

# URBANISMUS A ÚZEMNÍ ROZVOJ



TÉMA  
VELKÉ INVESTICE V ÚZEMÍ

U&UR

5 | 2024

## POKYNY PRO AUTORY

### NABÍDKA ČLÁNKŮ

Redakce přijímá články na e-mailové adrese [redakce@uur.cz](mailto:redakce@uur.cz). Grafické přílohy většího rozsahu je možno zaslat prostřednictvím služby pro zaslání velkých souborů (Úschovna, WeTransfer). V zasláném e-mailu prosím uveďte jméno vč. titulů, adresu pracoviště a kontaktní údaje (e-mailová adresa, telefonní číslo). Při žádosti o zařazení článku do recenzního řízení je třeba tuto skutečnost výslovně uvést. Podrobnější informace naleznete na stránkách [www.uur.cz](http://www.uur.cz) v sekci Časopis UaÚR – Pro autory – Recenzní řízení.

### FORMÁLNÍ POŽADAVKY

Rozsah textu by měl činit cca 3–10 normostran (1 normostrana = 1 800 znaků včetně mezer a poznámek pod čarou), nedohodne-li se autor s redakcí jinak. Za každým textem příspěvku musí být uvedeno jméno autora a instituce, pod kterou spadá. Vlastnímu textu vždy předchází zhruba desetiřádkový souhrn/abstrakt (stručná informace o obsahu článku), který bude přeložen do angličtiny. Překlad zajistí redakce, popř. po domluvě s redakcí autor článku. Za nedílnou součást příspěvku je považován seznam použitých zdrojů a jejich dostupnost. Bibliografické citace musejí být zpracovány podle normy ČSN ISO 690:2022 (upřednostňován je harvardský systém). Textová část je vyžadována v textovém editoru Word. Grafická část se posílá samostatně jako příloha s uvedením zdrojů, a to v rozlišení min. 300 DPI ve formátu JPEG, TIFF, EPS nebo AI. Redakce si vyhrazuje právo výběru grafického doprovodu textu.

### AUTORSKÁ PRÁVA A AUTORIZACE

Redakce předpokládá, že nabízený článek dosud nebyl publikován. Autoři odpovídají za původnost díla (viz [www.uur.cz](http://www.uur.cz) – Časopis UaÚR – Publikační etika). Články jsou po vysazení a redakční úpravě zasílány k autorizaci. 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.

### RECENZNÍ ŘÍZENÍ

Relevantní příspěvky jsou recenzovány. Podrobnosti k recenznímu řízení jsou uvedeny na [www.uur.cz](http://www.uur.cz) – Časopis UaÚR – Pro autory – Recenzní řízení. Struktura recenzovaného článku musí odpovídat požadavkům na vědecký text: **Abstrakt** – k recenzovaným příspěvkům redakce požaduje širší shrnutí v češtině. Překlad zajistí redakce, popř. po domluvě autor článku. **Úvod** – obsahuje vysvětlení cíle výzkumu a článku, rešerši literatury a její kritické zhodnocení, pojmenování řešeného problému, respektive formulaci výzkumné otázky / pracovní hypotézy. **Metodika** – charakteristika a popis použité metody/metod. Možné je i zdůvodnění, proč byly právě tyto metody použity a jejich případná omezení. **Výsledky** – prezentace výsledků výzkumu. **Diskuse** – verifikace hypotéz, omezení použitelnosti výsledků výzkumu. **Závěr** – vyhodnocení výzkumu, nastínění dalších námětů na jeho pokračování. Za nedílnou součást příspěvku je považován seznam použitých zdrojů a jejich dostupnost. Recenzované příspěvky nejsou honorovány.

Názory autorů se nemusí vždy shodovat se stanovisky redakční rady a vydavatele.

**Urbanismus a územní rozvoj**

Číslo 5/2024, XXVII. ročník  
Vychází šestkrát ročně.  
ISSN 1212-0855, MK ČR E 7021

**Vydává:**

Ústav územního rozvoje  
Jakubské nám. 3, 602 00 Brno  
www.uur.cz

**Redakce:**

redakce@uur.cz  
Mgr. Tamara Blatová (šéfredaktorka)  
+420 542 423 116, +420 603 885 728  
blatova@uur.cz  
Hana Čechlovská (redaktorka)  
+420 542 423 123, +420 732 762 852  
cechlovska@uur.cz

**Redakční rada:**

Ing. arch. Hana Bártová  
Ing. Eva Fialová  
prof. Maroš Finka, M.Arch, Ph.D.  
prof. Anna Geppert, Ph.D.  
prof. Ing. arch. Jan Koutný, CSc.  
Ing. Jakub Kotrla (místopředseda)  
prof. Ing. arch. Karel Maier, CSc.  
Ing. arch. Vladimír Matuš  
MgA. Bernard Storch  
doc. Ing. arch. Veronika Šindlerová, Ph.D.  
Mgr. Petr Tonev, Ph.D.  
RNDr. Václav Tremel  
Ing. arch. Martin Tunka, CSc. (předseda)  
Ing. Romana Vačkářová  
doc. Ing. et Ing. Eliška Vejchodská, Ph.D.  
Ing. Roman Vodný, Ph.D. (místopředseda)  
doc. Ing. arch. Jakub Vorel, Ph.D.  
Ing. arch. Karel Wirth  
doc. Ing. arch. Maximilian Wittmann, Ph.D.

**Roční předplatné:** 720 Kč + poštovné  
cechlovska@uur.cz

**Sazba a tisk:**

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

**Náklad:** 1 400 výtisků

Toto číslo vyšlo v říjnu 2024.

Úplný obsah čísel je zveřejněn s půlročním  
zpožděním na webových stránkách ÚÚR.

**Foto na titulní straně obálky:**

Pohled na Paříž z Eiffelovy věže  
© iStock.com/Pavliha

**OBSAH**

<b>INTEGROVANÉ ÚZEMNÍ INVESTICE V PROGRAMOVÉM OBDOBÍ 2021–2027</b> Jan Zerák, Anna Švarcová, Kristýna Drápelová, Zbyněk Šimánek	<b>2</b>
<b>VYSOKORYCHLOSTNÍ TRATĚ ZMĚNÍ DOPRAVU V ČESKÉ REPUBLICCE</b> Otakar Svoboda	<b>4</b>
<b>VLÁDA SCHVÁLILA PRVNÍ ÚZEMNÍ ROZVOJOVÝ PLÁN</b>   Jana Vlčková	<b>6</b>
<hr/>	
<b>JADERNÉ ELEKTRÁRNY VE SVĚTLE POVOLOVACÍ LEGISLATIVY</b> Daniel Brix	<b>7</b>
<b>KAM S ČESKÝM PRŮMYSEM?</b>   Pavel Sovička	<b>15</b>
<b>IMPACT OF THE 2024 OLYMPIC GAMES ON THE DEVELOPMENT OF PARIS</b> Monika Šmiralová, Jarmila Husenicová	<b>18</b>
<b>THE GRAND PARIS EXPRESS</b>   Monika Šmiralová, Jarmila Husenicová	<b>22</b>
<b>HRAD A ZÁMEK POBĚŽOVICE</b>   Eva Vondrašová	<b>29</b>
<b>REVITALIZACE JEZUITSKÉHO KOMPLEXU BUDOV V KLATOVECH</b> Václav Chroust	<b>31</b>
<hr/>	
<b>NOVÉ NAŘÍZENÍ EU K ROZVOJI SÍTĚ TEN-T A DALŠÍ DOPRAVNÍ SEKTOROVÉ STRATEGIE 3. FÁZE</b>   František Nantl	<b>33</b>
<b>DOSTAVBA LOKALITY MEDLÁNKY</b>   Jiří Gerö	<b>39</b>
<b>QGIS USER CONFERENCE 2024</b>   Tomáš Zvardoň	<b>43</b>
<b>PROGRAM ESPON</b>	<b>43</b>
<b>CO PÍŠÍ JINDE</b>	<b>44</b>

**POŘIZOVATELSKÁ PRAXE & STAVEBNĚ SPRÁVNÍ PRAXE**



# SLOVO ÚVODEM

---

Za téma letošní pětky jsme zvolili velké investice v území. Ale co si vlastně pod pojmem velké investice představujeme? Měli bychom se vyvarovat toho, abychom toto téma vztáhli pouze na velké investiční akce, jako jsou velké továrny, skladové haly či dopravní stavby. Co je malé pro stát, může být totiž velkou investicí pro obec. V ekonomickém pojetí chápeme investice jako vložení kapitálu do dlouhodobých statků, které v budoucnu umožní zvýšení produkce statků. Pokládáme investici tedy za něco, co se nám v budoucnu vrátí v penězích, nebo můžeme počítat i s jinými benefity, například se zlepšením veřejných služeb, zlepšením stavu krajiny, s posílením soudržnosti místních obyvatel – jinými slovy, jak stavební investice ovlivní další rozvoj daného území?

Téma otevíráme článkem v hlavní rubrice, který se zaměřuje na integrované územní investice v programovém období 2021–2027 a jejich roli v rozvoji metropolitních oblastí a sídelních aglomerací. Dva příspěvky jsou zaměřeny na dopravní investice – budování vysokorychlostních tratí v ČR a informaci o novém nařízení EU k rozvoji transevropské dopravní sítě.

Velké investice do území reflektují také dva články ze zahraničí, konkrétně z Paříže. První z nich je věnován dopadům letošních letních olympijských her na rozvoj Paříže – zejména na urbanismus, infrastrukturu a socioekonomickou dynamiku města. Druhý článek popisuje velký rozvojový projekt Grand Paris Express, který poskytne rychlejší a kvalitnější dopravní spojení mezi příměstskými oblastmi Paříže. Očekává se, že příměstské linky metra přinesou nová pracovní místa, dostupnější veřejné služby i volnočasové aktivity.

Další ze série článků k velkým investicím v území popisuje současnou pozici průmyslového developmentu v ČR, a to i s ohledem na novou legislativu. Další článek k tématu je zaměřen na specifickou zákonnou úpravu týkající se povolování jaderných zdrojů energie.

„Malým velkým“ investicím jsou věnovány příspěvky ze západočeské obce Poběžovice zachraňující zchátralý hrad a zámek, který byl letos vyhlášen národní kulturní památkou, a z Klatov, kde probíhá rozsáhlá rekonstrukce bývalé jezuitské koleje.

Kromě příspěvků k hlavnímu tématu přinášíme další zajímavé články z oboru. Pozornost zasluží zejména informace o v srpnu vládou schváleném prvním územním rozvojovém plánu. Územní rozvojový plán je novým celostátním nástrojem územního plánování a je závazný pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů i regulačních plánů po první změně.

Zajímavé čtení přeje

*redakce U&ÚR*

# INTEGROVANÉ ÚZEMNÍ INVESTICE V PROGRAMOVÉM OBDOBÍ 2021–2027

Jan Zerák, Anna Švarcová, Kristýna Drápelová, Zbyněk Šimánek

Článek se zaměřuje na integrované územní investice (ITI) v programovém období 2021–2027 a jejich roli při rozvoji metropolitních oblastí a sídelních aglomerací. Vysvětluje, jak ITI slouží jako nástroj pro podporu strategických projektů, které přispívají k udržitelnému rozvoji území, a ilustruje příklady významných projektů, které posilují regionální konkurenceschopnost a zlepšují kvalitu života obyvatel.

Integrované územní investice (ITI) jsou klíčovými nástroji Evropské unie pro podporu strategického rozvoje urbanizovaného prostoru, metropolitních oblastí a sídelních aglomerací. Tento nástroj umožňuje koordinovat financování velkých projektů, které přispívají k řešení specifických výzev jednotlivých území, a to prostřednictvím různých dotačních programů. V programovém období 2021–2027 ITI pokračují v naplňování cílů regionálního rozvoje zaměřeného na zvyšování konkurenceschopnosti, zlepšování kvality života a udržitelnosti jednotlivých území.

## Metropolitní oblasti a aglomerace jako nástroj pro rozvoj

Metropolitní oblasti a aglomerace jsou konkrétní města a jejich zázemí, která

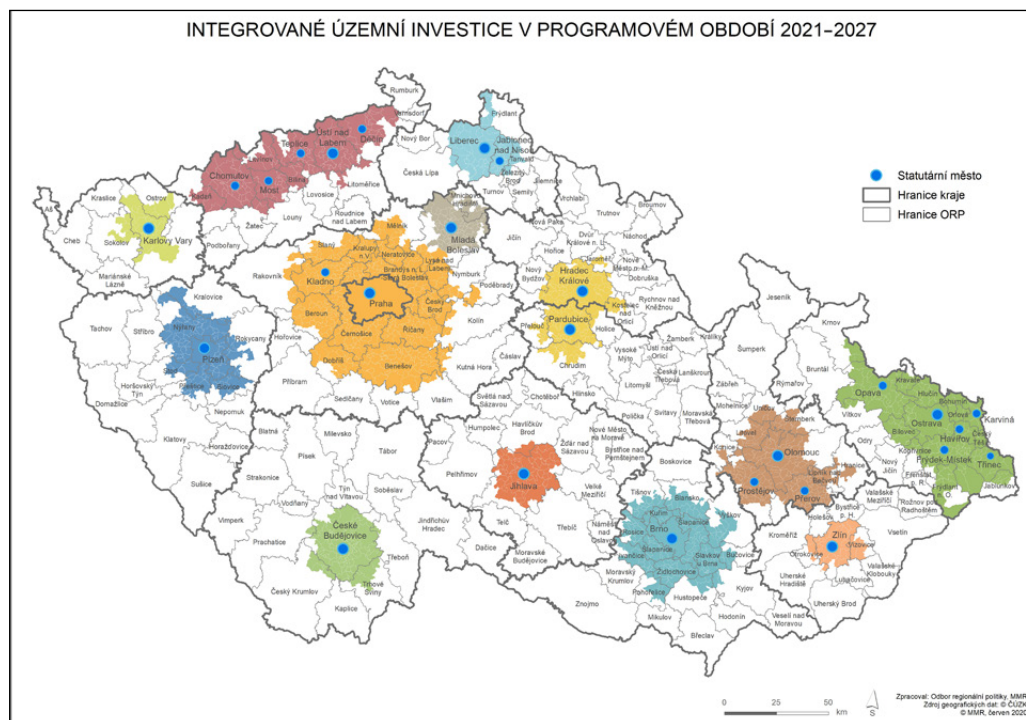
jsou propojena ekonomicky, sociálně i environmentálně. Tato území jsou charakteristická vysokou koncentrací obyvatel, ekonomických aktivit a infrastrukturálních sítí, což z nich činí důležité hnací síly regionálního rozvoje. Nástroj ITI umožňuje těmto oblastem lépe reagovat na složité rozvojové potřeby díky integrovanému přístupu, který zohledňuje různé aspekty rozvoje – od dopravy, bydlení a životního prostředí až po inovace a digitální rozvoj.

Každá metropolitní oblast či aglomerace vytváří specifickou rozvojovou strategii, která zahrnuje hlavní směry a cíle rozvoje jakožto plánované investice k jejich naplňování. Tyto strategie jsou navrženy ve spolupráci s místními a regionálními partnery a reflektují jak dlouhodobé cíle, tak i aktuální potřeby. Na základě této strategie mohou žá-

dat o finanční podporu pro konkrétní projekty z fondů EU, přičemž důraz je kladen na synergii mezi jednotlivými projekty a jejich přínosy pro širší území.

Prostřednictvím těchto strategií mohou obce řešit společné výzvy a problémy, které přesahují jejich administrativní hranice či finanční možnosti a umožňují jim díky spolupráci dosáhnout kýžené změny.

V programovém období 2021–2027 mluvíme o 13 metropolitních oblastech a aglomeracích. Zahrnují vždy minimálně jedno krajské město a funkčně propojené zázemí; specifickým případem je aglomerace Mladé Boleslavi, významné průmyslové centrum nacházející se na rozhraní tří krajů.



Současný stav programového období 2021–2027

Programové období 2021–2027 je již v pokročilé fázi implementace. Metropolitní oblasti a aglomerace byly vymezeny a strategie pro jejich rozvoj jsou dokončeny a schváleny. V současnosti je možné podávat žádosti o podporu na konkrétní projekty, jenž se zaměřují na různorodou škálu podporovaných oblastí v rámci tohoto integrovaného nástroje, a probíhá realizace strategických projektů.

Zaměření podporovaných projektů je v souladu s klíčovými

prioritami EU pro toto programové období, jako jsou přechod na nízkouhlíkovou ekonomiku, digitalizace, podpora udržitelného rozvoje, zvyšování odolnosti vůči klimatickým změnám a podpora sociální soudržnosti. V rámci nástroje ITI se klade velký důraz na to, aby projekty přinášely dlouhodobé a synergické přínosy pro celou metropolitní oblast, a to nejen v oblasti infrastruktury, ale také v oblasti inovací a zlepšování kvality života.

## Inspirativní příklady velkých podpořených projektů z období 2014–2020

V souladu s prioritami EU se mezi nejvýznamnější podpořené projekty zařadily například rozsáhlé investice do dobudování a modernizace dopravní infrastruktury metropolitních oblastí, které zahrnují rozšiřování kapacit městské hromadné dopravy, budování inteligentních dopravních systémů či projekty na podporu modernizace veřejné hromadné dopravy nákupem nízkemisních vozidel. Tyto projekty nejen zlepšují mobilitu obyvatel, ale zároveň přispívají k plnění cílů v oblasti ochrany klimatu a snižování emisí.

Mezi významné projekty podpořené v rámci ITI patří například revitalizace Automatických mlýnů v Pardubicích a technologický park TechTower v Plzni. Automatické mlýny se transformují na kulturní a kreativní centrum, které obohacuje městský prostor a podpoří místní umění a kulturu. TechTower naopak přeměňuje bývalou vodárenskou věž

na inovační a technologické centrum, které poskytuje podporu start-upům a technologickým firmám, čímž přispívá k rozvoji podnikání a zaměstnanosti v regionu. Na oba uvedené příklady budou navazovat projekty v programovém období 2021–2027.

### Automatické mlýny v Pardubicích

Jedním z významných projektů podpořených v rámci ITI jsou Automatické mlýny v Pardubicích. Revitalizace Automatických mlýnů zahrnuje citlivé spojení původních architektonických prvků s moderními požadavky na provoz kulturních a vzdělávacích institucí.

V areálu vzniká multifunkční prostor, který bude hostit umělecké a kulturní akce, výstavy, workshopy a další společenské aktivity. Projekt se zaměřuje na přeměnu bývalé průmyslové stavby na kulturní a kreativní centrum, které bude sloužit nejen obyvatelům města, ale také širšímu regionu. Přispívá tak k rozvoji kulturního dědictví města a k jeho atraktivitě pro obyvatele i turisty, čímž podporuje rozvoj městského prostoru a zvyšuje jeho ekonomický potenciál.

### Moderní technologický park – TechTower Plzeň

Dalším příkladem velké investice realizované v rámci ITI je TechTower v Plzni. Tento projekt představuje přeměnu bývalé vodárenské věže a jejího okolí na moderní technologický a inovační park. TechTower slouží jako centrum pro start-upy, inovační firmy a techno-

logicky zaměřené projekty, které hledají prostor pro růst a rozvoj.

TechTower nabízí široké spektrum služeb včetně kancelářských a konferenčních prostor, laboratorních zařízení a moderního technologického zázemí. Cílem projektu je podpořit inovační podnikání v regionu a propojit akademické, výzkumné a podnikatelské sféry. Tento projekt nejenže přispívá k rozvoji podnikání a inovací v Plzni, ale také přináší do města nové pracovní příležitosti a podporuje udržitelný ekonomický rozvoj regionu.

## Shrnutí

Integrované územní investice přispívají k financování strategických projektů, které reagují na specifické potřeby regionů, podporují udržitelný rozvoj a hrají klíčovou roli při rozvoji metropolitních oblastí a aglomerací. Následovány příklady jako revitalizace Automatických mlýnů v Pardubicích a technologický park TechTower v Plzni demonstrují pozitivní dopad těchto investic na kvalitu života a regionální konkurenceschopnost.

*Ing. Jan Zerák*

*Mgr. Anna Švarcová*

*Mgr. Kristýna Drápelová*

*Ing. Zbyněk Šimánek*

*Oddělení rozvoje venkova  
a integrovaných nástrojů*

*Odbor regionální politiky*

*Ministerstvo pro místní rozvoj*

## ENGLISH ABSTRACT

**Integrated Territorial Investments in 2021-2027 Programming Period**, by Jan Zerák, Anna Švarcová, Kristýna Drápelová, Zbyněk Šimánek

The article focuses on Integrated Territorial Investments (ITIs) in the 2021–2027 programming period and their role in the development of metropolitan areas and agglomerations. It explains how ITIs serve as a tool to support strategic projects that contribute to sustainable development and illustrates examples of major projects that strengthen regional competitiveness and improve the quality of life of their residents.

# VYSOKORYCHLOSTNÍ TRATĚ ZMĚNÍ DOPRAVU V ČESKÉ REPUBLICĚ

Otakar Svoboda

Česká republika hraje klíčovou roli jako dopravní křižovatka ve střední Evropě. Navržený systém vysokorychlostních tratí (VRT) u nás propojí sever s jihem, východ se západem a po dokončení bude začleněn do transevropské vysokorychlostní dopravní sítě TEN-T. Stavba bude probíhat postupně a jednotlivé úseky budou využívány i před dokončením celého systému v roce 2050, aby se co nejdříve ulevilo současným přetíženým koridorům.

## Základní přínosy

Hlavní trasa RS1 a RS2 spojí Prahu, Brno a Ostravu, přičemž otevře VRT i směrem na Vídeň, Katovice a Slovensko. Trasa RS4 zajistí napojení z Prahy přes Ústí nad Labem na Německo, a tím také na evropskou dopravní síť TEN-T. Dále trasa RS3 povede z Prahy přes Domažlice do Norimberku a Mnichova a RS5 propojí Prahu s Hradcem Králové, Pardubicemi, polskou Vratislaví a v budoucnu až s Baltím.

Díky systému vysokorychlostních tratí bude např. většina krajských měst dostupná z Prahy do dvou hodin, přičemž polovina z nich dokonce za méně než jednu hodinu. Cesta mezi Prahou a Brnem bude pak trvat pouze hodinu a z Ostravy do Prahy se dostaneme zhruba za hodinu a tři čtvrtě. Do přibližně dvou hodin dojedeme z Brna do Drážďan nebo z Ostravy do Vídně, stejně jako např. z Prahy do Berlína.

Stavba dalších tratí bude probíhat postupně, přičemž jednotlivé úseky budou moci být využívány i před dokončením celého systému, aby se co nejdříve ulevilo současným přetíženým koridorům. Celý systém vysokorychlostních tratí by měl být dokončen do roku 2050.

VRT nejen lépe propojí Českou republiku s Evropou, ale zároveň i radikálnělepší mobilitu obyvatel, protože rychlost až 320 km/h přinese lidem více času pro jejich osobní život. Dojde rovněž ke zvýšení kapacity stávajících tratí.

Celkově se výraznělepší mobilita v regionech, navíc VRT uvolní stávající tratě a pomůže růstu regionální osobní dopravy i dopravě nákladní. Výrazně se díky VRT změní dojíždění z regionů za prací.

Rychlá železnice přispěje k lepší udržitelnosti, VRT bude mít až 7krát nižší spotřebu energie než osobní automobil (na přepravu 1 cestujícího na 1 km), stejně jako násobně menší tvorbu CO<sub>2</sub>.

## Integrace s ostatní dopravou

Rychlá železnice bude snadno dostupná pro většinu obyvatel. Podle dopravních modelů se k ní 75 % obyvatel dostane do 20 minut.

Naším cílem je nahradit ostatní dopravu tam, kde budeme rychlejší a úspornější. Ostatní druhy dopravy však nebereme jako konkurenci, protože víme, že lidé se potřebují dostat co nejrychleji z domova na nějaké konkrétní místo určení a obě tato místa se nemusí nacházet na trase VRT.

V rámci modernizace stávajících nádraží a výstavby moderních terminálů VRT chceme veškerou dopravu integrovat. Nádraží budou sloužit jako efektivní přestupní uzly mezi VRT, konvenční železnicí i městskou a meziměstskou dopravou. Na stanici nebo terminál VRT můžete přijet také autem či na kole, které na místě můžete nechat.

VRT tak značně přispěje k efektivní integraci všech druhů dopravy, a přitom ji i celkově výrazně zrychlí.

## Aktuální stav na jednotlivých úsecích VRT

### RS1, RS2

S přípravou projektu VRT jsme nejdále s částí Moravská brána, kde probíhá posuzování vlivu na životní prostředí (EIA).

Předběžně začínáme s nezávazným oslovením vlastníků pozemků nutných pro výkup, po získání kladného stanoviska EIA (a nabytí právní moci) bude moci být zahájen výkup pozemků. Dalším velmi pokročilým úsekem je Jižní Morava, kde se také v současnosti řeší proces EIA.

Na ostatních úsecích RS1 a RS2 zatím řešíme aktualizaci zásad územního rozvoje (ZÚR), aby bylo možné zpracování a podání dokumentace EIA.

Posledním úsekem v části Praha – Brno – Ostrava, který zatím není projektován, je úsek Vysočina II, kde jsme v srpnu tohoto roku dokončili výběr zhotovitele dokumentace.

### RS4

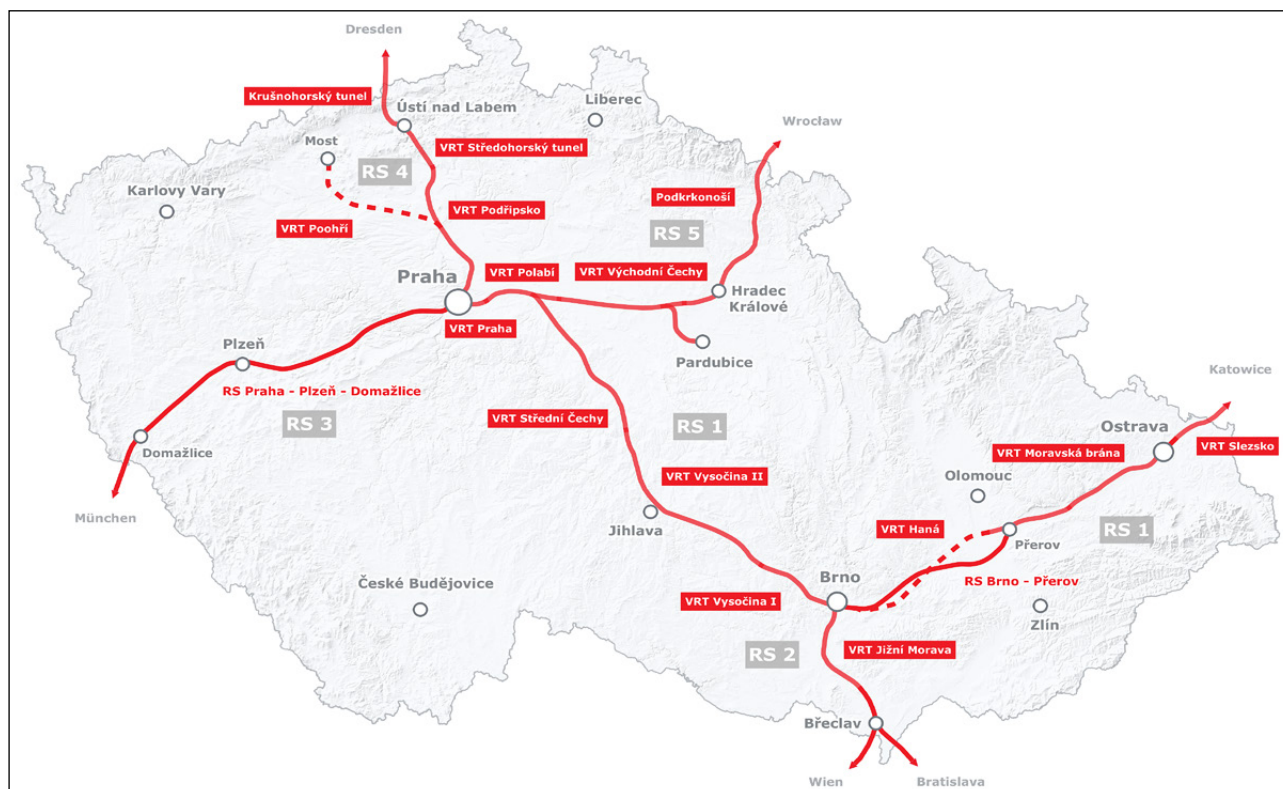
Klíčová aktualizace ZÚR Ústeckého kraje proběhla v červnu tohoto roku a umožňuje další kroky v rámci přípravy VRT. Obecně lze říct, že úspěšné dokončení aktualizace ZÚR je vždy klíčovým krokem v přípravě daného úseku VRT.

### RS5

V současné době máme zpracovanou studii proveditelnosti vysokorychlostního spojení RS5 Praha–Vratislav, která je nyní předložena Ministerstvu dopravy ke schválení.

## Spolupráce s veřejností

S veřejností, obcemi i kraji vedeme vysoce aktivní dialog, ať už prostřednictvím veřejných i neveřejných setkání, prezentačních dnů i výjezdů našim komunikačním VRTmobilem na vybrané



Zdroj: SS VRT, 2024

Návrh dopravního modelu VRT

akce a místa. Samozřejmě že komunikujeme i prostřednictvím článků na našem webu vrtky.cz i na našich sociálních sítích. Také odpovídáme všem, kteří nám napíší relevantní dotaz na vrt@spravazeleznic.cz. Stejně tak postupně zřizujeme pro jednotlivé úseky mapové portály nebo pocitové mapy. Díky mapovým portálům mohou lidé hodnotit návrhy nové trati a dávat připomínky k samotnému návrhu, jak by trať měla vypadat. Každý má možnost klást dotazy nebo dávat podněty přímo prostřednictvím portálu. Pčitové mapy fungují na stejném principu, jen jde o podobné podněty v době, kdy ještě neexistuje konkrétní návrh trati a řeší se celé dotčené území i širší souvislosti, např. možnost rozvoje brownfieldů, možné nové parky, rekreační plochy, cyklostezky apod.

## Jakým způsobem se VRT financují

V současné době je projektování vysokorychlostních tratí hrazeno jak ze státního rozpočtu, tak skrze evropské fondy, konkrétně CEF, tedy Connecting Europe Facility. Přes ten je financována jak trať z Prahy na Drážďany, tak jsme letos uspěli i na trati RS1 na úsecích z Prahy do Brna.

Abychom nezatěžovali již tak napjatý rozpočet, je cílem zapojit do projektu pomocí Public-Private Partnership (PPP) soukromý sektor. Zjednodušeně: ten trať vyprojektuje, zafinancuje, postaví a bude je po několik desetiletí udržovat a provozovat, než je předá státu v odpovídající kvalitě. Inspirací nám byly dálniční projekty v ČR i zkušenosti ze

zahraničí. PPP nyní řešíme např. na úsecích Moravská brána a Jižní Morava.

## A nakonec: Co to bude stát cestující?

Správa železnic provozuje pouze trať, provoz vlaků zajišťují jednotliví dopravci, ale předpokládá se velká dostupnost jízdného v obdobných relacích, jako jsou dnešní tarifní ceny. Z finančního hlediska by měly být vysokorychlostní tratě dostupné téměř pro každého. VRT by měly udělat cestování rychlejší, spolehlivější a komfortnější pro všechny.

Otakar Svoboda  
Oddělení komunikace  
Stavební správa vysokorychlostních tratí  
Správa železnic, státní organizace

### ENGLISH ABSTRACT

## High-speed Lines Will Change Transport in the Czech Republic, by Otakar Svoboda

The Czech Republic plays a crucial role as a transport crossroads in Central Europe. The designed high-speed rail system (HSR) will connect the north with the south, the east with the west of the Czech Republic and, once completed, will be integrated into the high-speed TEN-T Trans-European Transport Network. Construction will be carried out in phases and individual sections will be used prior to the entire system completion in 2050 to relieve current congestion in the corridors as soon as possible.

# VLÁDA SCHVÁLILA PRVNÍ ÚZEMNÍ ROZVOJOVÝ PLÁN

Jana Vlčková

*Vláda České republiky dne 28. srpna 2024 schválila svým usnesením č. 581 první Územní rozvojový plán, který byl pořízen Ministerstvem pro místní rozvoj a zpracován Ústavem územního rozvoje. Územní rozvojový plán je novým celostátním nástrojem územního plánování, který bude závazný pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů a regulačních plánů po první změně.*

Územní rozvojový plán (ÚRP) je novým celostátním nástrojem územního plánování. Jedná se o nový závazný druh územně plánovací dokumentace s celostátní působností. První ÚRP není podle § 319 odst. 5 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen nový stavební zákon), závazný pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje (ZÚR), územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území. Územní rozvojový plán se stane závazným pro pořizování a vydávání ZÚR, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území po první změně.

Zpracování ÚRP bylo započato podle § 35a až 35b zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen stavební zákon), a čl. XXV bodu 1. a 2. zákona č. 403/2020 Sb., kterým se měnil zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony.

