



**MASARYKOVA UNIVERZITA**  
**PŘÍRODOVĚDECKÁ FAKULTA**  
**GEOGRAFICKÝ ÚSTAV**

---



# **Průmět záměrů dopravní infrastruktury do územního plánování: současné přístupy a praxe**

**Rigorózní práce**

**Jiří Dujka**

BRNO, 2017

# Průmět záměrů dopravní infrastruktury do územního plánování: současné přístupy a praxe

Jiří Dujka

Brno 2017

**Školitel:** Mgr. Daniel Seidenglanz, Ph.D.

## **Bibliografický záznam**

**Autor:** Mgr. Jiří Dujka  
Přírodovědecká fakulta, Masarykova univerzita  
Geografický ústav

**Název práce:** Průmět záměrů dopravní infrastruktury do územního plánování: současné přístupy a praxe

**Studijní program:** PřF D-GR 4 Geografie

**Studijní obor:** PřF RGRR Regionální geografie a regionální rozvoj

**Akademický rok:** 2017/2018

**Počet stran:** 142

**Klíčová slova:** územní plánování, prostorové plánování, dopravní infrastruktura, vysokorychlostní tratě, VRT, nástroje územního plánování, zákon č. 183/2006 Sb., udržitelnost, udržitelný rozvoj

## **Bibliographic Entry**

**Author:** Mgr. Jiří Dujka  
Faculty of Science, Masaryk University  
Department of Geography

**Title of Thesis:** Projection of Transport Infrastructure Projects in Spatial Planning: Current Approaches and Practice

**Degree Programme:** PřF D-GR4 Geography (4-years)

**Field of Study:** PřF RGRR Regional Geography and Regional Planning

**Academic Year:** 2017/2018

**Number of Pages:** 142

**Keywords:** urban planning, spatial planning, spatial planning tools, high speed railways, HSR, transport infrastructure, coll. no 183/2006, sustainability, sustainable development



## **Abstrakt**

Rigorózní práce je zaměřena na popis současné praxe územního plánování ve vztahu k liniovým dopravním stavbám. Cílem práce je identifikovat, jakým způsobem dochází k implementaci záměrů dopravních staveb do procesu územního plánování, a jaké jsou dopady těchto záměrů na různých měřítkových úrovních (stát, kraj, obec). Výzkum je proveden s pomocí analýzy územně plánovacích dokumentací a zúčastněného pozorování (vč. terénních průzkumů) ve čtyřech vybraných lokalitách na území České republiky.

## **Abstract**

The rigorous work is focused on the description of the current practice of spatial planning in relation to line transport structure. The aim of the work is to identify how the plans of traffic projects are implemented into the spatial planning process and what are the impacts of these projects in different scales (state, region, municipality). The research is realized using analyzes of spatial-planning documentation and participant observation (including field surveys) in four selected localities in the Czech Republic.

## **Poděkování**

Na tomto místě bych rád poděkoval Mgr. Danielu Seidenglanzovi, PhD. a Ing. arch. Vladimíru Dujkovi za cenné rady, připomínky, poznámky a metodické vedení celé práce.

Dále bych chtěl poděkovat RNDR. Mgr. Gustavu Novotnému za připomínky a rady v teoretické a metodické části práce.

V neposlední řadě chci poděkovat zejména své rodině a blízkým, kteří mi pomáhali svými radami, poznámkami, připomínkami a názory, ale také mi poskytovali psychickou podporu, sílu a zázemí.

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že jsem svou rigorózní práci vypracoval samostatně s využitím informačních a datových zdrojů, které jsou v práci citovány.

Brno, 27. září 2017

.....

jméno a příjmení

# OBSAH

1	ÚVOD.....	10
2	VÝVOJ ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ A KONCEPCÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY .....	13
2.1	Vývoj přístupů v územním plánování .....	13
2.2	Vývoj koncepcí liniových staveb .....	19
2.2.1	Koncepce silničních staveb.....	19
2.2.2	Koncepce železničních staveb .....	20
2.3	Koordinace územního plánování a koncepce liniových staveb .....	23
3	PRAXE ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ VE VZTAHU K LINIOVÝM STAVBÁM.....	27
3.1	Základní informace o stavebním zákonu .....	27
3.2	Východiska územního plánování .....	28
3.3	Nástroje územního plánování.....	34
3.3.1	Územně plánovací podklady.....	34
3.3.2	Politika územního rozvoje .....	39
3.3.3	Územně plánovací dokumentace .....	45
3.4	Politicko-společenské dopady územního plánování .....	61
3.4.1	Vliv na regionální a udržitelný rozvoj .....	61
3.4.2	Společenská akceptace.....	63
3.4.3	Infrastruktura VRT v povědomí veřejnosti.....	66
3.4.4	Dopady na přírodu a krajinu .....	68
3.5	Kritické zhodnocení současného systému územního plánování .....	70
4	DOPAD ZÁMĚRŮ LINIOVÝCH STAVEB DO ÚZEMÍ VYBRANÝCH MUNICIPALIT .....	74
4.1	Metodika .....	74
4.2	Lokalita Jabloňov .....	78
4.2.1	Charakteristika záměru .....	79

4.2.2	Záměr dle Politiky územního rozvoje.....	80
4.2.3	Záměr dle Zásad územního rozvoje.....	82
4.2.4	Záměr dle platného územního plánu.....	83
4.2.5	Kritické zhodnocení záměru ve vztahu k obci.....	86
4.3	Lokality Ivaň a Želeč .....	87
4.3.1	Záměr dle Politiky územního rozvoje.....	88
4.3.2	Záměr dle Zásad územního rozvoje.....	89
4.3.3	Záměr dle platných územních plánů.....	92
4.3.4	Kritické zhodnocení záměru ve vztahu k řešeným územím .....	96
4.4	Lokalita Vizovice .....	98
4.4.1	Charakteristika záměru .....	98
4.4.2	Záměr dle Politiky územního rozvoje.....	100
4.4.3	Záměr dle Zásad územního rozvoje.....	101
4.4.4	Záměr dle platného územního plánu.....	104
4.4.5	Kritické zhodnocení záměru ve vztahu k městu .....	109
4.5	Lokalita Loučná nad Desnou .....	111
4.5.1	Charakteristika záměru .....	112
4.5.2	Záměr dle Politiky územního rozvoje.....	112
4.5.3	Záměr dle Zásad územního rozvoje.....	113
4.5.4	Záměr dle platného územního plánu.....	115
4.5.5	Kritické zhodnocení záměru ve vztahu k obci.....	119
5	ZÁVĚR.....	122
6	LITERATURA A ZDROJE DAT .....	126
6.1	Literatura.....	126
6.2	Legislativa .....	135
6.3	Dokumentace.....	136

6.3.1	Politika územního rozvoje .....	136
6.3.2	Zásady územního rozvoje .....	136
6.3.3	Územní plány .....	137
6.3.4	Územní studie a další územně plánovací podklady .....	137
6.3.5	Technické a ostatní dokumentace .....	138
7	SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK.....	139

# 1 ÚVOD

Socioekonomická sféra v současnosti čelí řadě výzev. Během uplynulých třiceti let došlo k pozvolné transformaci od industriální k postindustriální podobě této sféry. Obě éry byly v řadě ohledů odlišné, ale obdobně dynamické. V posledních letech jsou prostor a jeho toky stále více ovlivňovány informačními technologiemi a elektronikou, která mění vnímání prostoru i času. V oblasti průmyslu se již nyní hovoří o tzv. průmyslu 4.0, který bude postavený na technologiích a robotické práci. Očekává se, že jeho dopady na prostor a jeho organizaci mohou být podobně silné jako před lety u první průmyslové revoluce.

Dynamika současné doby má také značné nároky na prostor. Objevuje se řada různých, mnohdy dokonce protichůdných záměrů, pro které je nutné držet rezervu v území. Toto ukotvení je prováděno pomocí procesu územního plánování. Územní plánování má řadu úkolů a je složité jej popsat několika slovy. Jeho úloha se v čase značně proměnila. Pokud mám jednoduše popsat jeho úlohu dnes, je to koordinace záměrů od institucí i veřejnosti na různých měřítkových úrovních tak, aby byl zajištěn další udržitelný rozvoj území.

Již několik let pracuji v oboru územního plánování, a za tu dobu jsem zjistil řadu informací o praxi a postupech. Předně, nikdy není možné uspokojit všechny požadavky a záměry. Vždy je důležité všechny požadavky prověřit, posoudit a rozhodnout o jejich zapracování či vypuštění v souladu s udržitelným rozvojem a potřebami. Požadavky mají různý charakter, nejčastěji se týkají požadavků na výstavbu rodinných či bytových domů. Méně často se objevují nadřazené záměry, které je ale třeba vždy zapracovat a vytvářet koncepci obce s ohledem na ně, přestože není vždy jasný časový horizont jejich realizace. Jedná se zejména o stavby dopravní infrastruktury různého druhu.

Zaměření na dopravní infrastrukturu v územním plánování vyplývá z mé specializace socioekonomického geografa. Dopravní geografii jsem se zabýval ve své bakalářské i diplomové práci, doprava je rovněž tématem rozpracované dizertační práce a na ni navázaného výzkumu. Skloubení dopravní geografie a územního plánování provádím až v této práci, ostatní práce jsou zaměřeny na klasičtější obory dopravně geografického výzkumu. Mou motivací zpracovat tuto problematiku je volný prostor, který cítím mezi těmito dvěma oblastmi. Setkávám se s řadou zástupců odborné i široké veřejnosti a shledávám, že na obou stranách panují zkreslené či nepřesné představy o tom, co dělají „ti druzí.“ Touto rigorózní prací jsem se pokusil tento volný prostor překlenout.

Cílem mé práce je popsat princip implementace liniových dopravních staveb do prostoru prostřednictvím systému územního plánování. S ohledem na to byly stanoveny i tři výzkumné otázky:

1. Jaký byl vývoj v oblasti územního plánování a koncepce dopravní infrastruktury?
2. Jakým způsobem probíhá implementace liniových staveb do územního plánování v různých měřítkových úrovních?
3. Jaké dopady má umístění páteřní dopravní infrastruktury na lokální úroveň obce?

První výzkumná otázka se týkala především teorie a byla řešena v rámci kapitoly 2. Cílem bylo zjistit, jaký vývoj probíhal v obou složkách koncepce prostorových záměrů a nakolik byl či nebyl koordinovaný. Základem pro zodpovězení této otázky bylo studium odborné literatury a zdrojů se zaměřením převážně na kontext České republiky. Druhá a třetí výzkumná otázka měly své zakotvení v principech územního plánování a základem pro jejich zodpovězení byly čtyři případové studie. Informace vedoucí k zodpovězení těchto výzkumných otázek se nacházejí v kapitolách 3 a 4. S ohledem na tyto výzkumné otázky byla stanovena také metodika, podle níž se řídily práce v případových studiích. Ta čerpá převážně z kvantitativních přístupů. Tyto přístupy se vzhledem k tématu práce a postavení výzkumných otázek ukázaly jako nejvhodnější. Podobným způsobem jsou totiž zpracovávány územně plánovací dokumentace a podobnými postupy by mělo podle nich probíhat i následné rozhodování v území. Tyto metody, vycházející ze správních procesů, byly opřeny o metodu pozorování při terénním výzkumu a doplněny o kritický pohled socioekonomické geografie.

Práce je členěna do tří kapitol. Kapitola 2 je výhradně teoretická a popisuje vývoj přístupů ve dvou základních složkách práce, tedy v územním plánování a koncepci liniových staveb. Zatímco vývoj územního plánování je podrobně popsán a v českém prostředí dlouhodobě zkoumán, vývoj koncepce liniových staveb ještě nebyl souvisleji zmapován. Kapitola 3 se věnuje popisu a kritickému zhodnocení současné praxe územního plánování, tedy praxe podle stavebního zákona č. 183/2006 Sb. Tato kapitola byla tvořena na pomezí teorie a praxe, neboť uvádí technické principy a správní postupy dané zákonnými předpisy do kontextu reálií územního plánování. Kritické zhodnocení bylo provedeno z pohledu socioekonomické geografie s oporou v literatuře.

Kapitola 4 je tvořena čtyřmi případovými studii. Byla zvolena kombinace dvou lokalit se záměrem realizace vysokorychlostní železniční infrastruktury a dvou lokalit významně ovlivněných dalšími liniovými dopravními stavbami, tedy silnicí, dálnicí a konvenční železnicí. Záměr vysokorychlostní železnice patří k hojně diskutovaným tématům současnosti, ale zároveň se jedná o infrastrukturu s řadou dosud nevyřešených otázek. Použití lokalit s jinou dopravní infrastrukturou umožnilo identifikovat problémy, které se běžně vyskytují u již známých liniových staveb. Dá se totiž předpokládat, že při zpřesňování a závaznější implementaci záměru vysokorychlostní infrastruktury, zejména do územních plánů, bude docházet k podobným dopadům na sídla. Každá případová studie byla založena na analýze územně plánovacích dokumentací, které na úrovni územního plánu obsahují i informace

o akceptaci infrastruktury veřejností formou námitek a připomínek k navrženému řešení. Tyto informace byly uvedeny do kontextu a porovnány se zjištěními z vlastních terénních průzkumů. Poznatky byly v závěru práce syntetizovány a kriticky hodnoceny.

Vzhledem k zaměření práce nebylo možno použít větší množství odborné literatury. Práce je opřena o jiné dokumenty, především oborové dokumentace z oblasti územního a technického plánování a rozvoje, dále o metodiky a výklady legislativy, a konečně o samotnou legislativu. Podle dnešní praxe je odůvodnění navrženého řešení s ohledem na platnou legislativu důležitější než samotná koncepce.



## 2 VÝVOJ ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ A KONCEPCI DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

V této kapitole se nachází těžiště teoretické části práce. Jsou popsány základy moderních koncepcí v oblasti územního plánování a záměrů liniové dopravní infrastruktury. Z časového hlediska bylo studium vývoje přístupů v obou oblastech sledováno přibližně od počátku 19. století. V obou oborech lze vysledovat mnohem delší tradici, současné přístupy jsou však převážně produktem průmyslové revoluce a jejích následků. Obecně lze tvrdit, že legislativní a technicko-správní základy současných přístupů v obou oblastech se objevují až těsně před 1. světovou válkou.

### 2.1 Vývoj přístupů v územním plánování

Urbanismus a územní plány mají základy v časech vzniku prvních měst, tedy ještě před antikou. Přes středověké a raně novověké plány nově zakládaných měst, lokátorské skici a stavební řády (např. Horská et al., 2002; Vařeka a Frolec, 2007; Hegenbart a Ebel, 2015) dospěla disciplína do období průmyslové revoluce, která první kladla na město zcela jiné nároky na uspořádání a funkce (rozvoj průmyslu, lokalizační faktory výroby, důraz na dopravu). Územní plánování v podobě, jaké je provozováno dnes, je nicméně staré pouze něco málo přes sto let. Jak uvádí řada autorů (Votrubec, 1980; Relph, c1987, Hall et al., c2011, Fainstein, 2017 aj.), územní plánování bylo odpovědí na rychlý růst měst v období průmyslové revoluce. Tento růst, představovaný živelným vznikáním nových částí města, s sebou přinášel řadu funkčních, urbanistických i hygienických závad. Prostorová expanze továren, spolu s potřebou ubytování pracovníků a jejich rodin v docházkové vzdálenosti do zaměstnání, byla logickým navázáním na praxi známou po staletí. V případě průmyslové revoluce se však jednalo o masivní nárůst mocnosti a významu těchto procesů a o intenzifikaci zástavby a aktivit na malém prostoru v dosud nevídané míře. Pozůstatky živelného růstu měst během průmyslové revoluce jsou v evropských městech dodnes patrné.

Počátky územního plánování měly různou podobu. Do stávající městské struktury cílily tzv. asanace, mající za úkol „ozdravit“ tehdy hygienicky nepřilíš vyhovující města se středověkými základy (Hrůza a Zajíc, 1996; Fainstein, 2017). Během asanací docházelo k likvidaci staré zástavby a k jejímu nahrazování novými městskými strukturami – např. New York (1833), Atény (1834), Paříž (1853) Vídeň (1857) aj. (Hrůza a Zajíc, 1996). Na českém území byly tímto procesem nejvíce dotčeny pražský Josefov (Bečková, 1993) a střed Brna (Kuča, 2000). Později se začaly objevovat také tzv. urbanistické utopie, jako „Zahradní město“ Ebenezera Howarda, „Zářící město“ Le Corbusiera nebo „Lineární město“ Artura Soria y Mata. Při tvorbě nových urbánních celků je možno vysledovat řadu vlivů a přístupů, přičemž cílem bývá obvykle nalezení co nejvhodnějšího uspořádání prostoru pro všechny požadované urbánní funkce (Hrůza a Zajíc, 1996).

Územní plánování, v českém prostředí plně rozvíjené od roku 1949, je okleštěno o umělecko-estetickou složku a do popředí vystupuje složka technická. V průběhu let došlo k posunu od přístupů s prvky geometrického plánu (tj. přesně vyměřené technické řešení) k přístupům, jež je možno označit za GIS zonaci. Územní plánování nyní v plochách (zónách) stanovuje základní koncepci řešeného území a dbá na harmonizaci jednotlivých funkcí, případně na eliminaci problémů vyplývajících z koexistence dvou vzájemně animozních funkcí v přímém sousedství. Zjednodušeně řečeno, podle současné praxe je územním plánováním ohraničen prostor bez vnitřní struktury (nebo s jejím omezeným naznačením), v němž může být na základě podrobnější dokumentace tvořena urbánní struktura.

Zpočátku bylo obvyklé urbanisticky řešit především zastavěné a zastavitelné plochy, tedy plochy s přímou vazbou na již existující sídlo. Teprve v 70. letech 20. století, v souladu se zahraničními vlivy, začal být ve větší míře akceptován také rozvoj nezastavěných ploch v intravilánu obce, u nichž se se zástavbou neuvažovalo. S příchodem geografických informačních systémů (GIS) a prostorově právních přístupů k prostoru po roce 2000 se objevila rovněž podmínka řešení celého správního území obce, tedy včetně (poměrně podrobného) řešení přírody a krajiny v zázemí sídla.

Podle Doležala et al. (2003) a Marečka (2015) se novodobá historie stavebního práva dělí na pět etap:

- I. etapa: 1886 až 1949
- II. etapa: 1949 až 1958
- III. etapa: 1958 až 1976
- IV. etapa: 1976 až 2006
- V. etapa: 2006 až dosud

První etapa byla časově poměrně rozsáhlá a představovala vývoj od prvních moderních právních předpisů v 80. letech 19. století po konec 2. světové války. Na počátku I. etapy byly stavební předpisy vydávány zvlášť pro jednotlivé země – pro Slezsko v roce 1883 (zák. č. 26/1886 z.z.), pro Čechy v roce 1886 (zák. č. 40/1886 z.z., pouze pro Prahu, Plzeň a České Budějovice), resp. 1889 (zák. č. 5/1889 z.z., pro všechny ostatní obce) a pro Moravu v roce 1894 (zák. č. 63/1894 z.z. pro Brno, Olomouc, Jihlavu a Znojmo včetně všech předměstí, a zák. č. 64/1894 z.z. pro ostatní obce). Tyto zákony kombinovaly urbanistické a územně plánovací přístupy. Byly v nich obsaženy jak podmínky prostorového a hmotového uspořádání staveb samotných (včetně technických předpisů), tak podmínky dělení pozemků, stanovení stavebních čar a dokonce systém stavebních řízení (stavební povolení, stavební komise, vypořádání námitek apod.) – viz také Vařeka a Frolec, 2007.

Po vzniku Československa byly zpočátku převzaty rakouské zákonné normy. Bylo přijato několik zákonných norem, týkajících se především samotné výstavby (tzv. zákony o stavebním ruchu; Doležal et al., 2003). Nový stavební řád byl připraven

ministerstvem veřejných prací v roce 1929, ale nebyl přijat (Hegenbart a Ebel, 2015; Mareček, 2015). Z koncepčního hlediska byly tvořeny regulační plány a plány poloh, které by bylo možno obsahově považovat za dnešní územní plány. Cílem těchto regulačních plánů bylo stanovit základní koncepci území, vytvoření uličních sítí, dopravní a technické infrastruktury a stanovit základní rozvojové podmínky a přístupy v rozvoji jednotlivých částí sídla. Tyto regulační plány byly tvořeny zejména pro velká sídelní centra. Docházelo totiž ke slučování původních městských jader a předměstí s městy a obcemi, které již tvořily určitý aglomerační celek (Velká Praha 1922, Kuča, 2002; Velké Brno 1919, Kuča, 2000; Velká Olomouc 1919, Kuča, 2001; Velká Ostrava po delším vývoji až 1941, Kuča, 2001; případně plány urbanistického uspořádání dynamické aglomerace Zlín-Otrokovice; Novák, 1993). Zde byla potřeba tvorby jednotné městské struktury nejvýraznější a na její tvorbě se podílela řada významných jmen z řad urbanistů (Novák, 1993; Kuča, 2000). Ne všechny koncepce byly realizovány – například Celkový regulační plán Prahy z roku 1929 nebyl z politicko-ekonomických důvodů přijat (Mareček, 2015). Podobně nedošlo k úplnému stavebnímu propojení Zlína a Otrokovic, jak předpokládaly koncepce především z 30. let 20. století (Novák, 1993).

Druhá etapa stavebního práva začala v roce 1949. Zákon č. 280/1949 Sb., o územním plánování a výstavbě obcí, spolu s několika dalšími vládními nařízeními a vyhláškami z roku 1950, nahradil předpisy platné ještě z dob před rokem 1918 a znamenal první stavební legislativu v Československé republice. Poprvé je zde pohlíženo na územní plánování jako na nástroj komplexního řešení území, nahrazující dřívější částečně pojímané urbanistické metody jako plány polohy a regulační a zastavovací plány (Doležal et al., 2003; Hegenbart a Ebel, 2015). Územní plánování se stalo součástí národohospodářského plánování (§ 1 zák. č. 280/1949 Sb.) a vycházelo z přístupů k rozvoji odpovídajících společenské a politické situaci po 2. světové válce. Mimo jiné i z tohoto důvodu územní plán podrobněji neřešil složky přírody, krajiny a životního prostředí. Naopak, rozvojové záměry mohly být navrhovány bez ohledu na vlivy realizací na životní prostředí, což poukazuje mimo jiné na obecně exploatační přístupy k přírodním statkům v této době (Mareček, 2015). Novým stavebním zákonem rovněž došlo ke sjednocení stavebních předpisů platných podle zemského uspořádání i podle původních států (Slovensko a Podkarpatská Rus se řídily uherským stavebním právem). Současně s novým stavebním zákonem byly schváleny i nové technické předpisy a nařízení vztahující se k samotnému procesu výstavby a stavbám.

Třetí etapa stavebního práva nastala v roce 1958. Byly vytvořeny zákony č. 84/1958 Sb., o územním plánování, a č. 87/1958 Sb., o stavebním řádu, a jejich prováděcí vyhlášky. Zde je patrná snaha o oddělení územního plánování a stavebního řádu, kdy v prvním zákonu mělo jít o koncepci, zatímco druhý řešil podrobněji náležitosti spojené se samotnou výstavbou. Výraznou změnou nové legislativy je oddělení územního plánování od národohospodářského plánování, byť je vyžadován soulad obou rozvojových oborů. Poprvé se objevuje dělení územních plánů podle měřítka (Mareček, 2015). Vznikají územní plány rajónů, sídlišť a zastavovací studie (§

4 zák. č. 84/1958 Sb.). Územní plány rajónů byly zpracovávány „...pro předem určená hospodářsky a kulturně významná zájmová území (rajóny), pro které je potřeba k uskutečnění důležitých investic (...) stanovit dlouhodobé zásady a podmínky jejich soustavné výstavby nebo přestavby.“ (§ 5 odst. 1 zák. č. 84/1958 Sb.); Prostorový rozsah územních plánů rajónů se přesněji nevymezoval, stanovení probíhalo *ad hoc* podle záměrů či podle potřeby regionu. Vzhledem ke způsobu vymezení se jednalo o předchůdce územních plánů velkých územních celků. Územní plány sídlišť odpovídaly pozdějším územním plánům obcí („Sídlištěm se rozumí [...] město, vesnice, osada, i když není samostatnou správní jednotkou...“ § 6 odst. 6 zák. č. 84/1958 Sb.). Zastavovací plány, jejichž princip byl používán ještě před 2. světovou válkou, zase odpovídaly pozdějším regulačním plánům (§ 7 zák. č. 84/1958 Sb.).

Čtvrtá etapa byla spojena se schválením zákona o územním plánování a stavebním řádu č. 50/1976 Sb., v roce 1976. Základy tohoto zákona byly položeny již v polovině 60. let 20. století a při jeho přípravě byla hledána inspirace i mimo východoevropský blok (Hegenbart a Ebel, 2015; Mareček, 2015). Pojetí prostorového plánování se v této zákonné úpravě blížilo současným přístupům, tj. s ohledem na udržitelnost a životní prostředí. V § 1 tohoto zákona bylo uvedeno: „Územní plánování soustavně a komplexně řeší funkční využití území, stanoví zásady jeho organizace a věcně a časově koordinuje výstavbu. (...) Územní plánování vytváří předpoklady zabezpečení trvalého souladu všech přírodních, civilizačních a kulturních hodnot v území, zejména se zřetelem na péči o životní prostředí a ochranu jeho hlavních složek – půdy, vody a ovzduší.“ Poprvé byl stanoven systém územně plánovacích podkladů, územně plánovacích dokumentací a územních rozhodnutí (§ 2 odst. 3 zák. č. 50/1976 Sb.).

Územně plánovací podklady se podle § 3 zák. č. 50/1976 Sb. skládaly zejména z urbanistických studií, územních generelů, seznamu pozemků pro výstavbu rodinných domů a územně technických podkladů. Urbanistické studie byly určeny k řešení dílčích problémů v území (§ 4 zák. č. 50/1976 Sb.) a svou formou odpovídaly územním studiím menšího rozsahu (viz kapitola 3.3.1). Územní generely naproti tomu podrobně řešily otázky územního rozvoje území (§ 5 zák. č. 50/1976 Sb.) a na rozdíl od územně plánovacích dokumentací velkých územních celků (viz dále) se jednalo v podstatě o územní studie většího rozsahu (viz kapitola 3.3.1). Další dva uváděné podklady se týkaly rozvoje obcí, resp. sloužily jako předchůdce dnešních územně analytických podkladů (viz kapitola 3.3.1). Výčet územně plánovacích podkladů však nebyl zcela uzavřen, soudě podle slova „zejména“ v § 3 zák. č. 50/1976.

Územně plánovací dokumentace podle § 8 zák. č. 50/1976 Sb. tvořily územní prognózy, územní plány a územní projekty. Územní prognózy byly koncepčními dokumenty prověřujícími možnosti dlouhodobého urbanistického rozvoje území (§ 9 zák. č. 50/1976 Sb.). Územní plány měly téměř shodné vymezení se současnou právní úpravou, tedy „...řeší funkční vymezení a uspořádání ploch a stanoví základní zásady organizace území, postup při jeho využití a podmínky výstavby v souladu se základními

*cíli stanovenými dlouhodobým výhledem rozvoje národního hospodářství.*“ (§ 10 zák. č. 50/1976 Sb.; srovnej § 43 zák. č. 183/2006 Sb.). Územní projekt již obsahoval podrobnější specifikace výstavby a vycházel zejména z cílů střednědobého státního plánu (§ 11 zák. č. 50/1976 Sb.). Územně plánovací dokumentace mohly být zpracovány ve třech stupních podrobnosti (§ 12 zák. č. 50/1976 Sb.), a to pro velký územní celek, sídelní útvar a zónu. Velký územní celek představoval soubor více sídelních útvarů nebo „...*velké území se speciálními zájmy (těžba, průmysl, zemědělství, rekreace apod.)*“ (§ 13 zák. č. 50/1976 Sb.). Sídelní útvar byla v podstatě úroveň obce, byť bylo vymezení rozšířeno ještě o „*seskupení sídelních útvarů a pro území střediska cestovního ruchu a rekreace.*“ (§ 14 zák. č. 50/1976 Sb.). Zóna byla buď částí sídelního útvaru anebo samostatným malým sídelním útvarem.

