáhnout shody ve výběru výsledné varianty přeložky silnice. Pro ilustraci mohu uvést příklad z Ústeckého kraje a rozpracovaného návrhu ZÚR ÚK. Přeložka **silnice I/13 v prostoru Bíliny** byla již v minulosti prověřována v mnoha variantách. Z důvodů slo-

žitosti územních i technických podmínek a rozdílnosti stanovisek města Bíliny a příslušných orgánů se nepodařilo záměr projednat a stabilizovat výsledný koridor. V době zpracovávání ZÚR ÚK vznikly další nové náměty na alternativní vedení přeložky silnice, které však v té době ještě nebyly podrobněji prověřeny a nemohly tedy být vyhodnoceny srovnatelně s již zpracovanými ostatními variantami návrhu. Poloha těchto koridorů současně ani neumožňovala vymezení v ZÚR jednoho společného koridoru, který by mohl být dále ve vymezeném koridoru podrobně prověřen a rozpracován v úrovni projektové dokumentace a následně zpřesněn v ÚP města Bíliny. Vyvstala tedy otázka, jak tuto situaci řešit v návrhu ZÚR ÚK?

V návrhu ZÚR ÚK, na podnět pořizovatele, není ve správním území města Bíliny vymezen žádný koridor přeložky silnice nadmístního významu I/13. V úkolech pro územní plánování je však uloženo řešit a stabilizovat koridor přeložky silnice I/13 na území Bíliny v rámci ÚP Bíliny. V grafické části ve výkresu ploch a koridorů nadmístního významu je tento úkol vymezen značkou umístěnou ve správním území obce (viz obr. 3).

*Otázky k zamyšlení:*

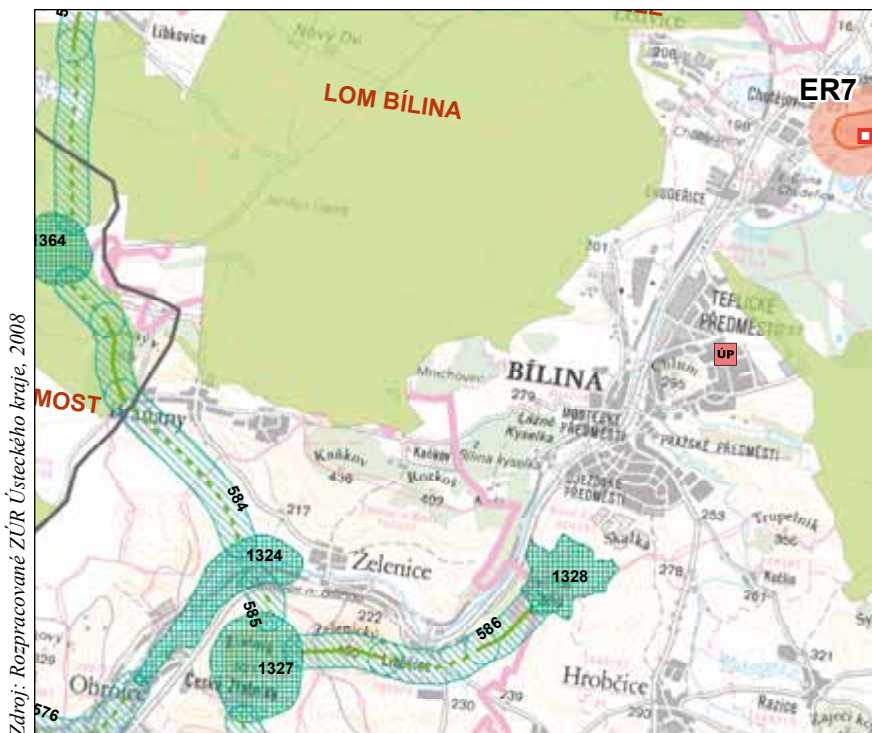
8. *Není tímto úkolem dána příliš velká pravomoc obci k rozhodování o zajištění podmínek pro možnou územní stabilizaci a realizační přípravu stavby republikového významu? Nehrozí riziko spekulativního chování?*
9. *Není takto uložený závazek pro danou obec příliš zásadním úkolem, který vzhledem k závažnosti celé problematiky nemusí být v úrovni ÚP vždy schopna zpracovat a projednat?*
10. *Nehrozí tímto řešením příliš velké riziko, že rozhodnutí a vydání ÚP může být dlouhodobě blokováno nebo odsouváno?*
11. *Nemá být tento postup podmíněn souhlasem dané obce a nemá být splnění úkolu časově omezené?*