Po dalších legislativních úpravách nového stavebního zákona (a zákonů souvisejících) se dále při pořizování a vydání ÚRP postupovalo dle § 319 nového stavebního zákona. Postup podle nového stavebního zákona byl zvolen proto, protože přechodná ustanovení ve stavebním zákoně umožňovala výklad, kterým by, po vydání prvního ÚRP, mohly být zpochybněny závazně vymezené záměry v ZÚR,

kteří nebyly do prvního ÚRP zahrnuty. První ÚRP nepodléhal projednání a převzal ze ZÚR nepřezkoumatelné nadregionální územní systémy ekologické stability (ÚSES) a záměry dopravní a technické infrastruktury vymezené v ZÚR a obsažené v Politice územního rozvoje České republiky (PÚR ČR), které dosud nebyly dokončeny a u kterých marně uplynula lhůta pro jejich přezkum. První ÚRP byl vydán jako opatření obecné povahy vládou.

Podle přechodného ustanovení § 319 nového stavebního zákona byly dotčenými orgány při pořizování ÚRP pouze Ministerstvo dopravy, Ministerstvo průmyslu a obchodu a Ministerstvo zemědělství. Ministerstvo pro místní rozvoj též konzultovalo návrh vymezení ÚSES do prvního ÚRP s Ministerstvem životního prostředí.

Ministerstvo pro místní rozvoj předložilo první ÚRP vládě k vydání v měsíci srpnu 2024, tedy cca do dvou měsíců od plné aplikace nového stavebního zákona. Oznámení o vydání ÚRP bylo zveřejněno na úřední desce Úřadu vlády ČR 20. září 2024. Následně bylo oznámení o vydání ÚRP zveřejněno na úřední desce Ministerstva pro místní rozvoj a v souladu s § 105 odst. 2 stavebního zákona ve spojení s § 173 odst. 1 správního řádu nabyl první ÚRP účinnosti doručením této veřejné vyhlášky dne 29. října 2024.

Vláda v souladu s novým stavebním zákonem rozhodla o pořízení Změny č. 1 ÚRP, která ÚRP doplní o další záměry

a učiní jej závazným pro pořizování navazujících územně plánovacích dokumentací a pro rozhodování v území.

Změnou č. 1 ÚRP bude prověřeno vymezení ploch a koridorů pro záměry veřejné dopravní a technické infrastruktury mezinárodního nebo celostátního významu, které jsou vymezeny PÚR ČR, ve znění platném v době vydání Změny č. 1 ÚRP. Tedy ty, které v době zpracování prvního ÚRP nesplňovaly podmínky přechodného ustanovení § 319 nového stavebního zákona, nebo ty, které nově vymezení PÚR ČR (předpokládá se zohlednění Změny č. 8 PÚR ČR). Změna č. 1 ÚRP dále prověří a případně doplní zejména vymezení nadregionálních ÚSES, které v době zpracování prvního ÚRP nesplňovaly podmínky přechodného ustanovení nového stavebního zákona. Změna č. 1 ÚRP bude především vycházet z vymezení, které je ukotveno v ZÚR jednotlivých krajů, ve znění pozdějších změn.

Územní rozvojový plán je zveřejněn způsobem umožňujícím dálkový přístup, tj. v Národním geoportálu územního plánování, na internetových stránkách Ministerstva pro místní rozvoj a Ústavu územního rozvoje. Usnesení vlády bylo zveřejněno ve Věstníku vlády pro orgány krajů a orgány obcí.

Ing. Jana Vlčková

Oddělení pořizování a územně správní  
Odbor územního plánování  
Ministerstvo pro místní rozvoj

## ENGLISH ABSTRACT

**Government Has Approved First Spatial Development Plan**, by Jana Vlčková

The Government of the Czech Republic approved by its resolution no. 581 the first spatial development plan issued by the Ministry of Regional Development and developed by the Institute for Spatial Development on 28 August 2024. The spatial development plan is a new nationwide spatial planning tool that will be binding for the development and issuance of spatial development principles, spatial plans and regulatory plans after its first amendment.

# JADERNÉ ELEKTRÁRNY VE SVĚTLE POVOLOVACÍ LEGISLATIVY

Daniel Brix

*Ve světle aktuálního vývoje v oblasti jaderné energetiky, kdy vláda přijala zásadní rozhodnutí posouvající dlouholeté plány výstavby jaderných zdrojů k realizaci konkrétních projektů, je vhodné se na jadernou problematiku podívat podrobněji rovněž z hlediska legislativního rámce, ve kterém se povolování těchto energetických zdrojů pohybuje. Příspěvek tak představuje základní zákonnou úpravu, která se na povolování jaderných zdrojů vztahuje. Zaměřuje se pak podrobněji na specifické úpravy přijaté právě pro tyto typy jaderných zdrojů za účelem možného zrychlení jejich přípravy a povolování.*

V posledních týdnech došlo k zásadnímu rozhodnutí ve vztahu k rozvoji jaderné energetiky. Vláda rozhodla o preferovaném dodavateli jaderných elektráren a doporučila dále jednat o podmínkách kontraktu s korejskou společností Korea Hydro & Nuclear Power Company (KHNP). Vláda dále rozhodla, že jednání budou zahájena o výstavbě dvou bloků v lokalitě Dukovany a o možnosti zasmělnit závazné opce na další nové zdroje v lokalitě Temelín.<sup>1</sup> Jedná se tak o další významný posun v přípravě rozvoje jaderné energetiky v České republice. Zároveň se rozvíjí vyhledávání lokalit pro přípravu a výstavbu malých modulárních reaktorů (známých pod zkratkou SMR – *Small Modular Reactors*). Ministerstvo průmyslu a obchodu k tomu uvádí: „Modulární reaktory je možné vyrábět sériově v továrnách a po jednotlivých blocích jich postupně vic soustředit na jednom místě. Při jejich přípravě dává smysl umístit je do lokalit současných uhelných zdrojů, kde mohou SMR produkovat nejen elektrickou energii, ale i teplo do centrálních soustav zásobování teplem, které nyní v těchto regionech zajišťují právě končící uhelné elektrárny“<sup>2</sup>. Vzhledem k tomu, že pro dokončení přípravné fáze výstavby jaderných elektráren je třeba projít celou řadou řízení, je nasnadě se seznámit se zásadními legislativními akty, které ovlivňují a budou ovlivňovat jejich přípravu a povolování.

Poslední roky byly poměrně bohaté na změny legislativních předpisů v oblasti

povolovacích řízení, které mají vazbu na povolování jaderných elektráren. Není třeba upozorňovat na zbrusu nový zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon (NSZ), nicméně nejde pouze o něj. Několikerých novel se dočkal zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury (dříve známý jako „liniový zákon“). V souvislosti s rekodifikací stavební legislativy se změn dočkala oblast environmentální legislativy, a to především v podobě nového zákona č. 148/2023 Sb., o jednotném environmentálním stanovisku. Revizí prošel, byť již s větším časovým odstupem, také atomový zákon. Zákonem č. 263/2016 Sb., atomový zákon, bylo přijato jeho zcela nové znění. Cílem tohoto článku je seznámit čtenáře s tím, jak se tato legislativní aktivita promítla do povolování staveb jaderných elektráren, jaká specifická opatření zákonodárce přijal zejména ve výše uvedených zákonech a v dalších předpisech, které s povolováním tohoto typu staveb souvisí.

## Vymezení atomovým zákonem

V první řadě nelze vynechat oborovou legislativu v podobě atomového zákona. Jím vymezené definice jsou často využívány i v jiných právních předpisech, kterým se budeme dále věnovat podrobněji. Prvním je pojem jaderné zařízení podle § 3 odst. 2 písm. e) ato-

mového zákona, pod nějž lze zahrnout celou řadu staveb, které souvisí s mírovým využíváním jaderné energie. Pro potřeby tohoto textu jde zejména o jadernou elektrárnu, jež je definována jako „stavba nebo provozní celek, jehož součástí je jaderný reaktor využívající štěpnou řetězovou reakci nebo jinou řetězovou jadernou reakci“. Dalšími stavbami, které jsou také jaderným zařízením, ale kterým se v rámci tohoto článku nebudeme podrobněji věnovat, jsou například sklad vyhořelého jaderného paliva, pro nějž se rovněž vžil pojem „mezisklad“. Sklad vyhořelého jaderného paliva je v areálu obou českých stávajících jaderných elektráren. Dalšími jadernými zařízeními ve smyslu atomového zákona mohou být závod na výrobu jaderného paliva nebo přepracování vyhořelého jaderného paliva či sklady radioaktivního odpadu. V neposlední řadě je jaderným zařízením rovněž úložiště radioaktivního odpadu, pro nějž dlouhodobě hledá Správa úložišť radioaktivních odpadů (SÚRAO) vhodné lokality a které bude sloužit k trvalému uskladnění vyhořelého jaderného paliva.

Doložíme si níže, že i v legislativě, která přímo neupravuje podmínky pro činnosti související s využíváním jaderné energie, se často setkáme s pojmem areál jaderného zařízení, na který je třeba rovněž nahlížet z pohledu atomového zákona. Podle § 4 odst. 1 písm. j) atomového zákona je areál jaderného

<sup>1</sup> MPO. 2024. *Vláda rozhodla o preferovaném dodavateli nového jaderného zdroje. Zahájí jednání o stavbě dvou bloků v Dukovanech*. Ministerstvo průmyslu a obchodu. [on-line]. Dostupné z: <https://www.mpo.gov.cz/cz/rozcestnik/pro-media/tiskove-zpravy/vlada-rozhodla-o-preferovanem-dodavateli-noveho-jaderneho-zdroje--zahaji-jednani-o-stavbe-dvou-bloku-v-dukovanech--282143/>. [cit. 2024-10-11].

<sup>2</sup> MPO. 2024. *Vývoj v oblasti malých reaktorů. ČEZ naváže strategickou spolupráci s Rolls-Royce SMR*. Ministerstvo průmyslu a obchodu. [on-line]. Dostupné z: <https://www.mpo.gov.cz/cz/rozcestnik/pro-media/tiskove-zpravy/vyvoj-v-oblasti-malych-reaktoru--cez-navaze-strategickou-spolupraci-s-rolls-royce-smr--283158/>. [cit. 2024-10-11].

zařízení „střežený prostor jaderného zařízení a prostor k němu přiléhající, který je využíván k zajištění výkonu činnosti souvisejících s využíváním jaderné energie“. Střeženým prostorem jaderného zařízení je to, co stavební právo vnímá pod obecným pojmem areál, tedy fyzicky, nejčastěji plotem, oddělený prostor, v jehož ploše je soustředěná provozní činnost. Nicméně jak vyplývá z definice, areálem jaderného zařízení není jen území uvnitř plotu, ale i území, které z vnější strany k plotu přiléhá a ve kterém probíhají činnosti, které s provozem uvnitř úzce souvisí. Mohou to být administrativní budovy, ve kterých mohou sídlit podpůrné činnosti provozovatele jaderných elektráren, ale rovněž externí dodavatelé dalších služeb či materiálů do jaderných elektráren, pro něž je blízkost jejich odběratele podstatná. Může se jednat o parkoviště využívaná zaměstnanci či dodavateli. Vzhledem k tomu, že se jedná o území, kde dochází k velké kumulaci osob, zpracovává se v souladu s atomovým zákonem pro celý areál jaderného zařízení vnitřní havarijní plán, který je klíčovým nástrojem pro zvládání krizových situací a zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví osob, protože stanoví postupy, opatření a pravidla pro řešení mimořádných událostí.

## Energetický zákon a expropiační titul

Pokud opustíme atomový zákon, je z povahy jaderných elektráren jako energetických staveb stěžejní jejich vymezení zákonem č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), který upravuje podmínky podnikání v elektroenergetice, plynárenství a teplárenství. Jaderné elektrárny lze podřadit v souladu s § 2 odst. 2 bodem 18 energetického zákona pod výrobní elektřiny, kterými jsou „energetická zařízení pro přeměnu různých forem energie na elektřinu, zahrnující všechna nezbytná zařízení“. Jaderné elektrárny jsou pak podle téhož ustanovení zřizovány a provozovány ve veřejném zájmu, pokud mají celkový instalovaný elektrický výkon 100 MW a více, s možností poskytovat podpůrné služby k zajištění provozu elektrizační soustavy anebo

jsou nízkouhlíkovou výrobní elektřiny o celkovém instalovaném elektrickém výkonu 1 MW a více.

Zároveň podle ustanovení § 3 odst. 2 energetického zákona platí, že výroba elektřiny „ve výrobně elektrický o celkovém instalovaném elektrickém výkonu 100 MW a více s možností poskytovat podpůrné služby k zajištění provozu elektrizační soustavy, (...) výroba elektřiny, tepelné energie nebo vodíku ve stavbě pro energetickou bezpečnost podle zákona o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury a rovněž výroba elektřiny v nízkouhlíkové výrobně elektrický o celkovém instalovaném elektrickém výkonu 1 MW a více (...) se uskutečňují ve veřejném zájmu“. Stavby sloužící pro výrobu podle věty předchozí a stavby s nimi související „jsou zřizovány a provozovány ve veřejném zájmu“. Pro zřízení a provozování stavby výrobní elektřiny o celkovém instalovaném elektrickém výkonu 100 MW a více, s možností poskytovat podpůrné služby k zajištění provozu elektrizační soustavy, stavby pro energetickou bezpečnost podle zákona o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury anebo pro zřízení a provozování stavby související, lze odejmout nebo omezit vlastnické právo k pozemku nebo ke stavbě podle zákona č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (zákon o vyvlastnění). Energetický zákon tak nejenže stanovuje provozovateli jaderných elektráren podmínky a požadavky na jeho podnikatelskou činnost ve výrobě energie, ale vytváří rovněž zákonné předpoklady, které se promítají do samotných povolených řízení, ať se jedná o veřejný zájem nebo vyvlastňovací titul.

V případě energetickým zákonem deklarovaného veřejného zájmu, který je připisován prostřednictvím výše uvedených vymezení i jaderným elektrárnám, sice nadále platí, že pro konkrétní stavbu musí být existence veřejného zájmu prověřována v průběhu celého daného konkrétní řízení a v případě existence více veřejných zájmů pak musí být tyto vzájemně považovány, vytváří se však energetickým zákonem stanoveným předpokladem existence veřejného zájmu silný předpoklad jeho existence skutečné. Ten lze v případě

jaderných elektráren založit rovněž na řadě koncepčních a strategických dokumentů. Lze proto s vysokou mírou jistoty předpokládat, že veřejný zájem na jejich výstavbě bude dán vždy.

Druhým zásadním přínosem energetického zákona pro výstavbu jaderných elektráren je stanovení vyvlastňovacího titulu. Pro zřízení a provozování stavby jaderné elektrárny lze odejmout nebo omezit vlastnické právo k pozemku nebo ke stavbě podle zákona o vyvlastnění. Ten je kromě výše uvedeného dále zdůrazněn a zpřesněn v § 23 odst. 2 energetického zákona, kterým je pro výrobní elektřiny o celkovém instalovaném elektrickém výkonu 100 MW a více s možností poskytovat podpůrné služby k zajištění provozu elektrizační soustavy nebo stavby pro energetickou bezpečnost podle zákona o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury a stavby související mimo jiné stanoveno: „v případě, že vlastník nemovitosti není znám nebo určen nebo je prokazatelně nedosažitelný nebo nečinný nebo nedošlo k dohodě s ním a jsou-li dány podmínky pro odejmutí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě podle zvláštního právního předpisu, rozhodne příslušný vyvlastňovací úřad na návrh příslušného výrobce elektřiny o odejmutí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě podle jiného právního předpisu“. Jiným právním předpisem je míněn právě zákon o vyvlastnění.

Nelze totiž vyloučit situaci, kdy pro výstavbu jaderné elektrárny nebude možné zajistit potřebná práva k pozemkům či budovám. Například nebude znám vlastník, nedojde s vlastníkem k dohodě nad vyvlastněním samotným (vztah k půdě) nebo nedojde k dohodě na výši náhrady (požadavky daleko přesahující tržní cenu), pak se tato absence potřebných práv k pozemkům a stavbám nemůže stát překážkou pro realizaci tak významných staveb, jakými jaderné elektrárny jsou, a je proto třeba vyvlastnění umožnit. Z výše uvedeného vymezení vyplývá, že expropiační titul se týká nejen jaderných elektráren samotných, ale i staveb souvisejících. Samotná jaderná elektrárna neexistuje v předmětném území ve vakuu, bez vazeb na okolí. Vždy je potřebné její na-

pojení na technickou nebo dopravní infrastrukturu, na přívody surové vody, je nutně vyvstít jí vyrobenou energii například v podobě elektřiny nebo tepla. Nezbytné je také zajistit dopravu těžkých a nadrozměrných komponent, pročež není možné vyloučit potřebu získání potřebných práv vyvlastněním pozemků či staveb na dopravní cestě. Ústavou zaručená ochrana práv vlastníků těchto pozemků a staveb je zajištěna prostřednictvím zákona o vyvlastnění, resp. vyvlastňovacím řízením samotným.

## Zákon o opatřeních k přechodu České republiky k nízkouhlíkové energetice

Výše je v energetickém zákoně používán pojem nízkouhlíková výrobná. Pro jeho bližší uchopení je třeba směřovat pohled do zákona č. 367/2021 Sb., o opatřeních k přechodu ČR k nízkouhlíkové energetice a o změně zákona č. 165/2012 Sb., o podporovaných zdrojích energie, ve znění pozdějších předpisů. Podle § 2 písm. a) zákona o opatřeních k přechodu ČR k nízkouhlíkové energetice je nízkouhlíkovou výrobnou výrobná elektřiny na území ČR s jaderným reaktorem s instalovanou kapacitou o minimálním elektrickém výkonu 100 MW připojená po roce 2030 do elektrizační soustavy, jejíž výstavba a údržba není přímo či nepřímo závislá na technologiích od dodavatele, který je státním příslušníkem země, která přistoupila k dohodě Světové obchodní organizace o vládních zakázkách, nebo od osob takového dodavatele ovládaných nebo jím ovládaných. Tento předpis mimo jiné upravuje práva a povinnosti spojené s přechodem ČR k nízkouhlíkové energetice prostřednictvím zajištění výroby elektřiny v nízkouhlíkových výrobnách, stanovuje opatření k zajištění běžně přijatelné vnitřní míry návratnosti investic do nízkouhlíkových výroben a rovněž podmínkou přístupu k dohodě Světové obchodní organizace o vládních zakázkách omezuje státní příslušnost dodavatele. Dále je účelem tohoto zákona přispět k dekarbonizaci výroby elektřiny a zajistit energetickou bezpečnost ČR prostřednictvím výroby elektřiny v nízkouhlíkových výrobnách na území ČR při současném zohlednění zájmu zákazníků na minimalizaci dopa-

dů opatření na ceny energií pro zákazníky v České republice.

Pozornému čtenáři jistě neunikla určitá nekonzistentnost ve využívání pojmu nízkouhlíková výrobná, kdy je zákonem o opatřeních k přechodu ČR k nízkouhlíkové energetice taková výrobná definována výkonem nad 100 MW, nicméně v energetickém zákoně se uplatňují úpravy ve vztahu k veřejnému zájmu i na nízkouhlíkové výrobně nad 1 MW. Ty však vzhledem k výkonu nízkouhlíkovou výrobnou podle zákona o opatřeních k přechodu ČR k nízkouhlíkové energetice vlastně nejsou. Lze ale konstatovat, že tato nekonzistentnost nebude mít v praxi žádný vliv, protože byla ve vztahu k definici veřejného zájmu překryta definicí stavby pro energetickou bezpečnost, která, jak si uvedeme níže, není výkonově omezená.

## Vymezení v zákoně o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury

Jak je uvedeno výše, energetický zákon odkazuje ještě na další definici skupiny staveb, pod kterou spadají nové jaderné zdroje, a těmi jsou stavby pro energetickou bezpečnost. Stavby pro energetickou bezpečnost jsou vymezeny zákonem o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury. Tento zákon se na jaderné elektrárny vztahuje již dlouhou dobu, protože všechny jaderné zdroje lze podřadit pod energetickou infrastrukturu definovanou obecně v § 1 odst. 4 a v závislosti na jejich výkonu rovněž pod její podmnožinu – vybranou energetickou infrastrukturu, která je vymezena pod písmenem b) jako „výrobná elektřiny o celkovém instalovaném elektrickém výkonu 100 MW a více“. Do výčtu staveb, na které se předpis vztahuje, byly prostřednictvím staveb pro energetickou bezpečnost uvedeným pod § 1 odst. 5 písm. a) zákona zahrnuty stavby v areálu jaderného zařízení, jehož součástí je jaderný reaktor využívající štěpnou řetězovou reakci nebo jinou řetězovou reakci pro energetické účely. Zde se již vymezením právní úprava vrací na pevnou půdu atomového zákona. Kromě těchto staveb jsou stavbou pro energetickou bezpečnost i stavby nacházející se uvnitř i vně areálu

jaderného zařízení související s výstavbou, uváděním do provozu, provozem, prováděním změn nebo údržbou stavby definované ve větě předchozí. Následuje výčet uvozený slovem „včetně“, jde tedy o výčet neúplný a deklaratorní. Za stavby související jsou tedy považovány stavby a zařízení nezbytné pro připojení výroben elektřiny a zdrojů energie do distribuční, přenosové nebo přepravní soustavy nebo do soustavy zásobování tepelnou energií, stavby a zařízení elektrizační soustavy, plynárenské soustavy nebo soustavy zásobování tepelnou energií, včetně staveb a zařízení, jejichž realizace je nezbytná za účelem bezpečného a spolehlivého provozu této soustavy. Dále jde o jiné nezbytné stavby technické infrastruktury, nezbytné stavby dopravní infrastruktury, staveniště nebo stavby skladu čerstvého nebo vyhořelého jaderného paliva. Je tak zřejmé, že stavby pro energetickou bezpečnost nejsou omezeny výkonovými parametry, ani potřebou poskytovat podpůrné služby k zajištění provozu elektrizační soustavy. Lze tak předpokládat, že jaderné elektrárny budou využívat především právě vymezení prostřednictvím staveb pro energetickou bezpečnost. Je zde vhodné upozornit, že pod toto vymezení nespadá jen potenciální výstavba nových zdrojů, ale též jakékoliv povoloovací řízení ve stávajících areálech.

## Vymezení v NSZ

V neposlední řadě je podstatné vymezení v NSZ. V příloze č. 3 k NSZ jsou vymezeny stavby, které jsou takzvanými stavbami vyhrazenými. Pro tyto stavby je specifická skutečnost, že jsou povolovány Dopravním a energetickým stavebním úřadem (DESÚ). Zákonodárce těmto stavbám přiřkl jejich vyhrazením do zvláštní přílohy důležitější roli, protože je považuje za podstatné z hlediska jejich celorepublikového rozsahu. Pod písmenem l) jsou stavby jaderných elektráren vymezeny jako „stavby jaderného zařízení a stavby související, nacházející se uvnitř i vně areálu jaderného zařízení“. Za pozornost nepochybně stojí fakt, že stavby související jsou v případě jaderných zařízení zahrnuty již rovnou v této příloze. Obecný princip staveb souvisejících uvedený v § 33 odst. 2 písm. b),

kterým je dána působnost pro Dopravní a energetický stavební úřad, se tak v souvislosti se stavbami jaderných zařízení jeví jako nevyužitelný, pokud nepřipustíme, že mohou existovat stavby související se stavbami souvisejícími, takový výklad by ale byl až příliš extenzivní a vedl by asi dále, než byl záměr zákonodárce. Každopádně i tento, možná na první pohled bagatelní, rozdíl má své legislativní dopady. Například přechodná ustanovení (např. § 330 odst. 3 a 4) o skutečnosti, zda se jedná o stavbu vyhrazenou nebo stavbu související, odvozuje příslušnost stavebních úřadů. U staveb souvisejících totiž ponechává působnost na těch stavebních úřadech, které řízení zahájily a působnost na DESÚ přesouvá pouze u staveb vyhrazených. V případě jaderných zařízení je pak možné konstatovat, že každá stavba, které je dána souvislost s jaderným zařízením, je stavbou vyhrazenou, a to společně se samotnou stavbou jaderného zařízení.

Otázkou, kterou je třeba se zabývat, je, co jsou to vlastně stavby související. Obecnou definici NSZ nenabízí. Je zřejmé, že jde o širší skupinu vazeb na stavbu vyhrazenou než jen nezbytnost či podmíněnost, v takovém případě by zákonodárce těchto zaužívaných zpřesnění využil. Jako související je třeba vnímat ve své podstatě každou stavbu, která místně, časově nebo funkčně souvisí s vyhrazenou stavbou, a to ať již s její přípravou, výstavbou, uváděním do provozu nebo provozem, přičemž není třeba se při interpretaci vázat kumulativním naplněním všech tří charakteristik. Jde tak o stavby, bez kterých by nemohlo dojít k přípravě, výstavbě nebo provozu vyhrazené stavby, je proto nezbytné, aby tyto stavby sdílely z hlediska jejich povolování stejný osud. Nepochybně je však třeba i tomuto na první pohled bezmeznému vymezení dát racionální rámec. V případě jaderných elektráren může být k pochopení a uchopení nápomocný jiný právní předpis, a to již výše uvedený zákon o urychlení strategicky významné infrastruktury. Ten totiž demonstrativním výčtem staveb tento rámec poskytuje. Je třeba jeho vymezení vnímat specificky jen pro stavby pro energetickou bezpečnost, u kterých je pro související stavby přijato extenzivnějšího vymezení a které má za cíl

zahrnout i stavby, jež jsou realizovány pro dopravu nadrozměrných a těžkých komponent. Ostatně i proto zákonodárce k takovému speciálnímu vymezení souvisejících staveb u jaderných elektráren přistoupil. To tedy neznamená, že tento rámec pro stanovení staveb souvisejících lze využít u jiných vyhrazených staveb. Zde platí, že pojem související může nabývat jiného rozsahu.

## Licencování

Pojmem licencování jsou v oblasti zákona č. 263/2016 Sb., atomový zákon, označovány povolovací procesy související s přípravou, uváděním do provozu a provozováním jaderných zařízení. Povolení Státního úřadu pro jadernou bezpečnost (SÚJB) je tak nutné k vykonávání těchto jednotlivých činností souvisejících s využíváním jaderné energie – umístění jaderného zařízení, výstavba jaderného zařízení, první fyzikální spouštění jaderného zařízení s jaderným reaktorem, první energetické spouštění jaderného zařízení s jaderným reaktorem, provoz jaderného zařízení, dále pak pro provedení změny ovlivňující jadernou bezpečnost, technickou bezpečnost a fyzickou ochranu jaderného zařízení. Povolení rovněž podléhají jednotlivé etapy vyřazování jaderného zařízení z provozu. Zákon a jeho prováděcí předpisy stanovují požadavky, které musí žadatel splnit a které se týkají celé řady opatření, ať již technického řešení, tak i provozního, personálního, odborného zázemí, kterým je zajištěno, že žadatel splňuje požadavky na bezpečný provoz jaderné elektrárny.

## Povolovací procesy podle NSZ

Nový stavební zákon a jeho přínosy byly již popsány mnohými předchozími příspěvky, z hlediska tématu jaderných elektráren byly přijaty některé specifické úpravy, na které je vhodné upozornit. Zásadní z nich je institut rámcového povolení vymezený v § 221 až 223 NSZ. Byť se z názvu, který je použit v NSZ prvně, může zdát, že se jedná o úplnou novinku, není tomu tak. Institut rámcového povolení vychází z úpravy § 79 odst. 1 věty druhé zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon (SZ). Tyto úpravy se týkají

požadavků na rozhodnutí pro umístování souboru staveb v případě jejich umístování v areálu jaderných zařízení. Touto úpravou byly vymezeny požadavky na obsah rozhodnutí, kdy se „vymezí areál jako stavební pozemek a v jeho rámci se stanoví skladba, druh a účel staveb a rámcové podmínky pro jejich umístění v maximálních nebo minimálních prostorových parametrech (zejména vnější půdorysné a výškové ohraničení, odstupové vzdálenosti staveb od hranic pozemků a sousedních staveb) a napojení na dopravní a technickou infrastrukturu; v rámci stanovených podmínek se stavby umístí při povolení staveb“. Pro potřeby vydání tohoto územního rozhodnutí byly § 86 odst. 2 písm. e) SZ definovány i požadavky na dokumentaci pro územní řízení, kdy oproti obecným požadavkům bylo stanoveno, že dokumentace objektů se nezpracovává. Přílohou č. 5 k vyhlášce č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, byly v souladu se zákonným zmocněním stanoveny požadavky na rozsah a obsah dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění souboru staveb v areálu jaderného zařízení.

Rámcové povolení tuto filozofii v principu přebírá a zachovává i její účel, kterým je vymezení základní rámcové parametry stavby a v rámci řízení vyhodnotit jejich vliv na dotčené území tak, aby v následném povolení záměru mohl být záměr zpřesňován již v rámcovém povolení vymezených parametrech. Zákonem stanovená podrobnost rámcového povolení umožňuje rozhodnout o využití a vymezení území pro záměr i v situaci, kdy není znám konkrétní dodavatel stavby, a tedy ani podrobnost nezbytná pro povolení záměru. U tak investičně, ale i technologicky náročných a významných celků může být pro stavebníka žádoucí získat obecnější limitní parametry tak, aby se předešlo vzniku situace, kdy v následné podrobné projektové přípravě budou vynaloženy prostředky na projektové řešení, které není z hlediska ochrany veřejných zájmů vhodné.

Rámcovým povolením se podle NSZ vymezí areál jako stavební pozemek, stanoví se katastrální území, parcelní čísla a druh pozemků, na nichž se soubor staveb umístuje, stanoví se skladba, druh a účel staveb, jejich minimální od-

stupové vzdálenosti od hranice areálu, popřípadě od sousedních staveb mimo areál, vymezí se maximální výměry zastavěných ploch pro umístění staveb v areálu jaderného zařízení a maximální výškové omezení staveb uvnitř areálu jaderného zařízení, stanoví se rámcové podmínky napojení stavby na dopravní a technickou infrastrukturu, zejména míst napojení a kapacit, limitní požadavky na vstupy a výstupy nezbytné pro realizaci a provoz areálu, a to kapacitních a časových maxim povolených vstupů a i výstupů, vymezí se území dotčené vlivem stavby, podle potřeb se stanoví další podmínky pro projektovou přípravu stavby, u dočasných staveb se stanoví lhůta pro jejich odstranění.

V případě jaderných zařízení není absolvování řízení o vydání rámcového povolení obligatorním požadavkem. Pro rámcové povolení NSZ dále zpřesňuje jeho povahu a vymezuje další specifika. Zákon najisto stanovuje, že na základě rámcového povolení nelze stavbu realizovat. Na řízení o vydání rámcového povolení se uplatní většina obecných, zejména procesních, ustanovení o povolení záměru, a to se zákonem stanovenými výjimkami. Požadavky NSZ související s provedením a provozem záměru se pro rámcové povolení nepoužijí. Z povahy rámcového povolení se obdobně nepoužijí například ustanovení o zrychleném řízení, změně stavby před dokončením či kontrolní prohlídce. Při posuzování záměru se ochrana veřejných zájmů uplatní pouze v rozsahu rámcového povolení. Samotné provedení záměru se povolí povolením záměru, které lze vydat jen za podmínky a v souladu s rámcovým povolením. Rámcové povolení stejně jako povolení záměru vydává DESÚ.

Dokumentace pro vydání rámcového povolení je podle § 157 NSZ projektovou dokumentací a rovněž dokumentací pro povolení záměru. Vyhláškou č. 131/2024 Sb., o dokumentaci staveb, jsou přílohou č. 5 stanoveny požadavky na „obsah dokumentace pro rámcové povolení, nejde-li o záměry v působnosti jiného stavebního úřadu, jež slouží nebo mají sloužit k zajišťování obrany a bezpečnosti státu, které se nenachází v areálech dokončených staveb“, tedy

požadavky na podklad pro vydání rámcového povolení pro jaderné elektrárny.

Pro samotné povolení záměru se použijí nejčastěji požadavky na stavby podle přílohy č. 1. Podle povahy konkrétních staveb v areálu jaderného zařízení nebo staveb s nimi souvisejících lze předpokládat rovněž aplikaci požadavků na speciální dokumentace, ať se týkají vodních děl, například čistírny odpadních vod, nebo sítí technické infrastruktury či vyhlášky č. 227/2024 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace staveb dopravní infrastruktury. Nejčastěji pak budou jednotlivé stavby či stavební objekty do dokumentace povolení záměru slučovány dle požadavků organizace výstavby do jednotlivých funkčních či prostorových celků s využitím požadavků na dokumentaci pro soubor staveb uvedených v příloze č. 4 vyhlášky o dokumentaci staveb.