Možnosti koncepce podle zákona č. 50/1976 Sb. byly v porovnání se současnou právní úpravou větší. Pro každou měřítkovou úroveň existovaly až tři typy koncepčních dokumentů s různou podrobností, závazností a posláním. Rovněž obsah dokumentací se mírně odlišoval. Již existovalo dělení na dvě části, které se nazývaly *závazná* a *směrná*. Závazná část obsahovala základní zásady uspořádání území a dala by se ztotožnit se současnou výrokovou částí dokumentace. Směrná část dokumentace obsahovala všechny ostatní části řešení (bez specifikace) a obsahem se blížila současné části odůvodnění – viz § 29 odst. 1 zák. č. 50/1976 Sb.

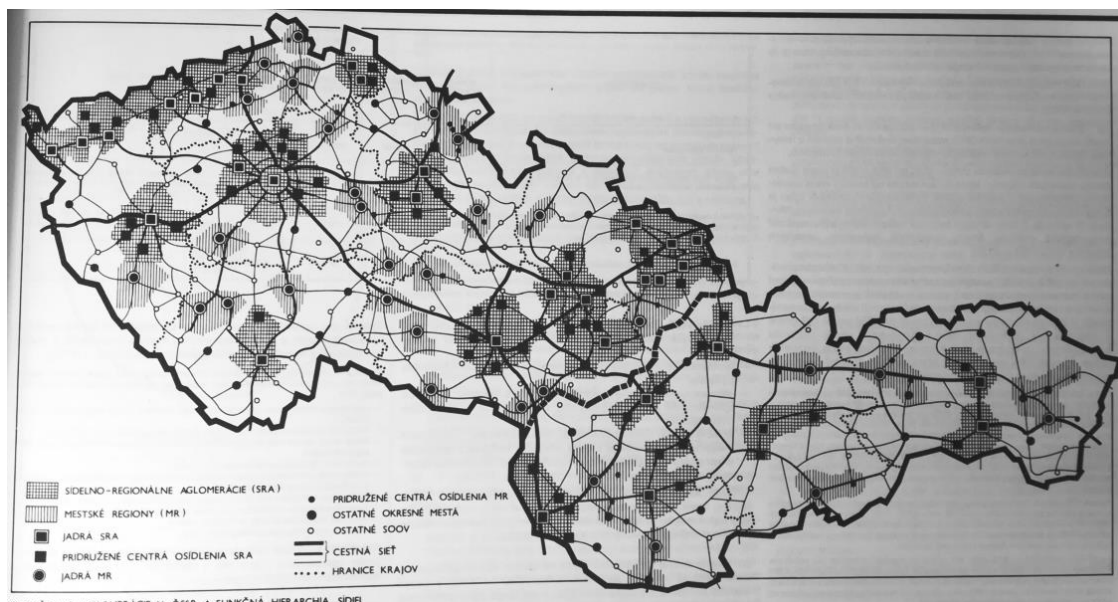
Součástí právní úpravy podle zákona č. 50/1976 Sb. byla plánovaná regulace využívání území a určování využití pozemků či technické požadavky na uspořádání území a na stavby včetně požadavků na vlastnosti výrobků pro stavby. Byla stanovena kodexová úprava základních institutů a vztahů ve výstavbě včetně organizační soustavy a vymezení kompetencí orgánů státní správy a samosprávy (Mareček, 2015). Zákon platil i po roce 1989, byl několikrát novelizován; poslední zásadní novelizace proběhla v roce 2003. Jednou z důležitých novelizací bylo uvedení do souladu se zákonem 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, který rozšiřoval možnosti ochrany přírody a krajiny naznačené ve stavebním zákoně. Po roce 1993 byl zákon zachován v obou nástupnických státech. Kompatibilita prostorově plánovacích procesů v České a Slovenské republice tak zůstala zachována přinejmenším do roku 2007, kdy 1. ledna začal v České republice platit nový stavební zákon č. 183/2006 Sb. Na Slovensku byl zákon č. 50/1976 Sb. zachován, byť také se zásadními novelizacemi.

Pátá etapa územního plánování se váže k zákonu č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (Halasová, Šilarová, 2007; Mareček, 2015). Podrobná praxe územního plánování podle tohoto stavebního zákona je rozebrána v kapitole 3, zde jsou popsány pouze nejpodstatnější změny. Především došlo k významnému posunu od koncepční a technické roviny k právnímu dokumentu (územní plány jsou soudně přezkoumatelné, správní procesy jsou prováděny podle platného správního řádu). Významný vliv mají geografické informační systémy; současné územní plány jsou tvořeny s pomocí těchto principů. Uvedené posuny mají směřovat k maximální objektivizaci procesu územního plánování a výsledných dokumentací.

Úrovně dokumentací byly sladěny s územně správním členěním a až na výjimky (územní studie a regulační plány) není možné pracovat pouze s částmi útvarů územně správného členění. Touto právní úpravou jsou zavedeny tyto stupně:

- Politika územního rozvoje (úroveň České republiky; určuje požadavky a rámce úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech);
- Zásady územního rozvoje (úroveň kraje; územně plánovací dokumentace, zpřesňují cíle a úkoly územního plánování v souladu s Politikou územního rozvoje);
- Územní plán (úroveň obce v celém správním území; zpřesňují cíle a úkoly územního plánování v souladu s Politikou územního rozvoje a Zásadami územního rozvoje);
- Regulační plán/Územní studie (specifické vymezení, viz kap. 3.3.1 a 3.3.3).

Politika územního rozvoje představuje nový stupeň územního plánování. V minulosti neexistovala podobně ucelená a závazná koncepce prostorového uspořádání a rozvoje na úrovni státu. Za předchůdce Politiky územního rozvoje lze považovat publikace „Zásady a pravidla územního plánování“, vydanou Výzkumným ústavem výstavby a architektury (VÚVA) v roce 1984. Dokument řešil územní plánování jak z hlediska koncepce na několika úrovních, tak z hlediska pravidel výstavby vybraných sídelních celků. Mimo jiné tedy obsahoval i souhrnné informace o hospodářství, obyvatelstvu, dopravě, životním prostředí aj. – viz Obr. 1.



Obr. 1. Aglomerace a funkční hierarchie sídel s vyznačením základní silniční sítě (včetně záměrů). Zdroj: Zásady a pravidla územního plánování, VÚVA 1984.

Cílem současného územně plánovacího procesu je vytvořit územní podmínky pro realizaci požadavků na různých měřítkových úrovních a zajistit, aby nedocházelo

k prostorovým konfliktům. Územně plánovací proces vychází z principů udržitelného rozvoje, jak je ostatně deklarováno v § 18 a § 19 stavebního zákona č. 183/2006 Sb.

Stavební zákon č. 183/2006 Sb. měl za deset let již 22 novelizací. Zásadní novelizace byla provedena zákonem č. 350/2012 Sb. s účinností od 1. ledna 2013. V průběhu zpracování této práce byla schválena další, již 23., novelizace, účinná od 1. ledna 2018 (zák. č. 225/2017 Sb.).

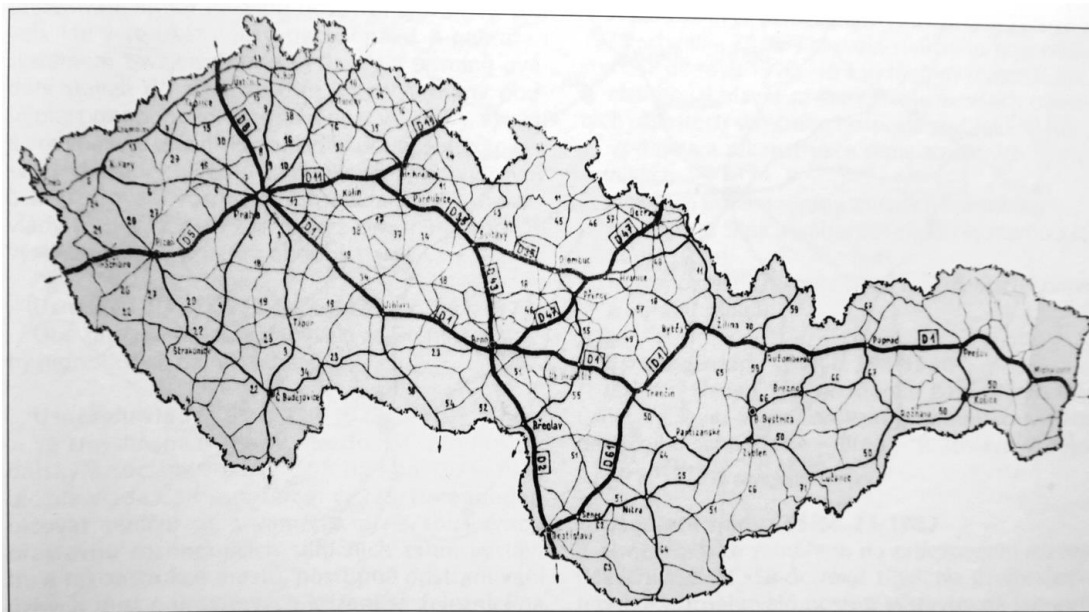
## **2.2 Vývoj koncepcí liniových staveb**

### **2.2.1 Koncepce silničních staveb**

První moderní liniové dopravní stavby byly kapacitní cesty (silnice), nazývané také státní nebo císařské (Lídl et al., 2009). Tyto komunikace, jejichž koncepce byla do rakouských reálií převzata z Francie, představovaly logický vývojový stupeň starších cest a stezek, vzniklých převážně přirozeným způsobem (Lídl et al., 2009; Květ, 2011). Koncepce páteřní silniční sítě císařských cest začala vznikat počátkem 18. století, ale k významnému rozvoji došlo až téměř o sto let později. V tempu výstavby panovaly jiné podmínky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. (Lídl et al., 2009). Již v původních plánech lze vysledovat hlavní směry, jimiž procházejí dnešní silnice I. tříd. Hlavním uzlem silniční sítě byla pochopitelně Vídeň, v českých zemích Praha. Postupem času byly budovány i tangenciální spojnice, které vytvořily propojenou komunikační síť. Směry silnic byly stanoveny státem, ale jejich budování a výběr mýta bylo ponecháno především na místní šlechtě (Lídl et al., 2009). Kromě státních silnic začaly ve 2. polovině 19. století vznikat i okresní silnice, jejichž síť byla stanovována tehdejšími okresy. Tento vývoj pokračoval až do konce 1. světové války.

Po roce 1918 bylo potřeba silniční síť revidovat. Orientace na Vídeň pochopitelně nevyhovovala novému státnímu uspořádání. Poměrně zásadní byla absence propojení republiky ve směru západ-východ, a to nejen mezi Prahou a Brnem, ale i s dalšími moravskými regiony, Slovenskem a Podkarpatskou Rusí. Do vývoje silniční dopravy zasahuje postupující motorizace vozidel (Budinský, 2009; Lídl et al., 2009). Nově jsou navrhovány páteřní dálkové silnice s více pruhy, určené výhradně pro motorovou dopravu, jakýsi předchůdce dnešních dálnic. Ve 30. letech 20. století vzniklo několik návrhů páteřní silniční sítě (Prášil, 2007; Lídl et al., 2009, s. 54, případně Baťa, 1937). Zajímavostí je, že silnice dle některých návrhů zcela míjela Prahu a procházela rozhraním středních a jižních Čech. Část těchto silnic byla vystavěna nebo rozestavěna ještě před 2. světovou válkou nebo v jejím průběhu. V roce 1938 byla stabilizována trasa páteřní autostrády Teplice–Praha–Jihlava–Brno–Zlín–Žilina–Poprad–Prešov–Humenné–Svalava–Chust, jejíž výstavba na českém území postupně začala v roce 1939 a pokračovala do roku 1942 (Lídl et al., 2009; Zrna, Žižlavský, 2016). Za 2. světové války byla rozestavěna ještě jiná důležitá dálniční stavba, komunikace Vídeň–Brno–Moravská Třebová–Vratislav (Breslau), která rovněž nebyla dokončena a po válce prakticky ztratila svůj význam (Lídl et al., 2009).

Výstavba dálnic po roce 1945 nebyla obnovena (Prášil, 2007). Pozornost se soustředila zejména na postupnou homogenizaci silniční sítě ze stavebně-technického hlediska a výstavbu pouze dílčích úseků a přeložek. Záměr dostavby páteřní dálnice byl obnoven až v roce 1958 v původní trase. Pro současnou koncepci silniční sítě bylo zásadní Usnesení vlády ČSSR č. 286/1963 o koncepci dlouhodobého rozvoje silniční sítě a místních komunikací (Prášil, 2007; Budinský, 2009; Lídl et al., 2009). Přestože byla podoba sítě později mírně měněna (Budinský, 2009 Lídl et al., 2009), byl zde stanoven základ, podle něhož probíhá dálniční výstavba dodnes – viz Obr. 2



Obr. 2. Mapa vybrané silniční sítě podle Usnesení vlády č. 286/1963 Sb. Zdroj: Lídl et al., 2009, s. 101.

### 2.2.2 *Koncepce železničních staveb*

V železniční dopravě byla koncepce již od počátku nastavena jiným způsobem. Železnice byla považována za nový a potenciálně závadný způsob dopravy (Hons, 1947), takže první dráhy vznikaly jako soukromé záměry. Důkazem je první koněspřežná dráha v Rakousku a na evropském kontinentu vůbec mezi Českými Budějovicemi a Lincem. Její trasování na rozdíl od císařských silnic Vídeň zdaleka míjelo (Hons, 1947; Lídl et al., 2009). Účel výstavby koňské dráhy v roce 1834 bylo propojení dvou vodních cest Vltavy a Dunaje namísto již dříve plánovaného průplavu a síť neměla být dále rozšiřována (Hons, 1947). Rovněž první parostrojní železniční dráha v rakouské monarchii, Severní dráha císaře Ferdinanda (*Kaiser Ferdinand Nordbahn*, KFNB) z Vídně přes Moravu a Slezsko do Krakova a Bochnie, byla stavěna jako soukromý zájem, přestože v té době již stát uvažoval o užší spoluúčasti (Hons, 1947). Pavlíček (2002) vymezuje celkem pět období rozvoje železnice: první parostrojní železnice (do r. 1842), období výstavby drah státem (r. 1842-55), období uhelných drah (r. 1855-66), období dobudování železniční sítě (od r. 1866) a období výstavby



lokálních drah (od r. 1880). Kromě druhého jmenovaného období byly železniční trati stavěny výhradně soukromníky.

V roce 1840 bylo vydáno císařské rozhodnutí upravující stanovy zřizování železničních společností tak, aby dráhy mohly být v případě potřeby využity státem (zejména pro strategické účely). Přestože tímto stát nepřebíral výstavbu železnic, dvorní kancelář a dvorní komora vypracovaly koncepci šesti páteřních tratí, jejichž uzlem se měla stát rovněž Vídeň. Dále bylo rámcově stanoveno vybudování dalších spojovacích a odbočných tratí a částečná etapizace. Po delší diskusi bylo před Vánocemi 1841 vydáno císařské rozhodnutí o větším podílu státu při výstavbě drah. Podle tohoto rozhodnutí stát financoval výstavbu páteřních tratí (tratí důležitých pro stát) prováděnou soukromými společnostmi. Následný provoz byl také ponechán soukromým subjektům. Budování železnice z prostředků státu pokračovalo do r. 1854, kdy byla vytvořena soukromá Rakouská společnost státní dráhy (StEG) s významným zahraničním podílem. Stát se vzdal výstavby železnic z důvodu hospodářských problémů (Pavlíček, 2002).

Třetí a čtvrté Pavlíčkem (2002) uváděné období má řadu společných rysů. V této době byly budovány rozsáhlé sítě soukromých drah, tedy výhradně podle potřeb stavebníků. Období uhelných drah zahrnuje buď dráhy zaměřené na dopravu uhlí, nebo sítě s odbočkami do uhelných revírů. Poslední období znamenalo zahušťování sítě a výstavbu propojek, přičemž tempo výstavby bylo výrazně ovlivněno krachem vídeňské burzy v r. 1873 (Pavlíček, 2002).

V další fázi výstavby železničních tratí, po opětovné širší preferenci soukromých drah v roce 1880 (zákon č. 56, Pavlíček, 2002), byla umožněna výstavba tratí s měkčími parametry. Přestože i tentokrát bylo účelem propojení míst významných pro stavitele tratí, železnice se výrazně přiblížila městům a obcím. Napojení na železnici začalo symbolizovat rozvoj města a přínos nových vlivů, proto zájem o železniční trať v obci nebo její blízkosti byl velký (Kunt, 1996; Pavlíček, 2002). Na druhou stranu bylo potřeba eliminovat zbytečně nákladné terénní práce a umělé stavby, což vedlo k rozvinutí délky trati s ohledem na náročnost terénu. Výstavba probíhala rovněž bez podrobnějších koncepcí, záleželo spíše na ekonomické a politické síle na straně stavebníků a provozovatelů. Proto i v této fázi nedocházelo k rovnoměrnému napojení území na železnici. Kompletace železniční sítě prakticky skončila v roce 1910 (Pavlíček, 2002; Lidl et al., 2009).

Od roku 1884 probíhalo postupné zestátnění železničních tratí (Pavlíček, 2002; Tomeš, Pospíšil, 2006), takže po 1. světové válce byla již převážná většina sítě ve státním vlastnictví. To umožňovalo uskutečnění lepší koncepce v dopravě i plánování sítě. Podobně jako u páteřních silnic, také železniční síť po roce 1918 nevyhovovala svým uspořádáním potřebám nového státu, byť byla v některých ohledech lépe konstruována než silnice (Lidl et al., 2009). Nedostačující bylo zejména spojení Moravy a Slovenska a celkové propojení železniční sítě na Slovensku, tvořené kusými

železničními tratěmi s radiální orientací do Maďarska a k Budapešti. Jediná železniční spojnice západního a východního Slovenska tzv. severní cestou pod Tatrami patřila až do r. 1945 soukromé společnosti Košicko-bohumínské dráhy (Sekera, 2011).

Výše uvedené nedostatky železniční sítě se pokusil řešit zákon č. 325/1920 Sb., tedy „zákon ze dne 20.3.1920 o stavbě nových železných drah na státní útraty a stanovení stavebního a investičního programu na léta 1921 až včetně 1925.“, který je možno považovat za jeden z mála koncepčních dokumentů rozvoje železniční sítě v Československu. V § 1 tohoto zákona je uveden seznam patnácti staveb, které mají být stavebně a investičně provedeny státem; z toho devět záměrů se vztahuje ke Slovensku, dva k Podkarpatské Rusi a čtyři k propojkám na pomezí Moravy a Slovenska. Státní přístup k rozvoji železniční sítě byl v tomto ohledu zapříčiněn kromě většinového vlastnictví sítě prostřednictvím Československých drah (ČSD) také potřebou kvalitní sítě pro strategické účely. Výstavba konvenční železniční sítě v Československu byla prakticky ukončena otevřením tratí Brno–Havlíčkův Brod (nová magistrála, dokončena 1953 [Sekera, 2011]) a Polanka nad Odrou–Ostrava–Vítkovice–Havířov–Český Těšín (dokončena 1964 [Sekera 2011]). V následujících letech byly už realizovány výhradně přeložky tratí či náhrady úseků v oblasti důlní činnosti (Ostravsko, Mostecko).

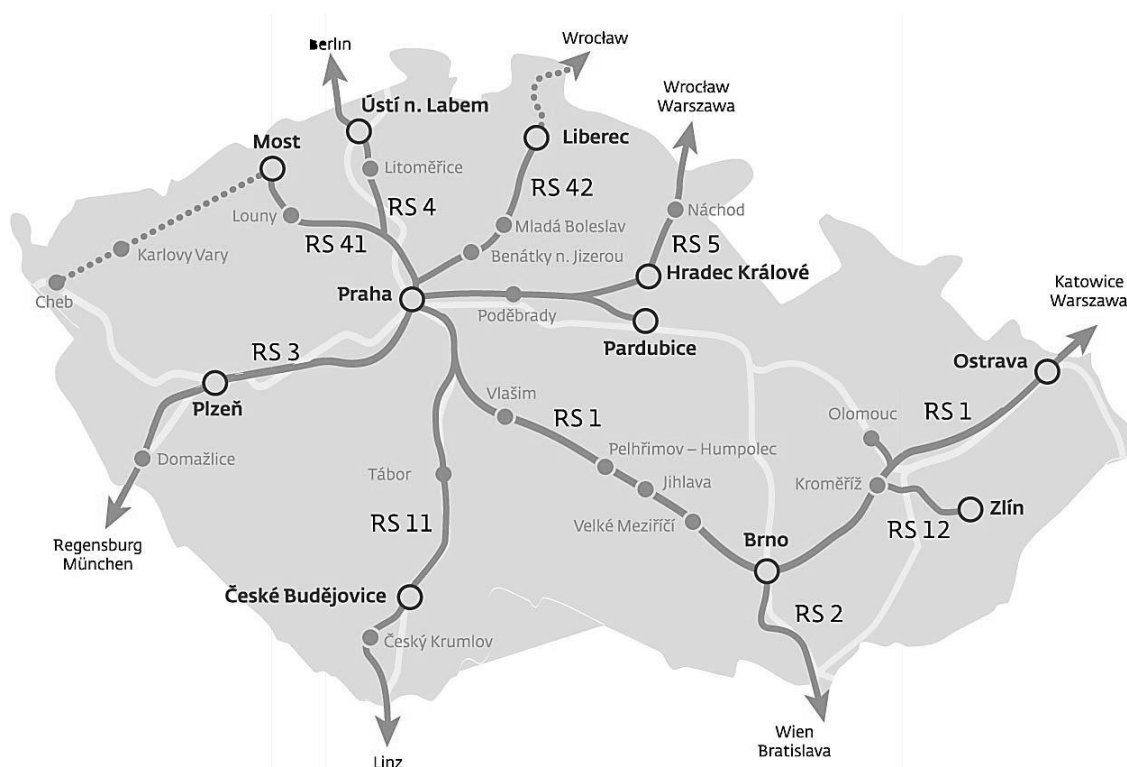
Po roce 1989 byly v oblasti železniční sítě stanoveny především koncepce směřující k adaptaci na podmínky dopravy v Evropské unii (Tikman a Vachtl, 2010). V převážné míře se jednalo o rekonstrukce a opatření na stávajících tratích. Zatím posledním krokem v koncepci výstavby nové železniční sítě jsou úvahy o rozvoji tzv. vysokorychlostních železnic či vysokorychlostních tratí (VRT).<sup>1</sup> Vysokorychlostní dráha je definována zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách (v platném znění), a to jako „*dráha vybavená pro rychlost drážních vozidel nad 200 km/h.*“ (§ 3a odst. 2 zák. č. 266/1994 Sb.). Dráhy vybavené pro rychlost drážních vozidel pod 200 km/h a pro provoz osobní nebo nákladní nebo kombinované dopravy jsou označovány jako dráhy konvenční (§ 3a odst. 2 zák. č. 266/1994 Sb.). Podle Ministerstva dopravy ČR jsou VRT součástí konceptu tzv. rychlých spojení, což je „*provozně - infrastrukturní systém rychlé železnice na území ČR zahrnující novostavby vysokorychlostních tratí (VRT), tratě vysokorychlostní modernizované i modernizované konvenční tratě vyšších parametrů včetně vozidlového parku a provozního konceptu.*“ (Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR, Ministerstvo dopravy ČR, 2017).

Úvahy o výstavbě vysokorychlostních koridorů se objevily již v 70. letech 20. století (Nejezchleb, 2007; Kušnír, Ilík, 2011). Možnou inspirací byla i tzv. Centrala Magistrála Kolejowa, otevřená v 70. letech v Polsku a spojující hornoslezskou

---

<sup>1</sup> Definice vysokorychlostní trati vyplývá ze zákona o dráhách (266/1994 Sb., v platném znění). Podle § 3a odst. 2 „[ž]elezniční dráha, na níž je provozována vysokorychlostní železniční doprava, je dráha vybavená pro rychlosti drážních vozidel nad 200 km/h.“ Na stejném místě je konvenční dráha definována jako „[ž]elezniční dráha vybavená pro rychlosti drážních vozidel do 200 km/h určená pro osobní nebo nákladní dopravu a kombinovanou dopravu.“

konurbaci s Varšavou. Formální podobu dostaly koridory VRT poprvé v roce 1995, kdy byla firmou SUDOP Praha, a.s.<sup>2</sup> zpracována studie „Územně technické podklady – Koridory VRT v ČR“ (Binko, 2003; Nejezchleb, 2007; Tikman a Vachtl, 2010; Kušník, Ilík, 2011). Ta stanovila výchozí parametry a obsahovala koncept sítě, která byla o dvanáct let později převzata do Politiky územního rozvoje a krajských Zásad územního rozvoje. Podle Kušníra a Ilíka (2011) již zde byly v souvislosti s koridory stanoveny stavební uzávěry v šíři 600 m. Koncepce VRT je stále zpřesňována a upravována; jednou z největších změn je preference tzv. jižní varianty trasování úseku Praha–Brno v úseku Praha–Jihlava (dle studie „Vysokorychlostní trať Praha–Brno“, SUDOP Praha a.s., 2010). Aktuální stav je zachycen v Obr. 3.



Obr. 3. Síť rychlých spojení v České republice. Převzato z dokumentu Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR (2017). Trasa VRT Praha – Brno je již uváděna v jižní poloze přes Benešov a Vlašim.

### 2.3 Koordinace územního plánování a koncepce liniových staveb

Analýzou výše uvedených přístupů v oblasti prostorové koncepce a koncepce liniových staveb je možno konstatovat dvě zásadní tvrzení. Vývoj v obou oblastech byl prakticky samostatný a bez vzájemného ovlivňování, a základní koncepce prostorového uspořádání České republiky je postavena výhradně na silničních stavbách.

<sup>2</sup> Binko (2003) jako zpracovatele uvádí SUDOP Praha, a.s. a SUDOP Brno, s.r.o.

Samostatný vývoj v oblastech prostorové koncepce a koncepce liniových staveb pramení především z vývoje přístupu obou oblastí k samotnému prostoru. Jak vyplývá z vývoje územního plánování, prakticky až do 70. let 20. století nebyl podrobně řešen vývoj nezastavěného území. Nezastavěné území bylo určeno především k činnostem primárního sektoru hospodářství, tj. zemědělství, lesnictví, vodní hospodářství a těžba. Rozvoj byl zpravidla uvažován v návaznosti na stávající zastavěné území, proto byly územními plány přednostně řešeny právě tyto části obcí a měst. Až do poloviny 20. století nebyl rozvoj menších měst a obcí vůbec řízen územními plány. Veškeré stavby v místech bez územního plánu byly umísťovány na základě inženýrsko-architektonických řešení a povolení příslušných úřadů.

To se týkalo i umísťování liniových staveb. Projekce a vyměřování silnic probíhalo pouze prostřednictvím inženýrů a zeměměřičů. Na trasování měly vliv především místní poměry, stavby musely dodržovat stanovené parametry zejména z hlediska šíře, spádu a poloměru oblouků. Dalšími parametry mohla být sjízdnost v různých ročních obdobích či ochrana před zaplavením. Proces trasování železnic vycházel z výstavby silnic (Hons, 1947). Zejména v první fázi výstavby byly železnice stavěny s ohledem na vhodnost terénu, i když trasa železnice přímo míjela významná sídla (příkladem je trasování tratí KFNB na jižní Moravě). Změnu trasy či technického řešení mohl způsobit i odpor obyvatel nebo nedostupnost pozemků, jak je uváděno zejména ve vztahu k železnicím (Hons, 1947; Kunt, 1996).