## JAK VYMEZOVAT PLOCHY A KORIDORY NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU?

Zůstaneme u ilustrativního příkladu dopravní infrastruktury. Vymezení ploch a koridorů není v souvislosti s novým stavebním zákonem nijak nové téma. Již v minulosti byly v ÚP VÚC dle neoficiální dohody s Ředitelstvím silnic a dálnic ČR definovány koridory veřejně prospěšných staveb. Koridory byly vymežovány v závazné části dokumentace převážně v jednotné šířce dle druhu a úrovně dané stavby, např. u komunikací rychlostního typu území o šířce 300m od osy krajního pruhu na obě strany, u silnic I. a II. třídy území o šířce 200m od osy na obě strany, pro železniční tratě území o šířce 100m od osy na obě strany. U některých koridorů vymežovaných v ÚP VÚC v poslední době platnosti starého stavebního zákona byly šířky již konkrétně definovány dle územních podmínek a dílčích úseků. Příkladem může být koridor rychlostní silnice R52 v ÚP VÚC Břeclavska, schválený v roce 2006.

*Otázka k zamyšlení:*

12. *Jaká kritéria a jaké postupy v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb. a prováděcími vyhláškami uplatňovat při vymežování šíře koridorů, případně ploch navrhovaných veřejně prospěšných staveb?*



**Obr. 3: Silnice I/13 – Bílina; grafické vymezení úkolu pro územní plánování ve výkresu ploch a koridorů nadmístního významu, ÚSES**

Vymezení koridoru v ZÚR nemusí narážet na větší rizika, pokud je pro daný záměr zpracována a projednána podrobná projektová dokumentace, případně vyhodnocení stavby z hlediska vlivů stavby na životní prostředí s kladným stanoviskem MŽP. Šířkové vymezení koridoru pak může v minimalizovaném rozsahu „kopírovat“ navrhovanou trasu.

V případě zpracované pouze předprojektové dokumentace jsou podmínky pro vymezení koridoru a jeho šíře v ZÚR již výrazně složitější. Tato fáze přípravy ve své podrobnosti nemůže postihnout všechna možná rizika daného návrhu. V mnohých případech jsou předloženy variantní návrhy, které se mohou vzájemně odlišovat nejen prostorovým vedením trasy, ale i koncepčním pojetím s rozdílnými dopady a nároky na území, případně i s rozdílnými nároky na vyvolané stavby. Tento stupeň dokumentace není ze zákona dosud projednán, k předloženým návrhům nemusejí být jednotná stanoviska apod.

O to zodpovědnější je v tomto případě pozice projektanta a pořizovatele ZÚR při vymezení koridorů navrhovaných staveb. Koridor by měl být vymezen v proměnlivé šíři s ohledem na územní limity, podmínky, ostatní záměry apod. Jeho šířkové vymezení v ZÚR by mělo zajistit maximální předpoklady a podmínky pro možné a reálné umístění již podrobně zpracovaného a projednaného záměru uvnitř vymezeného koridoru.

Ve vymezení a zpřesňování ploch a koridorů v ZÚR lze uplatnit konkrétní požadavek a úkol pro územní plánování a využívání území. ZÚR v tomto případě ukládá příslušné obci zpřesnit daný koridor vymezený v ZÚR v rámci ÚP příslušné obce. Je možné si položit otázku, jaký proces ZÚR tímto úkolem nastartovává? V první fázi pořizování ZÚR ani projektant, ani pořizovatel nemají žádné zkušenosti. Považují tedy za přínosné hledat v platné legislativě odpověď na určité nejistoty.

*Otázky k zamyšlení:*

13. Jak je podchyceno v platné legislativě, aby při uložení úkolu

v ZÚR „zpřesnit vymezený koridor v ÚP příslušné obce“ byl následně zpřesněný koridor v ÚP dané obce zpětně promítnut a „minimalizován“ v aktualizaci ZÚR?

14. Co může nastat, když obec, které je uloženo zpřesnit daný koridor v ÚP obce, územní plán nepořídí (ze zákona není povinna)? Nebude tedy územní plán, nebude zpracována ani žádná dokumentace k záměru a nebude tedy podklad pro možné zpřesnění široce vymezeného koridoru v aktualizaci ZÚR. Bude dále „blokováno“ území v původně vymezeném a dostatečně širokém koridoru, nebo bude žádoucí řešit tento problém např. v aktualizaci ZÚR tím, že aktualizace ZÚR uloží zpracování územní studie?

Cílem tohoto procesu by mělo být postupné plošné omezení dlouhodobě blokovaného území vymezenou veřejně prospěšnou stavbou v aktualizaci ZÚR – tedy minimalizovat šíři koridoru na základě zpřesnění v ÚPD obce, případně na základě podrobnější PD, územního rozhodnutí apod.