Další podstatnou úpravou, která se uplatní také pro jaderné elektrárny, je úprava v § 145 odst. 2 NSZ. Úprava uvádí: „*Při projektové činnosti, při povolování, provádění a užívání (...) staveb jaderného zařízení a staveb v areálu jaderného zařízení, které jsou jaderným zařízením, se technické požadavky na stavbu stanovené tímto zákonem nebo jinými právními předpisy použijí přiměřeně tak, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti, ochrany zdraví a života osob nebo zvířat a životního prostředí*“. Cílem úpravy je umožnit projekty staveb jaderných zařízení včetně jaderných elektráren připravovat, projektovat, provádět a užívat tak, aby technické požadavky na stavby definované zákonem, prováděcími právními předpisy a jejich prostřednictvím ze závazných norem mohly být aplikovány přiměřeně tak, aby mohl být zachován původní design jaderného zařízení. Zachování původního designu dodavatele totiž s sebou přináší rovněž zachování původních designovaných bezpečnostních parametrů a standardů. V případech, kdy by byla vyvolána potřeba přeprojektování původního designu zásadním způsobem, muselo by dojít také k úpravě požadavků na zabezpečení jaderného zařízení s dopadem na délku povolování a především licencování podle atomového zákona. Nicméně ani tato odchylka není bezmezná, týká se pouze staveb jaderného

zařízení, nikoliv tedy staveb jiných, a zároveň i v těchto případech je vždy třeba zajistit, že nedojde k ohrožení bezpečnosti, ochrany zdraví a života osob nebo zvířat a životního prostředí.

Odlíšného přístupu se dostává pro jaderné elektrárny i z hlediska jejich evidence v informačních systémech státní správy. V případě areálu jaderného zařízení se podle § 267 odst. 3 údaje o stavbách v něm umístěných a „*řízení s nimi souvisejících se s výjimkou národního geoportálu územního plánování v informačních systémech stavební správy neevidují*“. Je tak zřejmé, že tato úprava zamezuje ze strany stavebníka využívání Portálu stavebníka, protože ten je podle § 267 odst. 2 součástí informačního systému stavební správy. Zároveň zamezuje využívání i stavebním úřadům, jelikož údaje o stavbách, které jsou součástí každého dokumentu napříč jeho celého rozsahu, nelze evidovat ani v evidenci stavebních postupů či evidenci elektronických dokumentací či v informačním systému stavebního řízení. Úprava se obdobně jako ustanovení upravující výjimku pro využívání informačních systémů státní správy ze strany Ministerstva obrany a Ministerstva vnitra dotýká bezpečnostních zájmů států. Je potřeba potenciálně citlivé údaje o těchto stavbách v informačním systému státní správy neevidovat. To však nikterak nedopadá na samotné řízení či přístup účastníků řízení ke spisům u těchto staveb.

## Úpravy postupu podle zákona o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury

Povolování jaderných elektráren a rovněž například případné vyvlastňování pozemků a staveb nezbytných k jejich výstavbě probíhalo nebo mohlo probíhat též podle zákona o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury. Namátkou tak pro jaderné elektrárny jako vybrané stavby energetické infrastruktury (s minimálním výkonem 100 MW a více – viz výše) platily následující zásadní úpravy – zkrácená lhůta pro podání žalob v § 2 odst. 2, úprava doručování v řízení podle stavebního zákona v § 2 odst. 6, úprava postupu v řízení podle NSZ v případě

úmrtí účastníka v § 2 odst. 7, úprava společného jednání v § 2c, úprava provádění měření a průzkumných prací v § 2f či úprava realizace přeložek v § 2g. Na jaderné elektrárny dopadala i úprava týkající se podmínek odnětí ze zemědělského půdního fondu či pozemků určených k plnění funkcí lesa. Vzhledem k tomu, že se jedná rovněž o stavby uvedené v příloze č. 1 k zákonu o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury, uplatnila se také úprava týkající se vyvlastňování v § 3, 3a, 3c či 4, včetně úpravy mezitímního rozhodnutí § 4a či úpravy postupu při podání žádosti o povolení záměru a žádosti po vydání mezitímního rozhodnutí ve vyvlastňovacím řízení podle § 4d.

S novelou tohoto zákona přijatou pod č. 465/2024 Sb. byla přijata další opatření, která mají ambici povolování různých typů staveb se strategickým charakterem (proto současně proběhla související změna názvu zákona) zrychlit, přičemž mnoho z nich se uplatní rovněž na jaderné elektrárny. Jde například o zamezení blanketním podáním ve správních i soudních řízeních, zpřesnění některých ustanovení ve vyvlastňovacích řízeních včetně úpravy odvolání či žalob v nich, precizace postupu vydávání mezitímního rozhodnutí. Z pohledu jaderných elektráren je však zásadní změna, která proběhla vložením nového § 1 odst. 5, kterým byly vymezeny výše uvedené stavby pro energetickou bezpečnost a zejména pak úpravy povolovacího procesu, který na jejich vymezení navazuje.

Pro záměry staveb pro energetickou bezpečnost přijal zákonodárce v § 2d odst. 1 zásadní úpravu, kterou stanovil, že proti rozhodnutí o povolení záměru není přípustné odvolání. Jde o změnu, která není v případě povolování staveb častá, v podstatě se aplikuje již jen na strategickou investiční stavbu (tj. stavby pro výrobu a skladování splňující zákonem o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury stanovené parametry, které předurčují jejich strategický charakter) podle téhož zákona, přičemž i tato úprava byla přijata při výše uvedené novelizaci. Požadavek na dvojinančnost není Ústavou garantovaným právem. S vypuštěním odvolacího řízení se setkáváme i v jiných

úpravách, například přímo v zákoně o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury, kterým se vylučuje odvolání v případě mezitímního rozhodnutí podle § 4a vydávaného ve vyvlastňovacím řízení. S nepřípustností odvolání se dále setkáváme například v zákoně č. 325/1999 Sb., o azylu, zákoně č. 56/2013 Sb., o katastru nemovitostí, či v zákoně č. 231/2001 Sb., o provozování rozhlasového a televizního vysílání.

Motivací pro tuto úpravu lze hledat ve zkušenostech z povolování významných, zejména stavebních, celků. Tyto záměry jsou aktivními spolky, s mnohdy nejasným zájmem, napadány jak ve správním řízení, tj. prostřednictvím odvolání, tak i následně u soudu. Mnohdy docházelo k instančnímu ping-pongu mezi prvoinstančním a odvolacím správním orgánem. Povolovací procesy přípravy jaderných elektráren jsou provázány významnou účastí českých i zahraničních spolků, ale i významnou občanskou aktivitou. Ostatně délky procesů posuzování vlivů na životní prostředí provedené v minulosti k záměrům rozšíření obou českých jaderných elektráren o této aktivitě svědčí. Proto bylo přistoupeno k eliminaci tohoto jednoho administrativního kroku s tím, že je zachováno právo hájit domnělé zájmy před soudem prostřednictvím žaloby. Pro rozhodnutí soudu je § 2 odst. 2 zákona o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury stanovena 90denní lhůta pro rozhodnutí o žalobě. Stavebník a i dotčená veřejnost se tak rychleji dočká konečného soudního rozhodnutí o tom, jestli došlo v řízení k pochybení, která dosahují takové úrovně intenzity, že je v jejich důsledku vydané povolení neplatné a řízení je třeba opakovat. Oporou této úpravy je i skutečnost, že rozhodnutí bude vždy vydávat Dopravní a energetický stavební úřad, který by měl z principu disponovat natolik silným odborným a personálním zázemím, že riziko vzniku zásadních pochybení bude sníženo na minimum. Proti této přijaté úpravě stojí argumentace účelnosti již existující obecné úpravy odvolacího řízení přijaté novým stavebním zákonem, kdy v odvolacím řízení je odvolací orgán nově povinen případná pochybení vždy zhojit sám, čímž je zamezeno instanční-

mu ping-pongu. Naopak by případná pochybení v první instanci mohla být efektivně zhojena odvolacím řízením. Posouzení porovnání praktického použití těchto nástrojů se v budoucnosti nepochybně dočkáme.

Další úpravy vedou k zamezení možností dotčených orgánů prodloužit lhůty pro vydání závazných stanovisek nebo vyjádření s výjimkou mezistátního posuzování vlivů na životní prostředí a jednotného environmetálního stanoviska. Novinkou v oblasti přezkumu závazných stanovisek a vyjádření je rovněž další přijatá úprava. Ta se týká podmínek a způsobu přezkumu závazných stanovisek v rámci samotného povolovacího řízení. Úprava cílí na nezákonná závazná stanoviska, která by z důvodu vysoké intenzity zatížení řízení nezákonností vedla s vysokou mírou pravděpodobnosti ke zrušení na jeho základě vydaného rozhodnutí. Podnět k přezkumu závazného stanoviska je koncentrován do okamžiku, kdy uplyne lhůta pro koncentraci možnosti účastníků vyjádřit se k podkladům pro vydání rozhodnutí (§ 36 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád). Je stanovena 10denní lhůta pro zahájení samotného přezkumného řízení závazného stanoviska a rovněž 30denní lhůta pro vydání rozhodnutí v přezkumném řízení, ve kterém lze nezákonné nezávazné stanovisko pouze změnit. Opravné prostředky nejsou po ukončení přezkumného řízení přípustné. Stavební úřad tak bude disponovat věcně prověřeným podkladem pro vydání rozhodnutí. Snahou zákonodárce bylo již před vydáním rozhodnutí zajistit maximální míru zákonnosti závazného stanoviska (která standardně svědčí odvolacímu procesu) tak, aby se snížila potenciální úspěšnost jeho napadení u soudu. S obdobnou úpravou je směřováno rovněž na vyjádření, která jsou podkladem pro rozhodnutí.

Podobným směrem cílí i úprava přijatá ve vztahu k závazným stanoviskům nebo vyjádřením, která jsou „vydána“ jako fiktivní podle § 178 odst. 3 NSZ. Nové závazné stanovisko nebo vyjádření nadřízeným správním orgánem lze vydat nejpozději do 10 dnů od uplynutí lhůty, ve které se mohou účastníci řízení podle § 36 odst. 3 správního řádu vyjádřit k podkladům rozhodnutí. Přezkum



Jaderná elektrárna Dukovany (ilustrační foto)

takto vydaných závazných stanovisek nebo vyjádření již není přípustný.

Dalšími úpravami zákona o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury je definován rozsah řízení podle stavebního zákona, na která dopadne výše uvedená úprava. V neposlední řadě se v § 2e dává stavbám pro energetickou bezpečnost status veřejně prospěšné stavby, přičemž je jim připsán předpoklad, že tyto stavby „slouží k zajištění bezpečnostních zájmů České republiky v podobě udržitelné a soběstačné výroby energie“.

## Vybrané environmentální předpisy

Zásadním předpisem pro přípravnou fázi povolovacího řízení u jaderných elektráren je zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí). V souladu s bodem 8 přílohy č. 1 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí jsou tyto typy staveb podřazeny následujícímu vymezení: „Jaderné elektrárny a jiné jaderné reaktory včetně demontáže nebo konečného uzavření těchto elektráren nebo reaktorů, s výjimkou výzkumných zařízení pro výrobu a přeměnu štěpných a množivých látek, jejichž maximální výkon nepřesahuje 1 kW nepřetržitého tepelného výkonu“. Tyto stavby tak v souladu s jejich označením ve sloupci kategorie I podléhají

vždy posuzování vlivů na životní prostředí, provádí se u nich tedy tzv. velká EIA, která vždy končí vydáním závazného stanoviska k posouzení vlivů na životní prostředí. Příslušným úřadem pro vydání závazného stanoviska k posouzení vlivů na životní prostředí je Ministerstvo životního prostředí (MŽP). Specifikem těchto staveb je jejich sousedními státy, zejména Rakouska a Německa, namítaný potenciální přeshraniční dopad, což vede k potřebě nejen provést posouzení vlivů záměru v zákonem stanoveném rozsahu s účastí dotčených států a jejich dotčenou veřejností, ale rovněž tomu přizpůsobit postup v samotných navazujících povolovacích řízeních. V nich je třeba informovat dotčené státy o postupech v povolovacím řízení a zároveň vést i dotčenou zahraniční veřejnost jako účastníky řízení podle správního řádu a zajistit tak její účast nejméně na úrovni českých účastníků řízení. Tyto požadavky vyplývají z Úmluvy o posuzování vlivů na životní prostředí přesahujících hranice států (tzv. Espoo úmluvy) a z příslušné evropské úpravy přijaté směrnicí 2011/92/EU o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí.

Z hlediska povolování jaderných zdrojů tak bude stěžejní promítnutí § 9f zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, který se věnuje specifikům mezistátního navazujícího řízení. Nově bude totiž „informační povinnost“ o zahájení navazujícího řízení vůči dotčenému státu, kterou zajišťovalo původně

MŽP, dopadat na DESÚ jako správní orgán příslušný k vedení navazujícího řízení. Dopravní a energetický stavební úřad tak bude muset informovat dotčený stát o možnosti veřejnosti, dotčené veřejnosti a dotčených územních samosprávných celků uplatnit v tomto navazujícím řízení práva zakotvená v příslušných ustanoveních § 9c zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. V případě, že dotčený stát nesdělí, že nemá o řízení zájem, budou mu DESÚ zaslány zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí vymezené informace a příslušná dokumentace pro navazující řízení, přičemž bude dotčený stát vyzván ke zveřejnění těchto informací a dokumentace způsobem odpovídajícím jeho vnitrostátním právním předpisům a toto zveřejnění potvrdit. Pokud DESÚ neobdrží toto potvrzení ve lhůtě 2 měsíců ode dne, kdy byl dotčený stát o jeho zaslání požádán, má se za to, že o uplatnění práv jeho subjektů a správních orgánů nemá zájem. Obdobná úprava je přijata rovněž ve vztahu k rozhodnutí v navazujícím řízení, lze tak dovozovat, že se „informační povinnost“ nevztahuje na další procesní úkony v řízení. Novou úpravou je pak zmocnění MŽP, aby se v případě, kdy je záměr EIA v navazujících řízeních rozdělen do jednotlivých etap a fází, vyjádřilo, „zda může mít část nebo etapa záměru podle věty první významný přeshraniční vliv na životní prostředí na území dotčeného státu“. Vzhledem k tomu, že povolování jaderných zdrojů bude rozděleno na několik povolovacích řízení podle NSZ, která budou reflektovat plán organizace výstavby a i logické členění do jednotlivých funkčních či prostorových celků, jeví se jako účelnou úprava, která zatíží poměrně složitým administrativním postupem pouze jen ty části záměru, které mohou skutečně představovat významný dopad na životní prostředí s potenciálním přeshraničním dopadem.

Novinkou přijatou v souladu s rekodifikací stavebního práva přijatou v oblasti environmentální legislativy je zákon č. 148/2023, o jednotném environmentálním stanovisku. Jednotné environmentální stanovisko tak nahrazuje jednotlivá dosud vydávaná závazná stanoviska, stanoviska a vyjádření vydávaná podle jednotlivých environmentálních předpisů. Deklarovaným zá-

měrem nového předpisu je usnadnit stavebníkovi postupy k zajištění těchto jednotlivých podkladových správních aktů a prostřednictvím jejich koordinace v rámci jednotného závazného stanoviska rovněž zamezit potenciálnímu vzniku protikladných požadavků či podmínek, nebo dokonce vzájemných rozporů. Jednotné environmentální stanovisko se vztahuje i na povolování jaderných elektráren. Jedinou výjimkou z obecného principu je speciální úprava přijatá v § 2 odst. 2 tohoto předpisu ve vztahu k rámcovému povolení. To se v případě rámcového povolení pro jeho potřeby nevydává, nicméně podle § 9 odst. 2 téhož zákona se záměr s příslušným orgánem pro vydání jednotného závazného stanoviska projedná tak, aby „byly před vydáním rámcového povolení předběžně identifikovány zájmy v oblasti ochrany životního prostředí dotčené uvažovaným záměrem“. Tyto informace a informace poskytované v souladu s § 9 odst. 1 poskytne příslušný úřad žadateli vždy písemně. Jednotné environmentální stanovisko se tak vydává v případě záměru, pro který je vydáváno rámcové povolení až ve fázi vydání povolení záměru. Příslušným úřadem pro vydá-

ní jednotného závazného stanoviska u staveb pro energetickou bezpečnost podle zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury, je MŽP, pokud je taková stavba povolována DESÚ.

Zásadním povolením pro jaderné elektrárny, které nelze v tomto příspěvku vynechat, je povolení k nakládání s vodami vydávané podle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon). Povolení bude nezbytné zejména k odběru povrchových vod pro zajištění chlazení technologie a dále pro vypouštění takto využitých vod zpět do vod povrchových. V souvislosti s rekonstrukcí stavebního práva došlo k integraci dosavadních kompetencí vodoprávních úřadů k vydávání stavebního povolení k vodním dílům na stavební úřady. V případě jaderných elektráren tak bude DESÚ vydávat rovněž stavební povolení k vodním dílům. Kompetence k vydání povolení k nakládání s vodami však zůstala nadále v gesci vodoprávních úřadů. Došlo tak ke zpřeházení vazeb povolení k nakládání s vodami a stavebního povolení. Povolení k nakládání s vodami, které lze vykonávat

pouze užíváním vodního díla, se tak nebude vydávat ve společném řízení současně se stavebním povolením k takovému vodnímu dílu. Oddělení těchto povolení, která na sebe ve značné míře navazují, může vést ke vzniku potenciálních komplikací. Bude nezbytné zajistit, aby projektování stavebně-technického řešení zajistilo ochranu veřejných zájmů na úseku ochrany povrchových vod v rozsahu, který umožní získat rovněž povolení k nakládání s vodami.

Je zřejmé, že povolování takto komplexních staveb, jakými jsou jaderné elektrárny, přináší i s ohledem na nárůst rozsahu chráněných veřejných zájmů, které musí být zohledněny, přičemž mnohé z nich vycházejí z evropské úpravy, ale i mezinárodních smluv, velkou výzvou pro přípravné a projektové týmy investora a dodavatelů a ve stejné míře i na úřední aparát státu.

*Mgr. Daniel Brix  
projektový manažer-public affairs ČEZ, a. s.  
předseda pracovní skupiny  
pro povolovací procesy  
Svazu průmyslu a dopravy ČR*

## ENGLISH ABSTRACT

### **Nuclear Power Plants from the Perspective of Authorisation Legislation**, by Daniel Brix

It is appropriate to look at the nuclear issue in more detail from the perspective of the current developments in the field of nuclear energy, where the government has taken a fundamental decision shifting the long-standing plans for the construction of nuclear power sources to the implementation of specific projects, also from the perspective of the legislative framework in which the authorisation of these energy sources is carried out. The paper presents the basic legal framework that applies to the authorisation of nuclear power sources. It focuses in more detail on the specific regulations adopted for these types of nuclear power sources in order to potentially speed up their preparation and authorisation.

# KAM S ČESKÝM PRŮMYSEM?

Pavel Sovička

Nové plány a koncepce v oblasti územního rozvoje reagují na potřebu vyšší kvality života ve městech. Původní průmyslové zóny se mění na rezidenční nebo smíšenou zástavbu a průmysl je vytlačován na okraje měst k dálnicím. V těchto místech však často zabírá zemědělskou půdu. Článek popisuje složitou pozici průmyslového developmentu v aktuálním českém prostředí – i s ohledem na novou legislativu, která byla schválena v roce 2024. V textu jsou na případové studii demonstrovány zásadní odlišnosti v dělení daňových výnosů mezi Českou republikou, Rakouskem a Německem. Současné rozpočtové určení daní v ČR na rozdíl od sousedních zemí nemotivuje obce, aby na svém území usilovaly o podnikatelské projekty, které nabízejí atraktivní mzdy a dosahují vysokých zisků.

## Role průmyslu v české ekonomice

Průmysl se na českém HDP podílí zhruba z 30 procent. Podle údajů Světové banky předčí Česká republika v tomto ohledu Polsko, Slovensko, Maďarsko, Chorvatsko, Slovinsko i Rakousko. Dlouhá tradice průmyslu sahá až do Rakouska-Uherska, kdy byly v Československu lokalizované dvě třetiny průmyslu celé monarchie – drtivá většina v Čechách, na Moravě a československé části Slezska.

Ještě lépe vystihuje roli průmyslu v kontextu celé ekonomiky index lokalizace průmyslu měřený na úrovni střední Evropy, který je zobrazený na obr. 1. Údaj dává do poměru podíl jednotlivých zemí na celkovém HDP střední Evropy a podíl na průmyslové produkci daných států. Čím vyšší hodnota indexu, tím průmyslovější země. Hodnota 1.00 je regionální průměr.

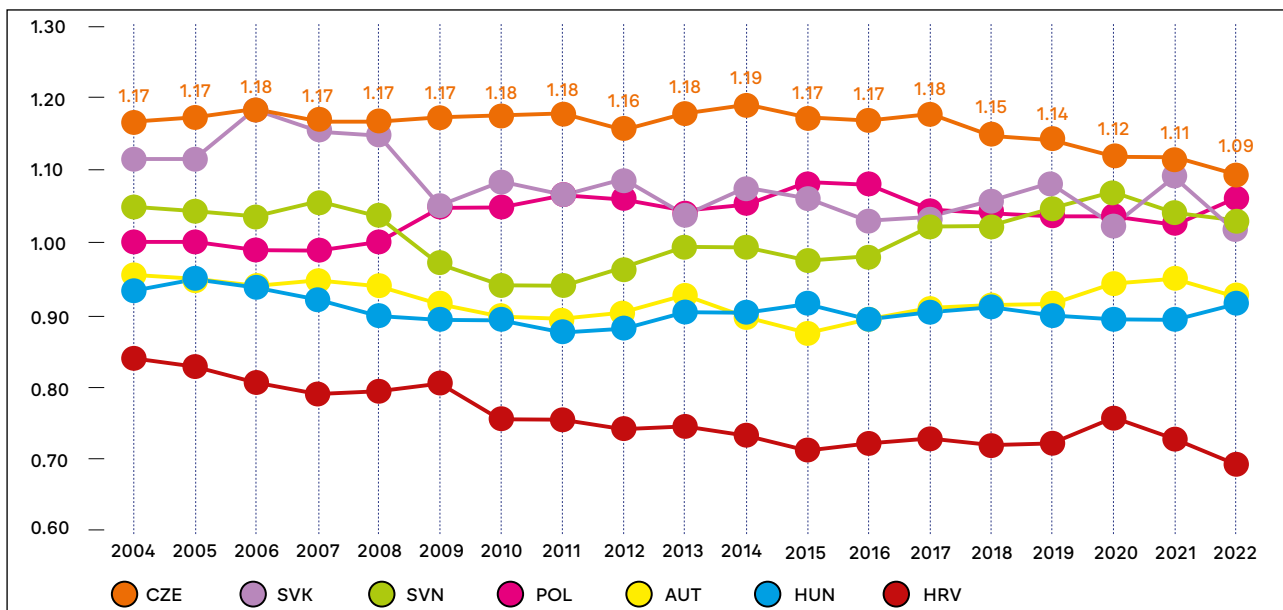
Z grafu vyplývá, že Česká republika dlouhodobě vykazuje nejvyšší hodnotu indexu lokalizace průmyslu ve střední Evropě. Zároveň je patrné, jak země svoji pozici regionální průmyslové velmoci ztrácí. Při pokračování současného trendu bude Česko během pěti let pod úrovní Polska, Slovenska a Slovinska.

Případná ztráta vedoucí průmyslové pozice nemusí ČR tolik mrzet. Je zde velký potenciál pro zachování konkurenceschopnosti českého průmyslu založeného na technologii. Při srovnání podílu technologicky orientovaného exportu na celkovém zpracovatelském průmyslu (obr. 2) dosahuje ČR nejvyšších hodnot ze sledovaných zemí. Předčí i ekonomicky vyspělejší Rakousko. Přesto je zřejmé, že český průmysl čelí mnoha výzvám, z nichž některé se bezprostředně týkají urbanismu a územního plánování.

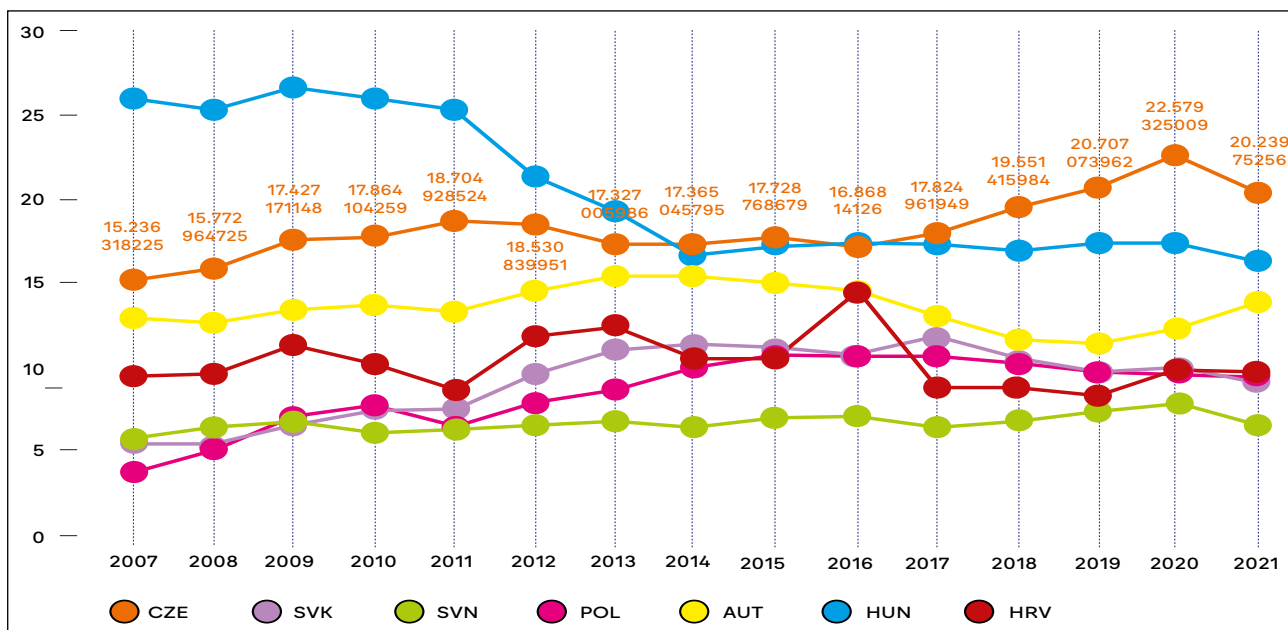
## Průmysl je vytlačován z měst

Někdejší průmyslové zóny ve městech jsou v posledních dekadách měněny na zóny pro rezidenční či smíšené využití (zejména služby). Změna probíhá v souladu s novými urbanistickými plány, které reagují na potřebu vyšší kvality života ve městech. Jen čtyři největší města České republiky (Praha, Brno, Ostrava a Plzeň) přišla podle našich interních dat od roku 1990 o cca 13 km<sup>2</sup> průmyslových zón. K největším změnám došlo v Praze, kde byly původní průmyslové zóny zmenšeny v uvedeném období o více než 6 km<sup>2</sup> (viz tab. 1). Ve většině případů došlo k nahrazení průmyslových ploch rezidenční a smíšenou zástavbou.

Průmysl je vytlačován na okraje měst, především k dopravní infrastruktuře, tedy k dálnicím. Zde však naráží na jiný problém – zabírá zemědělskou



Obr. 1: Index lokalizace průmyslu střední Evropy, poměr HDP a průmyslové produkce



Obr. 2: Technologicky orientovaný export (podíl v % na zpracovatelském exportu)

Bývalé průmyslové oblasti v Praze	
Lokalita	Rozloha v ha
Anděl	10,7
Smíchov	26
Radlická / Walther	49
Zličín	60
Konstruktiva	20,5
Regata	15
Vokovice	7
Žižkov	39
Nusle	5,5
Holešovice	38
Karlín	11
Vysočany	247
Letňany	70
<b>Celkem</b>	<b>598,7</b>

Tab. 1: Rozloha bývalých průmyslových území přeměněných na rezidenční či smíšenou zástavbu (Praha)

půdu. Z celkové výměry České republiky připadá na plochy zařazené do zemědělského půdního fondu (ZPF) cca 42 000 km<sup>2</sup>, tedy zhruba 53 % rozlohy ČR. Necelých 40 % výměry ZPF tvoří půdy I. a II. třídy ochrany dle bonitované půdně ekologické jednotky (BPEJ).

Novela zákona o ochraně zemědělského půdního fondu nyní ještě zpřísnuje odnímání půdy I. a II. třídy ze ZPF pro záměry obchodu nebo skladování

o rozsahu větším než 1 hektar. Zdánlivě bohubilý záměr, který již prošel legislativním procesem, bohužel na začátku pracoval s prostým plošným zákazem a minimem výjimek. Nezhledňuje lokální specifika (například průmyslově orientovaná Mladá Boleslav je obklopena pouze půdami I. a II. třídy), narušuje kontinuitu územního plánování a zcela opomíjí specifické potřeby strukturálně postižených regionů, ve kterých je zapotřebí podpořit hospodářský rozvoj.

Zákaz navíc dopadá nejen na greenfieldy, ale také na brownfieldy a strategické průmyslové zóny, které jsou k podnikatelským aktivitám přímo určené. Z databáze nemovitostí a ploch pro podnikatelské účely CzechInvest vyplývá, že z celkových 461 lokalit je 277 z nich (60 %) dotčeno I. a II. třídou ochrany.

Přijatý zákon byl sice oproti původnímu návrhu částečně upraven a umožnil určité výjimky, přesto výrazně ztěžuje příchod nových firem, a tedy i celkový průmyslový rozvoj ČR. Novela zásadně limituje také stávající průmyslové firmy, pokud by se v budoucnu rozhodly vybudovat nové skladové prostory.

Nová opatření ještě umocní tristní srovnání s Belgií, kde bylo jen v roce 2022 vybudováno téměř 2,5 mil. m<sup>2</sup> nových průmyslových ploch. Česká republika ve stejném roce zaznamenala rekordní přírůstek s necelými 1,07 mil. m<sup>2</sup>. Sou-

časné tempo tedy ani nestačí na to, aby nám země jako Belgie v průmyslovém rozvoji dále neutíkal.

## Nedostatečná motivace obcí

Složitou situaci průmyslové výstavby umocňuje rozpočtové určení daní. Aktuální systém nemotivuje obce ani kraje, aby na svém území usilovaly o podnikatelské projekty. Příjem municipalit z průmyslu na svém území se odvíjí primárně z daně z nemovitosti. Její potenciál je však vyčerpán. I když obec pro závod nastaví maximální koeficient této daně, zdaleka nezíská tolik peněz jako obce v Německu. Vysoce nastavená daň z nemovitosti navíc české obce znevýhodní v mezinárodní soutěži o investice.

Na rozdíl od Německa či Rakouska nemají obce v ČR prakticky žádný benefit z ekonomické výkonnosti podniků na svém území. Například příjmy obcí v Německu plynou především z obecní či obchodní daně, která se odvíjí od výše mezd a tržeb. Německá obec si tak u stejně velkého a výkonného závodu přijde klidně na stonásobně vyšší příjem, než by získala v ČR.

Zásadní odlišnosti v dělení daňových výnosů výborně demonstruje případová studie KPMG, která porovnává příjmy obcí z výrobního závodu o podlahové

ploše 25 000 m<sup>2</sup> se 140 zaměstnanci v horizontu 30 let:

- V ČR závod do veřejného rozpočtu vygeneruje 2,8 miliardy Kč. Mezi obce a kraje se z této částky rozdělí 700 milionů Kč. Vybrané obci připadne 7–101 milionů Kč v závislosti na nastaveném koeficientu daně z nemovitosti.
- V Rakousku přinese závod státu 2,6 miliardy Kč. Do rozpočtu konkrétní obce je alokováno 146 milionů Kč.
- V Německu závod na povinných odvodech vygeneruje 4 miliardy Kč. Obec získá 908 milionů Kč.

## Výzvy průmyslového developmentu

Jak bylo zmíněno v úvodu, průmysl tvoří přibližně 30 % českého HDP. Pracuje v něm více než třetina zaměstnanců, přičemž v regionech mimo hlavní město je tento podíl ještě vyšší. Pokud chceme, aby byl průmysl i nadále klíčovou složkou české ekonomiky, potřebujeme pro něj vytvořit vhodné podmínky.

V první řadě si musíme vyjasnit, kde má průmysl v rámci krajiny své místo a kde ho vidíme v příštích dekádách. Veřejný sektor by měl nastavit transparentní a předvídatelné prostředí, zajistit rozvoj dopravní infrastruktury, otevřít prostor pro nové technologie a zavést zrychlené procesy pro migraci kvalifikované pracovní síly. Při současném nastavení stavebního řízení není nikdo schopen předpovědět, zda povolení stavby ve stabilizovaném území územním plánem

bude možné dosáhnout do 12 měsíců, 3 let, 8 let, anebo nikdy. Každý úřad a dotčený orgán v rámci Česka má jiný přístup v rámci své agendy. Přenesená působnost státní správy na obce v oblasti stavebních úřadů přináší ve velké míře zpolitizování povolování staveb. Rozhodování stavebního úřadu se tak pod tlakem zastupitelstev stává často nástrojem politického boje.