Umísťování staveb v prostoru vyplývalo z dlouhodobých zvyklostí vývoje sídelního systému. Možné vlivy infrastruktury na různých měřítkových úrovních nebyly z prostorového hlediska důkladněji posuzovány. Vyplývalo to mimo jiné z jakési přirozené „udržitelnosti“; měřítko, v jakém se odehrávaly tehdejší socioekonomické procesy, bylo v porovnání se současností mnohem menší. Dá se tvrdit, že podobně jako bylo územní plánování reakcí na bouřlivý rozvoj měst a negativní dopady jejich růstu v období průmyslové revoluce, tak bylo důkladné prostorové plánování reakcí na procesy plynoucí z rozvoje železniční a silniční dopravní sítě. Tyto sítě měly oproti vodním cestám tu výhodu, že byly méně vázány na přírodní podmínky (spád, množství vody), a proto byl jejich dopad na regionální rozvoj v jistém slova smyslu dekoncentrační. Podobné procesy měly vést k preferenci uhlí v jisté fázi průmyslové revoluce, jak uvádí Likavčan (2017).

V současnosti je koordinace různých záměrů nezbytná. Tlak na využívání prostoru včetně nezastavěných ploch je značný, a to jak ze strany vlastníků, tak ze strany investorů. Současně se změnil pohled na kvalitu bydlení a kvalitu života. Sídla, včetně sídel neměstského charakteru a mimo městské oblasti, mají dnes především obytnou či obytně-rekreační funkci. Výroba z těchto míst prakticky vymizela, na mnoha místech včetně zemědělské výroby ve formě farem zemědělské výroby. Aby byla zajištěna koordinace lokálních požadavků na kvalitní bydlení s ostatními funkcemi, je nutno posuzovat prostor komplexněji a vytvářet taková řešení, která povedou k udržitelnému rozvoji (viz § 18 zák. č. 183/2006 Sb.). Proto nyní musejí být záměry

liniových staveb součástí celkového navrženého řešení a musejí být – zejména na úrovni územních plánů – vyhodnocovány.

Druhé zjištění, plynoucí z analýzy přístupů k prostorovým koncepcím a liniovým dopravním koncepcím, se týká celkového uspořádání území České republiky. Jak je ostatně uváděno i v kapitole 3.5, páteřní rozvojové oblasti a rozvojové osy uvedené v Politice územního rozvoje České republiky, jsou vázány výhradně na silniční dopravu. Železniční doprava je v textové části Politiky uvedena jako doplňková infrastruktura, a to výhradně s ohledem na stávající železniční tratě. Podobně Zásady územního rozvoje jsou vázány převážně na stávající či navrhovanou páteřní silniční síť. Záměry konvenčních i vysokorychlostních železnic jsou sice uváděny v rámci samostatných pasáží, ale v základním vymezení stávajícího i budoucího geografického uspořádání státu chybějí. Železnice je přitom považována za důležitou součást dopravního systému a zejména v budoucnu by měl její význam, přinejmenším v osobní dopravě, ještě narůstat (např. Kušnír, Ilík, 2011; Pohl, 2012; Rodrigue et al., 2017 aj.).

Důvody, které vedou k absenci železnice v základní prostorové koncepci České republiky, mohou být dva. Prvním důvodem je koncentrační (koridorový) charakter železnice, který omezuje prostorový rozvoj území. Železnice vytváří koridor, na jehož uzly (stanice) mohou být vázány další aktivity, a proto má železnice v regionálním rozvoji spíše bodový charakter. Obdobně lze chápat železnici i v kontextu osobní dopravy. Silniční doprava zajišťuje plošnou (difuzní) obsluhu území, a proto může zajistit rovnoměrnější rozložení rozvoje v prostoru. Přesto by mělo být v tomto kontextu na železnici nahlíženo jako na páteřní dopravní systém, který by měl být do základní prostorové koncepce zahrnut.

Druhým důvodem může být dlouhodobý historický pohled na obě infrastruktury, který byl zaveden již na počátku rozvoje těchto dopravních sítí v první polovině 19. století. Zatímco koncepce silniční sítě byla stanovena státem, rozvoj železnic probíhal po většinu času zcela podle potřeb soukromého sektoru. To na jednu stranu umožňovalo rozvoj nové infrastruktury bez nutnosti finančního zapojení státu, na druhou stranu byl rozvoj železniční sítě nerovnoměrný a zaměřený především na ekonomicky silné regiony (severní a severozápadní Čechy, Polabí). Svou roli v té době pravděpodobně hrály i další faktory jako potřeba propojení s ekonomicky výkonným Saskem a Pruskem a národnostní složení. Jiné regiony byly na železnici napojeny pouze omezeně, (zejména střední, jihozápadní a jižní Čechy, moravsko-slovenské pomezí).

Zkvalitňování silniční dopravy, zejména prostřednictvím výstavby silničních přeložek anebo dálničních komunikací, je velkým národohospodářským úkolem také v dnešní době. Dochází k pomalé, ale setrvalé adaptaci silniční dopravy pro potřeby stále se vyvíjejících trendů v oblasti výkonu a kvality vozidel. Železniční doprava v tomto směru výrazně zaostává. Drtivá většina železniční infrastruktury odpovídá svými parametry období výstavby, tj. přibližně do prvního desetiletí 20. století. Pouze v omezené míře byla železniční síť modernizována tak, aby umožňovala uspokojení

současných potřeb hospodářství i obyvatelstva. Absenci rozsáhlých přeložek na velké části páteřních tratí lze odůvodnit tím, že tyto tratě byly stavěny s parametry umožňujícími adaptaci na současné podmínky. Přesto lze současnou páteřní železniční síť přirovnat k síti původních císařských a státních silnic, které byly rovněž stavěny s poměrně velkorysími parametry a kapacitou, ale zásadně neodpovídají současným parametrům dálkových silničních komunikací.

V České republice v současné době chybí železniční ekvivalent dálniční sítě. Tím by se měla stát síť rychlých spojení, která je v Politice územního rozvoje držena jako záměr VR1. V současné době však mezi odbornou ani politickou veřejností neexistuje shoda, jakou podobu by měla rychlá spojení mít. Nicméně ani páteřní síť pro konvenční provoz odpovídající současným požadavkům a přepravním proudům není vždy dobudována. Železniční síť v České republice tak odpovídá požadavkům a přepravním proudům zcela odlišným socioekonomickým, technickým a přepravním požadavkům, potřebám a standardům. Mezi největší nedostatky v železniční síti České republiky patří nedostatečné kapacitní spojení Prahy a Liberce, Prahy a severozápadních Čech mimo Ústí nad Labem, Plzně, Domažlic a Bavorska (směr Norimberk a Mnichov), Brna a Českých Budějovic nebo absence dopravního tahu zaměřeného na nákladní dopravu, který by odlehčil přetíženým páteřním tratím. Doplnění nebo výrazná modernizace sítí jsou samozřejmě limitovány geografickými a geomorfologickými poměry, avšak přinejmenším od období let 1918-1939 zde nedošlo ke stanovení odpovídající dopravní koncepce, která by byla následně promítnuta do záměrů územního plánování.

### **3 PRAXE ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ VE VZTAHU K LINIOVÝM STAVBÁM**

Následující kapitola má za úkol představit nejdůležitější principy územního plánování, které se vztahují k implementaci záměrů liniových dopravních staveb do prostoru. Výhradním zdrojem informací je současně platný stavební zákon č. 183/2006 Sb. v aktuálním znění, včetně souvisejících předpisů. Jednotlivé části zákona jsou doplněny komentářem vycházejícím především z mých znalostí z praxe. Obvykle se jedná o postupy, které jsou aplikovány na základě projednávání dokumentací, procesů a soudních judikátů, ale které nejsou kodifikovány v žádné odborné literatuře. Informace o postupech a názorech jsou zjišťovány především od pořizovatelů územních plánů, starostů obcí či určených zastupitelů nebo z jednání a vyjádření dotčených orgánů a dalších institucí. Je-li to možné, jsou zdroje samozřejmě uváděny. Zjištěné údaje a principy nejsou pouze přejímány, ale také kriticky hodnoceny a komentovány. Vzhledem k zaměření práce jsou podrobněji řešeny pouze ty části zákona, které se vztahují k územnímu plánování. Ostatní části, zejména stavební řád, nejsou podrobněji řešeny, protože se jedná o podrobnost přesahující zaměření práce.

Kapitola je rozdělena do pěti částí. První část sumarizuje základní informace o platném stavebním zákonu a legislativním rámci, do něž je zasazen. Druhá část uvádí východiska územního plánování podle tohoto zákona a dává je do kontextu s geografickými přístupy. Ve třetí části jsou podrobně rozebrány nástroje územního plánování podle systému definovaného stavebním zákonem. Čtvrtá část se zabývá společenskými a politickými dopady územního plánování, především tedy územních plánů. Důraz na tuto jednu část systému územního plánování je kladem pro jeho největší dopad na společnost. Právě do územního plánu se promítají nadřazené záměry a pozitivně i negativně ovlivňují každodenní život obyvatel území. Je zde nejlépe vidět střet měřítkových úrovní jednotlivých záměrů. Poslední pátá část obsahuje kritické zhodnocení stávající praxe územního plánování podle uvedených pravidel.

#### **3.1 Základní informace o stavebním zákonu**

Současné územní plánování se řídí předpisy uvedenými v zákoně č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (zkrácené označení „stavební zákon“, dále také SZ), v platném znění. Zákon č. 183/2006 Sb. byl schválen dne 14. března 2006 a vydán v částce 63/2006. Zákon nabyl platnosti dne 11. května 2006, s účinností od 1. ledna 2007 (s výjimkami uvedenými v § 198 SZ). Tento stavební zákon nahradil především zákon č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon – viz § 197 SZ). Ke stavebnímu zákonu byly vydány i prováděcí předpisy; pro územní plánování to jsou vyhlášky č. 500/2006 Sb. („Vyhláška o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a o způsobu evidence územně plánovací činnosti“) a č. 501/2006 Sb. („Vyhláška o obecných požadavcích na využívání území“). Podle § 192 odst. 1 SZ jsou na postupy a řízení používána ustanovení správního řádu,

není-li uvedeno jinak. To v územním plánování mimo jiné znamená, že územně plánovací dokumentace jsou vydávány opatřením obecné povahy jako přezkoumatelné dokumenty (Politika územního rozvoje jako zvláštní dokumentace je vydávána nařízením vlády). Toto je významná odlišnost od předchozí územně plánovací praxe, kdy byly tyto dokumenty nepřezkoumatelnými technickými, resp. koncepčními dokumenty.

Aktuální znění obsahuje celkem 198 paragrafů rozdělených do sedmi částí. Územní plánování je ve stavebním zákonu upravováno § 18 až § 102. Kromě stavebního zákona jsou pro územní plánování důležité ještě zákony č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (v aktuálním znění) a č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu (v aktuálním znění). Zákon č. 114/1992 je důležitý z hlediska péče o přírodu a krajinu, a to především z hlediska ochrany a tvorby přírody a krajiny, a také územního systému ekologické stability (ÚSES), který tvoří integrální součást územního plánu. Zákon č. 334/1992 Sb. je nezbytné respektovat při navrhování nových zastavitelných ploch, při kterých dochází záborům zemědělského půdního fondu. Dodržování přiměřených záborů z hlediska nově navrhovaných záměrů kontroluje příslušný odbor krajského úřadu, případně příslušný odbor ministerstva životního prostředí.

Zákony upravující dopravní infrastrukturu (např. zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, 266/1994 Sb., o dráhách, č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, zprostředkovaně rovněž zákon č. 128/2000 Sb., o obcích apod.) jsou územním plánováním rovněž respektovány, ovšem až na výjimky nejsou v přímé interakci. Jednou z takovýchto výjimek je přebírání základních odborných pojmů z příslušných zákonů (např. „veřejné prostranství“, „silniční pozemek“, „obvod dráhy“, „pozemky letišť“ apod.; viz vyhl. č. 501/2006 Sb.). Z koncepčního hlediska jsou nové liniové stavby (dálnice, silniční obchvaty, konvenční i vysokorychlostní železnice) obsaženy v příslušných nástrojích územního plánování, a územně plánovací dokumentace je zpracovávají ve formě ploch a koridorů. Konkrétní technická řešení včetně systémových (dopravní obslužnost), nejsou předmětem řešeným v rámci nástrojů územního plánování. Územní plánování pouze v území vymezuje plochy a koridory, do nichž je možno zasadit požadované technické řešení.

### **3.2 Východiska územního plánování**

Současné územní plánování vychází z principů udržitelného rozvoje území, které jsou předpokladem pro vyvážený rozvoj bez nadměrné exploatace přírodních, sociálních a ekonomických zdrojů (Maier, 2012; Whitehead, 2014 aj.). Souhrn těchto principů obsahují § 18 (cíle územního plánování) a § 19 (úkoly územního plánování) stavebního zákona. Podle § 18 odst. 1 SZ je cílem udržitelného plánování „...vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro



*soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.“ Navržené řešení musí být vyvážené a komplexní, aby nedocházelo k preferenci jednostranných řešení a nepřípustnému vychylování rovnováhy pilířů udržitelného rozvoje. V § 18 odst. 2 SZ je dále důležitý důraz na „...dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území.“*

Veřejný zájem je jeden z pojmů, jehož definice je velmi obtížná. V českém právním řádu není tento pojem nikde definován, přesto je nezbytnou součástí řady strategických a rozhodovacích procesů. Například Meisl (2017, s. 50), na základě literatury definuje pohled společenských věd na veřejný zájem jako *„zájem nadindividuální, tzn. jeden jediný a univerzální, neboť respektuje nejen jedince, ale i společnost jako celek.“*, respektive *„...musí sloužit obecnému blahu, tedy tomu, co prospívá každému členu společnosti.“* Meisl dále upozorňuje na rozdílné chápání v různých vědách; například podle ekonomů je veřejný zájem *„výsledkem souhrnu osobních zájmů jednotlivých členů společnosti“*, zatímco v politologickém pojetí *„zájem společnosti nutně nemusí být souladný se zájmy všech svých členů.“* Další definice nabízí Ožanová (2015), která ve své práci kromě jiného uvádí jednotnost veřejného zájmu: *„zatímco si soukromé zájmy mohou navzájem konkurovat, veřejný zájem je jen jeden, nedělitelný a jako takový nemůže stát sám proti sobě v opozici nebo konkurenci.“* (s. 80-81).

Veřejný zájem je možno považovat za jakýsi hmotný i nehmotný statek, jehož účelem je sloužit široké veřejnosti bez omezení. Do oblasti hmotných statků je řazena především veřejná infrastruktura (viz § 2 odst. 1 písm. k) SZ). Mezi nehmotné statky patří například ochrana přírodních a kulturních hodnot – zemědělský půdní fond (ZPF), plochy určené k plnění funkcí lesa (PUPFL), zákonná ochrana přírody, ochrana památek, ochrana urbanistické stopy či struktury osídlení, ochrana archeologicky významných lokalit apod. Do oblasti veřejného zájmu spadají ovšem i další vágní pojmy jako rozvoj území či stabilizace území.

Obecně by se dal veřejný zájem definovat také jako záměry a opatření, které by měly vést ke zlepšení udržitelnosti v dotčeném území (Ožanová [2015] hovoří o službě veřejnému blahu a dlouhodobému přežití). Samotná problematika udržitelnosti je v praxi natolik komplexní a komplikovaná, že není možno postihnout všechny její aspekty a často se jedná o selektivní zlepšení podle specifické oblasti anebo pouze jednoho či dvou pilířů udržitelnosti. Dochází ke střetu či konfliktu dvou veřejných zájmů či ke střetu měřítkových úrovní, přičemž úkolem územního plánu je rozhodnout, který veřejný zájem v dané situaci převažuje. Jako příklad může posloužit ochrana ZPF. Dojde-li k zastavění ploch ZPF, zmenší se celková plocha pro zemědělskou výrobu. To může vést k poklesu počtu zaměstnaných v území, následně poklesu počtu obyvatel v území, snížení ekonomické atraktivitě apod. Pokud k zastavění nedojde, budou zachovány plochy pro zemědělskou výrobu, ale bude blokován další rozvoj obce. Může také dojít ke zhoršení životního prostředí (absence přírodních ploch, riziko ohrožení

splachy z polí), což v konečném důsledku může vést ke stejným jevům, tedy pokles počtu obyvatel, snížení ekonomické atraktivity apod. Je důležité posuzovat samostatně koncepci v každé obci a stanovit podmínky udržitelného rozvoje s ohledem na místní zdroje a možnosti sociální, ekonomické a environmentální.

Jedním z rozhodovacích kritérií důležitosti veřejného zájmu může být přibližný počet obyvatel, kterému realizací veřejného zájmu vznikne větší přínos. K podobnému závěru dospěl i Meisl (2017), kdy je při posuzování střetu dvou veřejných zájmů nejdůležitější kritérium závažnosti: *„Může totiž převážit pouze ten veřejný zájem, který pro společnost představuje vyšší hodnotu.“* Při práci v prostorovém a územním plánování však vždy záleží na zvoleném časovém i prostorovém měřítku, kterým se veřejný zájem posuzuje. Neexistuje však žádný způsob, jak určit, které měřítko je pro danou oblast nejvíc vhodné. Příkladem vycházejícím z výše uvedeného je realizace dopravní infrastruktury, která usnadní cestování nevyčíslitelnému množství osob. Tento počet osob zpravidla převyšuje počet obyvatel či uživatelů území, kterých se infrastruktura dotýká (bráno podle jednotlivých sídel, ne podle obyvatel ovlivněných infrastrukturou). Na druhou stranu, veřejným zájmem je rovněž ochrana zemědělského půdního fondu (zák. č. 334/1992 Sb.). Nezastavěná půda vhodná k zemědělskému obhospodařování může poskytnout užitek většímu množství osob než je realizace dopravní infrastruktury.

Další souvislost s problematikou veřejného zájmu skýtá dichotomie zdánlivě zaměnitelných slovních spojení „veřejný zájem“ a „zájem veřejnosti“ (Ožanová, 2015; Meisl, 2017). Často dochází k zaměňování obou pojmů, jejichž význam je odlišný. Veřejný zájem byl definován výše jako statek pro veřejný užitek. Zájem veřejnosti je totožný se soukromým zájmem. Primárně se tedy jedná o zájem fyzické či právnické osoby, může se však jednat také o zájem některé z částí státní správy či samosprávy. Zájmem veřejnosti, který nemusí být v souladu s veřejným zájmem, tak například může být i zájem municipality na realizaci určitého záměru nebo opatření. Zájem veřejnosti musí být vždy posuzován, zda není v rozporu s veřejným zájmem anebo zda je možné jej přímo považovat za veřejný zájem. Garantem koordinace veřejného a soukromého zájmu v územním plánování jsou především orgány územního plánování, jak vyplývá z § 18 odst. 3 SZ.

V § 18 odst. 4 SZ jsou uvedeny obecné zásady smyslu územního plánování a přístupů, s nimiž musí být územní plánování prováděno: *„Územní plánování ve veřejném zájmu chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Přitom chrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti. S ohledem na to určuje podmínky pro hospodárné využívání zastavěného území a zajišťuje ochranu nezastavěného území a nezastavitelných pozemků. Zastavitelné plochy se vymezují s ohledem na potenciál rozvoje území a míru využití zastavěného území.“* Je proto nezbytné k rozvoji přistupovat uměřeně a nepřipouštět extenzivní exploataci zdrojů a zvyšování zastavěné plochy na úkor nezastavěných pozemků. Navrhování a územní

držení ploch pro liniovou dopravní infrastrukturu by mělo být v souladu s tímto ustanovením. Dostává se sem však úvaha o veřejném zájmu, tj. o jakémisi objemu emisí nového záměru, který jsou ještě obyvatelé území „povinni“ strpět vůči veřejnému zájmu. § 18 odst. 4 SZ je pro územní plánování zásadní ještě z několika dalších důvodů. Tyto se však netýkají liniových staveb anebo se jich dotýkají jen okrajově.

Pozoruhodným prvkem stavebního zákona je § 18 odst. 5. Toto ustanovení konstatuje, že „...[v] nezastavěném území lze v souladu s jeho charakterem umísťovat stavby, zařízení, a jiná opatření pouze pro zemědělství, lesnictví, vodní hospodářství, těžbu nerostů, pro ochranu přírody a krajiny, pro veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, pro snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof a pro odstraňování jejich důsledků, a dále taková technická opatření a stavby, které zlepšují podmínky jeho využití pro účely rekreace a cestovního ruchu, například cyklistické stezky, hygienická zařízení, ekologická a informační centra. Uvedené stavby, zařízení a jiná opatření včetně staveb, které s nimi bezprostředně souvisejí včetně oplocení, lze v nezastavěném území umísťovat v případech, pokud je územně plánovací dokumentace výslovně nevylučuje.“ Jinými slovy je možno v nezastavěném území realizovat výše uvedené záměry, a to bez ohledu na koncepci územního plánu či rozsah záměru. Z praxe vyplývá, že je možno tímto způsobem realizovat například rozsáhlé stavby zemědělské výroby na jakýchkoli pozemcích mimo zastavěné území.<sup>3</sup> Ustanovení § 18 odst. 5 SZ svým způsobem popírá principy uvedené v odst. 1, 2 a 4 tohoto paragrafu. Může dojít k popření koncepce územního plánu a vzniku právní nejistoty<sup>4</sup> v území. V praxi to zejména znamená, že není možno s jistotou předpokládat zachování pohody bydlení v místě (na rozdíl od strategických a rozvojových záměrů, které jsou v územním plánu vždy zaneseny). Současně tímto dochází k rozporu s § 18 odst. 2 a 3 SZ a velkou částí § 19 SZ, tedy k upřednostnění soukromého zájmu před veřejným. Ve vztahu k liniovým dopravním stavbám může při postupu podle § 18 odst. 5 SZ dojít ke vzniku lokálních překážek. V extrémním případě by tak mohlo dojít k blokaci záměru. Přestože záměr je obvykle vymezený jako zastavitelná plocha (§ 2 odst. 1 písm. j) SZ), plocha územní rezervy (§ 36 odst. 1 a § 43 odst. 1 SZ) či koridor (§ 2 odst. 1 písm. i) SZ), jedná se o „zastavitelnou plochu v nezastavěném území“.

Úkoly pro územní plánování, uvedené v § 19 odst. 1 stavebního zákona, převážně konkretizují obecné požadavky vymezené § 18 SZ. Pro liniové dopravní stavby jsou důležitá zejména ustanovení odst. 1) písm. b) („stanovovat koncepci rozvoje

---

<sup>3</sup> Zastavěné území je technický termín definovaný v § 2 odst. 1 písm. d) SZ. Nezastavěné území je následně definováno v § 2 odst. 1 písm. f) SZ.

<sup>4</sup> Právní nejistota se dá definovat jako porušení právní jistoty. Hendrych a kol. (2009) definují právní jistotu takto: „Právní jistota plyne z dodržování práva, ze zachování legality jak při jeho tvorbě, tak i aplikaci. K naplnění požadavku právní jistoty musí být vytvořeny podmínky pro to, aby bylo objektivní právo dlouhodobě stabilní, jednotné, relativně jednoduché a předvídatelné a aby byla dodržována subjektivní práva všech. Nikdo nesmí být bez zákonného důvodu na svých právech zkrácen a každý, kdo porušuje právní povinnosti, musí být zákonným způsobem postižen. Tím je naplňováno legitimní očekávání fyzických i právnických osob. Právní jistota je jedním ze znaků existence právního státu.“

území, včetně urbanistické koncepce s ohledem na hodnoty a podmínky území,“), písm. c) („prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využití,“), písm. e) („stanovovat podmínky pro provedení změn v území, zejména pak pro umístění a uspořádání staveb s ohledem na stávající charakter a hodnoty území,“), případně ještě písm. h) („vytvářet v území podmínky pro odstraňování důsledků náhlých hospodářských změn,“). Systém územního plánování má do území včlenit požadované záměry do celkové koncepce a zajistit zejména minimalizaci negativních vlivů na území. Vzhledem k vlivům a dopadům nové dopravní infrastruktury na přírodu, krajinu a socioekonomickou sféru není možné jejich umístování bez ohledu na další složky přírodní a antropogenní sféry. Navržení nové dopravní infrastruktury může být naopak považováno naopak za územní stimul a impulz pro rozvoj území vedoucí k odstranění důsledků náhlých hospodářských změn (§ 19 odst. 1 písm. h) SZ).

V § 19 odst. 2 je do principu územního plánování zavedeno posouzení vlivu politiky územního rozvoje, zásad územního rozvoje nebo územního plánu na udržitelný rozvoj území. „Pro účely tohoto posouzení se zpracovává vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Jeho součástí je také vyhodnocení vlivů na životní prostředí (...), včetně posouzení vlivu na evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast.“ Náležitosti posouzení vlivů územního plánu na udržitelný rozvoj jsou stanoveny v příl. č. 5 vyhl. č. 500/2006 Sb. Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (*Strategic Environmental Assessment*, zkráceně SEA) se řídí zák. č. 100/2001 Sb., o posouzení vlivu na životní prostředí, v platném znění. SEA je alternativou k posouzení vlivu na životní prostředí (*Environmental Impact Assessment*, zkráceně EIA) pro strategické záměry a koncepční materiály. Konkrétně se jedná o koncepce uvedené v § 3 písm. b) a § 10a odst. 1 zák. č. 100/2001 Sb. (MŽP, 2015).

Záměry dopravní infrastruktury jsou téměř vždy posuzovány prostřednictvím EIA i SEA. Konkrétní seznam povinně posuzovaných záměrů je obsažen v příl. č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., pro dopravu jsou významné zejména body 9.1 až 9.5 (bod 9.1 „Novostavby železničních drah delší 1 km.“. V tomto případě je posuzován procesem EIA záměr jako celek. U všech obcí, jichž se záměr dotýká, je současně posuzován procesem SEA, neboť zde je řešen dopad na konkrétní území v celém jeho rozsahu. Výstupy SEA mají (stejně jako u EIA) doporučující charakter, tato doporučení jsou zapracována do výsledného řešení územního plánu. Doporučení nemusejí být vždy dodržena, je-li toto řádně odůvodněno. Doporučení se mohou týkat koncepce uspořádání území či umístění jednotlivých zastavitelných ploch či ploch územních rezerv, včetně požadavku na jejich vypuštění. Dokumentace na vyšší měřítkové úrovni, tj. politika územního rozvoje a zásady územního rozvoje, jsou posuzovány SEA samostatně a zpravidla automaticky, neboť záměry v nich obsažené mají značný dopad na rozvoj území. SEA zpracovaná na vyšší hierarchické úrovni není zvlášť komentována v dokumentu nižší hierarchické úrovně a naopak.

Vzhledem k tomu, že materiály EIA/SEA nejsou závazné, je otázkou, nakolik je jejich zpracování vhodné pro praktické využití. Z praxe jsou známy případy, kdy je záměr posouzen a na základě negativního výsledku přepracován do podoby, která může úspěšně projít procesem EIA/SEA. Může to být například formou rozdělení záměru tak, že se posuzují jednotlivé části samostatně a ne kumulativní efekt celého záměru. Dalším rizikem je systém financování. Dokumentace EIA/SEA je zpracovávána z prostředků objednatele<sup>5</sup> (§ 18 odst. 1 zák. č. 100/2001 Sb.), což může vést ke střetu zájmů a vytvoření posudku EIA/SEA podle požadavků objednatele.