Dost obtížné může být v ZÚR vymezení koridoru nadmístního významu u záměru, který je v ZÚR vyhodnocen jako rozhodující pro možný rozvoj území ve vymezené rozvojové oblasti, ose nadmístního významu apod. a dosud nebyl žádnou dokumentací prověřen a územně vymezen. Nový stavební zákon v souladu s Přílohou č. 4 k vyhlášce č. 500/2006 Sb. v této souvislosti umožňuje: „...vymezení oblastí, ploch a koridorů nadmístního významu, ve kterých je uloženo prověření změn na jejich využití územní studií nebo je uloženo pořízení a vydání regulačního plánu. Vymezení ploch, kde je nezbytné pořízení regulačního plánu nebo územní studie, zároveň fakticky plní funkci dočasně stavební uzávěry“.

Příkladem může být **logistický terminál Lovosice** – součást IV. TEMMK sítě TEN-T s přímou vazbou na dálnici D8, koridorovou trať, Labskou vodní cestu, mezinárodní veřejné letiště na území Ústeckého kraje. V souladu s resortní koncepcí MD a podporou

rozvoje kombinované dopravy byl tento záměr sledován již v konceptu ÚP VÚC Ústeckého kraje.

V průběhu zpracování návrhu ZÚR ÚK se objevily různé otázky: „...byl tento záměr již prověřen?... na základě jakého podkladu můžeme vymežit potřebnou plochu pro tento záměr?“ Přestože byl v pracovní fázi tento záměr vyhodnocen jako významný, přesahující lokální úroveň (zpracován do konečného znění PÚR 2008), byl ve výsledku do návrhu ZÚR ÚK zahrnut pouze jako „priorita hospodářského rozvoje“ s úkolem pro územní plánování v rámci navržené rozvojové oblasti nadmístního významu a rozvojové osy celorepublikového významu (vyplývající z PÚR).

Jedním z hlavních důvodů, proč pořizovatel takto rozhodl, byla chybějící dokumentace, na základě níž by bylo možné záměr přesněji v grafické části ZÚR lokalizovat a územně vymežit. Podle mého názoru může být záměr v ZÚR vymezen jako územní rezerva, a to pouze na základě odborných znalostí, vyhodnocených podmínek a limitů daného prostoru stanovených projektantem v součinnosti s pořizovatelem. Následně v aktualizaci ZÚR může být územní rezerva dle výsledků zpracované podrobnější dokumentace zpřesněna či zcela vyloučena.

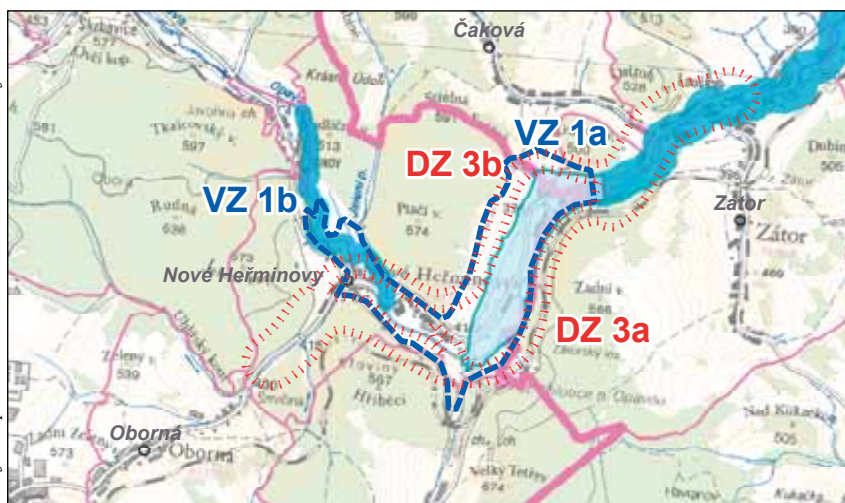
Domnívám se, že zvláště v silně urbanizovaných a rozvojových oblastech je značným rizikem nevymezit v ZÚR pro významné záměry veřejné infrastruktury alespoň územní rezervu, která by znemožnila „zablokování“ území pro budoucí umístění stavby veřejného zájmu.

*Otázky k zamyšlení:*

15. Je v pravomoci projektanta vymezit v ZÚR plochu či koridor územní rezervy pouze na základě vlastních odborných průzkumů a znalostí, aniž by byla pro daný záměr zpracována jakákoliv dokumentace?

16. Připouští legislativa záměr či námět nadmístního významu uplatnit a prosadit v ÚP bez opory a předchozím vymezení v ZÚR?