Změnit se musí také daňový systém. Aktuálně nijak nemotivuje obce ke hledání subjektů, které nabízejí atraktivní mzdy a dosahují vysokých zisků. Přitom jeden průmyslový závod může pomoci v boji proti vylidňování regionu, příspěvek k rozvoji místní infrastruktury, tlačit na růst mezd u dalších firem a podpořit fungování ostatních služeb v oblasti. Systémové změny musí celkové prostředí zatraktivnit pro zahraniční investice s přidanou hodnotou, jinak Česká republika brzy ztratí svoji konkurenceschopnost.

### Použité zdroje:

CUSHMAN & WAKEFIELD. 2024. *Czech Industrial Quarterly Market Update*. February 2024. [on-line]. Dostupné z: <https://www.czech-industrial.cz/uploads/original/2024-02-22/17010.pdf>. [Cit. 26. 6. 2024].

CUSHMAN & WAKEFIELD. 2024. *Has the Czech Industrial Property Market Reached Its Peak?* [on-line]. Dostupné z: <https://www.cushmanwakefield.com/en/czech-republic/news/2024/03/czech-industrial-property-market>. [Cit. 26. 6. 2024].

CUSHMAN & WAKEFIELD. 2024. *Belgium Market-beat*. [on-line]. Dostupné z: <https://www.cushman->

[wakefield.com/en/belgium/insights/belgium-marketbeat](https://www.wakefield.com/en/belgium/insights/belgium-marketbeat). [Cit. 23. 8. 2024].

CZECHINVEST. 2024. *Databáze nemovitostí a ploch pro podnikatelské účely*. [on-line]. Dostupné z: [https://www.czechinvest.org/getattachment/Sluzby-pro-municipality/Online-akademie-pro-starosty/Technicka-a-digitalni-infrastruktura/Nemovitosti-pro-podnikatelske-ucely/MKT\\_2-1-Nemovitosti-pro-podnikatelske-ucely\\_2024.pdf](https://www.czechinvest.org/getattachment/Sluzby-pro-municipality/Online-akademie-pro-starosty/Technicka-a-digitalni-infrastruktura/Nemovitosti-pro-podnikatelske-ucely/MKT_2-1-Nemovitosti-pro-podnikatelske-ucely_2024.pdf). [Cit. 26. 6. 2024].

ČESKÝ ÚŘAD ZEMĚMĚŘICKÝ A KATASTRÁLNÍ. 2024. *Souhrnné přehledy o půdním fondu z údajů katastru nemovitostí České republiky*. [on-line]. Dostupné z: [https://www.cuzk.cz/Periodika-a-publikace/Stasticke-udaje/Souhrne-prehledy-pudniho-fondu/Rocenska\\_pudniho\\_fondu\\_2024.aspx](https://www.cuzk.cz/Periodika-a-publikace/Stasticke-udaje/Souhrne-prehledy-pudniho-fondu/Rocenska_pudniho_fondu_2024.aspx). [Cit. 26. 6. 2024].

LOGISTICS REAL ESTATE. 2022. *Dutch Market Report*. [on-line]. Dostupné z: <https://www.industrial.nl/wp-content/uploads/2022/03/Industrial-Dutch-Market-Report-2022-digi.pdf>. [Cit. 26. 6. 2024].

KPMG. 2024. *Rozpočtové určení daní. Srovnání přínosů průmyslu obcím v Česku, Německu a Rakousku*. [on-line]. Dostupné z: <https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/cz/pdf/2024/Studie%20o%20zdan%C4%9Bn%C3%AD%20pr%C5%AF-myslu%20v%20C4%8CR%20SRN%20a%20Ra-kousku.pdf>. [Cit. 26. 6. 2024].

POSLANECKÁ SNĚMOVNA PARLAMENTU ČR. 2024. *Novela zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu*. [on-line]. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/orig2.sqw?idd=241817>. [Cit. 26. 6. 2024].

SVĚTOVÁ BANKA. 2024. *Průmysl (včetně stavebnictví), přidaná hodnota (% HDP)*. [on-line]. Dostupné z: <https://data.worldbank.org/indicator/NV.IND.TOTL.ZS>. [Cit. 26. 6. 2024].

Pavel Sovička  
generální ředitel  
Panattoni pro Česko a Slovensko

## ENGLISH ABSTRACT

### Where Should Czech Industry Head to? by Pavel Sovička

New plans and concepts in the field of spatial development respond to the need for a higher quality of life in cities. Former industrial zones are being transformed into residential or mixed-use developments and industry is being pushed to the outskirts of cities towards motorways. In these places, however, it often occupies agricultural land. The article describes the challenging position of industrial development in the current Czech environment – also with regard to the new legislation approved in 2024. The text uses a case study to demonstrate the major differences in the distribution of tax revenues between the Czech Republic, Austria and Germany. Unlike in neighbouring countries, the current tax budget allocation in the Czech Republic does not incentivise municipalities to pursue entrepreneurial projects on their territory that offer attractive wages and high profits.

# IMPACT OF THE 2024 OLYMPIC GAMES ON THE DEVELOPMENT OF PARIS\*

Monika Šmiralová, Jarmila Husenicová

*The Olympic and Paralympic Games act as a multiplier for the overall transformation of large metropolitan areas, with an increasing emphasis on the need for sustainable and inclusive development. Preparations for the 2024 Summer Olympics in Paris have triggered significant investment in the development of the transport network, the renovation of public spaces and the construction of new sports facilities. These changes have affected not only the physical shape of the city, but also its social fabric and economic development. This article analyses the impact of the 2024 Summer Olympics on the construction and transformation of Paris. It aims to assess the impacts of the Olympic Games, in particular on the urban planning, infrastructure and socio-economic dynamics of the city.*

## Introduction

Sport and Olympic Games, as those in Paris, can play a unique role in uniting the world in peaceful competition and in building a more inclusive society [1]. The Olympic project can be an asset or a burden for a city. If investments are not used wisely there may be a feeling that the work and resources spent have been wasted. As the examples of Montreal (1976) and Athens (2004) show, some oversized facilities can remain unused and abandoned - so-called white elephants. There is also the risk that the country will go into debt for the next few decades, as in the case of Canada and Greece. On the other hand, cities can benefit well from the Olympic Games, as was the case of Tokyo (1964) and Barcelona (1992) [2]. Building useful facilities means thinking about their legacy at the design stage, so that they later serve as sustainable urban districts with housing, offices and commercial spaces for residents.

The Olympic Games are a great opportunity to improve urban infrastructure in the form of public transport, and to acquire new amenities in the form of Olympic stadiums and sports venues, conference centres, galleries, theme parks, housing and other infrastructure. It is also an opportunity for the ecological transformation of cities in the form of transforming brownfield sites, introducing a circular economy, building sustainable neighbourhoods, etc.

The organisation of sporting events improves the tourist attractiveness of a given country [3]. Today, more than ever, tourists are looking for immersive experiences that go beyond traditional sightseeing. For many, the thrill of watching a game or attending a local sporting event is a benefit with greater depth of experience [4].

Since the article was written ahead of time, due to the closing date of the issue, the authors do not guarantee that all the facts stated in the article have been fulfilled.

## Paris as a Venue for the 2024 Olympic Games

A total of 10,714 athletes have taken part in Paris 2024 Olympics. The estimated cost of hosting the 2024 Olympic Games in Paris was €4.38 billion [5]. Approximately 6,000 jobs were created during the preparation and running of the Olympic Games.

Paris, as the host metropolis of the Olympic Games, became the focus of global attention for several months. However, in addition to the prestige, this also means a commitment to building the necessary infrastructure. Social, economic and environmental sustainability were central to Paris 2024's winning bid to host the Games. In the case of Paris, it is also about promoting an overall image of a country that supports progres-

sive solutions. In particular, it is about transforming Paris in favour of a sustainable city. The Paris 2024 Olympic and Paralympic Games will set new standards for environmental responsibility and demonstrate how to sustainably host global sporting events in an era of accelerating environmental change.

Paris becomes therefore one of the most environmentally responsible in Olympic history, with the French committing to halve emissions compared to the London 2012 and Rio 2016 averages [6].

## International Olympic Committee and Agenda 2020+5

Olympic candidacy is a difficult process. The project must meet strict criteria, for example in the areas of transport, security, health services, accommodation, the environment and, of course, sports fields [2]. In 2021, the International Olympic Committee (IOC) approved a strategy called Agenda 2020+5, which contains a set of fifteen recommendations. They are based on key trends that have been identified as likely to be crucial in a post-covid world [7]. Among other things, this agenda calls for cities to be more environmentally responsible, to use existing sites to reduce their ecological footprint.

The 2024 Paris Olympics took place in a specific context where political

\* Slovenský preklad článku je uveřejněn na webových stránkách časopisu.

discourse became part of sport strategies. Elected municipal leaders, mostly of a left-wing political orientation, pushed concepts for urban and social innovation and inclusion, with the aim of building on the young population, attracting the middle class, improving the environment and social life through sports facilities and public spaces that will remain as a legacy of the Olympic Games. In order to create a symbiosis between the Olympic legacy and the development of the Paris metropolitan area in the spirit of modern trends, the new urban development has manifested itself in three themes: housing (aimed at the middle class), public space (the reclamation of the banks of the Seine) and transport (such as a profound reorganisation of mobility in the Paris region).

The Olympic Committee requires credible evidence that all planned facilities and infrastructure would be built in time [2]. During the implementation of the Paris Olympics Agenda, specific measures and laws had to be taken to speed up the approval processes, as construction had to take place over a seven-year period. The main measure in Paris was the deregulation of urban planning – the so-called Olympic Law no. 2018-202 [18]. This law, adopted on 26 March 2018, includes measures to accelerate construction works. The law includes simplified procedures for the issuance of construction permits

and shortened time limits for appeals against decisions on construction permits. The measures included in the law were designed to ensure the efficient and rapid completion of all necessary infrastructure projects for the Paris 2024 Olympic Games, while minimising bureaucratic hurdles and ensuring the protection of the environment and cultural heritage. The Law also simplified the sale of land, speeding up the procedural nature of the necessary public discussions, environmental impact reviews and planning procedures.

### New Construction

Paris 2024 Olympics had excellent existing infrastructure that had already hosted major international sporting events in the past: the Stade de France in Saint-Denis, the Roland-Garros complex in Paris, the national velodrome in Saint-Quentin-en-Yvelines, the Pierre-Mauroy stadium in Lille, and the La Défense Arena in Nanterre, Paris [8].

In fact, it was the State that became the main driver of the Paris 2024 Olympic and Paralympic Games, mainly through SOLIDEO (*Société de livraison des ouvrages olympiques*) and the relevant local authorities.

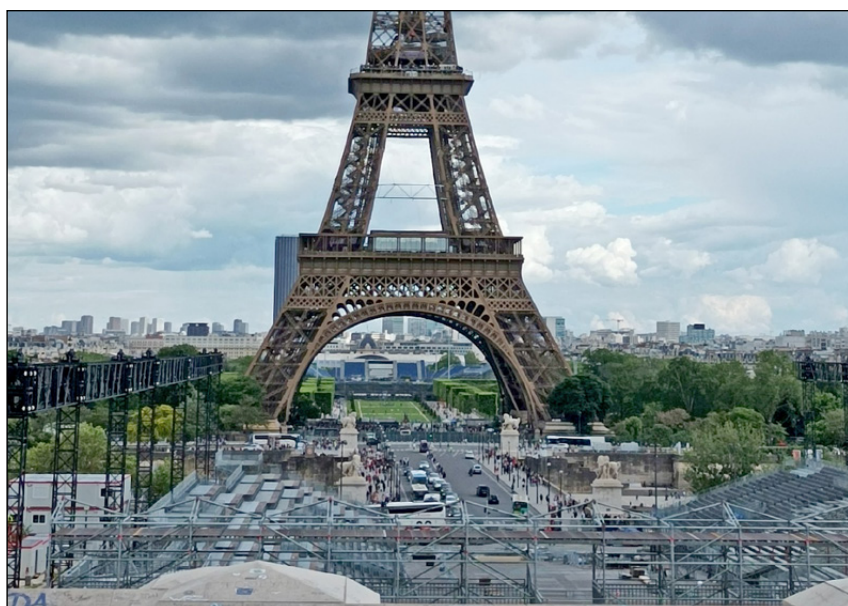
A number of sports facilities have been renovated and modernised to meet the needs of the Olympic Games. Tempo-

rary infrastructure, incorporated into the historic city centre, was also used for the Games, including archery and para-archery at the Invalides, beach volleyball and blind football at the foot of the Eiffel Tower, and skateboarding at Place de la Concorde. These temporary spaces offered opportunities to take the sport out of the stadiums in order to open up the games as widely as possible while minimising the impact on climate and the environment compared to newly built facilities [8]. At the same time, Paris has seized the opportunity to transform the most beautiful Parisian monuments into a stage for sporting competitions that deliver spectacular and more responsible games [8].

The Paris Games are also an example of French know-how, especially in the field of wood buildings, but also in eco-design using low-carbon and recyclable materials with the use of low-carbon techniques, consisting of more energy-efficient solutions such as photovoltaic panels, the use of natural ventilation, etc. [8].

One of the key factors in the selection of sports venues is sustainable mobility. The sports facilities were located close to public transport stops, accessible by bicycle, and there was a 418 km long network of bicycle paths, 88 km of which were newly constructed [9].

Thanks to the 2024 Summer Olympics in Paris, several new neighbourhoods have also been created, especially in the Seine-Saint-Denis transformation area, where the Olympic Village and new sports venues have been built. In addition to new and upgraded residential and commercial spaces, the Saint-Denis – Pleyel district is also becoming an important transport hub. A media cluster has been built on the edge of the Parc de la Courneuve for approximately 1,500 journalists, which is also set to become a residential area with 1,400 houses, modelled on the “garden city of the 21st century”. The new neighbourhoods have modern infrastructure and public spaces that contribute to better environmental management. They are expected to serve as a lasting legacy for the people of Paris after the Games.



Preparations for the Olympic Games under the Eiffel Tower [author's archive]

## Olympic Village

The Olympic Village is built on the site of brownfields – a former industrial area located between Saint-Denis, Saint-Ouen-sur-Seine and Île-Saint-Denis, covering an area of 52 hectares. The entire complex includes 2,800 new housing units for 6,000 inhabitants [10]. It incorporates the best environmental standards in order to reduce the impact of its construction and adapt to climatic conditions. By using low-carbon materials such as concrete or wood it has been able to reduce CO<sub>2</sub> emissions associated with the construction by 30% compared to standard constructions [8].

A number of plans have been developed for the purpose of reducing the carbon footprint, including a local bioclimatic urban plan (PLU), a climate plan, an environmental health plan, and a biodiversity plan [11].

In the Olympic Village, the buildings were designed with bioclimatic design principles in mind, for example, the buildings are oriented perpendicular to the flow of the Seine River, which ensures airflow, there are plans to recycle wastewater and urine using separate toilets that will be transformed into agricultural fertiliser. Thermal comfort inside the buildings is ensured not only by the design of the timber-framed façades, but also by solar panels located outside the façades. The buildings are heated by geothermal energy and therefore also capable of cooling. Paris is prepared for the temperature increases expected by 2050, when the temperature will be the same as today is in Seville [12]. Through photovoltaic installations, power will be provided for 700 households. New inner-city greenery has been added, such as new parks and climate gardens, as well as new urban forests, some of which allow for gravity water treatment. Green-blue measures support local biodiversity. The roofs of buildings are adapted for bird migration and bird nests are integrated into the facades [12]. Protection of the 2 800 wild animal and plant species in the city, which are essential for the city's ecosystem, has been ensured. Urban gardens have also been expanded and renovated [11].



Olympic Village [author's archive]

In Saint Denis, a district was not only created for athletes. It is a transformation project for a lagging neighbourhood that will later become a fully-fledged residential neighbourhood integrating new and old residents [12]. The projects also focus on inclusion. As the buildings will also be used for the Paralympic Games, all housing units must be adapted for wheelchair access. [12] The Village should be accessible for families, students, the elderly and people with reduced mobility for controlled prices, below the normal market. The new neighbourhood includes two nursery schools, a primary school and two local sports facilities [13].

The Seine-Saint-Denis area has hosted major Olympic competitions such as athletics at the Stade de France and swimming events at the new aquatic centre. According to the Mayor of Paris, Ann Hidalgo, the Olympics are intended to help improve living standards and make the whole neighbourhood safer after the Games [14]. At the same time, she wants to motivate people to take up sport, which will be supported by outreach programmes. Within the Seine-Saint-Denis district, 24 public sports venues have been made available and activities are offered free of charge [15]. The Aquatics Center in Saint-Denis is the only competition venue built as

a new construction. In a department where one in two children cannot swim by the time they enter high school; the Paris 2024 project will bring a special sporting heritage to Seine-Saint-Denis and its community.

### Negative Aspects

Critical voices suggest that rising property sale prices as well as rising rents are causing the growth of a property bubble that is already costing thousands of residents their homes, especially the poorer and more vulnerable. The growing attractiveness of newly built neighbourhoods is causing a wave of gentrification as property prices climb inexorably upwards, especially in popular neighbourhoods close to the metro and the railway station RER (*Réseau Express Régional*). The shortage of social housing persists despite the planned increase in social housing. It should be noted that 67 housing units in the village are involved in the replacement of 500 destroyed social housing units [13].

### Conclusions

Olympic Games are a significant opportunity for cities to influence the infrastructure and urban development of

host cities as a long-term impact. Several key conclusions can be drawn from the preceding findings:

### Infrastructure Development

Paris 2024 Olympics are a driver for large-scale investment in transport infrastructure in the form of new highways, roads, stations, including improvements to public transport which contributes to more efficient mobility. Expansion of bicycle routes enhances sustainable urban mobility.

### Urban Development

The Olympic Games also become an accelerator for the urban transformation of the city and the region. Building transport infrastructure stimulates development activities. It is an opportunity for improving the quality of life not only in terms of building residential and commercial developments, but also improving public amenities for citywide and local needs. Building transport infrastructure makes neglected areas more attractive and intensifies development within the city. Public spaces are being improved, and leisure spaces are being added in the form of new parks, green spaces and sports grounds with improved accessibility that can attract new residents.

### Environmental Responsibility

The values and philosophy of the Olympic Games are closely linked to ecology. Over the years, with the onset of climate change we are facing, ecological considerations have increased significantly. The main elements of this approach are efforts to reduce carbon footprint, sustainable construction including green certification of buildings, eco-innovations such as photovoltaics, regeneration of brownfields, protection of biodiversity, use of low-emission transport, offsetting of emissions as reforestation, promotion of renewable energy sources, implementation of green programmes, etc.

### Tourism

Increased tourist inflows stimulate the local economy, and new job opportuni-

ties can be created. There has been some selection of tourists during the Olympic Games. Due to slightly increased prices in the city, some “non-sporting” tourists avoided Paris. However, the prediction of several times higher Airbnb prices for accommodation during the duration of the Olympic Games did not come true. In general, the organisation of the Olympic Games may see an increase in accommodation prices with an impact on tourism. In short, it will limit the number of travellers who would like to go to the Olympic city but do not do so to avoid the confusion and increasing prices during this period [17].

### Social and Economic Impacts

Olympic games can be used to progressive development but can equally cause negative social impacts. Entire city districts have the opportunity to become more attractive and competitive, creating job opportunities, attracting investors, benefiting local businesses, hotels, shops and restaurants, which are seeing increased interest. Transformation can bring significant positive benefits and quality of life improvements for local communities and encourage active and healthier lifestyles. However, gentrification and rising real estate prices can cause negative social impacts. In countries that lack well-developed democratic structures and civil society, human rights may be suppressed [2]. The real estate bubble and the lack of affordable housing can lead to social exclusion of vulnerable residents' groups.

### Olympic Games Legacy and Long-Term Use

The main goal is to prepare for what will happen after the Olympics, which means in particular avoiding the construction of gigantic “white elephant” facilities that are oversized and after the Games abandoned [19]. While the Games bring various opportunities for cities, it is important that the infrastructure acquired in the form of transport, amenities, public spaces including sports venues are accessible to all residents indiscriminately in the long term, even after the Games are over. Therefore, long-term monitoring of the

environmental, social, sporting, cultural and economic aspects of improving the quality of life should take place.

### Použité zdroje:

[1] ŠOSV. 2020. *Paríž 2024 zjednotí svet v mierovej súťaži a zanechá trvalý sociálny odkaz*. [on-line]. Slovenský olympijský a športový výbor. Available at: <https://www.olympic.sk/clanok/den-sport-rozvoj-mier-2024>.

[2] TREND REALITY. 2013. *Čo zostane po olympiáde*. [on-line]. Available at: <https://reality.trend.sk/reality-biznis/co-zostane-olympiade>.

[3] ŠOSV. 2020. *Šport a cestovný ruch sa môžu vzájomne podporovať a pomáhať si*. [on-line]. Slovenský olympijský a športový výbor. Available at: <https://www.olympic.sk/clanok/sport-cestovny-ruch-sa-mozu-vzajomne-podporovat-pomahat-si>.

[4] AKTUALITY.SK. 2024. *Namiesto pamiatok štadióny. Športová turistika sa stáva novým fenoménom cestovného ruchu*. [on-line]. Available at: <https://www.aktuality.sk/clanok/uHUBN8y/namiesto-pamiatok-stadiony-sportova-turistika-sa-stava-novym-fenoménom-cestovneho-ruchu/>.

[5] ŠPORTKY.SK. 2024. *Bolo potrebných viac financií: Rozpočet OH 2024 v Paríži sa zvýšil o 10 percent*. [on-line]. Available at: <https://sportky.zoznam.sk/c/315831/bolo-potrebnych-viac-financii-roz-pocet-oh-2024-v-parizi-sa-zvysil-o-10-percent>.

[6] FRANCE. 2023. *Greenest in history: How Paris aims to halve the Olympics' carbon footprint*. [on-line]. Available at: <https://www.france24.com/en/france/20230725-greenest-in-history-how-paris-aims-to-halve-the-olympics-carbon-footprint>.

[7] ŠPORT24.SK. 2022. *Medzinárodný olympijský výbor s novými pravidlami: Príprava na covidový éru!* [on-line]. Available at: <https://sport24.pluska.sk/ostatne/medzinarodny-olympijsky-vybor-novymi-pravidlami-priprava-covidovu-eru>.

[8] PARIS. 2024. *Building less, better and usefully*. [on-line]. Available at: <https://olympics.com/en/paris-2024/our-commitments/the-environment/infrastructures>.

[9] ŠOSV. 2023. *Olympijské hry v Paríži budú šetrné ku klíme a životnému prostrediu*. [on-line]. Slovenský olympijský a športový výbor. Available at: <https://www.olympic.sk/clanok/oh-2024-udrzatelnost-kroky>.

[10] PARIS. 2023. *Ces grands projets qui vont changer Paris en 2024*. [on-line]. Available at: <https://www.paris.fr/pages/ces-grands-projets-qui-vont-changer-paris-en-2024-25988>.

[11] APUR. 2017. *Les Jeux olympiques et paralympiques de 2024, un levier pour la construction du Grand Paris - Contributions de l'Atelier parisien d'urbanisme*. [on-line]. Available at: <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/jeux-olympiques-paralympiques-2024-un-levier-construction-grand-paris-contributions-atelier-parisien-urbanisme>.

[12] ACTU. 2022. *À Saint-Ouen, l'approche des Jeux olympiques confirme une inévitable gentrification*. [on-line]. actu Seine-Saint-Denis. Available at: [https://actu.fr/ile-de-france/saint-ouen-sur-seine\\_93070/a-saint-ouen-l-approche-des-jeux-olympiques-confirme-une-inevitable-gentrification\\_52771244.html](https://actu.fr/ile-de-france/saint-ouen-sur-seine_93070/a-saint-ouen-l-approche-des-jeux-olympiques-confirme-une-inevitable-gentrification_52771244.html).

[13] INGALLINA, P. 2023. JO 2024, le pari de la sobriété. [on-line]. In: *Sorbonne Université*. Available at: <https://www.sorbonne-universite.fr/actualites/jo-2024-le-pari-de-la-sobriete>.

[14] ČT24. 2019. *Z drogového ráje olympijský svět. Pařížská čtvrť Saint-Denis změní tvář*. [on-line]. Available at: <https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/>

svet/z-drogoveho-raje-olympijsky-svet-parizska-ctvrt-saint-denis-zmeni-tvar-60990.

[15] SEINE SAINT DENIS. 2024. *24 sites pour 2024, du sport au coeur de votre ville*. [on-line]. Available at: <https://seinesaintdenis.fr/Jeux-olympiques-et-paralympiques-de-Paris-2024/24sites-pour2024>.

[16] EMPTAZ, E. et al. 2023. Périls en la demeure, Crise du logement, In: *Les dossiers du Canard enchaîné*. SAS Les Editions Maréchal Le Canard enchaîné, 2023.

[17] VRT. *Anne-Mie Depuydt, l'architecte-urbaniste belge qui a conçu une partie du village olympique des Jeux de Paris*. [on-line]. Available at: <https://www.vrt.be/vrtnws/fr/2024/03/10/anne-mie-depuydt-larchitecte-urbaniste-belge-qui-a-concu-une-pa/>.

*Doc. Ing. arch. Jarmila Husenicová, PhD.*

*Ing. arch. Monika Šmíralová, PhD.*  
*doc. Ing. arch. Jarmila Husenicová, PhD.*  
Department of Architecture  
Faculty of Civil Engineering  
Slovak University of Technology  
in Bratislava

## SLOVENSKÝ ABSTRAKT

### Vplyv Letných olympijských hier (LOH) 2024 na urbanizmus Paríža, Monika Šmíralová, Jarmila Husenicová

Olympijské a paralympijské hry pôsobia ako multiplikátor pre celkovú premenu veľkých metropolitných oblastí, pričom sa stále viac kladie dôraz na potrebu udržateľného a inkluzívneho rozvoja. Prípravy na Letné olympijské hry 2024 v Paríži vyvolali značné investície do rozvoja dopravnej siete, rekonštrukciu verejných priestranstiev a výstavbu nových športových zariadení. Tieto zmeny ovplyvnili nielen fyzickú podobu mesta, ale aj jeho spoločenskú štruktúru a ekonomický rozvoj. Článok analyzuje vplyv Letných olympijských hier 2024 na výstavbu a premenu Paríža. Kladie si za cieľ zhodnotiť dopady olympijských hier najmä na urbanizmus, infraštruktúru a sociálno-ekonomickú dynamiku mesta.

## THE GRAND PARIS EXPRESS\*

Monika Šmíralová, Jarmila Husenicová

*The idea of a "Greater Paris" is not new. Already in the 19th century, Napoleon III wanted to expand the capital by annexing neighbouring municipalities. The idea of building grand boulevards was also born in this period. Today, the challenges are identical, with efforts to turn Paris and its region comparable to mega-cities like Tokyo or New York. From the very beginning of thinking about a Greater Paris, transport has been considered a key factor in the construction of the new metropolis.*

*The Grand Paris Express is a project consisting of new fast lines and extensions of existing lines being built in the Île-de-France region of France [2]. The creation of the Grand Paris Express aims to make some underserved areas more accessible and thus increase the supply of housing in Île-de-France, including social housing. These new developments must be part of a new model for a sustainable city.*

### Introduction

Life in metropolitan areas is constantly accelerating and facing fierce competition. In the conditions of globalization, this requires the difficult management of often drastic decisions that have to

be made on a daily basis in the heart of the global city [1].

The Grand Paris Express project will change the face of Greater Paris and the lives of all its inhabitants. It is a major development project covering more

than 200 km and 68 brand new stations are being built [2].

It is currently the largest development project in Europe. The Grand Paris Express will provide fast connections between suburban areas with four new

\* Slovenský preklad článku je uverejnený na webových stránkach časopisu.

metro lines around Paris. Nearly 3 million passengers will have a faster way to get to their destinations. It will bring jobs, education, modern health facilities and leisure activities closer to residents near the Paris Metro [3]. The lines will run through both the inner and outer suburbs, passing through every department of the Paris region except Paris [4].

## Greater Paris and the Grand Paris Express

Greater Paris has a total population of almost 7 million, making it the largest metropolitan area in France. It is divided into 12 territories with at least 300,000 inhabitants and covers an area of 814 km<sup>2</sup>, it is not only a territorial reorganization, but also a new administrative and political body with a special status and its own tax system. Greater Paris is Europe's leading employment centre and the world's top tourist destination, with almost 47 million visitors, and is a major driver of the national economy. Every day, 8.5 million passengers use public transport in the Île-de-France region. The inhabitants of the Île-de-France region spend on average 1 hour and 20 minutes on public transport every day [5].

The Grand Paris Express is a new transport concept whose main objective is to better integrate the centre of Paris with the surrounding suburbs and the Île-de-France region. There is a need for a significant improvement of the transport infrastructure both outwards and inwards. It is necessary for the economic development, competitiveness and strengthening of Greater Paris as a global player, as well as for the social cohesion of its inhabitants, environmental sustainability, solving urban problems and improving quality of life [8].

## Brief History and Present

The idea of a Greater Paris is not new. In the 19th century, Napoleon III wanted to expand the capital by annexing neighbouring municipalities. He entrusted Baron Haussmann with the task of transforming Paris into a great modern

metropolis to rival London. Revolutionary transformations were taking place at a time of horse-drawn carriages and river transport on the Seine. In 1900, the first sections of the metro were set up, which gradually became the backbone of the public transport system. This contributed to the development of further urbanisation. In the early twentieth century, the Paris metro began to take shape, with a peak phase in the 1950s and 1960s. In the 1970s, the metro was modernized and RER – Regional express network (*Réseau Express Régional*) lines were introduced. These measures were intended to prevent territorial expansion and congestion from car traffic [2].

In 2007 was created and initiated the concept "Greater Paris" by French President Nicolas Sarkozy, aimed to transform the Paris metropolitan area into a globally competitive metropolis for the 21st century. It focused on improving urban planning, expanding infrastructure, especially public transport, and promoting sustainable development. The project was to address problems of overcrowding, traffic, social segregation and the environment, while seeking to integrate the suburbs with the city centre and to reinforce Paris as a major economic and cultural centre on a global scale [2].

Parisians have become accustomed to travelling by public transport or on foot, and more than half of them have already abandoned the car. However, this is not the case for the suburbs, where the car is not only the preferred but also the necessary mode of travel due to the chronic shortage of public transport links. Paris is one of the 10 most congested cities in terms of congestion from car traffic [6]. Paris has long benefited from a very efficient metro, RER, and rail transport network. RER stations do not currently provide sufficient coverage of the suburbs, unlike the metro in the city centre and the Paris rail transport network was never designed as a metropolitan network.

As Alain Cluzet [7] writes, the Greater Paris region is accelerating to keep pace with other metropolises. *"The more we save time, the more time escapes us and the more we hunger for it. We need to*

*move faster so as not to fall behind our competitors. This acceleration is very visible in Paris, thanks to major projects and impressive buildings. The demand for transport improvements is also exponential due to the various effects of metropolitan attraction, the uninterrupted growth of individual mobility and tourism."*

## The Main Objectives of the Grand Paris Express

### Regional Development

The balanced development of the Capital Region is a matter of national interest and global impact. New Greater Paris is a certain idea of regional equity, with the aim of reshaping the region to achieve a better balance between east and west, between Paris and its suburbs, and between rich and poor areas [6]. At the same time as modernising existing networks, it will strengthen equality between the region's territories by serving areas that are currently isolated and offering better infrastructure and services [6].

### Strategic Development Poles

No major city can aspire to become a global metropolis unless sufficient synergies are created. The challenge for Greater Paris is to prioritise the maintenance of the main daily European and transcontinental connections with other metropolises through airport transport, Orly and Roissy Charles de Gaulles airports (the third largest airport in the world), to make them accessible to the city and to relocate other less strategic destinations to the smaller Beauvais airport. So far, no direct metro to either airport has been introduced. Equally, the aim is to make accessible the Saclay scientific platform, the main "centre of excellence" in the Paris region, which is in theory a 20-minute drive from Orly, although due to current traffic conditions it takes 2 hours to get there. The aim is also to make La Défense, Europe's leading business district, accessible [1].

### Housing

The creation of the Grand Paris Express also aims to make some underserved

areas more accessible and to increase the supply of housing in the Île-de-France region. The housing shortage in mainland France is a serious social problem. In Paris, the lack of supply has led to an unprecedented rise in property prices, which is preventing many households from finding housing. To get out of the housing crisis, Greater Paris needs to catch up with the new housing construction and offer affordable housing to its residents. The 2010 Greater Paris Act foresees the construction of housing, 30% of which will be social housing. These should be concentrated close to future Grand Paris Express stations in order to relieve congestion in Paris. Faster and easier travel will mean better access to employment areas for Greater Paris residents [5]. According to the Société du Grand Paris, the developer of the project, once the Grand Paris Express is completed, 90% of the population of the Greater Paris region will live within 2 km of a station. It is expected that wherever the 4 new lines are easily accessible, there will be an economic boom [9]. Real estate projects in the area of metro stations will see the light of day. More than 100 development projects are planned in the station areas and about 8,000 houses will be built [4]. These projects will have to be part of a new sustainable city model and meet strict environmental criteria by giving priority to low-carbon construction methods [3]. At the heart of these projects are, for example, innovations to promote urban agriculture and the creation of buildings with shared services (car sharing, concierge services, etc.) [1].