Úvodní § 18 a 19 obsahují souhrn základních pravidel, vycházejících z dosud známých teoretických východisek a přístupů k urbanismu, územnímu a prostorovému plánování, ochraně životního prostředí a udržitelnému rozvoji území. Jsou zde současně naznačeny procesní náležitosti, které jsou následně rozvedeny zejména v § 20 – 24 a samostatně u každého dalšího nástroje či procesu. Respektování obecných principů je při rozvoji důležité, ovšem jedná se o respektování mimořádně vágně definovaných (ale i definovatelných) pojmů jako udržitelný rozvoj nebo veřejný zájem. Naplnění těchto pojmů je v praxi často ohýbáno v prospěch určitých subjektů, skupin obyvatel anebo i složek státní správy a samosprávy. Územně plánovací dokumentace jsou mimo jiné politickými dokumenty a jejich obsah je schvalován příslušnými volenými zástupci veřejnosti. Není možné tvrdit, že navržená řešení jsou zpracovávána výhradně na základě politické objednávky. V mnoha případech přesahuje pořízení dokumentace jedno volební období, samotná dokumentace je zpracována a řízena složkami státní správy, které volebnímu procesu nepodléhají. Současně však není možné jít do přímého a otevřeného rozporu s politickou reprezentací a státní správou, neboť bez jejich vědomí není možno dokumenty schválit. V určitých oblastech proto mohou být schválena řešení, která představu o udržitelném rozvoji území či o veřejném zájmu příliš nenaplňují a v konečném důsledku mohou být negací těchto přístupů. Přesto je možné konstatovat, že k přijímání řešení s významnějším porušením či ohnutím obecných zásad dochází pouze výjimečně a v omezeném rozsahu.

Dodržování obecných východisek je rovněž důležité z hlediska právní závaznosti územně plánovacích dokumentací. Přestože jsou tato východiska definována poměrně vágně, bývá jejich naplňování častým předmětem rozporů územních plánů. Důvodem je právě absence jasných ukazatelů a definic, jak mohou být tato východiska naplňována (např. udržitelný rozvoj nebo veřejný zájem). V každé dokumentaci je proto důležité dostatečné odůvodnění navrženého řešení právě ve vztahu k těmto vágně definovaným východiskům.

---

<sup>5</sup> V případě posuzování EIA se jedná o oznamovatele (§ 6 odst. 1 zák. č. 100/2001 Sb.), v případě posuzování SEA o předkladatele (§ 10c odst. 1 zák. č. 100/2001 Sb.).

### 3.3 Nástroje územního plánování

Současný systém nástrojů územního plánování je možno popsat pomocí schématu uvedeného v Obr. 4. Základními složkami procesu jsou územně plánovací podklady, politika územního rozvoje a územně plánovací dokumentace.

Zákon č. 183/2006 Sb. (stavební zákon)			
Územně plánovací podklady		Politika územního rozvoje	Územně plánovací dokumentace
Územně analytické podklady	Územní studie		Zásady územního rozvoje
			Územní plán
			Regulační plán

Obr. 4. Nástroje územního plánování podle zákona č. 183/2006 Sb. v platném znění.

Zdroj: Dujka, 2015.

Každý z nástrojů územního plánování je zaměřen na jiné měřítko – viz Obr. 5. Politika územního rozvoje je tvořena na úrovni republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostí (§ 31 odst. 1 SZ). Zásady územního rozvoje jsou pořizovány a zpracovávají pro správní území krajů (§ 36 odst. 4 SZ), kde „...v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje (...) a koordinují územně plánovací činnost obcí.“ (§ 36 odst. 1 SZ). Územní plány zpřesňují cíle a úkoly územního plánování v souladu s nadřazenými dokumentacemi pro správní území obcí (tj. na všech příslušných katastrálních územích; § 43 odst. 3 a 4 SZ). Územně analytické podklady jsou pořizovány pro úroveň kraje nebo pro správní obvod obce s rozšířenou působností (§ 4 odst. 1 vyhl. č. 500/2006 Sb.). Územní studie a regulační plány nemají přesně stanovenou podrobnost (§ 30 SZ, § 61 odst. 1 SZ).

#### 3.3.1 Územně plánovací podklady

Územně plánovací podklady jsou definovány v § 25 SZ takto: „Územně plánovací podklady tvoří územně analytické podklady, které zjišťují a vyhodnocují stav a vývoj území a územní studie, které ověřují možnosti a podmínky změn v území; slouží jako podklad k pořizování politiky územního rozvoje, územně plánovací dokumentace,

jejich změně a pro rozhodování v území.“ Tato skupina nástrojů je primárním principem získu informací o území, které jsou následně používány v politice územního rozvoje a územně plánovacích dokumentacích. Dalšími zdroji jsou například ostatní nástroje územního plánování. Územně plánovací podklady se dělí na dvě podskupiny, a to územně analytické podklady a územní studie.

Nástroj ÚP	Podrobnost řešeného území	Použité měřítko základní (volitelné)
Politika územního rozvoje ČR	Oblasti, osy, koridory a plochy	schéma
Zásady územního rozvoje	Rozvojové oblasti, specifické oblasti, rozvojové osy, plochy a koridory nadmístního významu	1 : 100 000 (1 : 200 000; 1 : 50 000)
Územní plán	Plochy a koridory	1 : 5 000 (1: 10 000)
Regulační plán	Pozemky	1 : 1 000 (1 : 500; 1 : 2000)

Obr. 5. Podrobnost a měřítko řešení Politiky územního rozvoje a územně plánovacích dokumentací. Zdroj: Dujka, 2015.

#### A) ÚZEMNĚ ANALYTICKÉ PODKLADY

Územně analytické podklady (§ 26 až § 30 SZ; dále jen ÚAP) „...obsahují zjištění a vyhodnocení stavu a vývoje území, jeho hodnot, omezení změn v území z důvodu ochrany veřejných zájmů, vyplývajících z právních předpisů nebo stanovených na základě zvláštních právních předpisů nebo vyplývajících z vlastností území (dále jen "limity využití území"), záměrů na provedení změn v území, zjišťování a vyhodnocování udržitelného rozvoje území a určení problémů k řešení v územně plánovací dokumentaci (dále jen "rozbory udržitelného rozvoje území").“ (§ 26 odst. 1 SZ). ÚAP by tedy představovat souhrn všech dostupných informací o území, pro něž jsou zpracovány. Do ÚAP jsou zahrnována především obecně místopisná data, statistická data a údaje o dopravní a technické infrastruktuře. Přesný obsah ÚAP je ošetřen v § 4 a § 5 vyhl. č. 500/2006 Sb. Statistické údaje jsou obvykle přebírány od jednotlivých obcí, od Českého statistického úřadu či z jiných oficiálních zdrojů. Technická data jsou poskytována správci sítí.

Získaná data jsou vyhodnocena a je vytvořen tzv. rozbor udržitelného rozvoje území (RURÚ), jehož obsah je definován v § 4 odst. 1 písm. b) bod 1. vyhl. 500/2006 Sb. RURÚ nejprve předkládá „vyhodnocení vyváženosti vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství

obyvatel území“ (§ 4 odst. 1 písm. b) bod 1. vyhl. 500/2006 Sb.). Následně jsou definovány a přesně určeny urbanistické, dopravní a hygienické závady, střety v území, jež je potřeba řešit v dalších dokumentacích, střety záměrů a limitů a slabé stránky a hrozby v území (podrobněji § 4 odst. 1 písm. b) bod 2. vyhl. 500/2006 Sb.). Obsah územně analytických podkladů je zcela aktualizován každé dva roky (viz též § 28 SZ).

První ÚAP byly zpracovány v roce 2008, od té doby jsou průběžně aktualizovány. Původní záměr ÚAP byl úplně nahrazení fáze průzkumů a rozborů. ÚAP měly obsahovat všechny informace, které jsou dostatečné pro zpracování územně plánovací dokumentace. V praxi se ukázalo, že tento přístup není možné bez výjimky praktikovat. Fáze terénních průzkumů je důležitá zejména při tvorbě územních a regulačních plánů, neboť tyto vyžadují dobrou znalost řešeného území. Kvalita dat v ÚAP rovněž není vždy zcela spolehlivá. Data od správců sítí nebývají upravena pro vnějšího uživatele. Jejich použitelnost je omezená, pro potřeby územního plánování zde bývají příliš podrobné technické detaily.

Z hlediska geografie obsahují ÚAP řadu neúplných či příliš podrobně určených informací. I přes existenci ÚAP je spolehlivější čerpat dostupná data z původního zdroje a následně je upravovat podle potřeby. Součástí RURÚ bývá rovněž SWOT analýza vycházející ze statistických dat a ukazatelů. V RURÚ bývá považována za vstupní podklad na úrovni statistických dat, což je v rozporu s posláním tohoto nástroje. Vymezování problémů v RURÚ (dle § 4 odst. 1 písm. b) bodu 2. vyhl. 500/2006 Sb.) probíhá především pomocí GIS-prostorových analytických nástrojů bez odborné korekce výstupů. Jako problémy či střety jsou uváděna místa, u nichž došlo z hlediska prostorových dat k překřížení či přiblížení jevů, jež jsou při analýze označeny jako neslučitelné. Typickými případy nadbytečných informací bývá úroňové křížení prvků ÚSES a silnic. Příkladem urbanistických závad je existence stávající zástavby či infrastruktury na plochách chráněných ložiskových území (CHLÚ). Informace z ÚAP je proto potřeba dále analyzovat a odůvodňovat. Přestože existují metodiky kvality obsahu (vytvořené Ústavem územního rozvoje), tedy naplňování sledovaných jevů z Přílohy č. 1 k vyhlášce č. 500/2006 Sb., ÚAP SO ORP se mohou lišit nejen mezi jednotlivými kraji, ale také mezi SO ORP v rámci jednoho kraje. Také se mohou lišit i dvě po sobě jdoucí aktualizace ÚAP (rozdílní zpracovatelé), což výrazně omezuje použití tohoto nástroje pro tvorbu souvislé časové řady.

ÚAP v současné podobě lze vnímat jako dobrý nástroj spravující podklady v území a umožňující základní orientaci v něm. Není je možno použít jako výhradní zdroj dat a také údaje v nich obsažené je potřeba korigovat s dalšími zdroji dat a s jinými podklady. Výše uvedené praktické důsledky jejich technické úpravy bohužel degradovaly tento potenciálně dobrý nástroj územního plánování na územně plánovací podklad s omezeným použitím.



## B) ÚZEMNÍ STUDIE

Druhým územně plánovacím podkladem je územní studie (§ 30 SZ), která „...navrhuje, prověřuje a posuzuje možná řešení vybraných problémů, případně úprav nebo rozvoj některých funkčních systémů v území, například veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability, které by mohly významně ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich vybraných částí.“ (§ 30 odst. 1 SZ). Formální požadavky na územní studii, její pořízení a schvalování jsou poměrně volné, nicméně existují metodické pokyny pro jejich zpracování a zadávání (opět vytvářeno Ústavem územního rozvoje). Podle § 30 odst. 2 SZ „pořizovatel pořizuje územní studii v případech, kdy je to uloženo územně plánovací dokumentací, z vlastního nebo jiného podnětu. V zadání územní studie určí pořizovatel její obsah, rozsah, cíle a účel.“ Není tedy přesně definován obsah ani územní či faktický rozsah územní studie. To z ní činí nástroj s poměrně zajímavými možnostmi a širokým využitím. Měřitko územní studie se může pohybovat od řešení zóny o ploše jednotek hektarů přes územní studie na úrovni SO ORP až po území zasahující jeden či více krajů. Územní studie je možno rozdělit do několika kategorií.

- **Územní studie zóny.** Zpravidla se jedná o zastavovací studie, definující rozmístění ploch zástavby, veřejného prostranství, dopravní a technické infrastruktury. Nejčastěji se takovéto územní studie zpracovávají buď pro lokality vyžadující specifické prostorové řešení, anebo pro lokality plošně rozsáhlé, vyžadující podrobnější koncepční řešení. Navržená koncepce obsahuje také možný návrh budoucí parcelace ploch. Výsledek se potom blíží urbanistickým studiím vycházejícím z tradičních urbanistických přístupů. Územní studie pro plochu bývá obvykle stanovena již v územním plánu (§ 30 odst. 2 SZ), může být zpracována i samostatně. Územní studie může být zpracována buď samostatně pro každou plochu, anebo pro více ploch současně. Nejčastější použití studie tohoto rozsahu je pro plochy určené k bytové výstavbě.

Příklady územních studií: Územní studie Vizovice - lokalita BI 33 (zapsáno 2014); Územní studie - Obytný soubor Mohelnice - Sever A (zapsáno 2011).

- **Územní studie urbánních struktur.** Územní studii je možno použít také na řešení koncepce v oblasti specifické urbánní struktury v celém zastavěném území sídla či jeho části. Řešenými strukturami bývají například veřejná prostranství (v rozsahu vymezení stejnojmenné plochy s rozdílným způsobem využití v územním plánu), struktura a koncepce městské či obecní zeleně, řešení dopravní sítě města apod. Územní studie tohoto účelu se nejčastěji zpracovává pro sídlo velikosti města či městečka. Příkladem jsou „Územní studie veřejného prostranství“ nebo „Územní studie sídelní zeleně“ (Salašová, 2016).

Příklady územních studií: Územní energetická koncepce Statutárního města Olomouc; Územní studie Systém sídelní zeleně města Šumperk (zapsáno 2015).

- **Územní studie správního obvodu obce s rozšířenou působností.** Používá se ke koncepčnímu řešení jevu či jevů v rozsahu správního obvodu obce s rozšířenou působností. Nejobvykleji se jedná o řešení nadmístní struktury ÚSES (nadregionální a regionální úroveň) s naznačením řešení lokální úrovně, která je detailně řešena v jednotlivých územních plánech. V nedávné době vznikl záměr tzv. územních studií krajiny, které rovněž řeší celé SO ORP (viz též Dujka, V., Dujka, J., 2016).

- **Územní studie nadmístního jevu malého rozsahu.** Typicky se jedná o jev přesahující hranice jedné obce, díky čemuž není možné řešení v rámci územního plánu. Příkladem může být trasování dopravní stavby či prvku ÚSES mezi dvěma sousedními obcemi, řešení technické infrastruktury, specifické lokality přesahující hranice dvou obcí (okresů či krajů) a podobně. Územní studie může být pořizována příslušným oddělením obce s rozšířenou působností či krajského úřadu.

Příklady územních studií: Územní studie Variantní řešení uličního profilu s umístěním tramvajové trati Třída Míru-Pražská v Olomouci (Statutární město Olomouc, zapsáno 2012); Územní studie přeložky silnice I/69 obchvat Lutoniny (okr. Zlín, zapsáno 2012); Územní studie prověření trasy Boskovické spojky a přeložky silnice II/374 (okr. Blansko, zapsáno 2007); Územní studie prověření variant Křenovické spojky (okr. Vyškov, zapsáno 2013); Územní studie - Územní souvislosti přeložky silnice II/444 na území Mohelnice a Moravičan s vazbou na dálnici D 35 (zapsáno 2016).

- **Územní studie nadmístního jevu středního rozsahu.** Územní rozsah tohoto typu je jev zasahující alespoň jedno či více SO ORP. Na rozdíl od výše uvážené územní studie SO ORP se zde nejedná o plošné (úplné) řešení, ale o hledání variant koncepce vybraného záměru. Dají se sem zařadit územní studie prostorově stabilizující dopravní či technickou infrastrukturu, jejíž koridor je rámcově vymezen, ale je potřeba jej zpřesnit a zúžit do podoby blížící se výslednému stavu. Jinými slovy se jedná o vyhledávání optimální trasy. Obecně vzato se jedná o územní studie, které řeší prvky prostorově zmíněné v grafické části zásad územního rozvoje.

Příklady územních studií: Územní studie Vedení kapacitní silnice tzv. Pravobřežní komunikace a řešení dopravních uzlů ve variantě B (okr. Zlín, zapsáno 2016); Územní studie obchvatu Kroměříže silnicí II/432 (okr. Kroměříž, zapsáno 2011); Územní studie propojení R49 a I/57 MÚK Pozdřechov (okr. Vsetín, zapsáno 2012).

- **Územní studie nadmístního jevu velkého rozsahu.** Územní studie tohoto typu řeší takové koncepční záměry, které dosud nejsou prostorově ukotvené, a existuje pouze jejich ideový záměr. Opět se zpravidla jedná o dopravní či

technickou infrastrukturu, u níž jsou dány pouze orientační body. Zbývající prostorový průběh není pevně dán a úkolem takovéto územní studie je prověřit varianty a najít nejvhodnější řešení, přičemž nemusí být vždy brán ohled na záměry řešené územními plány či dalšími územními studiemi. Je možno sem zařadit takové jevy z politiky územního rozvoje, které nemají pevně stabilizovanou trasu v zásadách územního rozvoje. Spadaly by sem nicméně i územní studie řešící mezinárodní souvislosti.

Příklady územních studií: Územní studie D3 Přeložka silnice I/44 v úseku Jeseník - Mikulovice (okr. Jeseník, schváleno 2012); Územní studie E1 Vedení 400 kV Nošovice - Prosenice (okr. Přerov, schváleno 2011); Studie rychlostní silnice R43 v úseku Svitávka - hranice JMK (okr. Blansko, rozpracováno).

Dokončená územní studie není schvalována. Její platnost je počítána ode dne zapsání pořizovatelem do evidence územně plánovací činnosti (§30 odst. 4 SZ), kterou spravuje Ústav územního rozvoje. Po zapsání se územní studie stává neopominutelným územně plánovacím podkladem, jehož řešení musí být respektováno. Pokud je potřeba se od tohoto řešení odchýlit, je nezbytné odchylky zdůvodnit. Územní studie je platná bez omezení, může být aktualizována či nahrazena novou územní studií.

Výhodou instituce územních studií je jejich flexibilita umožňující koncepčnost řešení, kterou není možno dosáhnout obdobným způsobem v územně plánovacích dokumentacích. Institut územních studií větších rozsahů je využitelný právě ve vztahu k dopravní infrastruktuře, kdy může prověřit a územně stabilizovat trasování. Jistou nevýhodou je omezená závaznost územních studií, kdy je možno obejít jejich řešení na základě odůvodnění. To může v konečném důsledku vést k narušení původně plánované koncepce většího územního rozsahu a vzniku deformovaných struktur s omezenou funkčností. Flexibilita územních studií je současně i důvodem jejich hojného využívání. Podobnými možnostmi disponuje regulační plán, ale jeho pořízení je mnohem komplikovanější a jeho bezpodmínečná závaznost může způsobit úplné zablokování záměru.

### **3.3.2 *Politika územního rozvoje***

Politika územního rozvoje (dále také PÚR) je koncepčním rozvojovým dokumentem na úrovni státu. Ve stavebním zákoně je PÚR definována v § 31 SZ, její obsah je pak popsán zejména v § 32 odst. 1 SZ. Přestože zásady územního rozvoje a územní plány z PÚR přímo vycházejí, PÚR není řazena mezi územně plánovací dokumenty. Na rozdíl od nich totiž PÚR příslušné záměry pouze koncepčně vymezuje. Nepochází zde k přímé a závazné územní stabilizaci jako v územně plánovacích dokumentech. PÚR stanovuje republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území (§ 32 odst. 1 písm. a) SZ), vymezuje oblasti se speciálními charakteristikami (§ 32 odst. 1 písm. b) a c) SZ), vymezuje plochy a koridory (§ 32 odst. 1 písm. d) SZ) a podmínky těchto ploch a koridorů (§ 32 odst. 1 písm. e) SZ).

Výsledné řešení je následně vyhodnoceno z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území (§ 32 odst. 2 SZ).

Návrh PÚR je vytvářen Ministerstvem místního rozvoje. Dokument vychází z územně plánovacích podkladů a řady dalších vstupů; ty nejdůležitější jsou uvedeny v §33 odst. 2 SZ. Zpracovaný návrh je projednán a schvalován vládou (§34 SZ). PÚR může být buď nahrazena novou PÚR, anebo aktualizována (§35 SZ). Ministerstvo místního rozvoje zpracuje do čtyř let od schválení PÚR zprávu o uplatňování PÚR, která je předkládána vládě (§35 odst. 1 SZ). Vláda následně rozhoduje, zda PÚR zůstává v platnosti beze změny, zda dojde k její Aktualizaci nebo zda dojde k pořízení nové PÚR (§ 35 odst. 5 SZ). PÚR či její změny jsou podle potřeby konzultovány také s okolními státy (§ 33 odst. 5 SZ).

První dokument „Politika územního rozvoje“ byl schválen Usnesením Vlády České republiky č. 561 ze dne 17. května 2006 jako předvoj nového stavebního zákona č. 183/2006 Sb. Mohlo se také jednat o zkušební verzi – viz § 186 SZ. Nahrazena byla Politikou územního rozvoje 2008, schválenou Usnesením Vlády České republiky č. 929 ze dne 20. července 2009. Tato PÚR byla jednou aktualizována, a to v roce 2015. Aktualizovaná verze PÚR 2008 byla schválena Usnesením Vlády České republiky č. 276 ze dne 15. dubna 2015. V současné době je tedy na nejvyšší prostorově plánovací úrovni platný dokument s názvem „Politika územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č. 1“. Je-li v této práci dále zmiňována PÚR v platném znění, myslí se tím tento dokument z roku 2015.

Politika územního rozvoje obsahuje tři okruhy koncepcí. První okruh se zaměřuje na obecná východiska (kapitola 2), druhý na vymezení rozvojových os a rozvojových a specifických oblastí (tedy vymezení regionálního charakteru; kapitoly 3 a 4) a třetí na stanovení pátečních prvků veřejné infrastruktury (vymezení liniového či bodového charakteru; kapitoly 5 a 6). Dokument je rozdělen na jednotlivé články, v následujícím textu je na ně v případě potřeby odkazováno.

Obecná východiska jsou označena jako republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje. Tyto priority vycházejí z cílů a úkolů územního plánování (§ 18 a 19 SZ); jsou zde stanoveny obecné zásady rozvoje území, navrhování infrastruktury, zástavby území, pravidel rozvoje v záplavových územích či zásady pro udržitelný rozvoj životního prostředí, přírody a krajiny. Je stanoveno 22 republikových priorit. Pro liniové stavby jsou nejdůležitější zejména priority č. 16, 17, 18, 19, 20, 20a, 21, 23, 24, 27, 28 a 29. Problematika liniových staveb zde může být řešena buď přímým odkazem k dopravní infrastruktuře (priority 23, 24), anebo je zahrnuta do řešení komplexního významu z hlediska rozvoje území, ekonomické udržitelnosti, ochrany přírody a krajiny anebo ochrany životního prostředí.

Regionální vymezení rozvojových oblastí a os představuje identifikaci ploch a koridorů s vysokým celostátním a mezinárodním významem. Základ tvoří soustava ekonomických, sídelních a kulturních center státu, přičemž zpravidla se jedná o krajská

města a jejich aglomerace. Tato centra jsou propojena rozvojovými osami, které jsou vymezovány výhradně podle pátevní silniční sítě. Rozvojové oblasti a osy představují síť soustřeďující nejvíce prostorových i ekonomických aktivit, a současně území, které mají největší potenciál rozvoje. Celkem je vymezeno 12 rozvojových oblastí, označených OB1 až OB12<sup>6</sup>, a 13 rozvojových os, označených OS1 až OS13. Spolu s rozvojovými oblastmi a osami jsou vymezeny tzv. specifické oblasti, zahrnující převážně strukturálně postižené regiony a regiony s dlouhodobě vysokou mírou nezaměstnanosti. Pro dopravní infrastrukturu z vymezení specifických oblastí nevyplývají žádné prostorově definované úkoly. V čl. 67 písm. b) je pouze uvedeno „zkvalitnění veřejné, zejména dopravní a technické infrastruktury“, což je zaměřeno především na stávající infrastrukturu, případně lokální či regionální zájmy (přeložky silnic, obchvaty obcí, úpravy technické infrastruktury apod.).

Rozvojové osy jsou vymezovány zejména s důrazem na silniční dopravu. Lze to vidět ze schématu v Obr. 6, kde územní vymezení os sleduje stávající či zamýšlenou dálniční síť. Zařazení do rozvojových os umožňuje těmto komunikacím zajištění priority při opravách, výstavbě nových úseků či vytváření přeložek. Písemné vymezení os obsahuje i zmínky o páteřních železničních tratích, probíhající ve shodných směrech. Železniční trati jsou zmiňovány pouze jako doplněk silniční sítě. Příkladem může být vymezení rozvojových os OS5 (Praha–[Kolín]–Jihlava–Brno) a OS5a (Praha–Jihlava; vymezena až v Aktualizaci č. 1), které jsou vymezeny s ohledem na vliv dálnice D1, resp. navazující komunikace Jihlava–Havlíčkův Brod–Kolín. Vysokorychlostní železnice sem zahrnuty nejsou, přestože vymezení osy OS5 je prakticky shodné s uvažovanou tzv. severní variantou VRT z Kolína na Havlíčkův Brod a Jihlavu. Úloha silnice č. I/38 je v kontextu vymezení ostatních rozvojových os podružná. Rovněž osa OS5a kopíruje tzv. jižní variantu VRT přes Benešov a Vlašim, která byla nově vymezena v roce 2010 (dle studie „Vysokorychlostní trať Praha–Brno“, SUDOP Praha a.s., 2010). Do rozvojových os není řazena ani žádná z železničních tratí spojující Prahu a Brno, Brno a Ostravu (rozvojová osa OS10 nezahrnuje železniční trať č. 300 či plánovanou vysokorychlostní trať) či Prahu a Liberec. V posledně jmenovaném případě příslušná rozvojová osa OS3 nezahrnuje železniční trati ani jejich optimalizace, pouze sleduje bývalou západní větev koridoru kombinované dopravy KD1 (Praha – Liberec – hranice PL), Aktualizací změněného na koridor ŽD8. Mezi priority rozvojových os nepatří ani nová přeshraniční železniční spojení do Bavorska, zejména přes Domažlice a Furth im Wald.