Obr. 4: Silnice I/45 Nové Heřminovy – Zátor; koridory koncepčních variant vodní nádrže a přeložky silnice

## JAK VYHODNOCOVAT VARIANTNÍ PLOCHY A KORIDORY NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU?

Zákon č. 183/2006 Sb. (stavební zákon) v § 36 článku 1 definuje, co zásady územního rozvoje stanovují. Mimo jiné: „...stanoví zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití...“.

Stanovení kritérií pro rozhodování o možných variantách je právě jedním z témat k možnému zamyšlení. Příkladem mohou být rozpracované ZÚR Moravskoslezského kraje a **návrh přeložky silnice I/45** Krnov – Bruntál v prostoru **Nové Heřminovy – Zátor**.

Přeložka silnice I/45 je v tomto prostoru vyvolána uvažovanou výstavbou jedné ze dvou sledovaných variant vodní nádrže Nové Heřminovy (VZ1a, VZ1b) a navazuje na postupně realizovanou kontinuální přestavbu silnice I/45. V souvislosti s vývojem situace kolem vodní nádrže a v koordinaci s přípravou varianty „menší nádrže“ byly aktualizovány původně zpracované studie přeložky a doplněny novou

variantou, podrobně prověřovanou v úrovni předprojektové dokumentace. Návrh ZÚR na základě této skutečnosti předkládá dvě „koncepční“ varianty; variantu „jižní“ a variantu „severní“ a vymezuje v území dvě varianty koridorů přeložek, které budou předmětem společného projednávání ZÚR s dotčenými orgány (viz obr. 4).

Variantní návrhy jsou v souladu se stavebním zákonem vyhodnoceny v rámci udržitelného rozvoje území z hlediska vlivů koncepce na životní prostředí a soustavu NATURA 2000. Kromě tohoto hodnocení návrh ZÚR definuje následující kritéria pro rozhodování o výběru variant.

*Kritéria pro rozhodování o výběru varianty*

- Prostorová koordinace s řešením výsledné varianty vodní nádrže.
- Dopravní účinnost ve vztahu k průjezdné dopravě a dopravě zdrojové a cílové.
- Obsluha přilehlého území a návaznost na nižší dopravní síť.
- Stavebně-technické parametry (výškové řešení, délka trasy, realizovatelnost stavby a její možná etapizace, podmiňující stavby).
- Ekonomické parametry (investiční náročnost, vyvolané investice, provozní náklady).

- Minimalizace vlivů na obytnou a rekreační funkci stávající zástavby.
- Minimalizace vlivů na krajinný ráz a přírodní hodnoty dotčeného území.

Takto definovaná kritéria pro rozhodování o koncepčních variantách projektant ZÚR v části odůvodnění podrobněji rozpracovává a výsledky u jednotlivých variant vzájemně porovnává. Na základě výsledků vyhodnocení jejich funkčnosti, ekonomické náročnosti a předpokládaných vlivů na obyvatelstvo a složky životního prostředí v části odůvodnění doporučuje výslednou variantu.

*Otázky k zamyšlení:*

17. Mají být kritéria pro rozhodování o výběru varianty jednoznačně definována v návrhu ZÚR (tedy v závazné části, která se vydává)? Může nebo měl by být návrh a výběr kritérií pro koncepční rozhodování pouze v kompetenci a odborné garanci projektanta a pořizovatele?
18. Nebylo by vhodné sjednotit kritéria pro rozhodování tak, aby byla obecně využitelná (tedy aby nemohla být napadnutelná jejich případná účelovost), nebo má výběr kritérií zůstat na konkrétní situaci, problematice, odborné erudici projektanta, případně na požadavcích daného pořizovatele?

## ZÁVĚREM

Otázek k zamyšlení bylo nastoleno dost. Nevyčerpávají však celé své spektrum ani nejistoty, se kterými se v průběhu prací na ZÚR setkávám a potýkám. Bylo by jistě užitečné po prvních zkušenostech zpracovatelů a pořizovatelů PÚR i ZÚR společně se zástupci dotčených orgánů najít vhodnou platformu, na které bude možné otevřená témata, postoje, metodické postupy apod. diskutovat a koordinovat a postupně tak přispívat k určitému metodickému i věcnému sjednocení a kvalitativnímu posunu v novém pojetí a cílech územního plánování.

Ing. Marie Wichsová, Ph.D.  
Atelier T-plan, s.r.o.

## ENGLISH ABSTRACT

### **Selected Problems of Completed and In-Process Spatial Development Principles,** by Marie Wichsová

As a member of the working team of several Spatial Development Principles, the author reflects on various problems of transportation infrastructure she has repeatedly been confronted with. Especially the relation between the Spatial Development Principles and the Policy of Spatial Development of the Czech Republic is discussed, with particular attention to the delimitation of areas and corridors of over-regional importance and the questions of the evaluation of planning options.