### **Economic Activities**

In addition to improving travel between suburbs for commuters, the Grand Paris Express is expected to boost economic activity in the Paris region. The seven million people living in the metropolis generate 75% of the regional GDP and 30% of the national GDP. After the creation of the Grand Paris Express, the metropolis is likely to generate even greater economic spillovers [5]. In the short term, the Grand Paris Express will create nearly 15,000 direct jobs per year in construction work [5]. It is estimated that after 2030, when all lines are open,

the new metro could create 100,000 jobs [4].

### **Demography**

As in most Western metropolises, the demographic trend in Paris is not favourable. If the current demographic trend were to continue without taking into account the Grand Paris Express concept, the balance of population growth would continuously decrease until 2040 (mainly due to high rents and an ageing population). Paris is projected to be one of the Île-de-France departments with the highest proportion of inhabitants aged 75 and over (12%) [10]. The project therefore aims to attract young people of working age and the middle strata of the population.

### **Energy Efficiency and Environmental Impact**

The metro in Greater Paris is also intended to be a model in terms of energy efficiency and environmental impact. It has been designed as an innovation laboratory for the development of a sustainable metropolis (transport accounts for 34% of greenhouse gas emissions). In addition to reducing the use of private cars and increasing the use of public transport, the Grand Paris Express project promotes intermodal transport, which allows easy transfers between different modes of transport. Modern trains are designed with energy savings in mind. They use regenerative braking to reduce energy consumption. For example, all Grand Paris metros will have thermal control and brake energy regeneration systems [6]. Optical fibre is to be laid under the rails so that the communication network can be widely deployed in the areas through which the trains pass. The possibility of reusing the heat produced is currently being investigated [2]. There is also an emphasis on minimising the carbon footprint during construction. Renewable energy sources such as solar panels at stations etc. are also being integrated into the project. Dozens of studies have been carried out which have taken into account many environmental criteria and have resulted in a series of commitments that are binding on

the developer, all partner companies and the architects [6].

### **Increasing Transport Efficiency**

The lines will pass through the inner and outer suburbs, passing through all departments of the Paris region except for the centre of Paris (Figure 1). Some areas will be over-served, such as Seine-Saint-Denis.

Finally, to reduce commuting times, the metro should offer higher speeds, from 55 to 65 km/h on lines 15, 16 and 17. By comparison, the commercial speed of the RER A is 49 km/h and the Paris metro's peak speed is 21 to 27 km/h (but close to 40 km/h on line 14). This speed is also out of line with other means of transport: 19 km/h for cars in the city, 18 km/h for the T3 tram and 12 km/h for buses if they have a priority lane [6].

### **New Metro Stations and Areas of Influence**

Stations play a central role in the development programmes of Greater Paris. They are designed as places where people can live and meet, helping to make the Paris region more attractive and create a more connected and welcoming metropolis. They are not just meant to be places that people pass through, but spaces open to urban life, with shops and services and housing that will support vitality and contribute to the quality of life of local residents [2].

As illustrated in Figure 1, for simplicity, the Grand Paris Express will create 7 main framework areas of influence that are directly linked to major transport hubs. It is here that the most significant spatial synergies are expected to take place. The economic development of Greater Paris will rely primarily on its main centres of activity, such as La Défense (financial centre), Plaine Commune (cultural and creative centre), Roissy-Charles De Gaulle (international business centre), Le Bourget (aviation centre) and the Saclay plateau (new centre of scientific and technological innovation). These clusters should con-

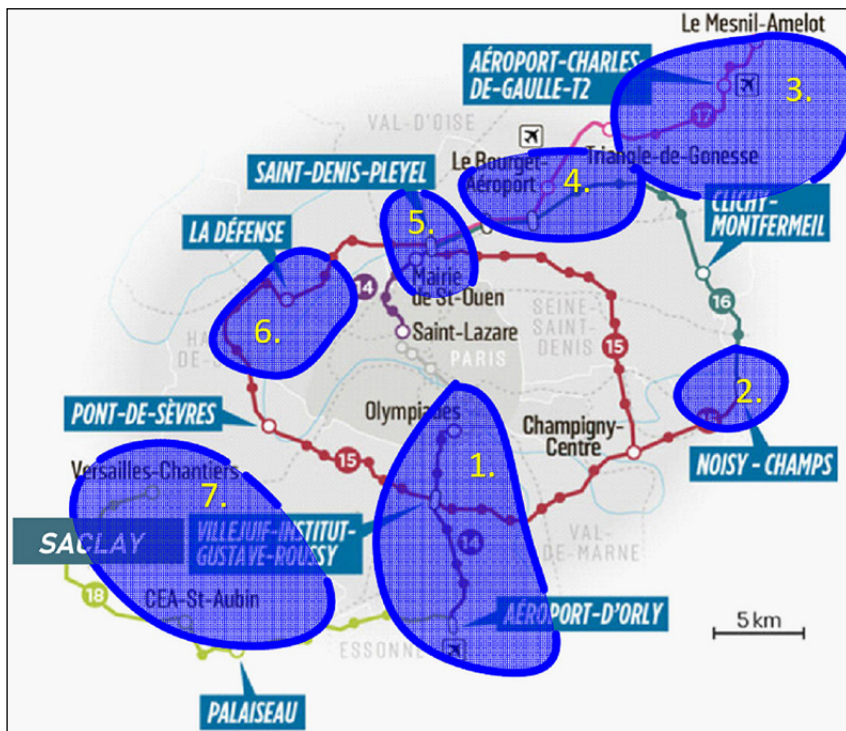


Fig. 1: Overview of the most significant impact areas directly linked to transport routes and nodes [author's archive]

tribute to the attractiveness and competitiveness of the Greater Paris metropolitan area on a global scale [5].

#### **Area Plaine Commune, Direction Only, Line 14, 15, 18**

An area which is directly linked to the city centre and towards Orly airport. The aim is to integrate this area, through new stations, into the existing urban and economic fabric and to make the best use of the link between the public space and the station. There are new eco-neighbourhoods such as Victor Hugo and Pierre Plate, located on a large square of 5,000 m<sup>2</sup>. The future stations will contribute to the development of a new centre with a market, shops and public facilities. Priority will be given to ecologic modes of transport, pedestrian zones, and bus services will be organised around the station block. The area also includes a link to Orly airport. In the direction of Orly airport, there is the Le Pont de Pungis development area, which is currently undergoing profound urban changes [11].

#### **Area Noisy – Champs, Line 15,16**

The future Noisy – Champs station is a direct extension of the RER A station

and will serve the surrounding neighbourhoods and their 23,000 inhabitants. The station will be located on several levels. At the same time, the area will be connected to the routes of the existing railway [11].

#### **Roissy-Charles De Gaulle Area, Line 17**

The area is an important logistical and strategic hub as it provides access to Charles de Gaulle airport and allows transcontinental connections. It is located in an area of major urban renewal with major integration constraints. The design of the transport interchange must take into account the existing and future transport system: bus interchange, RER and Grand Paris Express stations and high-speed rail links. The future TGV Aéroport Charles de Gaulle 2 station is located here. It will provide a quality service to air passengers and platform staff by facilitating connections to Seine-Saint-Denis, Paris, Hauts-de-Seine and Val d'Oise in particular [11].

#### **Area Le Bourget Aéroport, Line 16, 17**

The station is proposed for three adjacent towns. It is the link between the

Paris-Le Bourget aeronautical hub, the Aeronautical and Astronautical Museum, the Le Bourget exhibition centre and the Le Blanc-Mesnil residential area. The station consists of a four-sided open-air passenger area, which is used for daily services and for operations on the airport platform side. It is used daily by nearly 25 000 passengers [11].

#### **Saint-Denis – Pleyel Area, Lines 14, 15, 16, 17**

The Saint-Denis – Pleyel station is the new flagship of a mixed-use district that is undergoing a complete transformation and is prepared to become the central hub of the northern part of the Paris region. Located in Saint-Denis. In full operation, the new metro will welcome 250,000 passengers a day, the highest number of passengers of any station [11]. With platforms 28 m below ground and nine levels, four of which are underground, Saint-Denis – Pleyel station offers intelligent connections to lines 14, 15, 16 and 17 and to the RER-D. Level -3 is an intermediate platform where the generosity of space and the quiet atmosphere help to facilitate travel. Line 14 provides, among other things, a connection to the Olympic Village. The activities of the interchange are being implemented in stages, with Line 14 which was opened in May 2024, on the occasion of the Olympic Games. Then Lines 15, 16 and 17 by 2030 will be opened. Pleyel Station, with its design, is intended to represent pride in a magnificent work of construction and engineering. The station will be designed with accessibility for all in mind, including people with reduced mobility, and will be integrated into the "Smart City" concept with the integration of modern technologies. The area around the station will also be used for various public and cultural events. At the same time, a new business cluster, an environment for research, development, innovation and entrepreneurship with opportunities for Startups is being formed [14].

#### **Paris La Défense Area, Line 15, 18**

It is mainly represented by La Défense station, which will be part of the emblematic business district of the same name. It is located to the north-west of

the historic centre of Paris. The aim is to contribute to the creation of a modern international business hub by integrating the RER E station and the Grand Paris Express station into a mixed, lively environment mainly with offices, businesses, shops but also housing [11].

### **Saclay Area, Line 18**

It is situated twenty kilometres from the centre of the French metropolis, in the middle of a forest, with futuristic buildings. The Paris-Saclay campus has grown up in an area with 430,000 inhabitants and is now one of the ten most important scientific centres in the world. Together with institutions for advanced education (grandes écoles) and public research centres, thousands of private companies are active here in sectors such as information and communication technologies, healthcare, energy efficiency, aeronautics, defence, security and mobility. This vast area accounts for more than 15% of the scientific research activity carried out throughout France and will soon be linked to the centre of Paris by line 18 [11].

### **Financing Methods and Economic Benefits**

As of 30 June 2020, the total cost of the Grand Paris Express is estimated at €42 billion. The financing of the project consists of a combination of several sources. Thus, the financing consists mainly of state funding, loans, regional contributions, special taxes, such as an increase in property tax near the new metro stops, an increase in the tax on office space, through public-private partnerships or through tourist tax [2].

It is estimated that the Grand Paris Express will generate more than €73 billion over the next 50 years. The increase in the value of real estate located near the Grand Paris Express route is expected to increase by between 5% and 10%, which is also expected to generate a potential total capital gain of between €850 million and €1.7 billion [6].

### **Specific Land Acquisition Methods, Procurement and Policies**

#### **Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) – Joint Development Zone**

Zone d'Aménagement Concerté is a public urban planning operation whose aim is to consolidate and prepare building plots with a view to their subsequent sale or concession to public or private users. (Article L 311-1 of the French Town and Country Planning Act). It provides local authorities with the legal, financial and technical framework for the implementation of land development projects. It allows the urban development project to be drawn up in consultation with the local population concerned and the development operation to be carried out. The ZAC is a public initiative and a procedure in the public interest. It is particularly suitable for large-scale and complex urban development projects (involving a large number of landowners). It must be a coherent concept that meets the needs of future residents and users, its location and its importance in the city [12].

#### **Urban Renewal Project (PRU) – Projet de Rénovation Urbaine**

The urban renewal project is developed by the local authority, which works in partnership with the various actors (e.g. social housing owners) and is in constant contact with the public institutions and the regions. The project usually lasts several years. These are projects to better integrate certain neighbourhoods, to achieve their permanent transformation – demolition of dwellings due to obsolescence or to improve urban organisation, opening up neighbourhoods, diversification of housing and functional content, making public/private spaces more transparent, adaptation of housing stock and standards, development of public facilities (new schools, nurseries, development of new schools, etc.), the creation or renovation of commercial, social and cultural facilities, the renovation and development of social rental housing, the improvement of urban spaces and the creation of alleys to demarcate residential blocks etc.

Urban regeneration policy is led by the ANRU – National Agency for Urban Renewal (*Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine*), a public industrial and commercial institution. ANRU can contribute to the financing of the above operations, as well as to the financing of the engineering work needed to implement and manage the projects. ANRU's financial contribution is adjusted according to the actual contribution of the project to the urban renewal of the district. The amount of this assistance is also conditional on the efforts of the local authority and the other financial partners and adjusted according to their financial situation [13].

### **Negative Aspects**

France is known for its long formal approval processes. Approvals are subject to rigorous assessment against standards and laws, thus in the time of realisation, they can be outdated and cannot no longer absorb new development trends. They cannot thus be able to respond to the challenges in the open world of globalisation. An international company will hesitate to set up its headquarters in La Défense if construction is delayed by 7 to 10 years, whereas the same delay is 5 years in London and less than 3 years in Shanghai [7].

The project has encountered a number of problems during its genesis, perhaps the most significant of which relates to financing. Compared to the original estimates, the costs have increased several times, necessitating a reassessment of other investments. Together with the global COVID pandemic, this has slowed down construction work compared to the planned timelines. Another problem is the technical constraints related to space and space limits. It encounters unexpected needs to adapt to the already existing environment and infrastructure. The project also faces administrative and political problems as it involves many actors. It is accompanied by a challenging coordination of several levels, governmental regional and municipal, which requires extensive public debates, consultations and subsequent changes to the plans. Some critics consider the idea of Grand



Fig. 2: Sample of the interactive map portal, examples of ZAC and PRU areas near Grand Paris Express stops [14] [author's archive]



Fig. 3: New ZAC neighbourhood in Saint Quen in Seine – ecological neighbourhood [author's archive]



Fig. 4: Old and new face of ZAC Saint-Denis – Peyel [author's archive]

Paris Express routes to be simplistic and limited, which in a sense may promote dispersion rather than concentration and deepen social segregation. They argue that the natural flow of residents heading to work is less encouraged [15]. For example, some sections of lines 16, 17 and 18 pass through areas of very low population density. At the same time, analyses show that stations are located in areas where unemployment rates are low and areas with higher unemployment rates are less connected.

The growing attractiveness of newly built neighbourhoods, rising real estate prices may cause crowding out of the less affluent classes, gentrification and weakening of natural social ties [3]. Critics suggest that this is the beginning of increasing spatial polarization and the displacement of problems to the hinterland of the city. On the one hand, the economic empowerment of newly built neighbourhoods and, on the other hand, the impoverishment of other – peripherally located neighbourhoods, their spontaneous sprawl and the accumulation of problems brought about by new socially marginalised residents [16].

## Conclusions

Given the traffic congestion in growing metropolises, there is no technical solution that can provide a one-size-fits-all answer. Global cities are tremendous accelerators of innovation driven by the imperative of speed [1]. However, innovation does not usually lead to time savings, but to increased use of the innovation itself. The mobile phone has not only replaced meetings but has also made it possible to organise more and more of them. Telework has replaced office work, but it has also diversified and multiplied the forms of activity. Similarly with transport infrastructure. The Grand Paris Express is certainly a great engine of growth and fluidity, but no one can confirm that it will solve the problem of exponential demand [7].

Despite criticism that the project does not sufficiently promote polycentrism and connections between places of living, working and leisure, the vision

of the Greater Paris transport system is unique. Setting up a “robust” system for a world-class metropolis to compete in a fierce competition is not easy.

As one of the key components of the Greater Paris project, the Grand Paris Express is expected to fundamentally change mobility in the region, bringing a better quality of life for its residents, driving new development and transformation of underdeveloped areas, creating the conditions for new housing and amenities and a wealth of new services.

The project is also a flagship in the field of eco-innovation, energy-efficient technologies and renewable sources. It promotes combined intermodal transport and will contribute to the reduction of greenhouse gas emissions. Promoting public mobility can also contribute to achieving urbanisation savings, improving the quality of public space and achieving a higher concentration of people in strategic locations.

The Grand Paris Express can have a significant economic benefit not only for the region but for the whole country. An efficient transport system can significantly reinforce the agglomeration advantages and specialisation of the metropolis by contributing to the formation and strengthening of clusters of research, development and innovation, commerce, services and logistics, thus at the same time enhancing the economic and cultural prestige of Paris at a global level. It will also contribute to

the transfer of innovation and creative ideas, which have played an exceptional role in the country's and the world's history.

## References:

[1] REPUBLIQUE FRANÇAISE. 2021. Grand Paris: un projet de développement pour une métropole de rang Mondial. In: *Vie publique*. [on-line]. Available at: <https://www.vie-publique.fr/eclairage/19461-grand-paris-projet-de-developpement-dune-metropole-de-rang-mondial>.

[2] WIKIPÉDIA. 2024. *Grand paris express*. [on-line]. Available at: [https://fr.wikipedia.org/wiki/grand\\_paris\\_express](https://fr.wikipedia.org/wiki/grand_paris_express).

[3] GRAND PARIS EXPRESS. 2024. The Grand Paris Express for investors. [on-line]. Available at: <https://www.grandparisexpress.fr/investors>.

[4] LES ECHOS. 2024. Transports: les cinq chiffres fous du grand paris express. [on-line]. Available at: <https://www.lesechos.fr/pme-regions/actualite-pme/transports-les-cinq-chiffres-fous-du-grand-paris-express-2029126>.

[5] GRAND PARIS EXPRESS. 2024. *Grand Paris Express, le nouveau métro*. [on-line]. Available at: <https://www.grandparisexpress.fr>.

[6] REPUBLIQUE FRANÇAISE. 2024. *Le Grand Paris des transports*. [on-line]. Available at: <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/Region-et-institutions/Portrait-de-la-region/Le-Grand-Paris/Le-Grand-Paris-des-transports/Le-Grand-Paris-des-transports>.

[7] CLUZET, A. 2017. *Le Grand Paris: l'accélération du monde*. Infolio. Pp. 188.

[8] OPENAI. 2024. ChatGPT (Mar 14 version) [Large language model]. [on-line]. Available at: <https://chat.openai.com/chat>.

[9] GYM COACHING. *Grand Paris Express Métro*. [on-line]. Available at: <https://gymnasticscoaching.com/2024/04/10/grand-paris-express-metro/>.

ching.com/2024/04/10/grand-paris-express-metro/.

[10] INSEE. 2023. *Projections démographiques pour Paris à l'horizon 2040*. [on-line]. L'Institut national de la statistique et des études économiques. Available at: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635715>.

[11] GRAND PARIS EXPRESS. 2024. *New metro lines for the people of Greater Paris*. [on-line]. Available at: <https://www.grandparisexpress.fr/benefit-metro-ile-de-france>.

[12] MARNE ET GONDOIRE. 2022. *Qu'est-ce qu'une ZAC*. [on-line]. Available at: <https://www.marneetgondaire.fr/la-zac-saint-jean/qu-est-ce-qu-une-zac-794.html>.

[13] GÉO CONFLUENCES. 2023. Rénovation urbaine, renouvellement urbain. In: *Ressources de géographie pour les enseignants*. [on-line]. Available at: <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/renovation-urbaine>.

[14] GRAND PARIS EXPRESS. 2024. *Les gares et leur quartier, nouveaux lieux de vie*. [on-line]. Available at: <https://www.grandparisexpress.fr/quartiers-gares>.

[15] MÉTROPOLITIQUES. 2019. *Les écueils du Grand Paris Express*. [on-line]. Available at: <https://metropolitiques.eu/Les-ecueils-du-Grand-Paris-Express.html>.

[16] ACTU. 2022. *À Saint-Ouen, l'approche des Jeux olympiques confirme „une inévitable gentrification“*. [on-line]. actuSeine-St-Denis. Available at: [https://actu.fr/ile-de-france/saint-ouen-sur-seine\\_93070/a-saint-ouen-l-approche-des-jeux-olympiques-confirme-une-inevitable-gentrification\\_52771244.html](https://actu.fr/ile-de-france/saint-ouen-sur-seine_93070/a-saint-ouen-l-approche-des-jeux-olympiques-confirme-une-inevitable-gentrification_52771244.html).

Ing. arch. Monika Šmiralová, PhD.  
doc. Ing. arch. Jarmila Husenicová, PhD.  
Department of Architecture  
Faculty of Civil Engineering  
Slovak University of Technology  
in Bratislava

## SLOVENSKÝ ABSTRAKT

**Grand Paris Express**, Monika Šmiralová, Jarmila Husenicová

Myšlienka „Veľkého Paríža“ nie je nová. Už v 19. storočí chcel Napoleon III. rozšíriť hlavné mesto anektovaním susedných obcí. V tomto období sa zrodila aj myšlienka budovania veľkých bulvárov. Dnes sú výzvy totožné, so snahou premeniť Paríž a jeho región porovnateľný s mega mestami ako Tokio alebo New York. Od začiatkov úvah o veľkom Paríži bola doprava považovaná za kľúčový faktor pri výstavbe novej metropoly.

Grand Paris Express je projekt pozostávajúci z nových rýchlych liniek a predĺženia existujúcich liniek, ktoré sa budujú v regióne Île-de-France vo Francúzsku. Vytvorenie Grand Paris Express má za cieľ sprístupniť niektoré nedostatočne obsluhované oblasti, a tak zvýšiť ponuku bývania v Île-de-France vrátane sociálneho bývania. Tieto nové stavby musia byť súčasťou nového modelu trvalo udržateľného mesta.

# HRAD A ZÁMEK POBĚŽOVICE

Eva Vondrašová

*Západočeské město Poběžovice vlastní zámek, který byl v letošním roce prohlášen za národní kulturní památku, avšak nalézá se v havarijním stavu. Článek se věnuje historii a záchraně této významné kulturní památky – postupu rekonstrukce a koncepci budoucího využití celého zámeckého areálu. Pro město s omezeným rozpočtem je plánovaná miliarda korun na celkovou opravu zámku nereálnou investicí. Zásadní tak bylo získání finančních prostředků z různých dotačních programů.*

Město Poběžovice leží nedaleko hranice s Bavorskem na úpatí Českého lesa. Připomíná se již v roce 1359. Současné Poběžovice představují správné a hospodářské centrum pro široké spádové území. Včetně šesti přidružených částí mají 1 596 obyvatel. Město spravuje městskou památkovou zónu, do které spadá i rozsáhlý zámecký areál čítající dvě hlavní zámecké budovy, bývalé konírny, oranžerii a zámecký park o rozloze cca 5 ha. Hrad a zámek byl od svého založení neustále obydlen a každý majitel do něj vtiskl kousek své doby. Posledními majiteli byli členové rodu Coudenhove-Kalergi, kteří poběžovické panství vlastnili od roku 1864. Poslední hrabě Johannes musel nuceně odejít po roce 1945 a zámek zabrala pro své účely jednotka pohraniční stráže. Na konci 60. let opustila zámek i armáda a obehnaný plechovým plotem zůstal bez využití. Nastala jeho nejhorší doba, kdy nezám, vandalismus a především přírodní živly způsobily na zámeckých budovách obrovské škody, a to až tak ohromné, že se uvažovalo o jejich demolici. Přesto se zámek dočkal roku 1989, kdy byl bezplatně převeden do vlastnictví města – a mohla tak být započata první vlna záchranných prací. Zejména bylo zapotřebí opravit střechu, vyměnit okna, opravit narušené zdi, stropy a staticky zajistit věž. Finančně náročné práce byly financovány z Programu záchrany architektonického dědictví Ministerstva kultury České republiky a také z německých a japonských fondů.

První vlna oprav s mnohými přestávkami trvala téměř deset let a dokázala zámek na další léta staticky zajistit. Z politických a finančních důvodů byly práce ovšem zastaveny a zámek byl opět odkázán k samotě. Navíc během první vlny oprav bohužel došlo k mnohým technologickým chybám, které zapříčinily rychlou degradaci. Následovalo hluché období, kdy nárazově probíhaly spíše dobrovol-

nické aktivity, jež měly za cíl úklid okolí zámku, shromáždění zbylých artefaktů a zakrytí prázdných okenních otvorů. Tehdejší vedení obce se soustředilo na možnost získání jednorázové vysoké dotace, ale to se bohužel nepodařilo. Během čekání na peníze se ale projevil chyby, které byly napáchany v 90. letech při kompletní opravě střechy – začaly se uvolňovat střešní tašky. Navíc na některých částech zcela chybějící hřebenače propouštěly vodu, která opět silně narušila krov. Z toho důvodu rada města rozhodla o nutnosti opětovné kompletní výměny střešní krytiny a opravy krovu. V roce 2015 objednala vypracování projektové dokumentace pro stavební řízení. Tehdy byla na opravu vyčíslena částka téměř 12 000 000 Kč bez DPH. Finanční omezení města ovšem neumožnilo opravu střechy zahájit. Po volbách v roce 2018 se vedení města z velké části obměnilo a do jasných priorit byla přidána i záchrana zámku. Ten se v té době už nalézal v havarijním stavu, ohrožoval kolemjdoucí chodce a zcela chyběla smysluplná koncepce budoucího využití. V říjnu 2020 rada města zřídila Komisi pro hrad a zámek Poběžovice, která se stala velkou oporou pro následné kroky

vedoucí k záchraně zámku. Členem komise je od začátku i pan starosta Martin Kopecký – díky tomu má přehled o činnosti komise a zároveň vždy informuje o finanční situaci města. Hned v úvodu komise vytyčila několik důležitých úkolů, jež bylo zapotřebí splnit, aby se záchranné práce rozjely správným směrem. Mezi ně patří práce s laickou a odbornou veřejností, účelná propagace, rozšíření turistických služeb, správa sbírkového účtu, sestavení postupu stavebních prací, získávání financí, vytvoření koncepce budoucího využití pro všechny zámecké prostory a zajištění omezeného zpřístupnění zámku pro návštěvníky. Úkoly se postupně daří naplňovat a díky pravidelné informovanosti o dění kolem zámku roste i tak potřebná podpora veřejnosti.

V roce 2021 byly zahájeny stavební práce na hlavní zámecké budově. Vedení města ve spolupráci s Komisí pro hrad a zámek Poběžovice začalo úspěšně čerpat dotace především z Plzeňského kraje a také z Ministerstva kultury, zvláště skrze Program záchrany architektonického dědictví. Oprava střechy byla rozetapizována tak, aby se každý rok opravila část střechy v hodnotě



Celkový pohled na zámek s jižním křídlem v popředí



Hlavní vstup do zámecké budovy s opraveným štítem a erbem rodu Coudenhove-Kalergi

1,5 milionu korun. Mezi další nutné práce byla zařazena oprava obloukového schodiště před hlavním vstupem (dokončeno v roce 2023 díky finančním prostředkům ze Státního zemědělského intervenčního fondu), oprava volutového štítu nad hlavním vstupem (dokončeno v roce 2023 díky dotaci Plzeňského kraje), postupné vyplnění okenních otvorů, restaurování kamenných ostění a rodového nástěnného erbu (zahájeno v roce 2024 díky grantu od nadace The Friends of the Czech Heritage). Díky opravě přístupové cesty do hlavní zámecké budovy mohlo dojít k omezenému zpřístupnění zámeckých prostor, ve kterých vznikla velice jednoduchá, ale působivá expozice. Během turistické

sezóny tak mohou zájemci nahlédnout do vnitřních prostor zámku a složením dobrovolného vstupného přispět na sbírkový účet. Práce jsou naplánovány na každý kalendářní rok a jejich rozsah se vždy určuje dle aktuální finanční situace města a výše získaných dotací.

Vedle organizace stavebních akcí postupně vznikala koncepce na budoucí využití dvou zámeckých budov – hlavní historické budovy a samostatně stojícího jižního křídla. Poměrně nesnadná záležitost, a to především ze dvou hlavních důvodů, kterými jsou vytvoření shody mezi různými názory a ušetření potřebných nemalých financí z městského rozpočtu na odborné zpracování. Sestavení

koncepce je velice důležitým počinem, bez kterého nelze jakékoliv práce zahájit a zároveň získat jednoznačnou podporu.

Po jednání s odbornou veřejností a po získání inspirace z jiných historických sídel v podobně velkých obcích bylo rozhodnuto o následném využití. Hlavní zámecká budova bude provozována pouze sezónně se zaměřením především na turisty a badatele. Součástí bude expozice o historii Poběžovic a blízkého okolí, stálá výstava seznamující návštěvníky s hraběcí rodinou Coudenhove-Kalergi a s panevropskou myšlenkou, dále pak archiv s badatelnou a s vlastní expozicí zaniklých obcí v jižní části Českého lesa a samozřejmě potřebné zázemí pro turisty s učebnou pro školní exkurze či studijní pobyty. Jižní křídlo pak bude plnit funkci občanskou. Celoročně bude nabízet komfortní ubytování pro turisty s možností občerstvení, byt pro správce zámeckého areálu, společenskou místnost pro setkávání a sál s kapacitou 130 osob s vlastním barem. Před budovou bude revitalizováno prostředí s parkovou úpravou a omezenou možností parkování. Koncepce jsou přichystány a nyní čekají na svoji realizaci. Vedení města plně doufá, že k realizaci dopomůže i nově, právem získaná, vyšší památková ochrana.

Dnem 1. 7. 2024 byl hrad a zámek Poběžovice zapsán na seznam národních kulturních památek, a to především díky spojení s všestrannou osobností hraběte Richarda Coudenhove-Kalergiho, který na zámku strávil své dětství a který se později zasloužil o založení panevropského hnutí, ideového předchůdce Evropské unie.

Grafický doprovod:  
Městský úřad Poběžovice

*Mgr. Eva Vondrašová  
referent péče o památky  
Městský úřad Poběžovice*



Jižní křídlo a hlavní zámecká budova s věží postavenou až v roce 1937

## ENGLISH ABSTRACT

### Poběžovice Castle and Chateau, by Eva Vondrašová

The West Bohemian town of Poběžovice owns the chateau, which has been declared a national cultural monument this year, however, it is in a state of collapse. The article deals with the history and rescue of this important cultural monument – the reconstruction process and the concept of the future use of the entire castle area. The planned one billion crowns for the complete reconstruction of the castle is an unrealistic investment for a city with a limited budget. It was therefore crucial to acquire funding from various subsidy programmes.

# REVITALIZACE JEZUITSKÉHO KOMPLEXU BUDOV V KLATOVECH

Václav Chroust

*Rozhovor s místostarostou města Klatovy na téma revitalizace bývalé jezuitské koleje. Pro město je takto rozsáhlá rekonstrukce finančně, projektově i organizačně velmi náročná. Revitalizace probíhá postupně, za spolupráce vedení města, veřejnosti, architektů a dalších odborníků a celý komplex budov bývalé jezuitské koleje se tak stává významným kulturním centrem města.*

Město Klatovy postupně od 90. let 20. století rekonstruuje rozsáhlý komplex jezuitských budov. Jezuitská kolej byla založena v 17. stol. a patří k barokním architektonickým skvostům města. Po uzavření koleje koncem 18. stol. začalo docházet k postupnému úpadku celého souboru staveb, které jako kasárna sloužily až do roku 1992. Do svého vlastnictví získaly Klatovy celý areál v roce 1994 a začaly postupně s rekon-

strukcí, která by měla být ukončena do roku 2027. Město při rekonstrukci celého komplexu využívá architektonické soutěže a spolupracuje s architektonickými studii. Dnes je tento komplex významným kulturním centrem. Jak se město potýká s rekonstrukcí, jaké překážky musí překonávat a jak probíhá participace s veřejností i odborníky, na to se redakce našeho časopisu zeptala místostarosty města Václava Chrousta.

## Jakými úvahami bylo město vedeno při hledání stavebního programu areálu?

Jezuitský areál město opravuje již téměř 30 let. Jsme rádi, že v dobré a těsné spolupráci s katolickou církví. Základní úvahy jsou stále stejné – rekonstruovat krásné barokní budovy, vdechnout jim život, začlenit je do celku města. Chvilí to samozřejmě trvá, i s ohledem na značné finanční výdaje s tím spojené. V první fázi, kdy město po sametové revoluci převzalo do své, nutno dodat částečné, správy komplex jezuitských budov, byly do bývalých prostor jezuitské koleje přesunuty městská knihovna, městský ústav sociálních služeb a některé z odborů města – například stavební. Pomíjím nyní krátký úsek, kdy prostory byly využity na obchody. Ta fáze, kterou mám na mysli, již byla dělána s rozmyslem, který jsem zmínil. Mezitím církev, místní římskokatolická farnost, začala opravu kostela opravou střechy. Následně byly důstojným a moderním způsobem znovuobnoveny prostory krypt, v nichž se nacházejí tzv. klatovské katakomby. Posléze město zrekonstruovalo tzv. refektář, kde vznikl zárodek víceúčelového společensko-kulturního centra, a církev, za podpory města, krásně zrekonstruovala samotný kostel, srdce celého areálu. Nyní město usiluje o to, abychom stejně hezky revitalizovali jezuitský seminář a přilehlé okolí. Je to hodně práce.

## S jakými překážkami jste se při obnově potýkali a jak jste je vyřešili?

Překážek je jako při každé akci podobného typu hodně. Snažíme se je vždy překonat. Hledá se vhodné řešení, které by vyhovovalo budoucímu účelu a spl-



Komplex budov bývalé jezuitské koleje – současný stav



Vítězný návrh architektonické soutěže „Josefinum“ z roku 2023 [A69 – architekti, s. r. o.; Boris Redčenkov, Prokop Tomášek, Jaroslav Wertig]

ňovalo též požadavky památkářů, ne vždy je to snadné. Hledají se finance. Je třeba říci, že díky pochopení a zdravému rozumu zastupitelů v celém období, se vždy nakonec vše podařilo vyřešit.