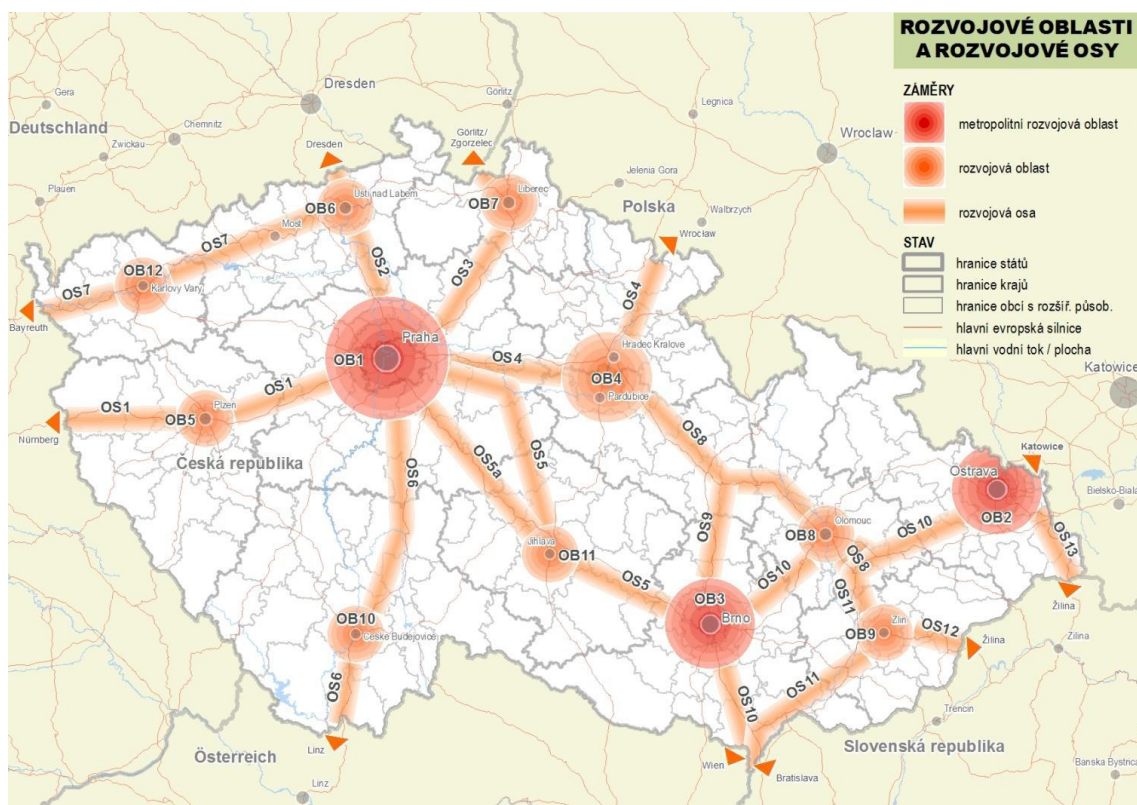
Přestože je možno diskutovat nad vhodností obsluhy některých oblastí železnicí jako primárními druhem dopravy (Liberecko, centrální oblasti Vysočiny mimo dálnici D1, západ republiky), neměly by být záměry rekonstrukce či úprav železniční sítě

---

<sup>6</sup> Rozvojové oblasti jsou označeny podle významu v sídelní a ekonomické struktuře státu. Tři nejdůležitější oblasti jsou pouze v grafickém vyjádření (viz Obr. 6) označeny jako metropolitní rozvojové oblasti: OB1 představuje pražský městský region, OB2 ostravsko-karvinský region a OB3 brněnský městský region. Východočeská konurbace Hradce Králové a Pardubic je vymezena jako jedna rozvojová oblast OB4.



v hlavním rozvojovém dokumentu zcela opomíjeny. Strategický význam železnice je nepopiratelný a železnice by měla být zařazena jako součást dopravní infrastruktury do nejvyšších rozvojových dokumentů. Železniční trati nebyly páteřními prvky dopravy ani v předchozích Politikách. Podobně ani Zásady a pravidla územního plánování (VÚVA, 1984) jako nepřímý předchůdce PÚR nevymezují železniční trati mezi hlavními osami rozvoje, a to i přesto, že železniční doprava měla přinejmenším do konce 80. let 20. století mnohem větší národohospodářský význam než dnes – viz též Obr. 1. Pravděpodobně nelze přesně určit důvod, proč je železniční infrastruktura v těchto rozvojových dokumentech opomíjena. Příčinou může být určité dědictví ve vztahu k této, původně převážně soukromé, infrastruktuře, anebo přílišné náklady na zásadnější změny v podobě železniční sítě. Železnice nicméně je páteřní komunikační sítí a jako taková by měla mít svůj status v základním vymezení zásadního prostorově koncepčním dokumentu celostátního významu. Železniční infrastruktura je vymezena pouze v samostatné kapitole mezi prvky veřejné infrastruktury, avšak zde jsou uvedeny pouze záměry. To je důležitý rozdíl mezi rozvojovými oblastmi a osami a veřejnou infrastrukturou; rozvojové oblasti vycházejí převážně ze stávající infrastruktury.



Obr. 6. Výkres rozvojových oblastí a rozvojových os. Zdroj: Politika územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č. 1, 2015.

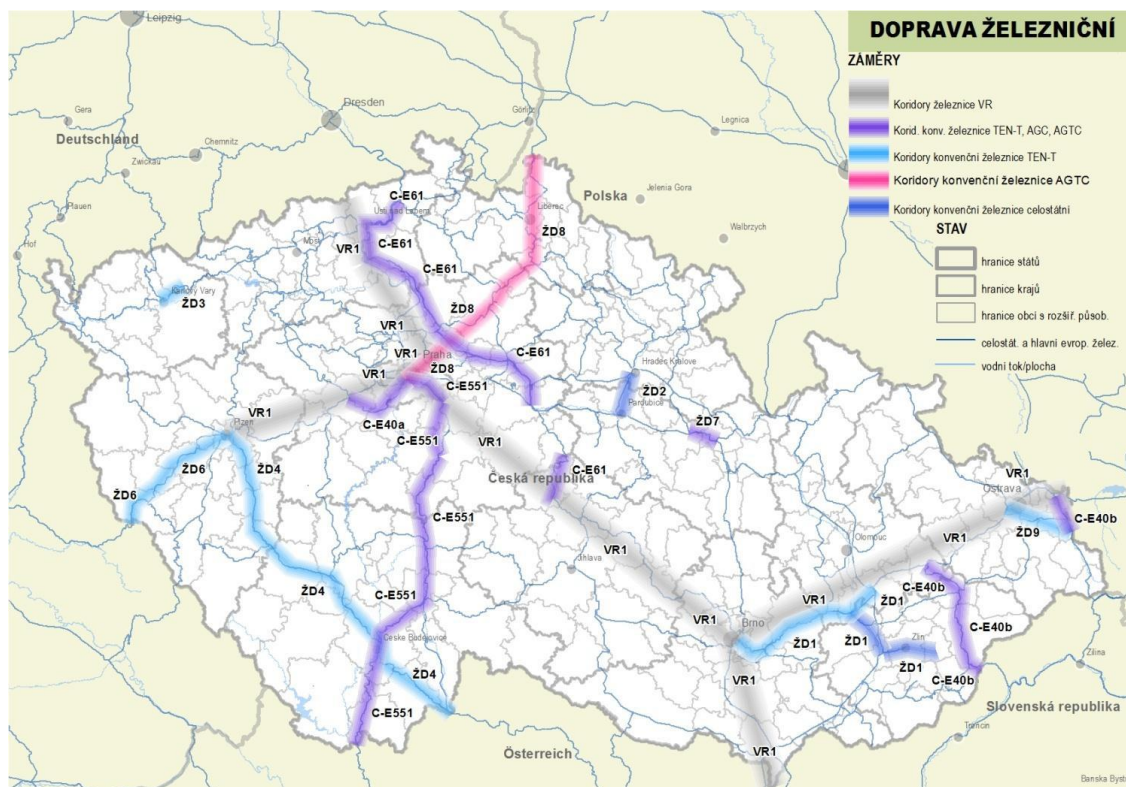
Vymezení koridorů v tematických oblastech rozvádí a zpřesňuje obecné infrastrukturní záměry uváděné v rozvojových oblastech a osách. Dále jsou zde uváděny záměry týkající se jednotlivých druhů veřejné infrastruktury, které nejsou v oblastech a osách zařazeny, ale jejich strategický význam odpovídá zařazení do PÚR. Ve

východiscích koridorů a ploch dopravní infrastruktury (čl. 76 – 78 a 78a) je zajištěna preference staveb dopravní infrastruktury, dodržování návazností v navazujících územně plánovacích dokumentacích i v mezinárodním měřítku a územní ochrana koridorů plánované dopravní infrastruktury. Důležitý je zejména čl. 78a („*V rámci územního plánování je nutno zajistit vymezení ploch, koridorů a územních rezerv pro lokalizaci záměrů dopravní infrastruktury*“) a obecné ustanovení čl. 76 („*Závazným vymezením koridoru dopravní infrastruktury v Politice územního rozvoje ČR se rozumí uvedení míst, která mají být záměrem spojena, v její textové části. Grafická schémata, případně údaje o technických parametrech záměru, jsou-li uvedeny, mají orientační význam. Dojde-li k překryvu plochy nebo koridoru pro záměr vymezený v Politice územního rozvoje ČR s jiným záměrem, který v Politice územního rozvoje ČR není vymezený nebo se záměrem, pro který je vymezena územní rezerva, nesmí být v územně plánovací dokumentaci stanoveny podmínky, které by znemožnily nebo podstatně ztížily realizaci záměru vymezeného v Politice územního rozvoje ČR, pokud tyto podmínky nevyplývají ze stavu nebo limitů využití území.*“). Dále je kladen důraz na zachování koridorů pro dopravní infrastrukturu v navazujících dokumentacích, za což zodpovídají kraje, resp. příslušná oddělení krajských úřadů. Obce jsou následně povinny v navazujících dokumentacích stanovené záměry respektovat a přebírat je. Pokud záměr není stabilizován v prostoru v nadřazené dokumentaci, je potřeba jej do dokumentace zavést a v maximální možné míře zajistit, aby nedošlo ke zmaření tohoto záměru.

Politika územního rozvoje vymezuje záměry pro tyto druhy dopravy: železnice (čl. 83 – 95 a 95a, 95b), silnice (čl. 96 – 122 a 96a, 109a), vodní doprava (čl. 123 – 129), kombinovaná doprava (čl. 129 a 130) a letiště (čl. 131 – 133). Ještě v PÚR 2008 byly zavedeny rovněž multimodální koridory (čl. 81 a 82), jež byly v čl. 81 „...*charakterizovány soustředěním dvou a více druhů dopravy s dělbou dopravní práce.*“ Na území České republiky byl vymezen pouze multimodální koridor M1 (čl. 82) Praha – České Budějovice – hranice ČR/Rakousko (– Linz), jež měl zahrnovat záměry rekonstrukce/novostavby IV. železničního koridoru, dálnice D3, splavnění Vltavy do Českých Budějovic, plochu mezinárodního letiště a veřejného logistického centra. V Aktualizaci č. 1 byla ochrana tohoto „druhu dopravy“ vypuštěna pro „...*překonání potřeb řešení multimodality vznikem komplexního mezinárodního pohledu na problematiku multimodality (...) a z důvodu řešení koridorů jednotlivých druhů dopravy v příslušných částech kapitoly 5.*“ (Odůvodnění k návrhu Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje České republiky, s. 14).

Plochy a koridory určené pro železniční dopravu se dělí na koridory vysokorychlostní dopravy (čl. 83) a koridory konvenční železniční dopravy (čl. 84 – 95). Obdobným způsobem jsou vymezeny a členěny také koridory pro silniční dopravu. (dělení na dálnice (čl. 96a, 97 a 98) a kapacitní silnice (čl. 99 – 122 a 109a), kam jsou řazeny všechny ostatní silniční spojení, tj. zbývající část silničního okruhu kolem Prahy (SOKP), rychlostní silnice a silnice I. třídy celostátního významu.

Všechny koridory vysokorychlostních železnic jsou vymezeny jako jeden koridor označený VR1, bez ohledu na směry uvažovaných tratí – viz Obr. 7. Není znám důvod, proč došlo k vymezení vysokorychlostních železničních tratí bez podrobnějšího úsekového dělení. Zachování unitární struktury je jistě vhodné, neboť tento druh dopravy nebyl v České republice dosud řešen. Uvedená charakteristika umožňuje navazující komplexní řešení. Zachování jednotného vymezení také poukazuje na fakt, že příprava vysokorychlostní infrastruktury dosud nepokročila do fáze, kdy je možno jednotlivé úseky oddělit a samostatně územně chránit.



Obr. 7. Výkres železniční dopravy. Zdroj: Politika územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č. 1, 2015.

V textové části jsou koridory vymezeny ve směrech:

- (Dresden–) hranice SRN/ČR–Lovosice/Litoměřice–Praha
- Plzeň–Praha
- Brno–Vranovice–Břeclav–hranice ČR
- Praha–Brno
- Brno–(Přerov)–Ostrava–hranice ČR/Polsko

Oproti vymezení v PÚR 2008 došlo v oblasti VRT k určitým změnám (Odůvodnění k návrhu Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje České republiky, s. 14). Asi nejvýznamnější změnou bylo zkrácení záměru VR1 ve směru do Bavorska bylo pouze do Plzně, a to vzhledem k absenci návaznosti obdobné infrastruktury za hranicemi (js, 2015). Roli této spojnice by měl převzít koridor ŽD6. V létě 2017 došlo



k opětovnému přehodnocení koncepce směrem k původnímu záměru, takže možná bude tuto změnu reflektovat další aktualizace Politiky (Stará, 2017).

Záměry konvenčních železničních tratí mají označení rozdělené podle státního či mezinárodního významu, nicméně toto dělení je zavedeno pouze v grafické příloze – viz Obr. 7. Jsou zde uvedeny pouze záměry rekonstrukce či částečných přeložek stávajících tratí. V minulosti zde byly uvedeny i další koridorové stavby, které byly mezitím dokončeny. Jak je uvedeno výše, není zde vymezena stávající páteřní infrastruktura.

### 3.3.3 Územně plánovací dokumentace

Územně plánovací dokumentace jsou poslední skupinou nástrojů územního plánování. Zatímco skupinu územně plánovacích podkladů je možno označit za databázi informací a politiku územního rozvoje za základní koncepční dokument, územně plánovací dokumentace jsou nástroji s přímým vlivem na změny v území. Podle § 2 odst. 1 písm. n) stavebního zákona mezi územně plánovací dokumentace patří Zásady územního rozvoje (dále také ZÚR; § 36 až § 42 SZ), Územní plán (§ 43 až § 60 SZ) a Regulační plán (§ 61 až § 71 SZ).

#### A) OBECNÁ PRAVIDLA ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍCH DOKUMENTACÍ

**Správní procesy.** Územně plánovací dokumentace jsou vydávány opatřením obecné povahy podle správního řádu – viz § 36 odst. 4 SZ, § 43 odst. 4 SZ a § 62 odst. 1 SZ.

**Obsah dokumentace.** Každá územně plánovací dokumentace je členěna na dvě části – výrok (A) a odůvodnění (B). Každá část se dále dělí na textovou a grafickou (výkresovou) část. Část A je schvalována zastupitelstvem jako závazný rozvojový dokument a obsahuje všechny navrhované záměry a souvislosti z nich vyplývající. Část A by měla obsahovat výhradně „jevy schvalované“. Část B není schvalována, ale je povinnou součástí celé dokumentace. Jsou zde popsány a dokladovány důvody a východiska, které vedly jak k celkovému řešení (§ 40 odst. 2 SZ; § 53 odst. 5 SZ; § 68 odst. 5 SZ). Součástí odůvodnění je rovněž informace o vypořádání požadavků a připomínek. Podrobný obsah dokumentací je stanoven v přílohách vyhl. č. 500/2006 Sb.; zatímco obsah schvalované části A je dán přesným výčtem, obsah části B se může mírně měnit v závislosti na specifikách území.

**Úlohy územně plánovacích dokumentací.** Územně plánovací dokumentace mají několik úloh, které jsou rovnocenné a ovlivňují rozvoj a fungování řešeného v mnoha směrech a složkách. Nejdůležitější úlohy územně plánovacích dokumentací jsou vypsány a charakterizovány níže.

- **Právní dokument.** Územně plánovací dokumentace je právním dokumentem vydávaným formou opatření obecné povahy (OOP) podle správního řádu (§ 192

SZ). Je proto nutné s ním zacházet jako s právním dokumentem, tj. dbát na jeho závaznost a dodržování stanovených ustanovení.

- **Soudně přezkoumatelný dokument.** Se statutem právního dokumentu souvisí i možnost soudního přezkumu. Přezkum probíhá na základě podnětu v několika stupních a je prováděn příslušným krajským soudem. V případě shledání chyby v pořízení územního plánu, v jeho koncepčním řešení anebo chyby formálního charakteru je možné zrušit celý dokument nebo jeho část (viz též § 42 odst. 6 SZ, § 55 odst. 3 SZ a § 71 odst. 8 SZ).
- **Politický dokument.** Územně plánovací dokument je politickým dokumentem, neboť je vydáván zastupitelstvem kraje nebo obce. Aby jej bylo možno vydat, je tedy potřeba shody mezi pro nadpoloviční většinou volených zástupců.
- **Koncepční dokument.** Jak vyplývá z úvodních ustanovení stavebního zákona týkajících se územního plánování (§ 18, §36, § 43 a § 61 SZ), jedná se o závazné dokumenty, podle nichž se řídí rozvoj příslušného území. Je proto nutné, aby byly v souladu s požadavky správy tohoto území a jeho obyvatel, ale zároveň aby respektoval rozvojové a územní limity a limity vyplývající z nadřazených a souvisejících záměrů.
- **Směrnice pro rozhodování stavebního úřadu.** Stavební úřad při rozhodování je povinen mimo jiné respektovat územně plánovací dokumentace plán a povolovat stavební činnost v souladu s nimi. Nejdůležitější roli má v tomto ohledu územní plán. V případě absence územního plánu je rozhodováno podle nejbližší nadřazené dokumentace (PÚR, ZÚR), v případě vydaného regulačního plánu je nutné respektovat i soulad s tímto dokumentem. V současné době je důležité zejména respektovat soulad záměru s charakteristikami ploch s rozdílným způsobem využití dle účinného územního plánu.
- **Veřejná listina.** Územně plánovací dokumentace je veřejnou listinou, kterou je možno měnit pouze aktualizací či změnou. Tyto procesy mají zákonem definované postupy, které jsou v principu podobné novelizaci zákona. Podle stávající právní úpravy jsou navíc aktualizace a změny prováděny pro celé řešené území, nikoli pouze pro části, které jsou změnou dotčeny. Tato praxe byla běžná až do novely platné od 1. ledna 2013. Změnu či aktualizaci je možno rozdělit – viz [odkaz na Aktualizace č. 2 OK).

**Prověření záměrů podrobnější dokumentací.** Pro vybrané záměry mohou Zásady územního rozvoje a územní plán uložit prověření změn využití územní studií nebo podmínit realizaci vybraných ploch regulačním plánem (§ 36 odst. 2, resp. § 43 odst. 2 SZ). Jednotlivé územně plánovací dokumentace nesmí obsahovat podrobnosti náležející navazujícím dokumentacím či řízením (§ 36 odst. 3 SZ, resp. § 43 odst. 3 SZ).

**Provázanost mezi dokumentacemi.** V systému územně plánovacích dokumentací platí vertikální provázanost, kdy dokumentace na nižší úrovni musejí být v souladu s dokumentacemi na vyšší úrovni (§ 36 odst. 5 SZ). Proces implementace liniových staveb do územního plánování začíná obvykle shora. Požadavky na realizaci nové dopravní infrastruktury pocházejí zpravidla od orgánů státní správy (ministerstvo dopravy, ministerstvo průmyslu a obchodu, popř. další ministerstva a úřady), odkud jsou na celostátní úrovni implementovány do politiky územního rozvoje. Z PÚR jsou záměry přebírány a zpřesňovány v zásadách územního rozvoje. Záměry ze ZÚR jsou následně zpřesňovány územním (případně regulačním) plánem do měřítka katastrální mapy (viz kap. 3.2.3 písm. D) SZ). Pokud je záměr požadován pouze na krajské úrovni, je zařazen pouze do ZÚR a dále zpřesňován územním nebo regulačním plánem. Záměry pro dopravní infrastrukturu nepřesahující rámec obce bývají obvykle zařazovány pouze do územního plánu, pokud se nejedná o silnice II. a III. třídy (záměry na silnicích I. tříd a výše bývají téměř výhradně řešeny nejméně na úrovni ZÚR).

**Vymezení koridoru.** Jedná-li se o záměry liniového charakteru, u nichž je známo podrobnější řešení (alespoň ve formě osy záměru), je vymezen a chráněn koridor s jasně danou polohou v krajině a sídelním systému. Koridory pro liniové stavby bývají vymezovány jako plošné útvary osově souměrné podle podélné osy se stanovenou šířkou koridoru. Šířka koridoru závisí na významu a prostorovém rozsahu budoucí infrastruktury, ale také na složitosti území, kterým infrastruktura prochází. Šířka koridoru je stanovena na příslušném místě ZÚR a musí být respektována územním plánem. Plocha koridoru bývá vždy větší než výsledný zábor infrastruktury; je tak zajištěna prostorová rezerva umožňující nejvhodnější technické řešení, které nemůže územně plánovací dokumentace poskytnout (§ 36 odst. 3 a § 43 odst. 3 SZ). Plocha může být v navazujících dokumentacích zmenšena, avšak bývá ve fázi návrhu či územní rezervy vymezována minimálně v šíři splňující požadavky § 9 vyhl. č. 501/2006 Sb.; nejčastěji se jedná alespoň o šíři budoucího ochranného pásma infrastruktury. Prostorové omezení v rozsahu výsledné infrastruktury (tj. bez záboru alespoň v šíři ochranného pásma) je možné udělat až na základě realizované infrastruktury.

**Aktualizace a změny.** Územně plánovací dokumentace jsou právními dokumenty a mohou být měněny pouze podle stanovených pravidel. V případě ZÚR se jedná o aktualizaci (§ 42 SZ), v případě územních a regulačních plánů o změnu (§ 55 SZ a § 71 SZ). Podkladem pro změnu může být u ZÚR a územních plánů buď zpráva o uplatňování, nebo požadavek ze strany zastupitelstva, regulační plán je měněn pouze na základě požadavku příslušného zastupitelstva (§ 71 odst. 3 SZ). Každá aktualizace nebo změna se zpravidla zpracovává v rozsahu celého řešeného území (není-li stanoveno jinak), a kromě požadovaných změn je nezbytné dokument uvést do souladu s aktuálními verzemi všech souvisejících dokumentů a legislativy. Aktualizace a změny jsou projednávány stejným postupem jako nová dokumentace (dle § 42, § 55 a § 71 SZ). To na jednu stranu usnadňuje nakládání s výsledným aktualizovaným dokumentem, na druhou stranu se proces projednání a vydání až neúměrně protahuje.

**Zábor ZPF.** Protože záměry vymezované v ZÚR jsou již územně ukotvené, provádí se rovněž „...kvalifikovaný odhad záborů půdního fondu pro plochy a koridory republikového a nadmístního významu.“ (bod II., odst. 1, písm. e) příl. č. 4 k vyhl. č. 500/2006 Sb.). Tyto výpočty jsou později zpřesňovány v navazujících územně plánovacích dokumentacích, zejména v územních plánech.

**Implementace záměrů do územně plánovacích dokumentů.** Záměry jsou v územně plánovacích dokumentacích vymezeny ve formě ploch či koridorů, a to buď jako plochy návrhové, nebo plochy územních rezerv. Oba způsoby se liší v možnostech následné realizace záměru. Princip je částečně přebírán ze zák. č. 50/1976 Sb. Návrh i územní rezerva patří v grafické části ZÚR mezi jevy schvalované.

Návrhové plochy nejsou ve stavebním zákonu zmíněny pod tímto označením. V § 36 odst. 1 stavebního zákona je uvedeno, že ZÚR „...vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, (...), stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití.“ Obdobná formulace je použita v § 43 odst. 1 stavebního zákona pro územní plán. V navrženém řešení jsou následně vymezeny plochy nebo koridory, které mají přiřazenu určitou charakteristiku (v ZÚR jsou to označení *ad hoc*, v územním plánu se jedná o tzv. plochy s rozdílným způsobem využití – viz část C) této kapitoly). V těchto plochách je možno realizovat pouze požadovaný záměr, případně ponechat plochám stávající formu využití do doby realizace záměru. Takovýto způsob vymezení ploch se nazývá „návrh“ a bývá pod tímto označením uváděn zejména v grafických částech dokumentací – viz Obr. 8.

Jinou formu návrhu představuje územní rezerva, kterou § 36 odst. 1 stavebního zákona definuje jako „...plochu nebo koridor [se stanovením] jejich využití, jehož potřebu a plošné nároky je nutno prověřit (dále jen „územní rezerva“). V územní rezervě jsou zakázány změny v území [§ 2 odst. 1 písm. a)], které by mohly stanovené využití podstatně ztížit nebo znemožnit.“ – viz též Obr. 8. Územní rezerva představuje jistý způsob ochrany území pro budoucí záměr. Záměr dosud není dopracován či vymezen do té míry, aby bylo možno jej přímo realizovat (jako v případě plochy návrhu), avšak nesmí dojít k takové činnosti, která by mohla budoucí záměr „...podstatně ztížit nebo znemožnit.“ (§ 36 odst. 1 SZ). V plochách územních rezerv nesmějí být ani navrhovány nové zastavitelné plochy či návrhové plochy, přípustné je pouze stávající využití. Pro plochy územních rezerv se neprovádí bilance záboru zemědělského půdního fondu (ZPF) nebo ploch určených k plnění funkcí lesa (PUPFL).

Územní rezerva může vzniknout buď jako příprava pro nový záměr, tedy v místech bez předchozího územního vymezení, anebo změnou kategorie návrhové plochy. Přesun z návrhu do územní rezervy je poměrně běžný a znamená zájem o prověření, zda je případná realizace žádoucí a udržitelná. Nemusí se přitom vždy jednat o prověření analytické, ale i o prověření časem. Následně může být územní rezerva buď vrácena do návrhu, anebo může dojít k jejímu úplnému vypuštění. S plochami uvolněnými po územní rezervě je možno nadále zacházet jako s ostatními

plochami bez stanovených záměrů. Všechny změny týkající se územních rezerv a jejich přesouvání z/do kategorie návrhových ploch je možno provádět pouze v rámci aktualizace či změny.

Územní rezervy jsou z hlediska plánování železniční infrastruktury důležité, neboť řada záměrů je v území chráněna právě institutem územní rezervy. Plošně nejvýraznější územní rezervou jsou jednoznačně plochy pro VRT. Vzhledem k současnému stádiu koncepce se jedná o nejvhodnější způsob územní ochrany. Podobná situace existuje rovněž v oblasti dalších železničních staveb, ale i u silnic a vodních staveb. Silniční stavby jsou ve větší míře řazeny do kategorie návrhu, neboť u nich bývá projektová příprava i horizont realizace bližší.

JEVY INFORMATIVNÍ		JEVY SCHVALOVANÉ	
STAV		NÁVRH	ÚZEMNÍ REZERVA
<b>DOPRAVA</b>			
	dálnice		
	rychlostní silnice		
	silnice I. třídy		
	silnice II. třídy		
	tranzitní železniční trať		
	železniční trať celostátní		
	železniční trať regionální		
	vodní cesta (Baťův kanál)		
<b>KORIDORY A PLOCHY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY</b>			
	rychlostní silnice, kapacitní silnice, silnice I. třídy, silnice II. třídy		
	železniční trať celostátní		
	splavnění Moravy (v prodloužení Baťova kanálu)		
	přepavní zařízení		
	letišťe vnitrostátního významu (požadavek na umístění v rámci správního obvodu obce)		
	heliport mezinárodního významu (požadavek na umístění v rámci správního obvodu obce)		
	heliport krajského významu (požadavek na umístění v rámci správního obvodu obce)		
	překladiště (požadavek na umístění v rámci správního obvodu obce)		
<b>KORIDORY A PLOCHY TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY</b>			
	plynovod VVTL a VTL		
	elektrické vedení 400 kV a 110 kV		
	produktovod dálkový		

Obr. 8. Výřez legendy výkresu A.2 Plochy a koridory nadmístního významu Zásad územního rozvoje Zlínského kraje – aktualizace č. 1.

Každá plocha či koridor jsou zobrazeny ve všech povinných částech dokumentace. Část A obsahuje označení záměru, stručnou charakteristiku a jeho průběh a šíři. ZÚR vymezuje pouze prostorové vymezení plochy či koridoru do úrovně obcí. Část odůvodnění obsahuje podrobné informace o důvodech vymezení a vazbě na další dokumenty.

**Veřejně prospěšné stavby a veřejně prospěšná opatření.** Veřejně prospěšné stavby (VPS) a veřejně prospěšná opatření (VPO) jsou speciální kategorií ochrany navrhovaných záměrů v ZÚR a ÚP. Rozdíl mezi VPS a VPO spočívá v druhu záměru – jedná-li se o záměr stavby, jde o VPS, jedná-li se o záměr opatření (realizace) nestavebního charakteru, jde o VPO. Veřejně prospěšná stavba je v § 2 odst. 1 písm. l) SZ definována jako „...stavba pro veřejnou infrastrukturu určená k rozvoji nebo

*ochraně území obce, kraje nebo státu, vymezená ve vydané územně plánovací dokumentaci.“ Veřejně prospěšné opatření je následně v § 2 odst. 1 písm. m) SZ definováno jako „...opatření nestavební povahy sloužící ke snižování ohrožení území a k rozvoji anebo k ochraně přírodního, kulturního a archeologického dědictví, vymezené ve vydané územně plánovací dokumentaci.“ Jako VPO jsou nejčastěji vymezovány plochy ÚSES, případně plochy nestavebních opatření proti přírodním či antropogenním hrozbám.*

Význam ploch pro VPS a VPO spočívá v možnosti vyvlastnění pozemků, na nichž mají být stavby nebo opatření realizovány. Možnost vyvlastnění je stanovena podle § 170 odst. 1 SZ, samotné vyvlastnění se podle § 170 odst. 3 SZ provádí zvláštním právním předpisem (nyní zák. č. 184/2006 Sb.). Vymezení ploch VPS a VPO v územně plánovací dokumentaci je provedeno v textové i výkresové části. VPS a VPO vymezené v rámci ZÚR jsou vymezeny pouze koncepčně a jsou zpřesňovány až v územních plánech (§ 36 odst. 3 SZ). Územní plán má povinnost VPS a VPO z nadřazené komunikace zpracovat a zpřesnit.

**Partneři územně plánovacího procesu.** Základními partnery územně plánovacího procesu jsou pořizovatel a projektant, v případě územního plánu ještě určený zastupitel. Pořizovatel zastupuje státní správu (§ 2 odst. 2 písm. a) SZ). Projektant je garant odborného a technického řešení dokumentace, jeho kvalifikace je stanovena dle § 22 odst. 4 SZ). Určený zastupitel je člen zastupitelstva obce zvolený zastupitelstvem jako zástupce obce v procesu územního plánování (§ 47 odst. 1 SZ).

Do územně plánovacího procesu se zapojují ještě nadřazené orgány územního plánování, které jsou ze zákona přímými účastníky. Jsou jimi krajské úřady (§ 47 odst. 2, § 52 odst. 3 a § 53 odst. 1 SZ a dotčené orgány (§ 136 správního řádu). Nadřazené orgány územního plánování kontrolují správnost navrženého řešení a administrativního postupu pořízení dokumentace. Bez jejich souhlasu není možné pokračovat ve zpracování dokumentace ani její závěrečné vydání. Dotčené orgány jsou podle § 136 odst. 1 správního řádu „orgány, o kterých to stanoví zvláštní zákon“ a „správní orgány a jiné orgány veřejné moci příslušné k vydání závazného stanoviska (§ 149 odst. 1) nebo vyjádření, které je podkladem rozhodnutí správního orgánu.“ Dotčené orgány se ve stanovených částech procesu pořízení dokumentace vyjadřují k navrženému řešení formou závazných stanovisek. Obvykle se jedná o vybrané odbory příslušné obce s rozšířenou působností a kraje, správce veřejných infrastruktur, správce nerostného bohatství, orgány ochrany přírody a krajiny, orgány civilní obrany, dotčená ministerstva apod. Seznam dotčených orgánů se mění a stanovuje se v závislosti na jejich zájmech v území.

## B) ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE

Zásady územního rozvoje podle § 36 odst. 1 stavebního zákona „...stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití,



zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. Zásady týkající se rozvoje území státu, které nejsou obsaženy v politice územního rozvoje, mohou být součástí zásad územního rozvoje, pokud to ministerstvo ve stanovisku podle § 37 odst. 8 z důvodů významných negativních vlivů přesahujících hranice kraje nevyloučí. Zásady územního rozvoje mohou vymezit plochu nebo koridor a stanovit jejich využití, jehož potřebu a plošné nároky je nutno prověřit (dále jen „územní rezerva“).

Zásady územního rozvoje je možno svým způsobem považovat za „územní plán kraje“. Navržené řešení „... v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí. Zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím“ (§ 36 odst. 3 SZ). Zpřesňování v praxi probíhá do úrovně obcí, tj. je stanoveno, zda příslušná obec patří či nepatří do příslušné osy či oblasti, anebo zda je ovlivněna příslušnou infrastrukturou. Cílem je „stanovení požadavků na koordinaci územně plánovací činnosti obcí a na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí, zejména s přihlédnutím k podmínkám obnovy a rozvoje sídelní struktury“ (příl. č. 4, bod I., odst. 1, písm. h) vyhl. č. 500/2006 Sb., také § 36 odst. 3 SZ).

Kromě oblastí, os a koridorů převzatých a zpřesněných z PÚR mohou být v ZÚR vymezovány vlastní rozvojové a specifické oblasti, rozvojové osy a koridory veřejné infrastruktury. Na rozdíl od PÚR mohou být v ZÚR kromě oblastí a koridorů vymezovány i plochy, které jsou prostorově menší variantou rozvojových oblastí. Vlastní záměry je možno členit do několika oblastí se shodnými znaky.

- **Veřejná infrastruktura celostátního významu nezařazená do PÚR.** Kromě zmíněných rezerv pro kanál Dunaj-Odra-Labe se nejčastěji jedná o záměry, které byly v určité etapě součástí PÚR, ale mezitím byly vypuštěny, neboť jejich celostátní význam poklesl. Existuje-li důvod pro ponechání záměru v ZÚR, přestože již není uveden v PÚR, bývá záměr zachován. Příkladem může být koridor VRT z Plzně podél dálnice D5 na západ (ZÚR Plzeňského kraje) nebo koridor kapacitní silnice I/44 propojující dálnici D35, Šumpersko a Jesenicko s Polskem (ZÚR Olomouckého kraje) – viz kapitola 4.5.
- **Vodní cesta Dunaj-Odra-Labe.** V ZÚR dotčených krajů jsou zachovány územní rezervy pro tuto vodní cestu. Je to specifická varianta výše uvedeného koridoru, protože tento záměr je chráněn, i když nebyl dosud součástí žádné PÚR. Zachování záměru bylo uloženo usnesením vlády č. 292 z roku 2008 ministři pro místní rozvoj.
- **Veřejná infrastruktura krajského významu.** V tomto případě se obvykle jedná o veškerou dopravní a technickou infrastrukturu, jejíž rozsah překračuje

správní území jedné obce. Implementace do ZÚR je nutná z důvodu koordinace zájmů v území a zajištění návazností. Kromě ZÚR je možno toto zabezpečit územní studií nebo regulačním plánem.

- **Průmyslové zóny.** Kraj může v ZÚR stanovit rozvojové zóny pro průmysl a skladování nad rámec strategických průmyslových zón (SPZ), určených státem. Tyto průmyslové zóny jsou vybírány v součinnosti se záměry místních samospráv. Příkladem vymezení průmyslové zóny jsou ZÚR Zlínského kraje z roku 2008, ZÚR Moravskoslezského kraje z roku 2008 nebo Aktualizace č. 2b ZÚR Olomouckého kraje z roku 2017.
- **Prvky nadregionálního a regionálního ÚSES.** Páteří prvků systému ekologické stability jsou navrhovány v rámci jednotlivých ZÚR. Jejich zpřesnění a doplnění na lokální úrovni probíhá buď v jednotlivých územních plánech, anebo územními studiemi libovolného rozsahu.

Pořízení ZÚR je pro kraj povinné (§ 187 SZ) ZÚR jsou pořízeny příslušným oddělením krajského úřadu, kdy je ve spolupráci se zpracovatelem připraven návrh (§ 37 odst. 1 SZ). Tento návrh je následně projednáván jak s dotčenými orgány, tak s veřejností. V případě potřeby je umožněna rovněž konzultace se sousedními státy. Veřejné projednání návrhu je vyhodnoceno (§ 39) a přezkoumáno opět krajským úřadem (§ 40 SZ). Vydání ZÚR probíhá podle § 41 SZ a je prováděno zastupitelstvem kraje.

Aktualizace ZÚR se provádí podle § 42 SZ. Aktualizace ZÚR v jednotlivých krajích neprobíhají rovnoměrně – viz Tab. 1. Jednak proto, že výsledkem zprávy o uplatňování ZÚR nemusí vzniknout nutnost pořízení aktualizace ZÚR, jednak díky rozdílným délkám projednávání v jednotlivých krajích. Do koncepce ZÚR vstupuje řada podnětů a požadavků, které je nutno prověřit. V případě konfliktů záměrů či nesouhlasu některého z účastníků procesu (vč. veřejnosti) může dojít k opakovanému přepracování návrhu, a tím i prodloužení celé lhůty zpracování. Do Tab. 1 jsou zahrnuty pouze dokumentace, které již byly vydány, a příslušné opatření obecné povahy nabylo účinnosti. V řadě krajů jsou však již pořizovány další aktualizace, které se nacházejí v různých fázích zpracování. Některé aktualizace se mohou týkat pouze určitého záměru a není jimi řešeno celé území – podrobněji např. viz kapitoly 4.2.3 a 4.3.2.

Přestože je obsah ZÚR stanoven v příloze č. 4 vyhl. č. 500/2006 Sb., může se obsah dokumentace i zpracování mezi jednotlivými kraji lišit. Podobně jako u ÚAP neexistuje jednotná metodika zpracování ani jednotný zpracovatel, proto má každý krajský úřad stanovené vlastní standardy. Rovněž porovnávání dokumentací s různým časem vypracování (viz výše) může vést k nesrovnalostem a absenci návazností.



Tab. 1. Aktuální verze zásad územního rozvoje v krajích České republiky (stav ke dni 15. září 2017). Zdroj dat: iKAS – Evidence územně plánovací činnosti krajů.

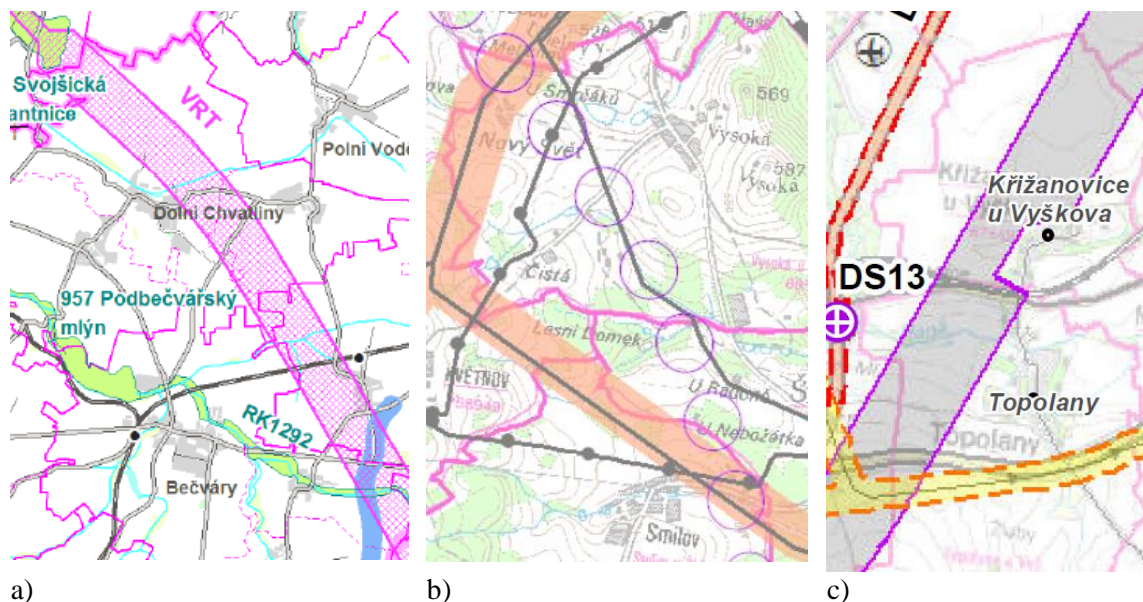
<b>Kraj</b>	<b>Název dokumentu</b>	<b>Nabytí účinnosti</b>
Hl. město Praha	1. aktualizace ZÚR hl. m. Prahy	1. 10. 2014
Středočeský	1. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje	26. 8. 2015
Jihočeský	5. aktualizace Zásad územního rozvoje Jihočeského kraje	9. 3. 2017
Plzeňský	Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Plzeňského kraje	1. 4. 2017
Karlovarský	Zásady územního rozvoje Karlovarského kraje	16. 10. 2010
Ústecký	1. Aktualizace ZÚR ÚK	20. 5. 2017
Liberecký	Zásady územního rozvoje Libereckého kraje	22. 1. 2012
Královéhradecký	Zásady územního rozvoje Královéhradeckého kraje	16. 11. 2011
Pardubický	ZÚR Pk – aktualizace č. 1	7. 10. 2014
Vysočina	Zásady územního rozvoje kraje Vysočina - aktualizace č. 3	7. 10. 2016
Jihomoravský	Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje	3. 11. 2016
Olomoucký	Aktualizace č. 2b Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje	19. 5. 2017
Zlínský	Zásady územního rozvoje Zlínského kraje – aktualizace č. 1	5. 10. 2012
Moravskoslezský	Zásady územního rozvoje Moravskoslezského kraje	4. 2. 2011

Různé přístupy k vymezení koridorů dle jednotlivých ZÚR lze demonstrovat na příkladu ploch určených pro realizaci VRT. Tyto plochy a koridory jsou zapracovány do ZÚR Středočeského, Plzeňského, Ústeckého, Jihomoravského, Olomouckého, Moravskoslezského kraje a kraje Vysočina. Šíře vymezení koridoru je různá a závisí na složitosti území, jimž koridor prochází, anebo na požadavcích pořizovatele (tj. krajského úřadu) na přesné vymezení. Příklad rozdílného vymezení koridoru pro nejdůležitější úsek VRT Praha – Brno je uveden v Tab. 2. Lze vysledovat rovněž odlišnosti v podrobnosti a způsobu implementace ploch a koridorů ZÚR do grafické části – v Obr. 9 je uveden příklad vymezení ve třech různých ZÚR v úseku Praha–Brno.

Tab. 2. Definice šířky koridoru pro VRT v úseku Praha – Brno dle platných ZÚR Středočeského kraje, kraje Vysočina a Jihomoravského kraje. Výňatky ve sloupci „Vymezení“ pochází z aktuálních ZÚR jednotlivých krajů.

Kraj	Označení úseku	Vymezení dle ZÚR
Středočeský	D202 Praha – Poříčany (čl. 126)	„ZÚR stanovují pro územní plánování zajistit vymezení a územní ochranu koridorů pro dopravní stavby koridor v šířce <b>600 m</b> (s výjimkou koridorů pro zdvojkolejnění, kde je koridor v šířce 200 m).“ (čl. 128)
	nečíslovaná územní rezerva v úseku Poříčany – hranice kraje (čl. 127)	
Vysočina	nečíslovaná územní rezerva na celém území kraje (čl. 94)	„ZÚR dále vymezují jako územní rezervu koridor pro prověření budoucího umístění stavby vysokorychlostní trati v šířce <b>600 m</b> popř. užším dle vymezení v územních plánech.“ (čl. 94)
Jihomoravský	RDZ01 hranice kraje – Přibyslavice – Javůrek (čl. 304)	„Šířka koridoru při předpokládaném vedení po povrchu: <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>600 m</b> mimo zastavěné území a zastavitelné plochy obcí Domašov, Javůrek;</li> <li>• <b>minimálně 210 m</b>;</li> <li>• <b>400 m</b> v úseku hranice kraje – Zálesná Zhoř – Lesní Hluboké“ (čl. 305)</li> </ul>
	RDZ02-A Javůrek – Brno (varianta A „Řeka“, čl. 305)	„Šířka koridoru při předpokládaném vedení po povrchu: <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>600 m</b> mimo zastavěné území a zastavitelné plochy obcí Domašov, Javůrek, Ostopovice, Ostrovačice, Veverské Knínice</li> <li>• <b>minimálně 210 m</b>;</li> <li>• <b>100 m</b> v zastavěném území Brna.“ (čl. 305)</li> </ul>
	RDZ02-B Javůrek – Brno (varianta B „Petrov“, čl. 305)	„Šířka koridoru při předpokládaném vedení po povrchu: <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>600 m</b> mimo zastavěné území a zastavitelné plochy obcí Domašov, Javůrek, Veverské Knínice;</li> <li>• <b>minimálně 210 m</b>;</li> <li>• <b>100 m</b> v zastavěném území Brna.“ (čl. 305)</li> </ul>

Řešení ve Středočeském kraji a kraji Vysočina jsou koncepční (tedy málo konkrétní) a odpovídají době vzniku ZÚR (2011, resp. 2008<sup>7</sup>). V první fázi uplatňování stavebního zákona č. 183/2006 Sb. zůstávala zachovaná poměrně malá podrobnost a menší počet omezení. Koridory byly vymezeny v šířce 600 m (dle původní dokumentace z r. 1995; Kušnír, Ilík, 2011), v ZÚR kraje Vysočina s možností zúžení koridoru v územním plánu. V obou případech v Tab. 2 je uvedena pouze tzv. severní varianta VRT z Prahy přes Poříčany, Čáslav a Havlíčkův Brod k Jihlavě. Tzv. jižní varianta přes Benešov, Vlašim a terminál Vysočina, sledovaná studií SUDOP Praha a.s. „Vysokorychlostní trať Praha–Brno“ z roku 2010 a promítnutá do Aktualizace č. 1 PÚR jako „skrytá“ součást rozvojové osy OS5a, v této době nebyla územně stabilizovaná. Nová trasa se pravděpodobně objeví až v dalších aktualizacích ZÚR obou krajů. ZÚR Jihomoravského kraje je ukázkou přístupu ke tvorbě ZÚR podle zásadní novely stavebního zákona platné od 1. ledna 2013, která vedla ke zpřesnění také v oblasti ZÚR. Je stanoveno několik šířek pro vybrané úseky, a to jednak v závislosti na jejich prověření, jednak v závislosti na celkovém prostorovém řešení.



Obr. 9. Zobrazení průběhu VRT ve výkresech ploch a koridorů vybraných ZÚR: a – ZÚR Středočeského kraje (pás s křížkovou výplní, 2011); b – ZÚR kraje Vysočina (pás fialových kruhů; 2008); c – ZÚR Jihomoravského kraje (fialově ohraničený šedý pás, 2016).

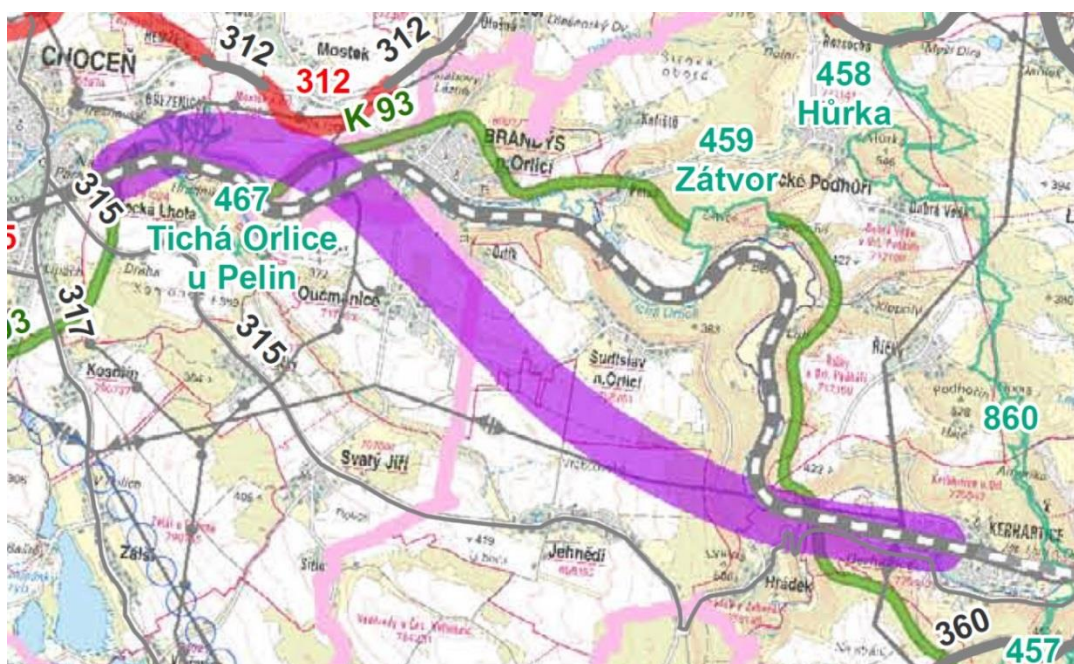
V ostatních ZÚR jsou stanoveny podmínky pro VRT odlišně. V Ústeckém kraji je koridor vymezen v základní šíři 600 m (část 4.1.2 textové části A ZÚR Ústeckého kraje). Na celém území Olomouckého kraje „...VRT včetně kolejových spojek tvoří pás, jehož osu tvoří zákres v mapě, jeho šíře je 200 m (100 m od osy).“ (čl. 46 textové části A Aktualizace č. 1 ZÚR Olomouckého kraje). Stejně vymezení platí i pro

<sup>7</sup> Přestože ZÚR kraje Vysočina již mají schválenou 3. aktualizaci (2016), část týkající se koridoru VRT ještě měněna nebyla. Viz kapitola 4.2.3.

Moravskoslezský kraj (čl. 44 textové části A ZÚR Moravskoslezského kraje). Není známo, proč byly v některých ZÚR koridory oproti vymezení z roku 1995 (Kušník, Ilík, 2011) zúženy. Z výše uvedeného nicméně vyplývá jednak rozdílnost přístupů v jednotlivých dokumentacích, jednak nejednotnost vymezení územní rezervy pro VRT. Ta je dána rozdílným přístupem tvůrců jednotlivých ZÚR i absencí podrobnějších informací o infrastruktuře.

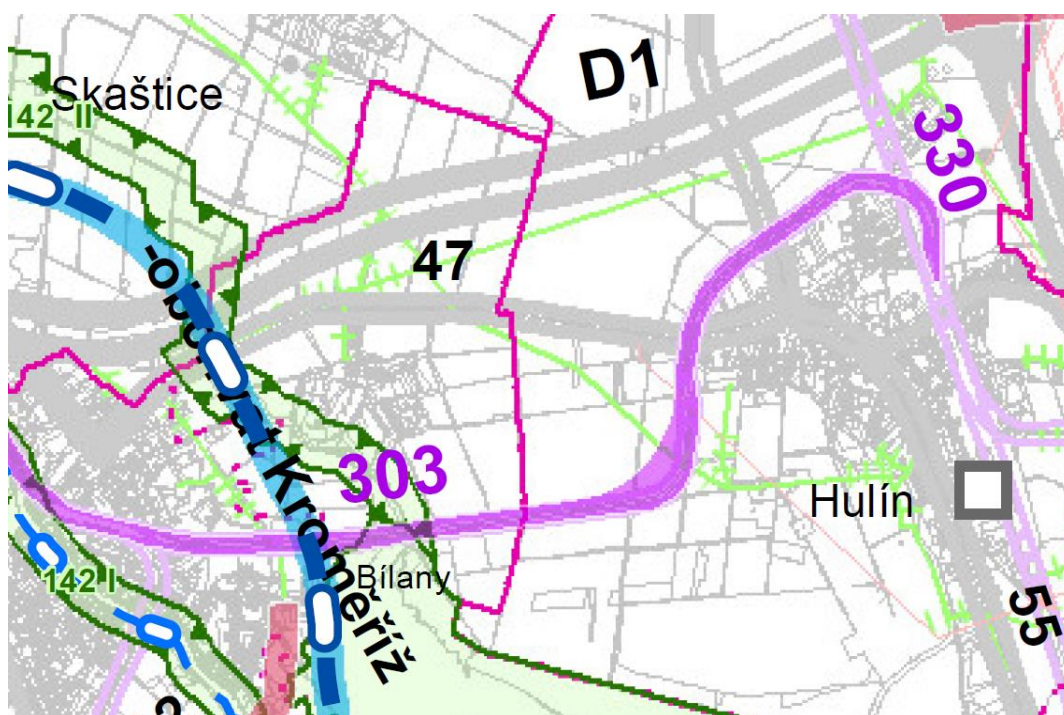
V dokumentacích jsou uváděny také záměry konvenční železniční dopravy. Tyto záměry jsou převážně dvojího druhu – rekonstrukce a novostavby. Vymezení koridorů u stávajících železničních tratí se zavádí především v případě uvažovaných či plánovaných generálních rekonstrukcí, zvyšování rychlosti, zvýšení počtu traťových kolejí a elektrizací. Šířka koridorů bývá do 200 metrů od osy stávající trati, což poskytuje dostatečný prostor pro vybudování související infrastruktury i pro přístup k trati. Pokud je známý záměr rozsáhlejších přeložek či úprav trati, jsou pro to vymezeny samostatné plochy ve větší šíři. Příkladem takového vymezení je například známý úsek trati č. 270 Choceň – Ústí nad Orlicí (Obr. 10). Kombinace záměru rekonstrukce a elektrizace s dílčí výraznější přeložkou na trati č. 303 v úseku Hulín – Kroměříž je ukázána v Obr. 11.

Rezervy pro rekonstrukci se týkají nejen páteřních koridorových tratí, ale i tratí celostátních či regionálních. Příkladem může být rekonstrukce a výhledová elektrizace tzv. dolní vlárské trati (č. 340) v úseku Brno–Veselí nad Moravou, trati č. 240 Brno–Zastávka u Brna–Třebíč, adaptace částí trati č. 230 podle požadavků mezinárodních smluv (požadavek z PÚR), zásadní rekonstrukce a přeložky IV. tranzitního koridoru mezi Benešovem a Tábořem a mezi Veselím nad Lužnicí a Českými Budějovicemi (č. 220), dílčí úpravy tratí č. 190 Plzeň–České Budějovice, č. 200 Zdice–Příbram–Protivín apod.





Obr. 10. Koridor pro úpravu železniční trati č. 270 v úseku Choceň – Ústí nad Orlicí. Zdroj: Aktualizace č. 1 ZÚR Pardubického kraje, 2014.



Obr. 11. Koridor pro rekonstrukci železniční trati č. 303 v úseku Hulín – Kroměříž s plochou pro přeložku (narovnění oblouku) západně od Hulína. Zdroj: Aktualizace č. 1 ZÚR Zlínského kraje.

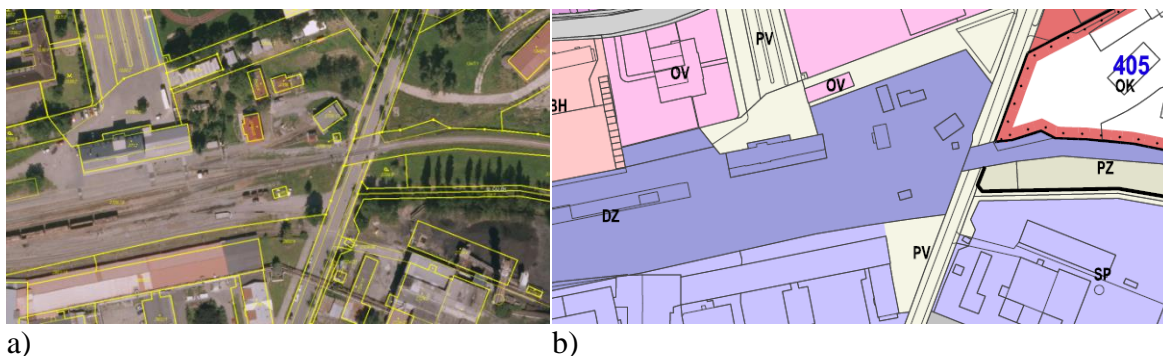
V menší míře jsou v ZÚR zapracovány i koridory pro návrhy nových tratí, jež se nedají označit za pouhé přeložky. Jedná se zejména o spojení Bezdržic (trať č. 177) a Teplé (trať č. 161), Šumavské elektrické dráhy (Lipno nad Vltavou–Frymburk–Černá v Pošumaví), napojení Českého Krumlova na IV. tranzitní koridor, nové výjezdy z Prahy na východ a jih, spojení Rokytnice nad Jizerou (trať č. 042) a Harrachova (trať č. 036), Medlešickou, Boskovickou a Křenovickou spojkou nebo o prodloužení trati č. 331 (viz kapitola 4.4).

### C) ÚZEMNÍ PLÁN

Územní plán (zkráceně ÚP) je **závazný koncepční a rozvojový dokument na úrovni obce** (§ 43 odst. 3 SZ). Z praktického hlediska se jedná o dokument s největším dopadem na konkrétní území a společenství obyvatel. **Na rozdíl od strategických dokumentů je schvalován volenými zástupci obce** (zastupitelstvem obce; § 43 odst. 5 SZ) **a je závazný pro všechny rozvojové záměry na území obce** (§ 43 odst. 3 a 5 SZ). Podrobnější dokumentace jako regulační plán nebo plošně malé územní studie jednak nejsou zpracovávány tak plošně, jednak jejich plošný rozsah řešeného území je menší. Územní plán je právní dokument vydávaný formou **opatření obecné povahy podle správního řádu** (§ 43 odst. 4).