### **Jak město zajistilo financování oprav?**

Základem byly finanční prostředky města, využívali jsme samozřejmě a rádi různé typy evropských dotací. Jsme za ně vděční, protože jen z vlastních prostředků by se některé z kroků postupné obnovy areálu udělat prostě nedaly. Jsme rádi, že stejně k věci přistupovala i církev, že se k nákladné rekonstrukci kostela, který je jejím vlastnictvím, byť je logickou součástí jezuitského areálu, přikročila. I proto dnes v Klatovech nemáme jen klatovské katakomby, do nichž ročně zavítá 40 až 50 tisíc návštěvníků, ale i nádherný kostel s parametry koncertní síně, skvělý refektář, kde též probíhají koncerty, symposia, přednášky, dokonce i zasedání zastupitelstva.

### **Jak probíhala jednání s veřejností a s klíčovými aktéry, např. s katolicou církví, s památkáři?**

Jednání s katolickou církví, jak už jsem naznačil, probíhají posledních mnoho let na velmi přátelské, věcné úrovni. Ceníme si toho. Město například poskytl padesát procent tzv. „(dotačně) neuznatelných výdajů“ při rekonstrukci kostela. Na projektu klatovských katakomb se město a církev podílejí (jsou členy zapsaného spolku, který je pro-

vozuje a který zajistí jejich revitalizaci, mohli vůbec toto slovo takto použít). Jsme tedy s církví partneri a je to tak správně. S památkáři spolupracujeme na každém projektu. Když jsme nyní organizovali velkou architektonickou soutěž na obnovu tzv. jezuitského semináře (Josefina), požádali jsme památkáře, aby se s právním poradním hlasem zúčastnili i jednání poroty. Nyní sice trochu diskutujeme parametry vítězného návrhu, ale věřím, že nakonec se vše v zájmu věci v dobré obrotě. Veřejnost se snažíme zapojit, ostatně tou nejlepší známkou je pak to, když jsou nově opravené prostory veřejnosti využívány, a to jsou.

### **Jak probíhala spolupráce s architektkou Evou Jiříčnou?**

Paní architektka Jiříčná je se svým týmem autorkou tzv. prampouchu, který spojuje jezuitskou kolej a jezuitský kostel. Jednání, na která se ptáte, probíhala korektně, v přátelské atmosféře. Paní Jiříčná je velká dáma v dobrém smyslu toho slova, znala věci, s báječnými nápady. Co mě tehdy ale zaujalo nejvíc, byla určitá pokora k tomu, co dělá a čemu slouží – k architektuře. Pamatuji její slo-



Skleněná lávka (prampouch) spojující jezuitskou kolej, jezuitské gymnázium a kostel [Eva Jiříčná, 2013]

va, která pronesla při slavnostním otevření „prampouchu“: „Udělal jsem to, jak nejlépe jsme uměli, snad se vám to bude líbit. Pokud by se však naše práce někomu nelíbila, odpusťte nám.“ Dlužno dodat, že většinou se moderní prampouch líbí a že jeho význam byl tehdy<sup>\*)</sup> a je stále více než architektonický – nespojuje jen dvě budovy, ale symbolicky i dvě různé epochy, dvě různá vidění světa.

*Ing. Václav Chroust  
Městský úřad Klatovy*

## **ENGLISH ABSTRACT**

### **Revitalization of the Jesuit Building Complex in Klatovy, by Václav Chroust**

Interview with the vice-mayor of the city of Klatovy on the topic of revitalization of the former Jesuit college. Such a large-scale reconstruction is very demanding for the city from the point of view of finance, design and organization. The revitalization has taken place gradually, with the cooperation of the city administration, the public, architects and other experts, and the whole complex of buildings of the former Jesuit college is becoming an important cultural centre of the city.

<sup>\*)</sup> Lávka již v minulosti existovala, jsou o ní zprávy z let 1705 až 1709. Tehdy měla za úkol umožnit jezuitům snadný přístup z koleje do kostela a gymnázia. Kdy historická spojnice mezi budovami zanikla, se přesně neví.

# NOVÉ NAŘÍZENÍ EU K ROZVOJI SÍTĚ TEN-T A DALŠÍ DOPRAVNÍ SEKTOROVÉ STRATEGIE 3. FÁZE

## Vztahy jednotlivých nařízení (EU) o dopravních sítích

Dne 13. června 2024 došlo k revizi nařízení (EU) č. 1315/2013 vydáním nového nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 o hlavních směrech Evropské unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013. Nařízení (EU) 2024/1679 začalo platit od 18. července 2024. Především měněné nařízení (EU) 2021/1153, kterým se zřizuje Nástroj pro propojení Evropy a zrušují nařízení (EU) č. 1316/2013 a (EU) č. 283/2014, nebo CEF (*Connecting Europe Facility*) řeší otázky propojení dopravních, energetických a telekomunikačních sítí a jejich financování po sedmiletých obdobích, v tomto případě 2021–2027, který nahradil zmíněné nařízení (EU) č. 1316/2013 na léta 2014–2020 vydané společně s právě zrušeným nařízením č. 1315/2013.

## Struktura nového nařízení (EU) 2024/1679

Nové nařízení má šest kapitol s 69 články a sedm příloh, přičemž přílohy I, III a IV jsou mapové. Novými přílohami jsou příloha V s „pokyny pro plánování udržitelné městské mobility v městských uzlech“, příloha VI se změnami v části III přílohy nařízení (EU) 2021/1153, která ruší původní názvy devíti koridorů hlavní sítě i jejich vymezení, a příloha VII, která obsahuje srovnání struktury původního nařízení článků (EU) č. 1315/2013 a nového nařízení včetně jejich umístění v nařízení, jejich doplnění, ale i rušení. Umožňuje lepší orientaci a srovnání obou nařízení. Celému nařízení předchází důvody potřeby vzniku tohoto nařízení, které je shrnuto ve 102 bodech. Vše na 230 stranách. [EU, 2024]

## Hlavní důvody a cíle vzniku nového nařízení (EU)

Sdělení Komise z 11. prosince 2019 „Zelená dohoda pro Evropu“ stanoví cíl klimatické neutrality do roku 2050 a do roku 2030 snížení čistých emisí skleníkových plynů nejméně o 55 % k úrovni v roce 1990 [viz EU, 2021]. Emise z dopravy představují cca 25 % celkových emisí skleníkových plynů v EU a v posledních letech se zvýšily. Zelená dohoda pro Evropu požaduje 90% snížení emisí skleníkových plynů z dopravy, aby EU byla do roku 2050 klimaticky neutrální ekonomikou a současně usiluje o dosažení cíle nulového znečištění (viz sdělení Komise z 12. května 2021 Cesta ke zdravé planetě pro všechny – Akční plán EU: „Vstříc nulovému znečištění ovzduší, vod a půdy“).

Přímo z hlediska dopravy a dopravní infrastruktury sdělení Komise z 9. prosince 2020 „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“ předpokládá, že železniční nákladní doprava by měla do roku 2030 zvýšit svůj podíl na trhu o 50 % a do roku 2050 jej zvýšit dvakrát, zatímco plavba po vnitrozemských vodních cestách a pobřežní plavba by měla do roku 2030 zvýšit svůj podíl na trhu o 25 % a do roku 2050 o 50 %. Doprava na vysokorychlostní železnici by se měla do roku 2030 zvýšit dvakrát a do roku 2050 třikrát. Na pozemních komunikacích EU by mělo být do roku 2030 v provozu nejméně 30 mil. aut a 80 tis. nákladních vozidel s nulovými emisemi. Téměř všechny osobní auta, dodávky, autobusy a nová těžká nákladní vozidla by měly mít do roku 2050 nulové emise. Plánovaná hromadná doprava do vzdálenosti 500 km by měla být do roku 2030 v EU uhlíkové neutrální a do téhož roku by v Evropě mělo být nejméně 100 klimaticky neutrálních měst.

Plánování, rozvoj a provoz transevropské dopravní sítě by měl umožnit udržitelné formy dopravy, zajistit lepší multimodální a interoperabilní dopravní řešení a posílit intermodální integraci celého logistického řetězce a přispět tak k hladkému fungování vnitřního trhu podmínkami nezbytnými pro plynulé toky osobní a nákladní dopravy v EU a spojeních se sousedními zeměmi. Pro zajištění mezinárodní mobility zboží a cestujících je třeba optimalizovat kapacitu sítě TEN-T i její využití a rozšířit je odstraněním úzkých míst v infrastruktuře a doplněním chybějících spojení infrastruktury v členských státech, mezi nimi, případně se sousedními zeměmi. TEN-T sestává ve značné míře ze stávající sítě, proto by měly být stanoveny jednotné požadavky na infrastrukturu (interoperabilita).

Projekty společného zájmu by měly prokázat evropskou přidanou hodnotu a být ekonomicky životaschopné s výjimkou projektů v řídké osídlených oblastech, dvojího užití infrastruktury, kde může být obtížné prokázat hospodářskou životaschopnost, kde jejich přínosy v oblasti sociální a územní soudržnosti mohou být vyšší hodnoty, ale s pozitivním přínosem k rozvoji sítě na základě socioekonomické analýzy nákladů a přínosů (CBA – *Cost-Benefit Analysis*) s přihlédnutím k charakteristikám a omezením dané oblasti. Využívat synergie s dalšími politikami, a to např. transevropskými energetickými a telekomunikačními sítěmi, s dvojím užitím infrastruktury pro vojenské účely, též aspekty cestovního ruchu, a to začleněním infrastruktury cyklostezek, včetně EuroVelo. Při rozvoji TEN-T by se mělo přihlížet k zabezpečení a bezpečnosti pohybu cestujících a zboží, přínosu z hlediska změny klimatu a potenciálních přírodních rizik a člověkem způsobených katastrof na infrastrukturu a dostupnost pro uživatele dopravy, ze-

<sup>1</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=COM%3A2021%3A400%3AFIN>

jména v regionech zvláště postižených negativními dopady změny klimatu.

## Důvody změn dopravních koridorů

Základní změny v názvech koridorů a jejich vymezení musely reagovat na územní změny, kterými EU od konce minulých dekád prochází, zejména vystoupení Velké Británie a Severního Irsku z EU (brexit), a naopak větší integrace především území západního Balkánu, Moldavska a Ukrajiny, byť síť TEN-T končí v okupovaném Mariupolu je zatím spíše symbolická. Z těchto důvodů proto došlo ke zrušení názvů koridorů hlavní sítě a tzv. „vytyčení trasy“ v příloze I, část III, bod 1 nařízení (EU) 2021/1153, která však byla z hlediska názvů koridorů shodná jako u předcházejícího nařízení (EU) č. 1316/2013, malé zpřesňující změny byly pouze u „vytyčení tras“. Jediným místem, kde lze změny porovnat, je tak mapa původní sítě TEN-T, která ale nebyla přímo součástí nařízení, s novou mapkou, která je součástí přílohy III „Vytyčení tras evropských dopravních koridorů“. Není tedy již zmiňováno, že se jedná pouze o hlavní síť TEN-T, což je zmíněno v důvodech k nařízení (bod 100). Počet koridorů však zůstal zachován. Následující tabulka ukazuje srovnání názvů koridorů před změnou a po ní. Pro úplnost je třeba doplnit rozšíření sítě TEN-T v severovýchodních státech na sever směrem k polárnímu kruhu.

## Změny jednotlivých transevropských dopravních koridorů

Základní změny, jejichž příčiny jsou uvedeny v předchozí části, si lze ověřit srovnáním obrázků 1 a 2.

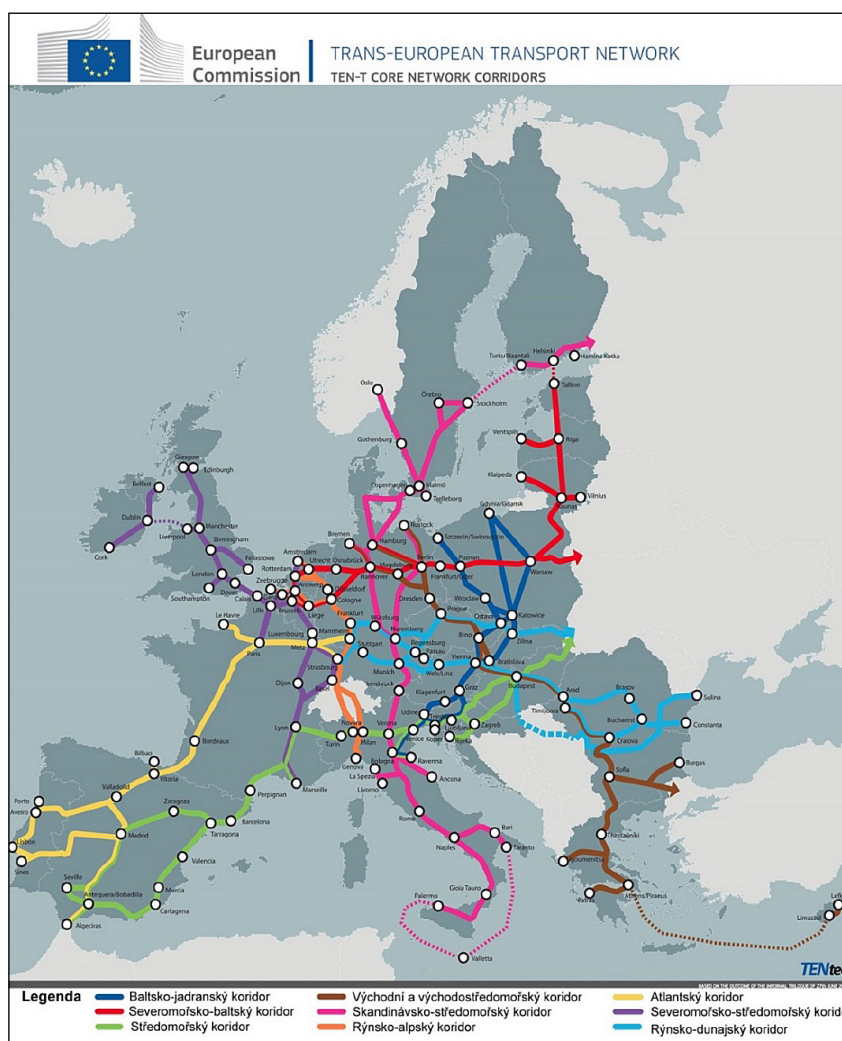
## Přidaná nová rozšířená hlavní síť

V novém nařízení (EU) k již existujícím vrstvám hlavní sítě s ukončením nových záměrů a modernizací do 31. 12. 2030 a globální sítě s ukončením těchto do 31. 12. 2050 přibyla nová vrstva rozšířené hlavní sítě s mezilehlým termínem dokončení, a to 31. 12. 2040. Přestože

Tab. 1: Srovnání transevropských dopravních koridorů

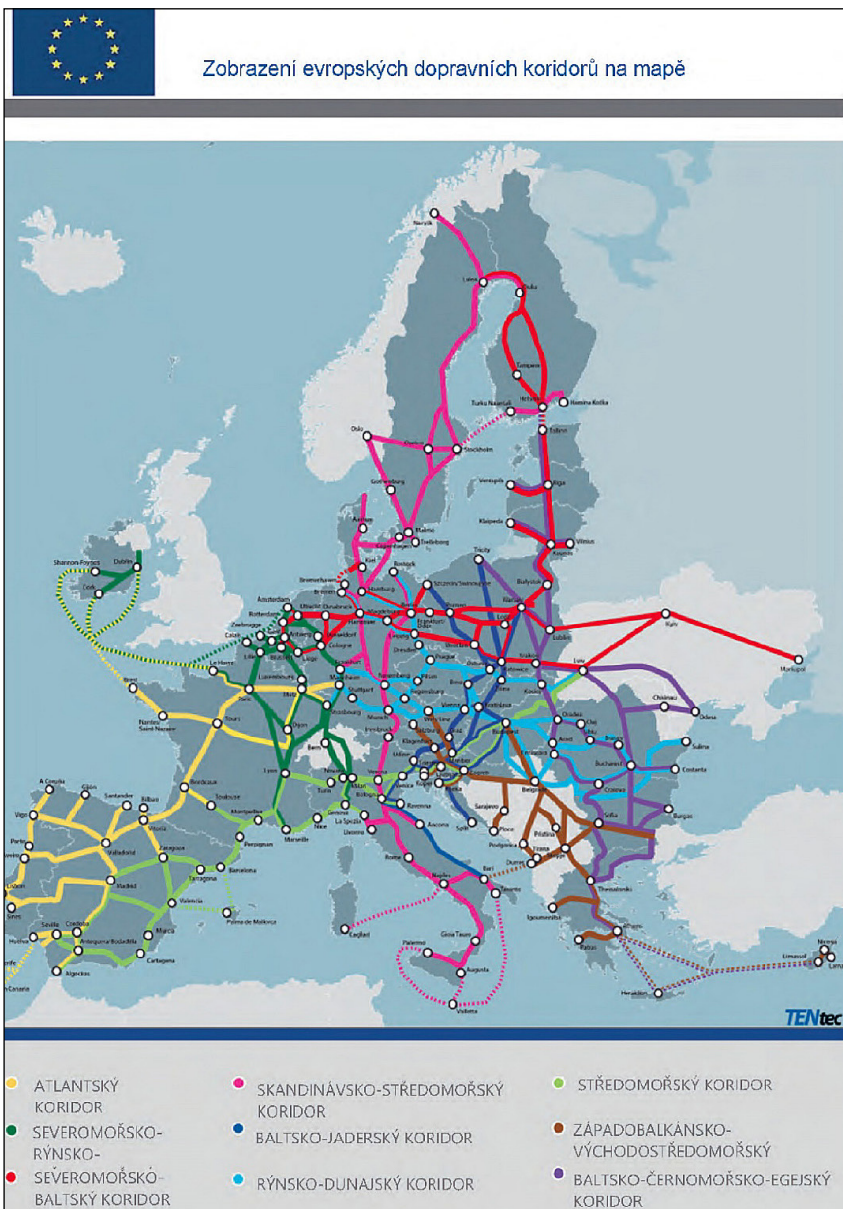
P. č.	Nařízení (EU) 2021/1153, příl. I, část III, bod 1 [EU, 2021]	Nařízení (EU) 2024/1679, příl. III, mapa [EU, 2024]
1.	Atlantický koridor	Atlantický koridor
2.	Severomořsko-středomořský koridor	Severomořsko-rýnsko-středomořský koridor*
3.	Severomořsko-baltský koridor	Severomořsko-baltský koridor
4.	Skandinávsko-středomořský koridor	Skandinávsko-středomořský koridor
5.	Baltsko-jaderský koridor	Baltsko-jaderský koridor
6.	Rýnsko-dunajský koridor	Rýnsko-dunajský koridor
7.	Středomořský koridor	Středomořský koridor
8.	Východní a východostředomořský koridor	Západobalkánsko-východostředomořský koridor
9.	Rýnsko-alpský koridor	Baltsko-černomořsko-egejský koridor

\* Pozn.: V legendě v české verzi je chyba, neboť v popisu koridoru p. č. 2 chybí za pomlčkou slovo „středomořský“, které však v úplném znění figuruje v dalších mapkách zobrazujících koridory jednotlivě, a to jako vodní a silniční dopravu dohromady (podobně dohromady jsou uzly RRT – Rail-Road Terminals a letišť) a nákladní a osobní železniční infrastrukturu zvlášť s příslušnými železničními uzly (RRT a přístavy u nákladní a letišť u osobní železniční dopravy). Ve všech mapách jsou zobrazena hlavní města a městské uzly. Mapa zmíněná v tabulce vpravo je na obr. 2.



Obr. 1: Hlavní síť TEN-T podle nařízení (EU) č. 1315/2013

Zdroj: EU, 2013



Zdroj: EU, 2024

Obr. 2: Zobrazení koridorů TEN-T podle nařízení (EU) 2024/1679. Části mapy, jež zobrazují vytyčení tras koridorů ve třetích zemích, jsou pouze orientační.

jsme se oproti předchozímu, nyní zrušenému nařízení (EU) č. 1315/2013, posunuli v čase o deset let, nedošlo k nastavení nové hranice pro dopravní síť, a to zřejmě do roku 2060, jak by se dalo očekávat.

### Změny sítě TEN-T v rámci ČR

Z hlediska rozložení devíti koridorů sítě TEN-T se promítly na území České republiky následovně – zrušením původně Východního a východostředomořského koridoru spojujícího německé přístavy s východním Balkánem. Na území ČR tak zbyly pouze dva koridory, a to Baltsko-jaderský propojující ČR,

Slovensko, Polsko, Rakousko, Maďarsko, Chorvatsko, Slovinsko a východní část Itálie a Rýnsko-dunajský spojující přístavy v Německu na Rýnu, u Severního moře, na Labi a u Baltu přes ČR, Rakousko, Slovensko, Maďarsko a Rumunsko až po západní okraj Ukrajiny (ze Slovenska přes Podkarpatskou Rus do Lvova).

Hlavní změny sítě TEN-T na území ČR jsou vyvolány především v železniční síti, a to jak nákladní, tak i osobní železniční dopravy. Do hlavní sítě TEN-T se u nákladní železniční dopravy především dostala trať Velký Osek – Hradec Králové – Choceň, která má být podle záměru Správy železnic zkapacitněna. Měla by být pokračováním nákladního

tahu hlavní sítě TEN-T vedené po pravém břehu Labe (tzv. „pravobřežka“) až do prostoru železniční stanice Choceň.

Do stávající hlavní sítě TEN-T pro nákladní železniční dopravu byl nově vložen zatím nekapacitní úsek (připravuje se zkapacitnění) Velký Osek – Hradec Králové – Choceň. V hlavní síti pro nákladní dopravu je nově též připravovaná novostavba a zkapacitnění (dvě koleje) železniční trati Brno–Přerov, která je vedena jako vysokorychlostní i pro nákladní dopravu. Byl též upřesněn koridor Brno – hranice ČR/Rakousko a ČR/Slovensko rozdělením na novostavbu výpadu z Brna a modernizovaný příhraniční úsek stávající železnice na vysokorychlostní (vyjma novostavby vše jako stav k roku 2030).

Do rozšířené hlavní sítě byly v rámci nákladní železniční infrastruktury umístěny tyto tratě:

- Ústí nad Labem – Praha-Bubny
- železniční uzel Praha
  - triangel na jižním konci Negrelliho viaduktu směrem na východ Praha-Karlín až Praha-Libeň;
  - Praha-Libeň včetně Libeňského přesmyku;
  - nákladní obchvat v Praze odbočka Praha-Velká Chuchle – Praha-Libeň/ Praha-Běchovice a přesmyk na směr Praha-Klánovice;
- Praha-Běchovice – Kolín – Pardubice – Choceň;
- Ústí nad Orlicí – Lichkov – hranice ČR/ Polsko;
- Velký Osek – Kolín – Havlíčkův Brod – Brno-Maloměřice;
- Dětmorovice – Český Těšín – hranice ČR/Slovensko.

Do globální sítě z důvodu nenapojení nového městského uzlu Liberec na železniční síť, jak požaduje TEN-T, byl doplněn koridor Lysá nad Labem – Milovice/ Nymburk – Mladá Boleslav – Liberec – hranice ČR/Polsko, kde v úseku Milovice – Mladá Boleslav (obchvat) – Liberec se počítá s novostavbou, tedy včetně Všejské a Bezděčinské spojky.

V osobní železniční dopravě pak většína změn souvisí s přípravou rychlých železničních spojení nebo vysokorychlostních tratí. Do hlavní sítě TEN-T jsou zařazeny nové úseky s plánovaným dokončením do roku 2030:



Zdroj: EU, 2024

Obr. 3: Rýnsko-dunajský koridor – železniční nákladní doprava, přístavy a kombinované terminály železniční a silniční dopravy (RRT)

Tab. 2: Seznam uzlů transevropské dopravní sítě (výťah pro Českou republiku)

Poř. č.	Název uzlu	Městský uzel	Letiště	Námořní přístav	Vnitrozemský přístav	Kombinovaný terminál RRT
1.	Brno	X	globální			globální
2.	Česká Třebová					hlavní*
3.	České Budějovice	X++				
4.	Děčín				hlavní	hlavní
5.	Hradec Králové	X++				
6.	Liberec	X**				
7.	Lovosice				globální	globální
8.	Mělník				hlavní	hlavní
9.	Olomouc	X**				
10.	Ostrava	X	hlavní			hlavní
11.	Pardubice	X++			hlavní	hlavní
12.	Plzeň	X				hlavní
13.	Praha	X	hlavní (Václava Havla)		hlavní (Holešovice), globální (Libeň, Radotín, Smíchov)	hlavní (Praha-Uhřetíněves)
14.	Přerov					hlavní
15.	Ústí nad Labem	X+			globální	globální

Zdroj: EU, 2013; EU, 2024

Legenda:

- Obsahovalo již nařízení (EU) č. 1315/2013.
- Obsahuje až nové nařízení (EU) 2024/1679.
- Česká republika nemá námořní přístav na vlastním území, je mimo přímý dosah moří a oceánů.

Vysvětlivky:

- \* Na základě množství obrátu v tunách došlo k zařazení překladiště (fa. METRANS) do sítě TEN-T.
- \*\* Města zařazena do sítě městských uzlů pro překročení počtu 100 tisíc obyvatel.
- + Podle TEN-T největší město NUTS2 (obecně), v tomto případě NUTS2 „Severozápad“.
- ++ Města doplněna na základě jednání za předsednictví ČR v EU na základě dalších odborných podkladů nespĺňujících kritéria dle „\*\*“ a „+“.



Zdroj: EU, 2024

Obr. 4: Hlavní železniční síť, rozšířená hlavní síť a globální síť – železniční osobní doprava, letiště

- Praha – terminál Roudnice nad Labem VRT – odbočení na stávající trať Roudnice–Lovosice;
- Praha–Běchovice – Poříčany – Světlá nad Sázavou, sjezd na trať Havlíčkův Brod – Brno/Jihlava;
- Velká Bíteš – Brno;
- Brno–Rakvice.
- Jako konvenční trať je uvedena novostavba úseku Plzeň–Stod v nové stopě na 200 km/h.

- Stávající síť pak doplňují úseky, kde se napojují vysokorychlostní trati na spojující úseky stávající železniční sítě pro osobní dopravu, a to:
  - v úseku napojení VRT za terminálem Roudnice nad Labem směr Lovosice – Ústí nad Labem – Děčín – hranice ČR/Německo;
  - propojení spojení RS1 Praha–Brno v úseku Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod – Křižanov – odbočka Velká Bíteš.

Součástí rozšířené hlavní sítě je:

- přeshraniční spojení Krušnohorským tunelem s RS4 (VRT) do Ústí n. Labem;
- úsek RS1 (VRT) Světlá nad Sázavou – terminál Jihlava – odbočka Velká Bíteš;
- Prosenice – Ostrava-Svinov – Ostrava hl. n. – Bohumín – hranice ČR/Polsko (přitom je na polské straně naznačena konvenční trať, dle údajů z Polska by však měla být VRT).

V globální síti TEN-T pak jsou zbývající úseky VRT, s jejichž výstavbou se počítá do roku 2050:

- RS4 (VRT) průchod Českým středohořím, z velké části tunelový úsek;
- RS3 (VRT, v minulém TEN-T jako konvenční), tunel Praha–Beroun;
- RS5 (VRT) odbočka Poříčany – před Hradec Králové (dle mapek přílohy I zřejmě úsek Hradec Králové – hranice ČR/Polsko, zatím pouze jako projekt),
- jako odbočka z RS1 je uveden něco přes 10 km dlouhý úsek z Prosenice, kde končí RS1 (VRT) rozšířená hlavní síť a na ni navazuje odbočka z VRT na stávající trať Olomouc–Přerov, která by spíše měla sloužit pro přímé spojení Praha–Ostrava, než bude zcela dokončen úsek Světlá nad Sázavou – Jihlava – odbočka na Velkou Bíteš, takže globální síť příliš nedává smysl.

V konvenční globální síti se nově objevuje:

- v síti osobní železniční dopravy Velký Osek – Hradec Králové – Choceň;
- díky nutnosti napojit nový městský uzel sítě TEN-T Liberec na železniční síť, trať shodná s tratí pro nákladní dopravu globální sítě Lysá nad Labem – Milovice/Nymburk – Mladá Boleslav – Liberec – hranice ČR/Polsko – (Zawidów).

Jak bylo dříve upozorněno, mapky v příloze 1 (obr. 4) jsou koncipovány jako zobrazení stavu v roce 2030, kdy by již měla být dokončena hlavní síť TEN-T. Úseky jsou vedeny jako stav.

Jedná se o portál GIS European Commission zpracovávaný TENtec, jenž je zplnomocněn připravovat mapové podklady přímo v příslušném nařízení (EU) o síti TEN-T. Více informací na <https://webgate.ec.europa.eu/tentec-maps/web/public/screen/home>.

## Seznámení s GIS portálem EK o síti TEN-T (verze 5.0.0-4)

Ve vrstvách se nachází obě dosavadní nařízení (EU) o síti TEN-T (č. 1315/2013, č. 2024/1679). V rámci původního nařízení je též možné zapínat a vypínat vymezení všech devíti hlavních koridorů v rámci TEN-T (viz obr. 1 a levá část tab. 1). Dále je v mapkách vrstva o starších projektech TEN-T a CEF, CEF akcích v uzlech, CNC projektový list s členěním letiště, námořní, inovace, námořní přístavy, vnitrozemské vodní cesty, multimodální terminály a vnitrozemské přístavy, silnice, železnice, zavádění ERTMS (*European Rail Traffic Management System*) na železnici a ostatní.

Zcela samostatně, označená šipkou v kroužku, je po jednotlivých koridorech zapínatelné vymezení devíti hlavních koridorů z nařízení (EU) 2024/1679 (viz obr. 2 a pravá část tab. 1).

Kromě toho je součástí mapy skupina vrstev projektů případně financovaných i z TEN-T a CEF poskytované orgány z odvětví alternativních paliv tvořených terminály LNG, čerpacími stanicemi CNG, LNG, vodíkovými čerpacími stanicemi a elektrickými nabíjecími body.

Další skupinu vrstev tvoří mapy způsobilosti pro infrastrukturu alternativních paliv (AFIF – *Alternative Fuels Infrastructure Facility*) pro zařízení  $\geq 150$  kW.

Mimo uvedené skupiny vrstev je zde skupina propojené oblasti politik zastoupená parkovacími plochami pro kamiony, hraniční přechody a úseky ovládané C-ITS stanicemi, vše na silniční síti. V samostatné skupině vrstev je všech jedenáct koridorů nákladní dopravy, jež souvisí s nařízením (EU) č. 913/2010 z 22. 9. 2010 „o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu“ (RFC). Na železnici ve vrstvě „Recepce, informace, přestupní uzly pouze styčná místa a překladíště, seřadovací nádraží pro RFC.

U přístavů je řešena otázka napojení přístavů na železnici, vodní spojení (CEMT) a možnost umístění obnovitelných zdrojů. Vnitrozemské vodní cesty pak nabízejí splavné toky alespoň v plavební třídě IV. a vyšší či dosud nejsou nebo nejsou data, totéž platí o plánování těchto

úseků (vyznačeno čárkovaně). Vrstvy výšek mostů nad vnitrozemskými vodními cestami a podmíněný návrh jsou zatím nenaplněny.

Železnice pak řeší problematiku elektrizovaných tratí, a to zatím velice nepřesně, byť tratě, které jako elektrizované, jsou vyhovující, ale data zatím chybí u značné části elektrizovaných tratí zařazených do sítě TEN-T.

Kromě dopravní části GIS též obsahuje označení hranic NUTS0–NUTS3.

## Dopravní sektorové strategie 3. fáze (dále jen DSS 3. fáze)

Jedná se o „Střednědobý plán údržby, rozvoje a financování dopravní infrastruktury pro období 2024–2033 s výhledem do roku 2050“. Tento dokument schválila vláda usnesením č. 434 ze dne 26. června 2024 [ÚŘAD VLÁDY ČR, 2024].