Podle definice v § 43 odst. 1 stavebního zákona „...[ú]zemní plán stanoví základní koncepci rozvoje území obce, ochrany jeho hodnot, jeho plošného a prostorového uspořádání (dále jen "urbanistická koncepce"), uspořádání krajiny a koncepci veřejné infrastruktury; vymezení zastavěného území, plochy a koridory, zejména zastavitelné plochy a plochy vymezené ke změně stávající zástavby, k obnově nebo opětovnému využití znehodnoceného území (dále jen "plocha přestavby"), pro veřejně prospěšné stavby, pro veřejně prospěšná opatření a pro územní rezervy a stanoví podmínky pro využití těchto ploch a koridorů.“

Územní plán tedy stanovuje koncepci v souladu se zásadami udržitelného rozvoje, byť podrobnost koncepce se v jednotlivých sférách anebo jejich vybraných složkách liší. Územní plán dále také vymezuje koridory a „...zastavitelné plochy a plochy vymezené ke změně stávající zástavby (...) (dále jen „plocha přestavby“), pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření a pro územní rezervy a stanoví podmínky pro využití těchto ploch a koridorů.“ Vymezení plocha a koridorů probíhá v podrobnosti katastrální mapy (§ 53 odst. 5 SZ). Každému jednotlivému pozemku či stavbě je přiřazena určitá charakteristika odpovídající stávajícímu nebo plánovanému využití (tzv. „plochy s rozdílným způsobem využití“).<sup>8</sup> Tato charakteristika je vymezena jak v grafické části (plochy různých barev a odstínů), tak v textové části, kde jsou definovány způsoby využití – viz Obr. 12. Podrobný princip členění a vymezení ploch, stejně jako základní seznam ploch, které lze vymezovat, je uveden v § 3 vyhl. č. 501/2006 Sb.



Obr. 12. Východní část železniční stanice Holešov (okr. Kroměříž): a – výřez z katastru nemovitostí (stav k 24. srpnu 2017); b – hlavní výkres Územního plánu Holešov (2016).

Do ploch železniční dopravy (DZ) zahrnuty i výpravní budova a další hospodářské budovy a plochy.

Plochy přestavby jsou v plné míře definovány jako „...plochy vymezené ke změně stávající zástavby, k obnově nebo k opětovnému využití znehodnoceného území“ (§ 43 odst. 1). Vymezení plochy přestavby se využívá především v plochách v

<sup>8</sup> Ve stavebním zákoně č. 50/1976 Sb. se pro plochy s rozdílným způsobem využití používal výraz „regulativy“. Dodnes je možné tento výraz zaslechnout mezi odbornou i laickou veřejností; význam obou výrazů je v podstatě totožný.

zastavěném území. Typicky se jedná o plochy, u nichž by měla proběhnout zásadní změna funkčního využití (např. z plochy výroby na plochu určenou k bydlení). Při návrhu zastavění nezastavěného území se institut přestavby nevyužívá. Plochy přestavby jsou používány i v souvislosti s dopravní infrastrukturou; typický příklad je uveden v kapitole 4.4.4.

Pořízení územního plánu není pro obec povinností. Na platný územní plán jsou však vázány především prostředky na provedení změn v území, čerpané z veřejných prostředků (§ 43 odst. 5 SZ). Absence platného územního plánu rovněž znamená komplikace v oblasti povolování nových záměrů a rozvoje obce. Zpravidla bývá pouze zvláštním postupem vymezeno zastavěné území (§ 58 až § 60 SZ). V nezastavěném území je potom možno realizovat pouze stavby a záměry uvedené v § 188a SZ, a to pouze se souhlasem zastupitelstva obce (§ 188a odst. 2 SZ). Obec nemusí mít platný územní plán ze tří důvodů: zrušení územního plánu nebo jeho části (výsledkem soudního přezkumu, dále se postupuje podle § 55 odst. 3 SZ), ukončení účinnosti územního plánu (podle § 187, § 188 a § 188a SZ) anebo proto, že dosud nebyl žádný územní plán pořízen (vyplývá to ze starší územně plánovací praxe, kdy nebyl územní plán v menších obcích nezbytný pro rozhodování).

Pořízení územního plánu se řídí zásadami § 44 až § 54 stavebního zákona. O pořízení územního plánu rozhoduje zastupitelstvo obce (§ SZ)). Nejběžnější je pořízení z vlastního podnětu obce (§ 44 písm. a) SZ), případně na návrh orgánu veřejné správy (§ 44 písm. b) SZ). Jednotlivé části pořízení se nazývají zadání (§ 47 SZ), návrh, během něhož probíhá společné jednání (§ 50 a 51 SZ), řízení o územním plánu, během něhož probíhá veřejné projednání (§ 52 a 53 SZ) a následné vydání územního plánu (§ 54 SZ). Na pořízení územního plánu se podílejí určený zastupitel (zástupce určený ke spolupráci při tvorbě územního plánu), pořizovatel (zástupce státní správy, viz § 2 odst. 2 písm. a) SZ) a projektant (garant odborného a technického řešení, zpracovatel územního plánu, viz § 22 odst. 4 SZ).

Členění ploch podle stávajícího nebo požadovaného způsobu využití (§ 3 odst. 2 písm. a) vyhl. č. 501/2006 Sb.) je základní členění, tvořící v grafické části hlavního výkresu „barevnou mozaiku.“ Cílem členění na plochy s rozdílným způsobem využití je „...stanovení územních podmínek, zejména pro vzájemně se doplňující, podmiňující nebo nekolidující činnosti, pro další členění ploch na pozemky a pro stanovení ochrany veřejných zájmů v těchto plochách, jakými jsou ochrana přírodního a kulturního dědictví, civilizačních, architektonických a urbanistických hodnot.“ Prakticky se tedy jedná o naplňování cílů a úkolů územního plánování, kdy je vhodným členěním území zajištěn a chráněn udržitelný rozvoj území a ochrana výše (ve vyhlášce) uvedených hodnot. Základní druhy ploch s rozdílným způsobem využití jsou uvedeny v § 4 - § 19 vyhl. č. 501/2006 Sb. Tyto druhy ploch mohou být dále členěny v závislosti na místních podmínkách a metodice, v níž je příslušný územní plán zpracováván.

Členění ploch podle významu (§ 3 odst. 2 písm. b) vyhl. č. 501/2006 Sb.) je druhým typem členění, které plochy rozlišuje zejména na „...*plochy zastavitelné, plochy územních rezerv (§ 36 odst. 1 stavebního zákona), plochy ke změně stávající zástavby, plochy k obnově nebo opětovnému využití znehodnoceného území a plochy rekonstrukčních a rekultivačních zásahů do území [§ 43 odst. 1, § 19 odst. 1 písm. l) stavebního zákona]. Pro tyto plochy se zpravidla určuje i způsob jejich využití.*“ Každá plocha v územním plánu musí mít definován svůj význam a svůj způsob využití. Pokud je v navrženém řešení vymezena plocha, která nemá obě nebo jednu z těchto charakteristik vyplněnou (tzv. „bílé místo“ nebo „bílá plocha“), v dané ploše neplatí územní plán a není možné zde rozhodovat.

Doba pořízení územního plánu není limitována. Pořízení územního plánu dnes trvá přibližně 24 až 36 měsíců, u větších obcí, malých a středních měst či geograficky komplikovaných území se běžně jedná až o 48 měsíců a více. Pořízení změny územního plánu je dnes časově srovnatelné s pořízením nového územního plánu; ještě před novelou účinnou od 1. ledna 2013 byl tento proces jednodušší a trval přibližně 12 – 18 měsíců.

#### D) REGULAČNÍ PLÁN

Regulační plán je územně plánovací dokumentací řešící problémy v nejmenším měřítku. Regulační plán bývá nejčastěji pořizován pro obec nebo její část (viz dále). Institut regulačního plánu je využíván pouze zřídka z důvodu přísné závaznosti a velké podrobnosti. Regulační plán podle definice v § 61 odst. 1 SZ „... *v řešené ploše stanoví podrobné podmínky pro využití pozemků, pro umístění a prostorové uspořádání staveb, pro ochranu hodnot a charakteru území a pro vytváření příznivého životního prostředí. Regulační plán vždy stanoví podmínky pro vymezení a využití pozemků, pro umístění a prostorové uspořádání staveb veřejné infrastruktury a vymezení veřejně prospěšné stavby nebo veřejně prospěšná opatření.*“ V regulačním plánu je tedy možno stanovit přesnou podobu území, tj. tvar a rozměr pozemků, charakter zástavby, tvarové či vzhledové charakteristiky domů, charakter zeleně apod. Je to účinný nástroj pro utváření podoby území. Toto je důležité zejména pro urbanisticky či krajinářsky cenné funkční celky. Regulační plán je v řadě charakteristik podobný územní studii; na rozdíl od ní je podrobnější a především je bez výhrad závazný (§ 61 odst. 2 SZ).

O pořízení regulačního plánu je možno rozhodnout z podnětu (§ 64 a 65 SZ) nebo na žádost (§ 66 SZ). Z podnětu se jedná o orgány samosprávy a státní správy (§ 62 odst. 2 SZ), na žádost z podnětu fyzické nebo právnické osoby (§ 62 odst. 3 SZ). Regulační plán se pořizuje správním procesem mírně odlišným od předešlých dokumentací (§ 67 SZ) a je vydán zastupitelstvem obce nebo kraje (§ 69 SZ). Další procesní náležitosti jsou uvedeny v § 17 – § 21 vyhl. č. 500/2006 Sb. a jejich přílohách.

Regulační plány mají k řešení dopravní infrastruktury pouze omezený vztah. U tzv. malých regulačních plánů, zpracovávaných pro obec nebo její část, je potřeba zajistit řešení dopravní infrastruktury, případně napojení na dopravní infrastrukturu. Do



oblasti dopravní infrastruktury by mohly mít výraznější dopad regulační plány pořizované krajem v plochách a koridorech vymezených v ZÚR (§ 62 odst. 2 písm. a) SZ). Regulační plány pořizované kraji však nejsou běžnou praxí.<sup>9</sup>

### **3.4 Politicko-společenské dopady územního plánování**

#### **3.4.1 Vliv na regionální a udržitelný rozvoj**

Podle stavebního zákona mají všechny nástroje územního plánování stejnou váhu. Jejich vzájemné odlišení se děje převážně pomocí měřítka (tj. podrobnosti, s níž jsou zpracovány) a prostorového dopadu (tj. plochy, která je příslušným nástrojem řešena). Dalším hlediskem mohou být dopady na společnost, respektive na společenství jednotlivých obcí. Územní plán je důležitý z hlediska vyvážení nadřazených a strategických záměrů a požadavků obce na udržitelný rozvoj. Mezi těmito požadavky na různých měřítkových úrovních nemusí být vždy shoda, ba naopak bývají často protichůdné. Právě střet měřítkových úrovní na velké ploše je v případě strategických záměrů pravděpodobně nejcitlivějším úkolem na vyřešení. Technicko-inženýrské řešení staveb i kompenzačních opatření je obvykle známé či řešitelné, avšak nalezení shody ze socioekonomického hlediska a z hlediska udržitelnosti vyžaduje jiné přístupy.

Dojde-li ke vstupu záměru republikového či krajského významu do území obce, téměř vždy to způsobí zásah do stávající struktury udržitelného rozvoje. Pochopitelně ne vždy je možno konstatovat, že rozvoj obce již probíhá v souladu s pravidly udržitelného rozvoje a všechny pilíře jsou vyvážené. Vstupem nového záměru obvykle dochází k ještě většímu vychýlení z důvodu preference jednoho nebo dvou pilířů udržitelnosti. Je složité posuzovat obecný vliv záměrů do území. Každé území vykazuje unikátní charakteristiky jak z hlediska lokální fyzické i sociálně ekonomické struktury, tak z hlediska polohy v sídelním systému. Rovněž i jednotlivé záměry mají svá specifika a požadavky na přírodní i lidské zdroje a infrastrukturu. V tomto případě se pokusme zaměřit na nespécifikovanou liniovou silniční dopravní infrastrukturu v obci do 2 000 obyvatel a identifikujeme základní problémy, které mohou nastat z hlediska udržitelného rozvoje – viz Tab. 3.

Výčet výše uvedených možností je samozřejmě neúplný. Jak je z Tab. 3 patrné, v mnoha případech ani není možné jednoznačně rozhodnout, do které kategorie lze určitý fenomén zařadit. Rovněž je možno určitý fenomén vnímat současně negativně i pozitivně, záleží pouze na mezích únosnosti území. Prahové hodnoty patří mezi další proměnné, jejichž hodnota se mění v závislosti na konkrétním záměru i území (Maier, 2012).

---

<sup>9</sup> Evidence územně plánovací činnosti krajů (iKAS), uvádí pouze dva regulační plány pořizované krajem – Regulační plán Propojení Klápa - Hraničnick (Jihočeský kraj) a Regulační plán Poznávácí stezka Pustevny-Radhošť (Zlínský kraj). Ani jeden z těchto regulačních plánů nebyl podle iKAS vydán. Oba regulační plány byly zpracovávány před 1. lednem 2013; je tedy pravděpodobné, že podle platné právní úpravy nebyla tato územně plánovací dokumentace na úrovni kraje využita

Tab. 3. Hodnocení záměru liniové silniční dopravní infrastruktury v obci do 2 000 obyvatel z hlediska udržitelného rozvoje území. Upraveno podle Maier, 2012.

Pozitivní vlivy	Negativní vlivy
<b>Ekonomický pilíř</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• zlepšení ekonomického potenciálu obce</li> <li>• možnost realizace záměrů na rozvojových plochách obce</li> <li>• vznik nových provozoven</li> <li>• vznik nových provozoven přímo spojených s dopravní infrastrukturou</li> <li>• pokles nezaměstnanosti spojený se zlepšením dopravní dostupnosti</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• efekt pumpy</li> <li>• zhoršení ekonomického potenciálu obce (odvedení dopravy z obce)</li> <li>• pokles zastoupení sekundéru a terciéru v obci</li> <li>• zánik existujících provozoven</li> <li>• nárůst nezaměstnanosti spojený se zhoršením dopravní dostupnosti</li> </ul>
<b>Sociální pilíř</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• zlepšení dopravní dostupnosti</li> <li>• zvýšení kvality života</li> <li>• zlepšení služeb v obci</li> <li>• rozvoj obce (nárůst počtu obyvatel, zvýšení počtu pracovních míst)</li> <li>• proměna sociálního prostředí (obohacení novými obyvateli)</li> <li>• změna organizace krajiny (vznik nových cest či koridorů)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zhoršení dopravní dostupnosti</li> <li>• zhoršení dopravní obslužnosti</li> <li>• zhoršení služeb v obci</li> <li>• stagnace obce či její úpadek</li> <li>• rozvoj přesahující možnosti obce</li> <li>• proměna sociálního prostředí (degradace společenského života, „suburbánní ubytovna“)</li> <li>• změna organizace krajiny (rušení či přesměrování cest)</li> </ul>
<b>Environmentální pilíř</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• eliminace zdroje znečištění a negativních externalit</li> <li>• zlepšení kvality ovzduší</li> <li>• zlepšení kvality vod</li> <li>• snížení prašnosti</li> <li>• zlepšení kvality nezastavěných ploch</li> <li>• zlepšení možností pro zvěř a drobné živočichy</li> <li>• zvýšení počtu zelených prvků v krajině jako kompenzace vlivu dopravní infrastruktury</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zábor zemědělského půdního fondu a lesních ploch pro infrastrukturu i pro další rozvoj obce</li> <li>• zvýšení zdrojů znečištění a negativních externalit plynoucí z vyšší dopravní zátěže</li> <li>• zhoršení kvality ovzduší</li> <li>• zvýšení prašnosti</li> <li>• rozšíření ploch ohrožených negativními externalitami</li> <li>• fragmentace krajiny</li> <li>• snížení prostupnosti krajiny pro člověka i pro zvěř</li> <li>• tvorba bariérového efektu (synergie více liniových staveb v sousedství)</li> </ul>

**Poznámka k Tab. 3.** Jako efekt pumpy je označována situace, kdy následkem výstavby nové dopravní infrastruktury dojde k odčerpávání prostředků a lidského kapitálu z ekonomicky málo rozvinutého území. Efekt pumpy je opakem očekávání, že

napojením málo rozvinutého území na kvalitní dopravní infrastrukturu dojde k rozvoji území. Zpracováno podle Toušek et al., 2008.

Dvojakost možných dopadů lze demonstrovat na několika běžných příkladech. V ekonomickém pilíři je zařazen možný vznik i zánik provozoven. Otevřením nové infrastruktury mimo stávající trasu může dojít ke zlepšení dopravní dostupnosti a k otevírání nových provozoven v návaznosti na tuto infrastrukturu. Mezi provozovny lze zařadit jak výrobu a skladování (tj. vznik menší průmyslové zóny), tak vznik benzinových pump, odpočivadel, motorestů apod. Vznikem nových provozoven dochází k nárůstu počtu pracovních příležitostí pro obyvatele a ke zvýšení ekonomického potenciálu či vybavenosti obce. Může však také docházet ke zhoršení kvality života díky zastavení nezastavěných ploch, zvýšení hluku a dalších emisí z nových provozoven apod. V konečném důsledku může dojít ke zvýšení atraktivity obce a následnému rozvoji.

Vlivem zlepšení dopravní dostupnosti na druhou stranu může dojít také k úbytku zájmu o lokalizaci v obci, protože je pro uživatele/dodavatele/majitele jednodušší se obsloužit v jiném sídle, například v nově lépe dostupném nedalekém městě. Úbytek zájmu může postihnout i zařízení vázaná přímo na starou silniční trasu; sem se řadí především restaurace, benzinové pumpy, také některé obchody apod. Pokud není provozovna schopna existovat pouze ze zdrojů obce (tj. bez projíždějících návštěvníků), může dojít k jejímu zrušení a tím zhoršení obslužnosti obyvatelstva obce. To může vést k poklesu atraktivity obce a v extrémních případech k vylidňování a úpadku.

Uvedené prolínání jednotlivých pozitivních a negativních vlivů lze popsat i ve vztahu k ostatním pilířům. Příklady možných variant vývoje jsou známy i z prostředí České republiky; tématu se dotkl například Stuchlý (2016) ve své bakalářské práci o silnici I/44 na Zábřežsku a Šumpersku. Možný scénář a následky do úrovně obcí nelze nikdy s jistotou předvídat. Závisí samozřejmě na vnitřní dynamice obce či regionu, tedy zda existuje dostatek endogenních impulsů, které zabrání úpadku v případě, že exogenní impulsy jsou redukovány. Vysokorychlostní železniční infrastruktura bude mít na regionální rozvoj pravděpodobně jiný vliv než výstavba silniční sítě. Jak je však podrobněji uvedeno níže, v České republice nyní nedochází k výstavbě nových železničních tratí. Není tedy možno spolehlivě určit, nakolik budou dopady na obce a regiony shodné se silniční dopravou, a nakolik budou odlišné. Jak ukazují zahraniční zkušenosti (Koubek, 2017), realita je opět někde mezi oběma extrémny a je závislá na dalších vlivech.

### **3.4.2 Společenská akceptace**

Do procesu zpracování dopravní infrastruktury vstupuje také problematika společenské akceptace. Pod společenskou akceptací si v tomto kontextu můžeme představit míru ochoty zpracování záměru (s výhledem na budoucí realizaci). Společenská akceptace závisí rovněž na řadě faktorů, mezi něž patří sociální klima v obci, vztah obyvatel k obci a ke krajině, ve které obec leží, ochota poskytnout své

pozemky pro infrastrukturu apod. Akceptace se může pohybovat od nadšeného přijetí (například výstavba silničního obchvatu, který by odlehčil přetíženému průtahu) přes neutrální akceptaci (například realizace dálnice v takové vzdálenosti od sídla, že nedojde k jeho bezprostřednímu ovlivnění) až po odpor či úplné odmítnutí (například realizace dálnice v blízkosti obydlí).

V mediálním prostoru lze po roce 1989, kdy došlo ke změnám v oblasti svobody projevu, vysledovat několik případů zvláště posledního typu akceptace. Mezi mediálně nejznámější případy patří dálnice D5 na obchvatu Plzně (např. Svítal, 2006;), kauza farmářky Ludmily Havránkové u Hradce Králové na dálnici D11 (např. Johánek, 2005; ČTK, 2017; Kočenda, 2017), z novější doby kauza obce Kocbeře na plánované dálnici D11 (např. Pich, 2017; Obec Kocbeře, 2017). Poslední jmenovaná kauza patří do zvláštní kategorie, kterou můžeme označit jako „podmíněnou akceptaci“, kdy veřejnost souhlasí s realizací stavby, ale nesouhlasí s jejím trasováním či navrženým technickým řešením. Dalšími příklady této společenské akceptace mohou být spory o část obchvatu Olomouce u Křelova (dálnice D35, např. Kovaříková, 2017), část trasy dálnice D55 u Spytihněvi (např. Libiger, 2017), trasa průchodu dálnice D49 Vizovickými vrchy (např. r49.cz, Hnutí Duha, 2012; Libiger, 2014a), dálnice D35 u Litomyšle (např. Švec, 2017) a podobně. Specifickým způsobem akceptace nebo odmítnutí infrastruktury jsou obstrukce vedené zástupci veřejnosti, nejčastěji v podobě různých zájmových sdružení ekologického či environmentálního zaměření. V těchto případech se jedná o snahu zabezpečit co nejmenší dopady na přírodu, krajinu a kvalitu života obyvatel, spory bývají vedeny až konfrontačním stylem se zaměřením na detaily. Mezi podobné kauzy patří například výstavba dálnice D49 v úseku Hulín–Fryšták (např. Libiger, 2014b; Skácel, 2017 aj.), dálnice D11 v úseku Hradec Králové–Jaroměř (např. Vaňous, 2017), v minulých letech také dálnice D8 přes České Středohoří (např. Baroch, 2012) a podobně. Obstrukce zástupci veřejnosti bývají vedeny spíše až ve stádiu stavebních příprav či výkupu pozemků. Při procesu územního plánování se více projevují v částech týkajících se koncepce (ZÚR), v jednotlivých územních plánech bývá obstrukcí méně.

Nejvíce jsou medializovány právě stavby silnic a dálnic; je to proto, že se jedná o jedinou liniovou dopravní infrastrukturu, která je v současné době budována v nových stopách. Současně se jedná o infrastrukturu, se kterou je česká veřejnost dostatečně obeznámena. Veřejnost si pod pojmy jako „dálnice“, „rychlostní silnice“, „silnice“ či „silniční obchvat“ a podobně dokáže představit, jak tato infrastruktura vypadá, k čemu slouží, jaké mohou být její dopady a jaká je její využitelnost. Nová železniční infrastruktura není v České republice v současné době budována a nebyla budována ani v uplynulých letech. Nepočítáme-li krátké, několikakilometrové přeložky stavěné nejčastěji v rámci rekonstrukcí tranzitních koridorů, poslední rozsáhlou železniční stavbou byla trať Brno–Havlíčkův Brod (dnes č. 250), otevíraná postupně v letech 1953 až 1960. Protesty proti železniční infrastruktuře jsou proto zaměřeny především na stavby spojené s rekonstrukcí, jako například protihlukové stěny (případ Úvaly u Prahy [ČTK, 2011], nebo Tetčice u Brna [Vyroubalová, 2017]). Známou kauzou související rovněž s územním plánováním je problematika železničního uzlu Brno (např. Kučera,

2010; Veselý, 2015; Fajkoš, 2016 aj.). Nesouhlas s podobou přeložek se objevil například v Brandýse nad Orlicí u posledního nerekonstruovaného úseku I. tranzitního koridoru (Filip, 2009; Hubený, 2014). Situace ohledně novostavby prodloužení železniční trati č. 331 Vizovice – Valašská Polanka je podrobněji probírána v kapitole 4.4.

Pokud se jedná o VRT, společenská akceptace se dá označit za neutrální. Koridory pro VRT jsou v ZÚR a územních plánech drženy jako územní rezervy, což znamená jakousi formu stavební uzávěry. Obyvatelé dotčených obcí mohou toto územní omezení vnímat jako určitou hrozbu, která změní systém organizace území, ale také jako prvek vnášející do území nejistotu. Územní rezerva pro VRT totiž znemožňuje realizace nových staveb (včetně opatření v krajíně nestavebního charakteru) a omezuje užívání stávajících nemovitostí. Nemovitost v zóně, kde hrozí (byť výhledová) možnost asanace, rovněž ztrácí na hodnotě. Přestože jsou koridory VRT v maximální míře navrhovány mimo sídla a souvislejší osídlení, v některých oblastech je to vzhledem k charakteru osídlení nevyhnutelné – viz případová studie lokality Jabloňov v kapitole 4.2. Ve třech důležitých úsecích navíc není trasa dosud jednotně územně ukotvena a jsou stanoveny prostorově výrazně odlišné varianty. Jedná se o úseky Praha–Jihlava (variantní vedení severně přes Kolín a Havlíčkův Brod a nově jižně přes Benešov a Vlašim), Říčany–Brno (variantní zapojení do železničního uzlu Brno v závislosti na poloze nádraží – viz Obr. 13<sup>10</sup>) a Plzeň–st. hranice (variantní vedení konvenční či vysokorychlostní železnice a koridory podél dálnice D5 k Rozvadovu a jihozápadně na Domažlice). Nejen u těchto úseků tak nevyhnutelně dochází k situaci, kdy bude část území blokována pro jakýkoliv rozvoj, i když k realizaci záměru nemusí nikdy dojít. Odtud může pramenit nejen zpomalení celkového rozvoje obcí a mikroregionů, ale také nespokojenost veřejnosti s danou infrastrukturou vedoucí k dalším průtahům.

Nejistota může pramenit také z neustále se posouvajícího času realizace a nejasnosti ohledně infrastruktury samotné. Jedná-li se o čas realizace, u nejvíce připravených úseků Praha – Litoměřice – Drážďany a Praha – Brno se aktuálně hovoří o časovém horizontu 2030 až 2038, tedy přibližně za 15 až 20 let ode dneška (Novostavba železniční tratě Praha - Drážďany, 2015; Kopecký, 2017; Vysokorychlostní železnice, 2017), v případě dalších tratí do západní Evropy je stanoven horizont roku 2050 (Sůra, 2017b). Tento termín byl také již několikrát posunován (Svoboda, 2016; mld, 2017). U dalších úseků VRT dosud nejsou stanoveny ani orientační termíny. Časový horizont, odkazující za více než jednu generaci, může rovněž vést k nespokojenosti s infrastrukturou a určitým průtahům, neboť může vzniknout názor, že je držen koridor pro infrastrukturu s nejistým určením a potenciálním negativním dopadem do území, k jejíž realizaci nemusí nikdy dojít (také Randák, 2013).

---

<sup>10</sup> V případě realizace brněnského nádraží v poloze „Řeka“ bude provedeno napojení jižním koridorem, v Obr. 13 označeném RDZ02 - A, v případě polohy „Petrov“ severním koridorem označeném RDZ02 - B.



studii potenciálu využití rychlého železničního spojení mezi Brnem a Prahou“ (Havlík, 2013). Tato studie se rovněž zaměřovala na poptávku po rychlém spojení a názory na VRT, ovšem především z hlediska využitelnosti k dopravě. Nebyla nalezena žádná práce, která by řešila vnímání průchodu VRT na úrovni mikroregionu či regionu ze sociálně geografického či sociologického hlediska. Zatím tedy není známo, jak je infrastruktura VRT v České republice vnímána v širším měřítku.