Poměrně obsáhlý materiál je k dispozici na stránkách Ministerstva dopravy [MD, 2024] a skládá se z těchto částí:

- DSS 3. fáze – východiska, 96 stran
- K1T1 (kniha 1, téma 1) – Vyhodnocení DSS 2. fáze, tabulka, 23 stran
- DSS 3. fáze – návrhová část, 91 stran
- K6T1, T2, T3 – Příprava investičních projektů na dopravní infrastrukturu, stav k 30. červnu 2023, tabulka, 14 stran
- K6T4 – Evidence rozvojových potřeb dopravní infrastruktury, 12 stran
- K6T5 – Stanovení multimodálních koridorů páteřní sítě ČR, 13 stran
- K6T6 – Stanovení multimodálních klastrů, klastrů a balíčků, 13 stran
- K6T7 – Klasifikace silnic I. třídy (= silnic v majetku státu, což není v názvu), 8 stran
- K8T1 – Seznam projektových klastrů a balíčků, tabulka, 7 stran
- K8T3 – Hodnocení multikriteriální analýzou (MKA) – Klastry pořadí, tabulka, 22 stran
- K10T2 – Pořadí klastrů (realizace klastrů), tabulka, 5 stran
- Stanovisko SEA k DSS 3. fáze (Ministerstvo životního prostředí), 18 stran
- Kompenzační opatření (dopis AOPK ČR „Stanovisko k žádosti o stanovení kompenzačních opatření ke koncepci Dopravní sektorové strategie, 3. fáze“ ze 17. dubna 2024), 6 stran

S ohledem na větší možnosti komunikace v rámci ČR s Ministerstvem dopravy a dalšími bude přes rozsah materiálu větší (328 stran), než je předchozí nařízení (EU) bude výklad mnohem stručnější s ohledem na skutečnost, že nový strategický dokument navazuje na předchozí a současně tímto dokumentem vyhodnocovanou 2. fázi od roku 2014, kde byl celý postup dopodrobna popsán celkem v 10 knihách (celé úplné znění mělo přes 1 000 stran, zkrácené bylo jen nepatrně delší, než je 3. fáze). Především je třeba konstatovat, že materiál vznikl v souběhu s přípravou nového nařízení (EU) přibližného v tomto článku, proto musel být uzavřen ještě před dokončením nového nařízení, proto DSS 3. fáze pracuje ještě s nařízením (EU) č. 1315/2013 a (EU) 2021/1153. Případné úpravy podle nařízení (EU) 2024/1679 bude provedeno při nejbližší aktualizaci tohoto strategického dokumentu.

## Použité zdroje:

EU. 2013. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Text s významem pro EHP). In: *Úřední věstník Evropské unie*. [on-line]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1315>. [cit. 16. 7. 2024].

EU. 2021. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1153 ze dne 7. července 2021, kterým se zřizuje Nástroj pro propojení Evropy a zrušují nařízení (EU) č. 1316/2013 a (EU) č. 283/2014 (Text s významem pro EHP). In: *Úřední věstník Evropské unie*. [on-line]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=CELEX%3A32021R1153>. [cit. 16. 7. 2024].

EU. 2024. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 ze dne 13. června 2024 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013 (Text s významem pro EHP). In: *Úřední věstník Evropské unie*. [on-line]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/cs/TXT/?uri=CELEX%3A32024R1679>. [cit. 16. 7. 2024].

MD. 2024. *Dopravní sektorové strategie 3. fáze*. [on-line]. Ministerstvo dopravy ČR. Dostupné z: <https://md.gov.cz/Dokumenty/Strategie/DOPRAVNI-SEKTOROVE-STRATEGIE-3-FAZE?reurl=/Dokumenty/Strategie>. [cit. 16. 7. 2024].

ÚŘAD VLÁDY ČR. 2024. *Usnesení vlády České republiky ze dne 26. června 2024 č. 434 o Dopravních sektorových strategiích 3. fáze – Střednědobém plánu údržby, rozvoje a financování dopravní infrastruktury pro období 2024–2033 s výhledem do roku 2050*. [on-line]. Dostupné z: <https://odok.cz/portal/zvlady/jednani-detail/2024-06-26/>.

Ing. František Nantl  
Ústav územního rozvoje

# DOSTAVBA LOKALITY MEDLÁNKY

Předmětem řešení je rozlehlá rozvojová oblast mezi Technologickým parkem a městskou částí Medlánky v Brně. Jedná se o architektonicko-urbanistické studie, které byly zpracovány studenty Ústavu architektury, Fakulty stavební VUT v Brně pod vedením Jiřího Geró, v rámci předdiplomních projektů v akademických ročnících 2022/2023 a 2023/2024. Byla řešena část rozvojové oblasti označená jako Me-1 dle připravovaného nového územního plánu města Brna. Zpracované studie mohou být podkladem pro chystanou územní studii celého území. Cílem bylo navrhnout kompaktní městskou strukturu s přiměřenou hustotou zástavby. Řešené území je o rozloze 20,5 ha, na kterém se v současnosti nachází orná půda. Celkově vzniklo jedenáct studentských prací ve dvou akademických ročnících, v článku jsou prezentovány tři studentské práce. Všechny předdiplomní práce zpracovávané v zimním semestru byly podkladem pro diplomové práce, které řešily detailněji vybraný objekt.

## Vymezení území

Jedná se o lukrativní území na severu Brna v blízkosti významných brněnských krajinných útvarů – Medláneckého a Sřteleckého kopce. Lokalita je vymezena z jižní strany Fakultou chemickou VUT, z východní strany jsou areály různorodých výzkumných ústavů při ulici Hudcova, ze severu je zámecký medlánecký park a ulice Za Parkem, ze západní strany je území uzavřeno ulicí Purkyňovou s navazujícím Technologickým centrem. U současné tramvajové smyčky se počítá s rozšířením stávající tramvajové vozovny.

## Analytická příprava

Na začátku práce se studenti zabývali vyhodnocením průzkumů a rozborů, konkrétně analýzou občanské vybavenosti a jejich funkcemi. Následně se zabývali územním plánem, a to jak stávajícím, tak připravovaným. Zpracovali také analýzy dopravní a technické infrastruktury, dopravy, zeleně, vodstva a limitů využití území. Byl zkoumán růstový potenciál přilehlého Technologického parku.

vali také analýzy dopravní a technické infrastruktury, dopravy, zeleně, vodstva a limitů využití území. Byl zkoumán růstový potenciál přilehlého Technologického parku.

## Idea řešení

Při tvorbě návrhů měli studenti respektovat moderní trendy městské výstavby, navrhnout modrozelenou infrastrukturu, čtvrt krátkých vzdáleností a především respektovat urbanistické městotvorné principy. Návrhy pracují s majoritním umístěním smíšených obytných ploch a zejména prověřují možnosti prodloužení a posunutí tramvajové smyčky do nové vhodnější pozice.

Cílem všech návrhů bylo vhodně napojit novou čtvrt na stávající Medlánky s její cennou krajinnou zelení. Návrhy měly také doplnit chybějící občanskou vybavenost, veřejná prostranství a plochy pro rekreaci v zeleni.



Situace širších vztahů [Jan Drápel, Ústav architektury, FAST VUT, 2022/2023]

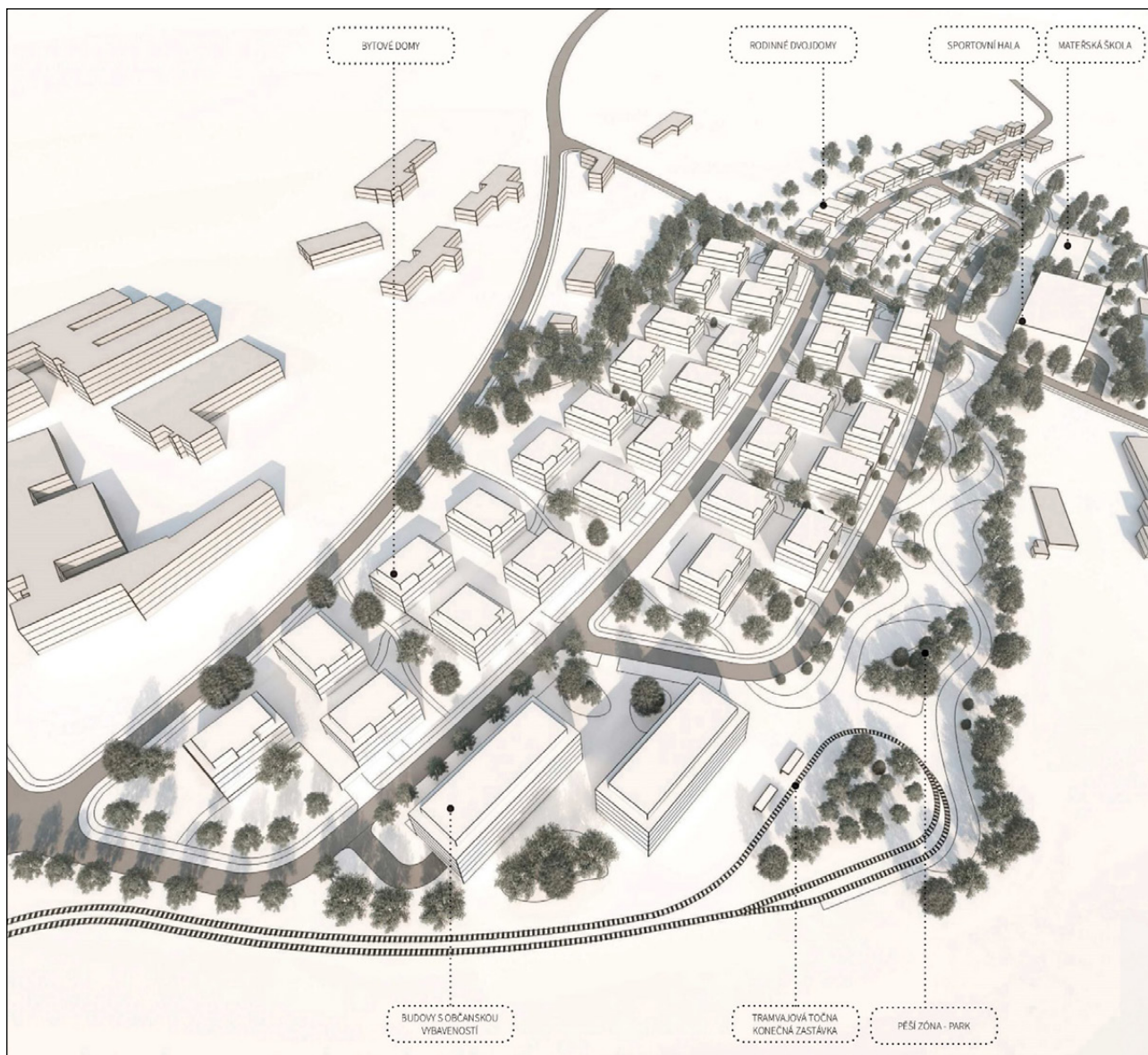
## První návrh

Studentka Lucie Hlobilová ve svém návrhu vhodně zapojila terénní reliéf celého území a domy osadila na vrstevnice, čímž minimalizovala drahé přesuny zemin. V severní části situovala rodinné dvojdomy, které navazují na zástavbu stávajících rodinných domů. Největší plochu území zabírají bytové domy, ke kterým je prodloužena tramvajová trať. U tramvajové točny jsou situovány budovy s občanskou vybaveností. Studentka vhodně doplnila svůj návrh o sportovní halu, kterou rozpracovala ve své diplomové práci. Umístila ji v co nejbližší docházkové vzdálenosti od stávající základní školy, která by ji také využívala pro své sportovní aktivity. Severně od haly je umístěn jednopodlaž-

ní objekt mateřské školy, který přiléhá k Zámeckému parku a je zde umístěn proto, že se jedná o nejkldnější část, kde je možno vytvořit i velkou zahradu pro školku. Převládající roli v návrhu zastávají plochy pro bydlení v bytových a rodinných domech tak, aby byl splněn hlavní cíl nového územního plánu města Brna. Celkem je uvažováno s 446 bytovými jednotkami pro 1 428 obyvatel.

Bytové domy jsou navrženy vždy ve skupinách po 3–4 objektech se společnou podnoží a parkováním v suterénu a jsou umístěny ve dvou řadách podél nově navržené komunikace, která obsahuje zpomalovací prvky, aby došlo ke zklidnění dopravy. V každé skupině je uprostřed cenný soukromý prostor pro obyvatele. Díky svažitému terénu není

třeba zřizovat drahé rampy a do garáží se vjíždí z úrovně komunikace na jižní straně objektu. Bytové domy mají pět nadzemních podlaží, z toho poslední podlaží je ustoupené, což je charakteristické pro stávající zástavbu Medlánek. Každá bytová jednotka je opatřena balkonem či terasou. V jižní části jsou navrženy dva objekty s občanskou vybaveností, které jsou v bezprostřední návaznosti na prodlouženou tramvajovou smyčku. Ve východní části je vyhrazen prostor pro veřejné prostranství v podobě rozlehlého parku, který vede od tramvajové smyčky směrem ke sportovní hale. Na těchto plochách je navrženo dětské hřiště, jezírko a parkové prvky s mobiliářem. Celý prostor je doplněn o pěší komunikace, zeleň, ale i volné travnaté plochy.



Axonometrie celého území [Lucie Hlobilová, Ústav architektury, FAST VUT, 2022/2023]

## Druhý návrh

Studentka Jana Šešulková ve svém návrhu maximálním způsobem respektovala stávající zelený pás, který se line celým územím a navazuje na Zámecký park a medlánecké kopce a podpořila tak cenný brněnský krajinný prvek. Jediným omezením pro její návrh je rozvoj přilehlé medlánecké vozovny.

Důraz kladla na vytvoření kvalitních ploch pro rekreaci a jádrové veřejné prostranství uprostřed lokality, které je určeno pro odpočinek či společný

život. Nachází se zde nejhodnotnější část – park, který je ohraničený polyfunkčními domy s převahou bydlení. Tento prostor je lemován kolonádou přisazenou k domům, čímž vzniká venkovní korzo. Kavárny, bistra a restaurace jsou orientovány svými zahrádkami do tohoto prostoru, čímž do něj vnášejí živost. Jsou zde navrženy velké lavičky a jezírko, do kterého je svedena dešťová voda ze střech. Kolem jsou postranní cestičky pro propojení s přeloženou tramvajovou smyčkou, která je přesunuta do středu území, čímž jej dopraveně bezproblémově obslouží. Je zde také

situovaný navržený domov pro seniory, který studentka rozpracovala jako svoji diplomovou práci.

## Třetí návrh

Student Petr Otépka navrhl nové lokální centrum Medlánek při zachování vynikajícího dopravního napojení na okolní části. Hlavním koncepčním motivem jeho návrhu je vytvoření nové městské třídy s tramvajovým pásem lemované reprezentativními bytovými domy. Třída je zakončena náměstím – novým míst-



Axonometrie celkového návrhu [Jana Šešulková, Ústav architektury, FAST VUT, 2023/2024]



Axonometrie návrhu jádrového veřejného prostranství [Jana Šešulková, Ústav architektury, FAST VUT, 2023/2024]



Axonometrie celého návrhu [Petr Otépka, Ústav architektury, FAST VUT, 2023/2024]

ním centrem, které je tvořeno význačnými budovami – kostelem, multifunkční halou, radnicí a centrem pro seniory, které detailně vyřešil ve své diplomové práci. Nové tramvajové vedení umožňuje její další napojení u stávající smyčky a prodloužení směrem na sever k současnému centru Medláněk. Obytná zástavba v podobě menších bytových domů, viladomů a rodinných domů je umístěna do okrajových poloh. Návrh pracuje s principy modrozelené infrastruktury a s modelem švédského BGG systému (modro-zeleno-šedý systém). Bytové domy mají soukromá prostranství pro své obyvatele. V západní části jsou navrženy viladomy, kde některé z nich mají sdílenou zahradu, a tím reagují na rodinné domy v jejich blízkosti. Ulice jsou zklidněné, aby se v nich lidé

cítili bezpečně a chodci se tam mohli pohodlně pohybovat. V severní části je plánována zástavba rodinných domů, které navazují na stávající vilky na severní hranici řešeného území. Parkovací plochy jsou umístěny zejména u plánované sportovní haly a mateřské školy, kde se počítá s větším pobytem lidí. Pro odclonění prachu a hluku je mezi kolejemi zelený pás a trať je lemována alejí. Střechy na bytových domech jsou ozeleněné, čímž snižují tepelnou bilanci budov a esteticky dotváří střešní krajinu celého území.

### Závěr

Ve všech návrzích byl kladen velký důraz na vytvoření kvalitních veřejných a ven-

kovních pobytových prostor s modrozelenou infrastrukturou a návazností na městskou a parkovou zeleň, která podporuje zadržování vody v krajině. Mezi důležité prvky návrhů se řadí také aleje a stromořadí v ulicích, které pomohou ochladit celou čtvrť v letních měsících. Pro bydlení tak jsou vytvořeny optimální podmínky. Předložené práce vytváří předpoklady pro vznik kvalitního ekologického bydlení v 21. století a reagují tak na nastupující globální oteplení.

Všechny studentské návrhy včetně tří projektů, které jsem pro městskou část Brno-Medlánky navrhnul (Mateřská škola Nadační, Přístavba k Základní škole Hudcova, Multifunkční sportovní hala), bylo možné vidět na výstavě, která proběhla v říjnu 2024 v Galerii Pod bukem na Hlinkách 142c v Brně.

### Použité zdroje:

Archiv Ústavu architektury, Fakulta stavební VUT v Brně, studentské předdiplomové práce z akademických ročníků 2022/2023 a 2023/2024.



Perspektiva náměstí [Petr Otépka, Ústav architektury, FAST VUT, 2023/2024]

*Ing. arch. Jiří Gerö, Ph.D., DPEA  
Ústav architektury  
Fakulta stavební VUT v Brně*

Ve dnech 9.–10. 9. 2024 se na Slovenské technické univerzitě (STU) v Bratislavě uskutečnila QGIS User Conference 2024. Tento ročník mezinárodní konference uživatelů QGIS, organizovaný slovenskou skupinou uživatelů QGIS za podpory projektu QGIS, přilákal nejen běžné uživatele, ale i vývojáře, kteří stojí za tímto populárním open-source projektem.

Program nabídl široké spektrum témat zaměřených na nejnovější trendy, automatizované procesy, inovace a praktické ukázky řešení problémů z praxe.

Konferenci zahájila Anita Graser, místopředsedkyně řídicího výboru projektu QGIS, která ve svém úvodním vystoupení přiblížila aktuální stav a vývoj projektu. Hovořila o spolupráci mezi vývojáři a komunitou uživatelů a o možnostech, jak se jednotliví uživatelé mohou zapojit do dalšího rozvoje projektu. Poté Kurt Menke (Septima) představil nové funkce a nástroje nejnovější verze QGIS.

Během konference byly prezentovány úspěšné příklady nasazení nástrojů QGIS do pracovního prostředí a probíhaly pod-

nětné debaty včetně výměny zkušeností, rad a doporučení. Nechyběla ani odborná témata rozšiřující výchozí funkce aplikace prostřednictvím zásuvných modulů, které usnadňují nebo umožňují řešit specifické úlohy. Zejména zajímavý byl příspěvek a workshop věnovaný zásuvnému modulu Kart, jehož využití představil Robert Coup (Koordinates). Verzování v nástroji Kart umožňuje zaznamenávat změny a vývoj prostorových dat v průběhu času, čímž napomáhá efektivní správě těchto dat a usnadňuje týmovou spolupráci. Modul je cenným nástrojem nejen pro územní plánování, jelikož umožňuje uživatelům snadno obnovit konkrétní verzi dat, a tím minimalizuje riziko ztráty informací v různých etapách projektu. Díky verzování mohou členové týmu pracovat na stejných datech současně, aniž by si vzájemně data měnili nebo přímo odstranili. Schválené a ověřené úpravy lze následně integrovat do výsledné podoby prostorových dat.

Oficiální část programu zakončil Tim Sutton, čestný člen řídicího výboru projektu QGIS, se svou vizí budoucnosti projektu a očekávanými výzvami v nad-

cházejících letech. Po oficiální části byla zahájena panelová diskuse, ve které byly probírány inovativní přístupy k rozvoji prostředí QGIS.

Po uživatelské konferenci QGIS následovalo třídní setkání příspěvateľů (11.–13. 9. 2024) zaměřené na spolupráci hlavních vývojářů a dalších členů komunity aktivně se podílejících na vývoji a údržbě projektu QGIS. Cílem setkání bylo diskutovat o nových funkcích, zlepšeních a budoucích směrech projektu.

Konference se stala skvělou platformou pro sdílení znalostí, navazování kontaktů a získávání nových dovedností. Velké díky patří všem účastníkům a především organizátorům, kteří zajistili hladký průběh celé akce. Ti, kteří se nemohli konference osobně zúčastnit, mohou zhlédnout vybrané videozáznamy příspěvků na QGIS YouTube kanálu. Již nyní se můžete těšit na další mezinárodní konferenci uživatelů QGIS s uskutečněním v termínu 2.–3. 6. 2025 ve švédském Norrköpingu.

*Mgr. Tomáš Zvardoň  
Ústav územního rozvoje*

## PROGRAM ESPON



### Národní seminář ESPON

Dne 20. 11. 2024 pořádá Ústav územního rozvoje ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj národní seminář ESPON s názvem „Udržitelná urbanizace. Krásná, udržitelná a inkluzivní města“. Na semináři budou představeny základní informace o programu ESPON a projektu ESPON SUPER (Udržitelná urbanizace a způsoby využití území v evropských regionech), přičemž téma udržitelné urbanizace bude dále řešeno s ohledem na Politiku architektury a stavební kultury ČR, Nový evropský Bauhaus a architektonické a urbanistické soutěže.

Kromě zástupců národního kontaktního místa ESPON a národního koordinátora programu vystoupí na semináři Ilja Kocian (Ministerstvo kultury) a Tomáš Pavlíček z Kanceláře architekta města Brna.

Seminář se uskuteční prezenční formou v prostorách Ústavu územního rozvoje. Podrobný program a bližší informace jsou uvedeny na webových stránkách ÚÚR v sekci Mezinárodní spolupráce.

### Webinář pro stakeholdery k předkládání návrhů cílených analýz

V souvislosti s cílenými analýzami je v rámci programu ESPON naplánován

na 11. 12. 2024 informační webinář určený zejména pro zástupce národní/regionální/místní správy, kteří by měli zájem předkládat návrhy projektů a dozvědět se bližší informace o obsahových specifikacích budoucích výzev a získat praktický návod, jak správně postupovat při vyplňování žádostí.

Registrace na webinář je možná na oficiálních stránkách programu ESPON v sekci Events. Bližší informace o čtvrtém kole výzev pro předkládání návrhů, jehož uzávěrka je 10. 1. 2025, jsou uvedeny v sekci Engage v podsložce Stakeholder invitations.

## ČKA zveřejnila seznam architektů nabízejících pomoc lidem postiženým povodní

Česká komora architektů (ČKA) si jako profesní organizace architektů, krajinářských architektů a urbanistů uvědomuje svou roli při udržitelné obnově vystavěného prostředí zasaženého letošního povodní. Jako lidé zároveň cítíme osobní potřebu pomoci svými odbornými znalostmi a zkušenostmi všude tam, kde bude potřeba. Na webu ČKA je proto zveřejněn seznam architektů a architektonických kanceláří, které bezplatně nebo za výrazně zvýhodněných podmínek nabízejí pomoc lidem v zasažených regionech.

V souvislosti s živelní katastrofou, která v polovině září způsobila rozsáhlé škody a zasáhla mnoho domácností, infrastrukturu i veřejné budovy po celé zemi, se ČKA rozhodla aktivovat iniciativu **Architekti pro bono**, jež vznikla po ničivém tornádu na jižní Moravě před třemi lety. Hlavním smyslem této iniciativy je poskytnout zdarma nebo za výrazně zvýhodněných podmínek odborné architektonické poradenství a služby fyzickým osobám, komunitám, případně neziskovým organizacím zasaženým přírodní katastrofou.

Uvědomujeme si, že odstraňování následků povodní a pomoc architektů bude potřeba v následujících týdnech, měsících, ale i letech. V současné chvíli však spatřujeme jako nejdůležitější zprostředkovat lidem v postižených regionech přímý kontakt na architekty, kteří jsou ochotní a připraveni nabídnout své odborné znalosti. Může jít například o odbornou konzultaci při obnově a rekonstrukci domu či optimalizaci nových stavebních řešení s ohledem na zlepšení odolnosti vůči budoucím přírodním pohromám, zpracování architektonické studie, koordinaci zúčastněných na projektu ad.

*„Je konec září 2024. Povodňová vlna je pryč. Statici v plném proudu rozhodují, co*

*se dá zachránit a co půjde k zemi. Technika se dává do pohybu a uprostřed toho všeho jsou lidé, jimž vstoupila velká voda do života, některým opakovaně. Kromě toho, že se snaží vyrovnat s poškozením či ztrátou domu – domova, je čeká příprava jeho obnovy. A u toho by měl být ideálně architekt. Vystává však problém – poškození třeba žádného architekta neznají. A architekti zase osobně neznají poškozené,“* přibližuje hlavní smysl současné aktivity ČKA a iniciativy Architekti pro bono Lukáš Janáč.

Lidé, kteří byli povodněmi postiženi a kteří mají zájem o konzultaci, mohou navštívit webovou stránku [www.cka.cz/komora/tema-CKA/architekti-pro-bono](http://www.cka.cz/komora/tema-CKA/architekti-pro-bono), kde je zveřejněn seznam architektů nabízejících svou pomoc. Naleznete zde jméno architekta, kontaktní e-mail, rozsah nabízené pomoci, kraj, ve kterém své služby nabízejí, i informaci, zda je ochoten přijet na místo. ČKA proto apeluje na všechny, aby se nebáli využít tuto příležitost a konzultovali své problémy s odborníky, kteří jsou připraveni přispět k rychlé a kvalitní obnově povodněmi zničených domů.

V dalším kroku ČKA plánuje připravit obecná doporučení po povodni, která budou cílená zejména na podporu municipalit. Tato doporučení se zaměří např. na územní plánování, preventivní opatření, zlepšení infrastruktury, péči o krajinu ad. Návrhy a doporučení efektivnějších systémů ochrany a obnovy postižených oblastí budou klást důraz i na udržitelnost a na adaptaci na změnu klimatu.

[ČKA, 27. 9. 2024]

## Laureátem soutěže Architekt roku 2024 se stal Roman Koucký

Přední český architekt, urbanista a pedagog prof. Ing. arch. Roman Koucký získal ocenění za mimořádný přínos architektuře – cenu Architekt roku 2024. Čestné uznání poroty pak obdržel architekt a památkář, autor odborných publikací

Karel Kuča. Slavnostní večer s předáváním cen se konal 30. září 2024 v Centru architektury a městského plánování (CAMP) v Praze. Udělena byla také cena Architekt obci 2024, kterou si převzal městský architekt Kolína David Mateáško. V rámci předávání ocenění proběhlo rovněž vyhlášení INTRO AWARD, již si odnesli autoři Štvanické lávky v Praze Petr Tej, Marek Blank a Jan Mourek.

Cesta profesora Romana Kouckého k architektuře je jiná, než je obvyklé – vedla od truhlářského řemesla přes střední průmyslovou školu stavební na Fakultu architektury ČVUT v Praze. Snad právě tato nepřímá cesta vytvořila předpoklady pro jeho mimořádně široké a komplexní pojetí architektonické a urbanistické tvorby. Pracoval u Martina Kotíka a Ivo Obersteina v Projektovém ústavu hlavního města Prahy, působil jako odborný asistent ve Škole architektury AVU v Praze u Emila Příkryla. V roce 1991 založil architektonickou kancelář, rok poté spoluzaložil vydavatelství Zlatý řez. Na FA ČVUT v Praze byl vedoucím Ústavu nauky o budovách, kde stále přednáší a vede ateliér. Od roku 2012 byl vedoucím Kanceláře metropolitního plánu a následně ředitelem Sekce plánování města na Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR). Práce Romana Kouckého zahrnuje nebývalou rozsáhlou škálu témat a měřítek od architektonického detailu až po velký urbanismus. Samostatně nebo se svými spolupracovníky zpracoval více než 200 projektů různého charakteru, z nichž asi čtvrtina byla realizována. Jeho Besídka a Fárův dům ve Slavonicích překvapují výtvarnými detaily, ve kterých lze objevovat stále nové významy a odkazy k historii a řemeslu. Řešení náměstí ve Slavonicích je dokonalým předobrazem současného přístupu k tomuto tématu, na který volně navazují mnozí následovníci. Velké stavební realizace mostů např. v Ústí nad Labem, Českých Budějovicích a v Praze jsou vždy svébytné a nekompromisně důsledné. Absolutní urbanistické vize Romana Kouckého jsou zcela originální a nemají obdoby nejen v českém prostředí. Úsilí o absolutno s sebou

současně nutně nese i jistotu nikdy nekončícího zápasu, ve kterém nelze zvítězit – přesto je nutné vytrvat.

### **Architekt roku 2024 – Čestné uznání – Karel Kuča**

Karel Kuča je architekt-památkář. Vystudoval Fakultu architektury Vysokého učení technického v Brně, mezi lety 1986 a 1991 pracoval v pobočkách Státního ústavu památkové péče v Brně a Českých Budějovicích. Od roku 1991 působí ve vlastním ateliéru R2 COMP. Je autorem nepřehledného množství odborných publikací o historické architektuře, městech a krajinách. Všichni je dobře známe, jen netušíme, že za nimi stojí právě on. Jmenujme například osm dílů encyklopedie „Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku“ nebo ještě při studiu připravované „České, moravské a slezské zvonice“. Karel Kuča je i citlivým znalcem soudobé architektury. Jako člen odborných komisí a porot vnímá nutnost správného kódování nových stavebních zásahů do prostředí, stejně jako správně vnímá procesy soužití starého a nového. Dobrou soudobou architekturu v historickém prostředí vždy obhajuje.

### **Architekt obci 2024 – laureát – David Mateáško, Kolín**

Spolupráce města Kolína s architektem Davidem Mateáskem představuje ukázkový příklad fungování městského architekta zahrnující široké spektrum aktivit. Za osm let působení v této roli se zapojil do přípravy strategických i územně plánovacích dokumentů a do konzultací čtených stavebních záměrů investovaných městem i soukromými subjekty. Inicioval využívání architektonických soutěží, podílel se na zásadách spolupráce s investory, zasloužil se o přeměnu veřejných prostranství či o sjednocování vybavení parteru města.

Vyzdvihnout je třeba rovněž činnost edukativní, která zahrnuje pravidelné články v městském časopisu, komentované procházky i přednášky. Jak uvádí starosta Michael Kašpar, městský architekt přináší svou práci a invenci městu trvalé hodnoty a zanechává v něm profesionální a nesmazatelný otisk, navíc svou činností přispívá k propagaci mēs-

ta Kolína a pomáhá městu naplňovat vizi krásného města pro spokojený život občanů, což je cíl, na který se soutěž Architekt obci zaměřuje.

### **Architekt obci 2024 – finalista – Kamil Mrva, Palkovice**

Soutěžní porota ocenila především jasný sjednocující rukopis architekta Kamila Mrvy, který ve spolupráci s obcí Palkovice vytvořil nezaměnitelnou novou sjednocující tvář. Celému výrazu vévodí minimalismus, čistá bílá barevnost v detailech doplněná dřevem, betonem a sklem a, jak už je pro Kamila Mrvu samozřejmostí, i použití kvalitních nadčasových materiálů. Na půdorysu bývalého panelového domu se povedlo vystavět dům služeb, který rehabilitoval centrální část obce. Propojení tohoto domu služeb s prodejnou a sportovní halou dává obci rozměr uceleného veřejného prostranství. K tomu navazuje pobytová „lehce levitující“ lávka pro pěší přes řeku Olešnou, ale i rekonstruovaná a rozšířená hasičská zbrojnice, opravená kaple Panny Marie i přilehlý parčík. Záslužný je také důraz na jednotný mobiliář a informační systém. Celá obec tak působí přehledně, uvolněně, architektonicky příkladně a lidé se jistě rádi v takto revitalizované obci potkávají.

[Nadace ABF, kráceno redakcí U&ÚR]

### **V Praze bude podle aktuální prognózy do roku 2050 žít až 1,97 milionu obyvatel. Bude nutný rozvoj veřejné infrastruktury a služeb**

Prostřednictvím aktualizované studie Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy (IPR) vznikl detailní vhled do demografického vývoje hlavního města a potřeb veřejné vybavenosti až do roku 2050, a to v oblastech jako jsou zdravotní a sociální služby, kultura, školství nebo pohřbívání. Studie by měla sloužit jako základ pro strategické rozhodování vedení hlavního města o rozvoji metropole.

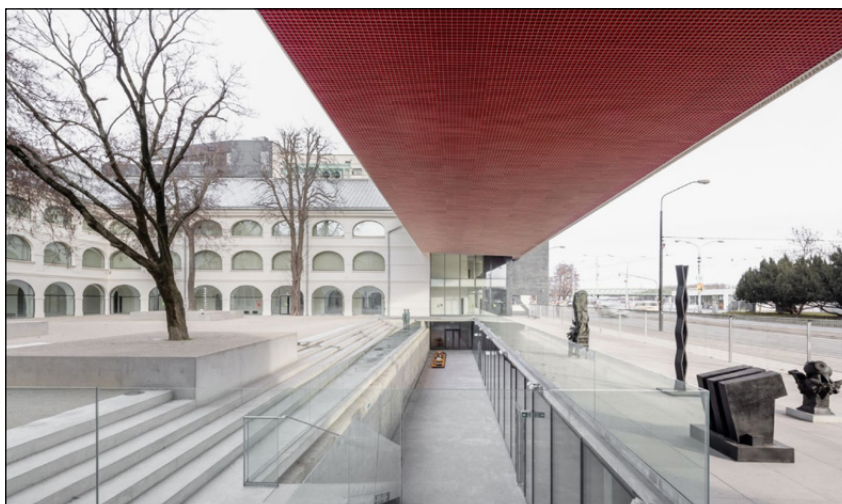
Klíčovou částí studie, která navázala na pilotní verzi z roku 2022, je predikce populačního vývoje Prahy do roku 2050

zahrnující pět možných scénářů s ohledem na migraci, ekonomickou situaci, růst rezidenční výstavby a další faktory. Podle prognózy by se pražská populace měla zvýšit na 1,66 milionu obyvatel, v nejvyšší variantě až na 1,97 milionu. Výstupy projektu zhodnocují i současnou dostupnost veřejné vybavenosti, a především nastiňují budoucí nároky do roku 2050 v osmi klíčových oblastech, tj. ve školství, zdravotních a sociálních službách, pohřbívání, obchodu, rekreaci, kultuře nebo sportu.

*„Po dlouhou dobu vedení města k posílení veřejné vybavenosti přistupovalo až poté, co začala kriticky chybět. To měníme a rozvoj potřebné infrastruktury pojímáme na základě dat, systematicky a za spolupráce všech dotčených stran, ať jde o městské části, veřejné instituce nebo soukromý sektor, který se na budování veřejné infrastruktury podílí díky naší metodice spoluúčasti investorů. To vše významně přispívá ke kvalitě nové výstavby a celkové obyvatelnosti města,“* komentuje studii Petr Hlaváček, náměstek pražského primátora pro oblast územního a strategického rozvoje.

*„Tato prognóza navazuje na pilotní projekt studie a opět potvrzuje to, že v budoucnu bude Praha potřebovat nejen razantní navýšení zdravotnických zařízení i počtu lékařů, ale také domovů pro seniory a dalších zařízení poskytujících sociální služby. Hlavní město se na to musí připravit,“* říká náměstkyně primátora pro oblast sociálních věcí a zdravotnictví Alexandra Udženija.

*„Prognóza obyvatelstva poskytuje velmi cenná data pro strategické plánování v oblasti školství. Díky těmto informacím můžeme lépe předvídat budoucí potřeby a efektivněji plánovat rozvoj školských zařízení. Je důležité, abychom se těmito prognózami řídili a nezapomínali na neustálý vývoj. Tato data jasně ukazují, že je nezbytné přemýšlet strategicky nad rozvojem školství v horizontu desítek let. Naším cílem je zajistit, aby kapacity škol odpovídaly demografickému vývoji a aby každé dítě mělo přístup ke kvalitnímu vzdělání,“* připojuje se radní hl. m. Prahy pro oblast školství Antonín Klecanda.



Slovenská národní galerie v Bratislavě [autoři: Architekti BKPŠ / Martin Kusý II., Pavol Paňák, Martin Kusý III., Mária Michalič Kusá, Jana Paňáková; autor rekonstrukce a dostavby z 60.–70. let: Vladimír Dedeček]

Základním cílem studie je nabídnout vedení města ucelené podklady pro informovaná politická rozhodnutí. Její výsledky budou využity i při aktualizaci Územně analytických podkladů hl. m. Prahy, strategických dokumentů a dalších oborových koncepcí.

*„Prognóza nabízí vedení města tvrdá data pro územní plánování a strategická rozhodnutí, která se týkají rozvoje veřejné infrastruktury a služeb. Největší úpravu oproti pilotní verzi zaznamenala kapitola Školství, ve které díky využití nových datových zdrojů nabízíme ještě přesnější obraz o stavu současných školských kapacit. Studii máme v plánu aktualizovat a doplňovat každý rok, aby maximálně reflektovala nové demografické a infrastrukturní změny,“* dodává Ondřej Boháč, ředitel IPR.

Aktualizovaná verze Prognózy obyvatel a veřejné vybavenosti v Praze 2023–2050 se od pilotní verze zásadně neliší, na základě připomínek městských částí, představitelů Rady hl. m. Prahy i interních připomínek pracovníků institutu však došlo k několika zpřesněním, úpravám a doplněním.

Novinkou je také interaktivní webový nástroj ([uap.iprpraha.cz/pov](http://uap.iprpraha.cz/pov)), který umožňuje široké veřejnosti i odborníkům analyzovat výsledky projektu a porovnávat dostupnost vybavenosti v jednotlivých městských částech Prahy.

Nově byla přidána i podkapitola věnující se populárnímu konceptu města

krátkých vzdáleností. V rámci kapitoly Zdravotní služby bylo přidáno hodnocení vybavenosti poliklinikami a vznikla také nová kapitola Sport s hodnocením dostupnosti sportovních zařízení a bazénů. Doplnkově byla také zpracována demografická prognóza za vybrané obce s rozšířenou působností ve Středočeském kraji, jejichž obyvatelé využívají i pražské zázemí a služby.

Nejvýznamnější úpravy zaznamenala kapitola Školství, kde bylo aktualizováno věkové složení dětí navštěvujících různé typy škol a přidána byla také analýza pěší dostupnosti do mateřských a základních škol. Upravena byla také analýza kapacit středních škol. Častou připomínkou bylo využívání rejstříkových (tabulkových) kapacit škol spravovaných Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy, které neodpovídaly skutečnosti. Potřebné kapacity jsou obecně vyšší, než kolik je obvykle možné v dané škole reálně učit děti. Proto byly městské části v roce 2023 požádány o doplnění informací o skutečných kapacitách mateřských a základních škol, které byly do studie zapracovány. Během podzimu roku 2024 bude IPR sbírat data ohledně reálných kapacit přímo od zástupců jednotlivých škol. To poslouží k dalšímu zpřesnění v následující aktualizaci.

Kompletní analýzu najdete na odkazu [www.iprpraha.cz/stranka/4168](http://www.iprpraha.cz/stranka/4168).

[IPR, 24. 9. 2024]

## Rekonstrukce a dostavba Slovenské národní galerie v Bratislavě

Cílem projektu dokončeného v roce 2022 od studia Architekti BKPŠ byla obnova původního architektonického souboru a jeho doplnění o nové prostory pro potřeby Slovenské národní galerie ve 21. století. Kromě naplnění prostorových požadavků programu bylo zásadním záměrem výrazné otevření areálu směrem k městu, a tedy veřejnosti. Areál má být místem aktivit, které přesahují jeho galerijní funkci.

Soubor galerie je situován na prestižním místě v centru města mezi nábřežím Dunaje a historickým centrem. Je součástí historické městské struktury a skládá se z kontrastních architektonických vrstev baroka, neoklasicismu a vrstev, které navrhoval architekt Vladimír Dedeček v 70. letech minulého století. Tato architektura je vynikajícím reprezentantem východoevropského pozdně moderního brutalismu. Kromě obnovy a rozšíření stávajících výstavních prostor byl areál doplněn o další prostory a objemy. Je také místem heterogenní materiality původních barokních vojenských kasáren a ocelových staveb s hliníkovými pláštěmi ze 70. let období architekta Vladimíra Dedečka.

Národní galerie byla neobyčejně komplexním a mnohvrstevným úkolem. Kromě splnění nových požadavků programu na omezené ploše pozemku byla obzvláště náročná rekonstrukce pozdně moderního období za podmínek chybějící metodologie jeho obnovy. Bylo také nutné korigovat různá provizoria pocházející z předchozích přestaveb v 50. a 70. letech minulého století. V barokním korpusu areálu byl vytvořen nový centrální vstupní vestibul a výstavní prostory byly doplněny o novou expoziční halu pro velké instalace a akce.

K objemům souboru bylo přidáno těleso nového depozitáře. Původně relativně uzavřený soubor je koncipován jako areál otevřený pro veřejnost prostřednictvím nádvoří, pasáží a průchodností prostorů parteru. Má být místem široké škály různých aktivit. Již několik měsíců po dokončení v prosinci 2022 se stal vy-

hledávaným živým místem centra Bratislavy. Prostředí tohoto komplexu má inspirovat radikálním sousedstvím autonomních architektur baroka, pozdní moderny a dnešní architektury s jejich jedinečnými výstavními prostory.

Z hlediska materiálové koncepce byly pro různé části souboru uplatněny různé postupy. Cenné barokní arkády nádvoří byly pečlivě restaurovány. Odvrácená fasáda barokní části byla během předchozích přestaveb vážně poškozena. Při naší rekonstrukci byla obnovena ne jako replika, ale ve své tektonické podstatě. Pozdně moderní části areálu ze 70. let minulého století byly tvořeny ocelovými nosnými konstrukcemi. Jejich fasády musely být kompletně přezděny kvůli jejich nedostatečným tepelně-fyzikálním vlastnostem. Byl použit původní výrazný červeno-bílý barevný kód tohoto období. Nové hliníkové fasádní prvky jsou částečně replikou těch původních. Původní ALU lamely se svým autentickým zvětřalým povrchem, sejmuté z odvrácené barokní fasády, byly osazeny na nový objem depozitáře. Mnohé původní povrchy, materiály a prvky byly znovu použity na různých místech. Zničené kamenné dlažby byly použity jako plinivo v terazzových podlahách barokních arkád. Téměř všechny venkovní veřejné plochy jsou upraveny tak, aby vsakovaly vodu. Vzrostlé stromy na nádvoří zůstaly zachovány.

[StavbaWEB.cz, 12. 8. 2024]

### Ostrava – nový park v nejlidnatější části města nabízí také vodní biotop

Další místo ve městě získalo zcela novou podobu. Parková plocha u polikliniky v Ostravě-Hrabůvce se z nevzhledného prostoru proměnila v klidovou zónu, jíž dominuje unikátní vodní biotop s lehacími pláty ze dřeva.

„Významně zastavěný městský prostor byl obohacen atraktivním vodním prvkem v podobě biotopu, který v zástavbě zlepšil



Foto © Adolf Horskina

Nový park v Hrabůvce

*mikroklima. Projekt ctí šetrné nakládání s vodou, biotop je dotován vodami, které jsou sbírány z průsačných zpevněných povrchů parkové plochy v rámci šetrného nakládání s vodou. Čištění biotopu zajistí pobřežní vegetační pásmo rostlin a cirkulace vody. Jedná se o další městský projekt v souladu se zásadami metodiky modrozelené infrastruktury,”* konstatovala Hana Tichánková, náměstkyně primátora.

Vodní prvek je doplněn dřevěným molem s lehacími pláty, nábřeží biotopu a hlavní pěší komunikace jsou tvořeny propustným probarveným betonem (jedná se o vodopropustný materiál). Další cesty jsou vytvořeny ze zatravněného štěrku, páteřní cestu pak lemuje trvalkový záhon. Vysázeny byly tisíce rostlin, cibulovinami počínaje a vodními rostlinami konče. Prostor byl dovybaven městským mobiliářem, lavičkami i odpadkovými koši.

„Zhotovitelem projektu byla městská společnost Ostravské městské lesy a zeleň. Práce započaly v září loňského roku a dokončeny byly v květnu roku 2024. Náklady na realizaci parkové plochy činí takřka 27 milionů korun bez DPH. Projektovou dokumentaci vyhotovil ateliér Pavel Šimek – Florart, autory výchozí architektonické studie byli Jan Zavadil a Ivan Ta-

*chezy,”* doplnil Břetislav Riger, náměstek primátora. Část projektu byla financována prostřednictvím Fondů EHP a Norska, výše dotace z Norských fondů činí 14,4 milionů korun s DPH.

Vysázeno bylo 26 stromů, převážně plnokvětých neplodících třešní, a 27 stromů keřovitého tvaru a keřů, pět stávajících stromů bylo přesazeno. Založeno bylo 251 m<sup>2</sup> trvalkových záhonů, 5 951 m<sup>2</sup> trávníku, vysazeno bylo 1 300 vodních a vlhkomilných rostlin i 5 522 cibulovin.

„Vodní prvky, které ve městě doplňují zeleň, přispívají k adaptaci městského prostředí na klimatické změny. V závěru loňského roku byl veřejnosti zpřístupněn velmi zdařilý projekt Cesta vody v Bělském lese, který se stal lidmi záhy velmi vyhledávaný. Ostrava realizuje či podporuje celou řadu tzv. zelených projektů. Území města je členěno parčíky a parky i stromořadími. V letošním roce byl dokončen rovněž Tylůvsad ve Slezské Ostravě a před dokončením je také park v Ostravě-Zábřehu. Snažíme se omezovat betonové, asfaltové i nezasávkové plochy. Kolem chodníků a komunikací jsou vysazovány trvalkové zákony či květnaté louky,” vysvětlil Aleš Boháč, náměstek primátora.

[IPR, 22. 7. 2024]



### Petr Kulháněk se stal ministrem pro místní rozvoj. Po uvedení do funkce odcestoval na Jesenicko zasažené povodní

Premiér Petr Fiala 8. října 2024 uvedl Petra Kulhánka do funkce ministra pro místní rozvoj. Úřad převzal po vicepremiérovi Marianu Jurečkovi, který resort dočasně řídil od odvolání Ivana Bartoše. Za své hlavní priority v čele Ministerstva pro místní rozvoj (MMR) Kulháněk označil digitalizaci stavebního řízení, podporu dostupného bydlení nebo reformu Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS). Následně odcestoval do Jeseníku, kde bude jednat s hejtmánem Olomouckého kraje Josefem Suchánkem o obnově území zasaženého povodní.

Předseda vlády Petr Fiala zdůraznil, že před novým ministrem stojí celá řada důležitých výzev. „Pan ministr má dlouholeté zkušenosti z komunální a krajské politiky. Je to schopný manažer, který rozumí problematice regionů. Stojí před ním několik klíčových úkolů. Ten hlavní je jasný, a to je oprava digitalizace stavebního řízení. Musí také zpracovat komplexní strategii obnovy území po ničivých povodních, velkým tématem je i rozhybání výstavby dostupného bydlení,“ uvedl premiér.

„Jsou přede mnou úkoly, které nepočkají – jsem připravený se do nich okamžitě pustit. V minulém týdnu jsem se spojil s důležitými aktéry v oblasti digitalizace i obnovy po povodních. Ještě dnes se v Jeseníku setkám s olomouckým hejtmánem Josefem Suchánkem. Budu pracovat na tom, aby při obnově hrály co největší roli evropské fondy. V tomto bude důležité postupovat společně s Polskem, které se na začátku roku ujme předsednictví v Radě EU. Zítřka o tom budu mluvit ministryni pro fondy a regionální politiku Katarzynou Pełczyńska-Nałęcz,“ řekl ministr pro místní rozvoj Petr Kulháněk.

Petr Kulháněk od roku 2020 působil jako hejtmán Karlovarského kraje. Předtím byl mezi lety 2010 a 2018 v pozici primátora Karlových Varů. Od roku 2006

je karlovarským zastupitelem a od roku 2012 zastupitelem Karlovarského kraje. Mezi lety 2014 a 2018 působil také jako místopředseda Svazu měst a obcí (SMO) ČR pro evropské záležitosti. Vzdělání získal na Vysoké škole ekonomické v Praze. „Díky svému dlouholetému působení v regionu znám velmi dobře problémy, se kterými se občané, starostové a hejtmani každodenně potýkají. Mám před sebou rok, kdy tato témata můžu posunout kupředu. Potýkáme se nejen s bytovou krizí a pomalou výstavbou. Jednou z nejdůležitějších záležitostí je přijetí zákona o podpoře bydlení, který pomůže ochránit lidi ohrožené bytovou nouzí. Nutné je také zmodernizovat a zrychlit ÚOHS a posílit transparentnost zakázek malého rozsahu,“ doplnil ministr Kulháněk.

[8. 10. 2024]

### Stavební zákon pamatuje na povodně – majitelům poškozených domů nabízí úlevy

Ministerstvo pro místní rozvoj (MMR) zveřejnilo metodiku, která popisuje postup stavebníků i stavebních úřadů při mimořádných opatřeních a obnově v souvislosti s povodněmi. Vytvořilo také formulář, kterým mohou snadno oznámit práce stavebnímu úřadu. V informačním systému stavebního řízení pro tyto případy vyčlenilo speciální postupy a zpřístupnilo detailní manuál pro úředníky.

Mimořádné postupy podle nového stavebního zákona umožňují rychle reagovat na mimořádné události, jako jsou například povodně a jiné živelní pohromy nebo havárie. „Zásadní je teď rychlá obnova domů, cest, mostů nebo odstranění staveb, u kterých bohužel došlo k nevratnému poškození. Je potřeba předejít dalšímu ohrožení zdraví, finančním škodám a hlavně zajistit, aby se lidé mohli co nejdříve vrátit domů,“ prohlásil místopředseda vlády a ministr pro místní rozvoj Ivan Bartoš.

Ministerstvo pro místní rozvoj na stránkách [www.mmr.gov.cz/cs/ministerstvo/povodne-2024](http://www.mmr.gov.cz/cs/ministerstvo/povodne-2024) zveřejnilo informace o úlevách, které mohou využít majitelé budov zasažených povodní. „Pokud vlastník odstraňuje nebo upravuje stavbu,

aby zabránil dalším škodám nebo ohrožení zdraví, může začít pracovat hned, jen to musí stavebnímu úřadu oznámit. Ten pak může rozhodnout, že povolení není potřeba nebo chce po stavebníkovi dodatečně jen minimum podkladů,“ vysvětlila vrchní ředitelka sekce veřejného investování, výstavby a sociálního začleňování Leona Gergelová Šteigrová.

Podobné úlevy platí pro opravy a obnovení staveb. V tomto případě je potřeba oznámit je stavebnímu úřadu předem. Stačí pouze přiložit popis prací a kdo je bude provádět. Následně je možné začít s obnovou, pokud práce respektují původní povolení a dokumentaci. Stavební úřad má poté 15 dní, aby rozhodl, že mu stačí pouze oznámení. Případně do 30 dní vydává povolení, nebo naopak obnovu zakáže.

Pro oznámení těchto postupů stavebníky – úpravy, odstranění i obnovu staveb – vytvořilo MMR speciální formulář Oznámení o obnově stavby nebo terénní úpravy.

Manuál pro pracovníky stavebních úřadů a dotčených orgánů je zveřejněn přímo v informačním systému a také na stránkách MMR ([www.mmr.gov.cz/cs/ministerstvo/povodne-2024/vyjimky-ze-stavebniho-zakona-pri-povodnich](http://www.mmr.gov.cz/cs/ministerstvo/povodne-2024/vyjimky-ze-stavebniho-zakona-pri-povodnich)). K dispozici je také úplné znění metodické pomůcky Stanovisko k postupu podle § 263 až 265 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů k postupům při mimořádných událostech podle stavebního zákona.

[20. 9. 2024]

### MMR přidalo na obnovu majetku samospráv 600 milionů. Vydalo i metodiku, jak postupovat při demolici nebo obnově staveb zničených povodní

Ministerstvo pro místní rozvoj navýšilo alokaci programu Živel z 200 milionů na 800 milionů korun. Čerpat je mohou obce a kraje na obnovu povodní poškozeného majetku, jako jsou školy, budovy, komunikace nebo mosty. Informace o podmínkách podpory, výjimkách ze stavebního zákona nebo pravidla pro

zadávání veřejných zakázek při mimořádných událostech jsou nově na webu MMR – Povodně 2024. Související dotazy mohou samosprávy zasílat na novou adresu povodne2024@mmr.gov.cz.

*„Ještě jednou bych chtěl velmi poděkovat všem složkám integrovaného záchranného systému i neziskovým organizacím, které pomáhají v zasažených oblastech,“* řekl vicepremiér a ministr pro místní rozvoj Ivan Bartoš. *„Jak je zřejmé na první pohled, bude potřeba rychle začít s obnovou majetku obcí a krajů, jako jsou silnice, školy, školky a další budovy v postižených regionech. Proto jsme přidali do našeho programu Živel 600 milionů korun. Celkem tak mohou obce žádat o pomoc za 800 milionů. Podporu je možné použít také na odstranění nánosů ve vodních tocích, vodních dílech a další související práce. Bohužel je už teď jasné, že tyto peníze všechny výdaje na opravy samospráv nepokryjí. I proto hledáme spolu s kolegy z koalice další formy financování pro další podpůrné programy. Do tří týdnů od ukončení stavu nebezpečí v krajích a sečtení všech škod předložím vládě komplexní strategii obnovy zasažených území,“* dodal ministr Bartoš.

Samosprávy mohou z programu Živel dostat na jeden projekt až 20 milionů korun, žádat mohou opakovaně. Související dotazy mohou zasílat na adresu povodne2024@mmr.gov.cz. S otázkami na obnovu majetku a čerpání podpory se mohou obracet i na zaměstnance poboček Centra pro regionální rozvoj MMR. Ta jsou připravena dle potřeb personálně posílit pobočky v postižených krajích, aby dotazy nebo žádosti odbavovaly v co nejkratším možném čase.

Ministerstvo pro místní rozvoj také zaslalo stavebním úřadům aktualizovanou metodiku s postupy při živelních pohromách. Kvůli nutnosti rychlého řešení situace po povodních počítá stavební zákon s odklonem od běžných ustanovení a upravuje mimořádné postupy při obnově stavby, demolicích i terénních úpravách zničené nebo poškozené stavby. Zjednodušené postupy platí i pro majitele nemovitostí.

Majitelé mohou zahájit terénní úpravy nebo odstranění staveb bez předchozího povolení podle stavebního záko-

na. Stavebník ale musí provádění těchto opatření oznámit stavebnímu úřadu, a to písemně, ústně do protokolu anebo v elektronické podobě. Postup je tedy v tomto případě výrazně jednodušší. Jednodušší je i postup v případě obnovy staveb. Majitelé musí tuto činnost předem oznámit stavebnímu úřadu, a to do šesti měsíců ode dne, kdy došlo ke zničení nebo poškození stavby nebo terénní úpravy. Oznámení může být opět písemné, ústní do protokolu anebo v elektronické podobě. V oznámení stavebník uvede mj. jednoduchý technický popis prací a osobu, která bude činnost provádět. Poté může stavebník začít s pracemi. Pokud obnova není v rozporu s požadavky jiných právních předpisů ani nevyžaduje stanovení podmínek k ochraně veřejných zájmů, vydá následně stavební úřad povolení do 30 dnů.

Metodika je dostupná na webu MMR ([www.mmr.gov.cz/cs/ministerstvo/povodne-2024/vyjimky-ze-stavebniho-zakona-pri-povodnich](http://www.mmr.gov.cz/cs/ministerstvo/povodne-2024/vyjimky-ze-stavebniho-zakona-pri-povodnich)), kde jsou k dispozici také informace o zadávání veřejných zakázek v krizové situaci nebo další detaily o pomoci, kterou resort poskytuje. Resort bude web průběžně aktualizuje.

[17. 9. 2024]

### **Obec Vacov je vítězem 28. ročníku soutěže Vesnice roku**

Dne 21. září 2024 se v prostorách Jezuitské koleje v Uherském Hradišti uskutečnilo slavnostní vyhlášení výsledků a předávání ocenění soutěže Vesnice roku 2024. Vítězem se stala obec Vacov z Jihočeského kraje. Odesla si dar v podobě dotace od Ministerstva pro místní rozvoj v hodnotě 1,6 milionu korun. Druhou příčku obsadila obec Palkovice z Moravskoslezského kraje. Na třetím místě se umístila Dolní Lhota ze Zlínského kraje.

*„Děkuji organizátorům za jejich úsilí s přípravou letošního 28. ročníku a hlavně pak samotným soutěžícím – obcím a jejich zastupitelům za odvahu přihlásit se a za energii, kterou vkládají do práce, která je tolik důležitá pro ostatní. Srdečně gratuluji vítězům. Opět se potvrzuje, že obce, které se do soutěže přihlásily, mají co nabídnout a čím se pochlubit,“* řekl místopředseda

vlády pro digitalizaci a ministr pro místní rozvoj Ivan Bartoš.

Do 28. ročníku soutěže se přihlásilo celkem 196 obcí. To je o 21 více než v loňském ročníku. Třináct krajských vítězů se utkalo v celostátním kole. U vítězné obce Vacov komisi zaujalo například dlouhodobé zlepšování života občanů prostřednictvím kvalitní občanské vybavenosti, koncepční rozvoj centra obce s důrazem na moderní architekturu, rovnoměrný rozvoj a investice napříč místními částmi, kvalitní vzdělávání a spolupráce se školou při začleňování dětí a mládeže do života obce nebo spolupráce s podnikatelskými subjekty.

Na druhém místě se umístila obec Palkovice z Moravskoslezského kraje a třetí místo obsadila Dolní Lhota ze Zlínského kraje. První zmíněná si z celostátního kola odnáší dar v podobě dotace od Ministerstva pro místní rozvoj v hodnotě 1 milion Kč, druhá zmíněná pak dar v podobě dotace v hodnotě 900 tisíc Kč.

Cenu veřejnosti, což je kategorie, kde o vítězi rozhodují občané v internetovém hlasování, si odnesla obec Děpoltovice z Karlovarského kraje. Zvláštní ocenění celostátní komise za výjimečnou semknutost a pracovitost místní komunity získala obec Drahouš ze Středočeského kraje, Koláčovou cenu za „koláče od maminky“ pak získal Tetín z Královéhradeckého kraje. Ocenění Cena naděje pro živý venkov od Sdružení místních samospráv České republiky putovala do obce Doubravy ze Zlínského kraje.

[21. 9. 2024]

### **V Plzeňském kraji obce startují projekty pro dostupné nájemní bydlení**

V Plzeňském kraji připravují města a obce realizaci nových projektů výstavby bydlení v režimu dostupného nájemního bydlení aktuálně za 1,42 miliardy korun, které přinesou 332 nových bytových jednotek pro obecní nájemní bydlení. Tyto údaje vyplynuly z analýzy Státního fondu podpory investic (SFPI) na setkání starostů Plzeňského kraje pod názvem Regionální fórum podpory investic do

bydlení, které v pondělí 9. 9. 2024 organizoval SFPI ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj (MMR) a Plzeňským krajem.

Ministerstvo pro místní rozvoj v rámci své reformy Bydlení pro život a s podporou Národního plánu obnovy nabízí prostřednictvím SFPI samosprávám dotační a úvěrové financování a poradenství zaměřené na přípravu a realizaci projektů. Podle průzkumu MMR není se svým bytovým fondem spokojeno zhruba 70 % všech obcí. „V Česku stále silněji rezonuje potřeba dostupného bydlení. Téměř všechna výstavba bytů doted' ale ležela pouze na soukromých developerech. A ti samozřejmě svoje investice směřují tam, kde očekávají vysokou a bezpečnou návratnost, tedy hlavně do největších měst a jejich zázemí. Oproti tomu zapojení veřejných investorů do bytové výstavby u nás patřilo dosud k nejnižším v Evropě. Přípravu výstavby bytů v obcích bohužel často brzdí nebo úplně zastaví nedostatek financí či chybějící odborníci. Snažíme se proto tyto bariéry odstranit,“ uvedl ministr pro místní rozvoj Ivan Bartoš.

MMR spolu se SFPI už nabídlo na přípravu projektů, architektonické nebo urbanistické studie samospráv přes 1,4 miliardy korun z Národního plánu obnovy. Na realizaci svých projektů budou moci využít dotačně-úvěrový program SFPI Dostupné bydlení. Příjem žádostí byl spuštěn v říjnu. Obce i soukromé subjekty v něm mohou získat na investiční záměry podporu financování, při kombinaci dotace a úvěru je to až do 90 % způsobilých výdajů.

Poprvé po dvaceti letech od vstupu České republiky do Evropské unie může stát podporovat veřejnou podporou nejen sociální bydlení, ale také pomáhat projektům dostupného nájemního bydlení, a to díky notifikaci programu u Evropské komise. „Vnímám to jako historický moment, kterým nastartujeme výrazně

vyšší míru zapojení měst a obcí do obnovy obecních fondů nájemního bydlení. Věřím, že alokace prostředků ze strany státu dostatečně vyjde vstříc těmto identifikovaným potřebám obcí,“ vysvětluje ministr Bartoš. „Chceme, aby se peníze do systému vracely a podpora nové výstavby byla dlouhodobá a udržitelná. I proto jdeme cestou kombinace dotace a výhodných úvěrů. Díky tomu na začátku zafinancujeme zhruba 5 000 bytů a ze splátek budeme podporovat další výstavbu bez dalších nároků na státní rozpočet. My skutečně vidíme, že ten čistě dotační systém není úplně funkční. A tohle můžeme brát jako první krok na cestě od dotační ekonomiky k chytrému veřejnému investování,“ dodal.

Data o připravovaných projektech vznikla na základě konzultací pracovníků Regionálního centra podpory investic do bydlení SFPI se zástupci měst a obcí v Plzeňském kraji. Regionální centrum podpory investic do bydlení SFPI působí v Plzeňském kraji od dubna letošního roku s cílem podpořit obecní výstavbu dostupného a energeticky udržitelného nájemního bydlení. „Jsem velmi rád, že jsme identifikovali množství nových projektů a potvrdil se rostoucí zájem starostů oživit obecní výstavbu nájemního bydlení,“ říká ředitel SFPI Daniel Ryšávek a dodává: „díky znalosti potřeb a záměrů jsme schopni lépe pomáhat obcím samosprávám s obnovou bytového fondu nejen odborným poradenstvím, ale přímo financováním projektů dostupného nájemního bydlení.“

Plzeňský kraj je v republikovém srovnání zajímavý neobvyklým množstvím malých projektů, které se připravují v malých obcích napříč krajem. Vedle toho město Plzeň je velmi aktivní v přípravě projektů, což jistě přirozeně souvisí s potávkou. Počet obyvatel jak v kraji, tak v hlavním městě Plzni dlouhodobě stoupá a oblast na to začíná reagovat, včetně zájmu obecních samospráv. Zatímco v roce 2022 byl podíl veřejných investo-

rů na bytové výstavbě v Plzeňském kraji zcela nulový a veškerou bytovou výstavbu realizovali privátní investoři, situace se začíná měnit. V roce 2023 na Plzeňsku dosahovaly veřejné investice do výstavby 10 % ze všech bytových jednotek v nově postavených bytových domech.

„Na podporu těchto aktivit obcí připravuje Plzeňský kraj pro rok 2025 nový dotační titul, zatím s pracovním názvem Podpora bydlení. Bude určen pro malé obce a bude se týkat rekonstrukcí vybydlených objektů v majetku obcí nebo staveb v brown-fieldech,“ říká hejtmán Plzeňského kraje Rudolf Špoták a podotýká, že schválení dotačního programu a jeho vyhlášení bude podléhat rozhodnutí nově zvoleného Zastupitelstva Plzeňského kraje.

S připravovaným projektem dostupného nájemního bydlení přichází například město Dobřany s 6 400 obyvateli, které leží dvanáct kilometrů od Plzně. Chystá projekt rekonstrukce a dostavby historické budovy Husova domu na náměstí T. G. M. se záměrem 11 nových bytů pro nájemní bydlení. „Jsme rádi, že můžeme využít nejen poradenství fondu, ale zejména možnost ucházet se o nezbytnou podporu financování stavby, na které jen z vlastních zdrojů určitě nedosáhneme. Jako vlastníci mnoha domů z 19. století jsme rádi, že nám stát pomůže s jejich transformací do toho 21. Už proto, aby se z našeho malebného centra nestal skanzen, a pomohli jsme tak nabídce nájemního bydlení pro naše občany,“ říká Martin Sobotka, starosta města Dobřany. Podobných projektů dostupného nájemního bydlení je připravených napříč ČR minimálně 167 a počítají s výstavbou 3 300 bytů pro mladé rodiny, seniory, středně příjmové domácnosti nebo potřebné profese. V těchto případech MMR očekává využití programu Dostupné bydlení.

[9. 9. 2024]

---

## VÝZVA

Redakce časopisu Urbanismus a územní rozvoj vyzývá k zasílání článků pro č. 2 a 3/2025 k tématům

### **ANALÝZY STAVU A MOŽNOSTI ÚZEMÍ – ÚAP VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ – OD KONCEPCE PO REALIZACI**

V případě zájmu o publikaci článku k danému tématu zašlete příspěvek na adresu [redakce@uur.cz](mailto:redakce@uur.cz).

Termín pro odevzdání recenzovaných příspěvků do recenzního řízení k tématu **Analýzy stavu a možnosti území – ÚAP** je **16. prosince 2024** (pro nerecenzované příspěvky je **15. ledna 2025**). Termín pro odevzdání recenzovaných příspěvků do recenzního řízení k tématu **Veřejná prostranství – od koncepce po realizaci** je **28. února 2025** (pro nerecenzované příspěvky je **11. března 2025**). Číslo 2/2025 bude vydáno v dubnu, č. 3/2025 v červnu 2025.

Redakce přijímá recenzované/nerecenzované články i k jiným tématům souvisejícím se zaměřením časopisu. Pro informační rubriku redakce uvítá zaslání relevantních zpráv, recenzí publikací nebo záznamů z odborných akcí.

Pokyny pro publikování naleznete zde: <https://www.uur.cz/casopis-uaur/pro-autory-for-authors/>.

**U&UR**

---



UUR

ÚSTAV  
ÚZEMNÍHO  
ROZVOJE



MINISTERSTVO  
PRO MÍSTNÍ  
ROZVOJ ČR