Je pravděpodobné, že se bude představa o VRT blížit konvenční dvojkolejně elektrifikované železnici, na níž pouze budou jezdit vlaky velmi vysokou rychlostí. Toto přibližně potvrzují i články, publikované k problematice VRT v médiích (např. Kopecký, 2017; Pavelec, 2017; Sůra, 2017a aj.). Vzhledem k podobné trase a vzdáleně podobnému konceptu by mohla být VRT ztotožňována také s technologií hyperloop, o níž existuje několik zmínek v médiích (např. Sedlák, 2017; Hejl, 2017). Ve vztahu k výsledným variantám řešení, zahrnující poměrně značnou vzdálenost od terminálů k obci, již bude VRT procházet, může dojít k situaci, kdy bude odmítáno na vlastních pozemcích/ve vlastní obci strpění infrastruktury, kterou nebude možno jednoduše využít. Pevně stanovená podoba a počet terminálů jsou rovněž neznámé; je však pravděpodobné, že ze strany dotčených měst bude silný politický tlak na co nejhustší síť terminálů, což je v rozporu s vysokorychlostním konceptem provozu, ale blíží se více sídelní struktuře České republiky.

Poněkud paradoxní je, že ani mezi odbornou veřejností dosud nepanuje shoda a jednotná představa o podobě infrastruktury. Existuje několik modelů (prozatím pouze pro úsek Praha – Brno) lišících se rychlostí, konstrukcí trati, provozovanými vozidly, počtem terminálů, koncepcí provozu (dálkový vs. lokální) apod. Viz například prezentace v rámci XI. semináře v Telči, pořádaném Institutem pro dopravní ekonomii, geografii a politiku v roce 2016,<sup>11</sup> dlouhodobá práce Centra pro efektivní dopravu (CEDOP), shrnutá především v publikaci „Rychlá železnice v České republice“ (Šlegr et al., 2012), studie a práce firmy SUDOP (např. Tikman a Vachtl, 2010) nebo práce Fakulty dopravní ČVUT v Praze (Týfa, 2015). Jistou shodu lze nalézt v obrovském vlivu nejen na sídelní systém a dopravní síť, ale na celé národní hospodářství.

Dosud neřešenou, a do jisté míry rovněž dopředu neřešitelnou otázkou je podoba socioekonomické struktury České republiky v případě realizace VRT Praha – Brno v konceptu umožňujícím zdolat celou trasu za 60 minut a méně. K zásadním otázkám patří například: Dojde k proměně rezidenční a industriální struktury makroregionů Brna a Prahy? Nebude VRT využívána jako jakýsi luxusní příměstský vlak? Jaké budou póly regionálního rozvoje na úrovni českého a moravského konce VRT? Mezi tyto otázky patří rovněž výše zmíněná problematika lokalizace regionálních terminálů mezi Prahou a Brnem a vymezení spádových regionů, již částečně řešena autorským kolektivem Kvizda, Tomeš, Nigrin, Seidenglanz (např. Kvizda, 2016).

---

<sup>11</sup> Seznam příspěvků je dostupný na adrese <http://www.itregep.cz/cs/akceudalosti/seminare-v-telci/rocnik-2016>. Nacházejí se zde i odkazy na prezentace jednotlivých přednášejících.



#### 3.4.4 Dopady na přírodu a krajinu

Zasazení stavby VRT do krajiny a její fragmentace je dalším závažným problémem. Koridor VRT bude mít velmi podobné charakteristiky jako některé úseky silnic I. třídy (Pohl, 2012). Zjednodušeně se bude jednat o pás široký několik desítek metrů a dlouhý stovky kilometrů, který bude veden v umělé trase s množstvím zářezů, náspů, případně i estakád a tunelů. Přestože Šlegr (2012) uvádí: „*Téměř pětina celé trasy mezi Prahou a Brnem povede v tunelech, další velká část trasy v kopcovitém terénu kraje Vysočina bude stát na mostech. Trať se tak ani teoreticky nemůže stát neprostupnou bariérou a daleko citlivěji než obvyklá povrchová dálnice vytvoří dopravní páteř kraje i celé republiky.*“, lze s tímto tvrzením polemizovat. Realizaci VRT jednoznačně dojde k narušení organizace krajiny i v místech, která byla dosud podobným stavbám ušetřena. Koridor VRT lze v podmínkách Českomoravské vrchoviny připodobnit trati č. 250 mezi Brnem a Havlíčkovým Brodem. Trať na mnoha místech prochází dlouhými zářezy či na dlouhých náspech, jejichž hloubka či výška není dostatečná pro tunel nebo most (mimo jiné okolí Kuřimi, západní výjezd z Tišnova, úsek mezi Křižanovem a Žďárem nad Sázavou). Podobně náročným terénem prochází i modernizace trati č. 221, a přestože je počet umělých staveb poměrně vysoký, není možno tvrdit, že by nedocházelo k vytváření bariér. Vzhledem k výrazné ekonomické náročnosti stavby VRT a její následné údržby pravděpodobně nebude docházet k nadměrné realizaci drahých tunelových staveb nebo ekoduktů. Z charakteristik VRT ostatně vyplývá, že jsou schopny se vyrovnat s náročnějším terénem vhodněji než konvenční železniční tratě (Pohl, 2012). Výstavbou VRT tedy nedojde k záboru půdy do šíře, ale přesto dojde ke vzniku bariéry.

Bariérový efekt má velký vliv na přírodu i člověka. Z hlediska přírody jsou narušeny přirozené migrační koridory zvěře a živočichů a dochází ke vzniku oddělených enkláv, které spolu nekomunikují (např. Špryňar, 2004; Anděl et al., 2005). Umělé stavby mají rovněž vliv na vodní režim (změna výšky podzemní vody v souvislosti se zářezy a tunely), na geologickou stabilitu a na mikroklima (tvorba území s častým výskytem mlh, podpora vzniku inverzních území, území se zvýšenou teplotou vzduchu vlivem odrazu od zastavěné plochy). Změny související s tímto typem infrastruktury zasahují i do života člověka. Dochází ke změně cestní a silniční sítě, jsou narušeny místní okruhy a oblasti a místa každodenní rekreace. Může dojít ke ztížení či znemožnění obhospodařování zemědělské půdy. Vlivem fragmentace ztrácí krajina svůj řád a logické vzorce, což je poměrně těžko definovatelná veličina, mající však vliv na vnímání a přístupy člověka ke krajině obecně. Krajina se do jisté míry stává pouze plochou pro realizaci antropogenních potřeb a ztrácí svou produkčně rekreační funkci.

Jako rizikové lze rovněž vnímat navrhování VRT tratí v souběhu s dálnicí. Jedná se o problém, který nemá jednoznačné řešení. Politika územního rozvoje ve svém článku 23 uvádí, že dopravní a technická infrastruktura by měly být pokud možno umístovány do souběžných koridorů, aby nedocházelo k posilování fragmentace krajiny. Vytvoření dvojitého a vícenásobného koridoru v souběhu však vždy přináší



vznik nepřekročitelné bariéry i pro člověka (bez ohledu na množství možností překročení) a má vliv na jeho percepci území. Příkladem takových již realizovaných úseků mohou být souběh Jižní spojky a železniční trati v Praze, souběh víceproude silnice a dvojkolejné železniční trati v Brně-Řečkovících, souběh víceproude dálnice a silnice II. třídy mezi Křelovem a Litovlí na Olomoucku anebo souběh víceproude silnice a dvojkolejné železniční trati v důlní krajině mezi Mostem a Jirkovem.

Výše uvedené problémy ale nejsou znamením, že by měl být koncept VRT opuštěn a územní rezerva uvolněna. Pouze je potřeba mít na paměti, že ani vysokorychlostní železniční infrastruktura není projektována tzv. „územím nikoho“. Veškerá infrastruktura bude procházet územím, které má bez ohledu na ni své problémy a pozitivní stránky, své přínosy a své hrozby. VRT může ovlivnit kterýkoliv z těchto jevů a procesů, a to pozitivně i negativně (nejčastěji však oběma způsoby). Pro nejsnazší způsob projednávání koridoru i na té nejnižší úrovni by proto bylo nejlepší, kdyby byla stanovena jasná a závazná koncepce rozvoje vysokorychlostní sítě v České republice, podle níž bude postupováno s ohledem na investiční (ekonomické), správní a stavební procesy, ale bez zásadního ohledu na politickou reprezentaci na jakékoliv úrovni. Pokud by byl postup při prosazování VRT do ZÚR a územních plánů silový („top-bottom approach“), vysoce pravděpodobně to povede k podobným problémům, které doprovázejí dostavbu libovolné dopravní infrastruktury již v současné době.

Úkolem pro územní plánování, vyplývajícím z vlivu nové dopravní infrastruktury na krajinu, její organizaci a život obyvatel, je kromě samotného zpracování také vytvoření podmínek pro realizaci dostatečného množství kompenzačních opatření, které zmírní její dopady. Tato opatření se dají rozdělit na opatření urbanistického, technického a přírodně-krajinného charakteru.

- **Opatření urbanistického charakteru.** Územní plán by měl zabezpečit, aby do blízkosti nové infrastruktury nebyly umístovány funkce, které budou s dopravní infrastrukturou v nesouladu. Jedná se zejména o plochy pro bydlení, ať už pro rodinné domy nebo hromadné bydlení, a pro občanské vybavení sídelního typu (ubytovací zařízení, zařízení zdravotnického charakteru, případně i nová pohřebiště apod.). Do sousedství dopravní infrastruktury naopak mohou být umístovány funkce samy produkující určité negativní emise, například komerční občanské vybavení (maloobchod, služby), výroba a skladování. Tento postup ukládá také Politika územního rozvoje, konkrétně její článek č. 21 a 23. Samozřejmě je nutno postupovat tak, aby nedocházelo k přílišné synergii negativních vlivů s vlivy z dopravní infrastruktury.
- **Opatření technického typu.** Protože realizací dopravní infrastruktury dojde ke změně organizace krajiny, je nutno vytvořit podmínky pro realizaci takové infrastruktury, která umožní novou organizaci. Jedná se zejména o veřejnou infrastrukturu nižšího řádu, tedy lokální energovody a produktovody a silniční síť. V souvislosti s výstavbou dochází ke tvorbě řady přeložek cest, silnic i sítí,

a územní plán vytváří podmínky pro jejich realizaci. Je potřeba upozornit, že vytvoření podmínek nemusí znamenat realizaci všech prvků; toto se týká zejména cestních sítí.

- **Opatření přírodně-krajinného charakteru.** Jak bylo naznačeno výše, podobná infrastrukturní stavba znamená značný zásah do krajiny. V územním plánu proto musejí být vytvořeny podmínky, které umožní realizaci kompenzačních opatření zajišťujících funkci neprodukcí složek krajiny. Tuto činnost územním plánování ukládá rovněž čl. 21 Politiky územního rozvoje. Jedná se především o uvážené navrhnutí prvků ÚSES a zajištění jejich křížení s dopravní infrastrukturou. Při navrhování je samozřejmě možno uvažovat o tzv. ekoduktech, ale obvykle bývá spolehlivější navrhnout křížení v místech sníženin, které budou v každém případě přemostěny. Další možností je návrh prvků krajinné a izolační zeleně, které sice nejsou součástí ÚSES, ale dotvářejí zelenou infrastrukturu a zmenšují krajinnou mozaiku. Tato opatření mohou být rovněž navržena tak, aby vznikla „zelená zed“ mezi bydlením a dopravní infrastrukturou. Přestože zejména listnaté dřeviny nezajistí celoroční ochranu, jedná se o významný prvek odlehčující emise z dopravy. Nesmí samozřejmě dojít k překryvu ploch územní rezervy pro infrastrukturu a navrhovaných prvků ÚSES a krajinné a izolační zeleně. Také u kompenzačních opatření přírodně-krajinného charakteru jde pouze o vytvoření podmínek, samotné záměry mohou být realizovány až se zpožděním.

Výhodou při tvorbě opatření (zejména druhého a třetího charakteru) je zpracování pozemkové úpravy (zák. č. 139/2002 Sb.), která zásadním způsobem mění vlastnické vztahy a parcelní kresbu v bezprostřední návaznosti na nově vzniklou infrastrukturu. Součástí pozemkových úprav je rovněž tzv. plán společných zařízení, kam lze zařadit silnice, cesty, prvky ÚSES a krajinné zeleně.

### **3.5 Kritické zhodnocení současného systému územního plánování**

Základním rysem současného systému územního plánování je robustnost a komplexnost. Jednotlivé složky systému kladou důraz na zahrnutí co největšího počtu vstupů a jejich následnou koordinaci. Koordinace různých zájmů a záměrů je nezbytná. V jednom území se mohou setkávat záměry různých národohospodářských oblastí a různých veřejných infrastruktur, dokonce i v různých měřících. Úloha koordinace spadá do úrovně územního plánu, tedy do měřítka obce. Tato praxe s sebou přináší řadu pozitivních i negativních dopadů.

Ve středním kroku systému územního plánování, tj. v regionálním plánování na úrovni krajů, je nevýhodou poměrně velká autonomie jednotlivých krajských úřadů ve vztahu k pravidlům udávaným stavebním zákonem. Na absenci jednotné metodiky zpracování ZÚR bylo již poukázáno výše. Jednotlivé krajské úřady dále určují podobu zpracování grafické části a formát vymezení ploch s rozdílným způsobem využití a

realizaci obecných principů územního plánování. V oblasti metodik byla vytvořena doporučená metodika „*Minimální standard pro digitální zpracování územních plánů v GIS v prostředí zákona č. 183/2006 Sb.*“, označovaný zkratkou MINIS (autoři Hydrosoft Veleslavin s.r.o., ve spolupráci s Urbanistickým ateliérem UP-24). Tuto metodiku používá celkem šest krajů (Středočeský, Karlovarský, Královéhradecký, Pardubický, Vysočina a Olomoucký), ostatní kraje mají vytvořené vlastní metodiky. Plocha se shodným významem a funkcí může být proto v různých krajích označena a pojmenována různě. Stejně odlišné přístupy jsou používány při samotném vymezení ploch a možném křížení funkcí. Zatímco některé kraje například umožňují v územních rezervách navrhování a vytváření takových ploch, které neznemožní budoucí realizaci záměru chráněného územní rezervou, jiné kraje toto nepřipouští. Obdobně se můžou lišit také požadavky na obsah dokumentací, objem zdůvodňování navržených ploch v ohledu na záborů ZPF a podobně. Tento systém může vytvářet nestejně konkurenční prostředí a způsobovat nerovnoměrný socioekonomický rozvoj územní státu.

Zásady územního rozvoje byly formalizovány na úroveň krajů. Systém je tedy více formalizovaný než u předchozích územních plánů velkých územních celků a vztahuje se k administrativně vymezenému územnímu celku. Spolu s povinností zpracování ZÚR pro každý kraj se jedná o záruku formalizovaného zpřesnění celostátně důležitých záměrů. Měřítko ZÚR odpovídá účelu tohoto stupně dokumentace. Nevýhodou je malá pravomoc směrem k územním plánům, kdy je řada územních konfliktů a nesrovnalostí ponechána k řešení právě v nižším stupni dokumentace, a to i v případech, které by byly v ZÚR řešitelné. Příkladem může být odůvodňování záborů ZPF, které musí probíhat dvakrát – v ZÚR a znovu v územním plánu.

Územní plán je dokumentace, na kterou jsou zvláště v geograficky složitých územích s řadou záměrů kladeny povinnosti přesahující účel a poslání územního plánu, tj. v první řadě řešit územní uspořádání obce. Na druhou stranu nyní územní plán z několika důvodů postrádá pravomoci přiměřeně regulovat rozvoj obce. Předně, do celého procesu vstupuje velké množství aktérů a impulzů. Je nezbytné respektovat požadavky všech dotčených orgánů, správců sítí a správců dopravní infrastruktury, případně i jejich provozovatelů. Svě připomínky může podávat i široká veřejnost, kromě fyzických a právnických osob jsou to poněkud kontroverzně vnímaní zástupci veřejnosti.<sup>12</sup> Zájmy těchto jednotlivých aktérů jsou pochopitelně různé. Dominantním znakem je snaha prosadit zájmy vlastního oboru a uspokojení vlastních požadavků bez ohledu na požadavky ostatních a v některých případech i na potřeby udržitelného rozvoje území. Ze strany veřejnosti bývá nejčastější zájem o pozemky pro výstavbu či těžbu. Protiváhou těmto záměrům bývá orgán ochrany zemědělského půdního fondu (krajský úřad, případně příslušná pobočka ministerstva životního prostředí), který posuzuje oprávněnost navrhovaných záborů ZPF. To je překážkou zejména pro bytovou

---

<sup>12</sup> Zástupce veřejnosti je definován v § 23 stavebního zákona. Podle § 23 odst. 1 „[z]ástupcem veřejnosti může být fyzická nebo právnická osoba plně způsobilá k právním úkonům.“, která je zmocněna podle pravidel uvedených v odkazovaném ustanovení.

výstavbu, neboť ta je nyní úzce vázána na demografické prognózy (vlastní, případně kalkulačka URBANKA). Objem nově navrhovaných ploch pro bydlení proto závisí na stávající dynamice obyvatelstva řešeného území. Mnohdy rozsáhlejší plochy pro výrobu, skladování či těžbu paradoxně mohou být navrhovány bez ohledu na ekonomickou strukturu území či širší vztahy.

Přebírání záměrů z nadřazených dokumentací je pro obce závazné. Aby byla jejich územně plánovací dokumentace platná, musí být v souladu s nadřazenými dokumentacemi, což znamená rovněž zapracovat záměry, jejichž ochrana anebo realizace ztíží každodenní provoz obce anebo povede ke zhoršení životního prostředí. Na obci však zůstává povinnost vymezovat potřebná kompenzační opatření, například ve formě izolační zeleně. Obec je také nucena nadřazenému záměru přizpůsobit svůj rozvoj, aby jednak neohrožoval nadřazený záměr, jednak aby nadřazený záměr co nejméně zasahoval do struktury obce, zejména do částí určených k bydlení.

Posun váhy dokumentace od koncepčního dokumentu technického charakteru (do konce platnosti zák. č. 50/1976 Sb.) k právnímu dokumentu zákonného charakteru (dle zák. č. 183/2006 Sb.) s sebou přinesl řadu zcela nových skutečností. Posun k principu právního dokumentu s sebou přinesl zejména objektivizaci celého procesu, kdy je nezbytné řádně popsat a odůvodnit navržené řešení. Tato změna měla vliv na podobu celé územně plánovací dokumentace. Oproti dřívějšímu stavu, kdy byla textová část pouze technickou zprávou ke grafickému vyjádření, došlo k otočení jejich funkcí. Dnes je výkresová část pouze grafickým zobrazením informací z textové části. Samotná textová část zejména v B části (odůvodnění) prošla značným vývojem zejména po novelizaci stavebního zákona od 1. ledna 2013. V této části dokumentace jsou na několika místech uváděny stejné informace, pouze v jiných souvislostech. B část obsahuje rovněž text všech připomínek a námitek k projednání včetně podrobného odůvodnění řešení těchto podnětů. To vede k nárůstu objemu dokumentací a snížení jejich přehlednosti. Není výjimkou, že pouze textová část B části vydaného územního plánu pro obec do 500 obyvatel má 200 i více stran. Vydaná dokumentace je potom pro běžného uživatele, ale v řadě případů i pro příslušného zástupce státní správy prakticky nesrozumitelná. Ve výsledku došlo těmito změnami k paradoxní situaci – objektivizace procesu a potřeba podrobného zdůvodnění veškerých vstupů a procesů vedla ke znepřehlednění celého systému.

Egalizace procesu pro všechny velikostní skupiny obcí je rovněž víceméně negativním rysem současného procesu územního plánování. Současná právní úprava opomíjí specifika jednotlivých velikostních kategorií, takže na všechny obce jsou kladeny stejné nároky. Opomíjení velikostních kategorií tak postihuje zejména menší obce, a to z několika hledisek. Předně jsou obce zatíženy administrativou, délkou a složitostí pořízení a projednání územního plánu. Výsledné řešení stanovující přísnou koncepci bez objemové a prostorové regulace mohou znamenat degradaci venkovského prostoru pronikáním zástavby urbánního typu (např. Hnilička, 2005), přičemž regulace

formou regulačního plánu zase obvykle znamená až příliš přísná omezení.<sup>13</sup> V neposlední řadě se jedná o průtahy spojené s projednáváním a následné riziko soudního přezkumu z pohledu neuspokojeného žadatele. Zejména právě v malých obcích může být územní plán prostředkem řešení sousedských a mezilidských sporů oficiální cestou, což může blokovat rozvoj obce i v oblasti územního plánování.

Z teorie sídelního systému a urbánních studií vyplývá, že sídla městského charakteru mají řadu charakteristik a potřeb, které je odlišují od menších, převážně venkovních sídel. Není proto příliš vhodné takto egalizovat územně plánovací proces a klást stejné nároky na sídla všech velikostních kategorií. Jistá nepřehlednost územně plánovacího procesu může vést k přijímání jednostranných řešení prostřednictvím lokálních stakeholderů<sup>14</sup> využívajících svou politickou či ekonomickou sílu a ovládající složitý systém územního plánování.

Stavební zákon byl za dobu své účinnosti již několikrát novelizován. Obecná pravidla a východiska zůstávají nezměněna, novelty se týkají především správních a procesních záležitostí. Jak bylo napsáno výše, tyto změny směřují k objektivizaci a nárůstu objemu dokumentací o řadu informací, které jsou pro rozvoj území obce zbytné a ztěžují čitelnost dokumentu. Frekvence zásadních novelizací současně komplikuje územně plánovací procesy – je nutné vždy adaptovat i rozpracované dokumentace podle nových principů, a to převážně za absence prováděcích předpisů či zásadních metodik.

Vzhledem k současným socioekonomickým poměrům a společenské atmosféře je komplexnost územního plánování nezbytná. Záměry v území by měly být jednak vzájemně sladěny, jednak by měly být v souladu s udržitelným rozvojem v území. Územní plánování však nemůže vyřešit vše. Týká se to zejména nesouladu či úplné absence dlouhodobých koncepcí jednotlivých infrastruktur a záměrů, nedostatečných vstupních údajů a informací (statistických i technických) a celkové omezené provázanosti činnosti jednotlivých úřadů a ministerstev. Svou roli v tom hraje i celkově malé povědomí o praxi územního plánování mezi obory, které s územním plánováním přímo nepřicházejí do styku. Výsledná podoba nástrojů územního plánování a z nich vyplývajícího územního rozvoje je tak výsledkem koexistence pevně nastavených obecných pravidel systému a jeho naplňování různě kvalitními informacemi.

---

<sup>13</sup> Problematika ubývání zástavby rurálního charakteru je problém, se kterým se potýká celý český venkov. V zázemích velkých měst postižených suburbanizací je tento problém pochopitelně nejviditelnější. Proměna charakteru zástavby je pouze jedním z dopadů změn tradiční podoby venkova (Horská, Maur, Musil, 2002; Válka, 2011 aj.).

<sup>14</sup> Výraz „stakeholder“ byl zaveden v ekonomii, používá se však také ve vztahu k regionálnímu rozvoji. Výraz nemá jednotný český překlad či definici; například podle Částka (2010) jsou stakeholders ti, „kteří mohou ovlivnit dosažení cílů organizace nebo kdo jsou ovlivněni dosahováním cílů organizace.“ Osobně výraz překládám jako „držitelé moci (v území)“. Podrobnější diskusi pojmu provádí např. Šedá (2013).

## 4 DOPAD ZÁMĚRŮ LINIOVÝCH STAVEB DO ÚZEMÍ VYBRANÝCH MUNICIPALIT

Následující kapitola obsahuje několik příkladů, jak se projevují výše uvedené teoretické a správní přístupy v jednotlivých územích. Tato problematika je však pouze obtížně řešitelná v obecné rovině. V reálném světě dochází ke vzájemnému ovlivnění s řadou přírodních i socioekonomických jevů a vlivů, což vede k nutnosti specifického přístupu ke konkrétním územím. Existuje pouze málo území, která by bylo možno řešit zcela shodnými postupy, přestože je nezbytné rozhodovat podle jednotných správních postupů a principů.

Původním cílem práce bylo zaměřit se výlučně na území spojená s VRT a tato území analyzovat z hlediska procesu územního plánování. Byla by tak zajištěna kontinuita jednoho stavebního záměru, který bylo možno podrobněji řešit ve více územích napříč Českou republikou. Zaměření se na tuto jedinou infrastrukturní stavbu však s sebou přináší úskalí vyplývající z nedostatku informací o VRT samotné. Případové studie by tak byly redukovány pouze na geograficko-urbanistický popis situace v příslušném místě, který by mohl být případně doplňován o analýzu vnímání VRT místními obyvateli. Tento přístup je rovněž možný a může být základem další práce v této oblasti.

Nevýhodou zaměření se výhradně na VRT by však byla omezená vypovídající hodnota ve vztahu k samotnému územnímu plánování. Koncept VRT v České republice zatím nikde nebyl realizován, ba nejsou známy ani podrobnější specifikace záměrů (vyjma územní ochrany formou územních rezerv). Byly proto vybrány tři lokality dotčené záměry VRT, které se však nacházejí na odlišných větvích VRT (Jabloňov na větvi Praha–Brno, Ivaň a Želeč na větvi Brno–Ostrava–hranice ČR/Polsko) a jsou vystaveny odlišným problémům a souvislostem. Pro účely této práce se jevílo přínosnější doplnit analýzu lokalit dotčených záměrem VRT o lokality dotčené záměry další liniové dopravní infrastruktury nadmístního významu. V lokalitě Vizovice se jedná o sídlo dotčené záměry výstavby dálnice a konvenční železnice, v lokalitě Loučná nad Desnou o záměr přeložky silnice I. třídy. Cílem všech případových studií je pokusit se odhalit současný stav z hlediska územní ochrany záměru (zejména u záměru VRT) a rámcově identifikovat problémy, které nastávají při implementaci a realizaci jiné liniové dopravní infrastruktury a mohou nastat rovněž při realizaci záměru VRT.

### 4.1 Metodika

Při tvorbě případových studií, které by vhodně ilustrovaly problémy naznačené v předchozích částech práce, jsem zvažoval více metod. K zaměření práce by se asi nejlépe hodilo dotazníkové šetření (McLafferty, 2010) nebo použití semi-strukturovaných rozhovorů (Longhurst, 2010). Tyto metody v sociální a socioekonomické geografii dnes již patří mezi hojně používané a jsou poměrně vhodné

pro výzkum v regionu. Vzhledem ke své praxi v územním plánování jsem se nicméně rozhodl použít jiné metody, jejichž kombinace není v geografii příliš běžná. Tyto metody nicméně přesněji odrážejí praxi územního plánování a vycházejí z potřeb získu informací, jejich analýzy a syntézy, která je v územním plánování běžně používána při tvorbě dokumentací. Obecně řečeno se metodika této práce skládá z interpretace textových a kartografických výstupů rozvojových dokumentací a zúčastněného pozorování s interpretací zjištěných dat.

Interpretace jednotlivých složek nástrojů územního plánování je při úvahách o implementaci infrastruktury do krajiny nezbytná. Při zpracování územního plánu jsou vstupy z nadřazených dokumentací postupně analyzovány a zanášeny do výsledného řešení. Popis celého postupu by měl být obsažen v B části (odůvodnění) každé dokumentace. Podobné postupy se používají také při revidování opatření obecné povahy při soudním přezkumu územního plánu. V případě této práce byl postup analýzy dokumentací použit proto, aby bylo poukázáno na současnou praxi víceúrovňové implementace a rozdílnosti zobrazování záměrů na různých měřítkových úrovních.

Geografická literatura tento druh metodologie příliš často nepoužívá. Nejvíce by se mohl blížit obecné interpretaci kartografických a statistických dat, jejichž metody uvádí například Clifford et al. (2010). Tyto metody je však možno použít pouze s vědomím řady odlišností. Předně, data z dokumentací není možno považovat za původní statistická a technická data, neboť zde mohlo dojít ke zkreslení v průběhu zpracování. Informace navíc nemusí být přebírány přímo ze zdroje (Český statistický úřad, výstupy jednotlivých ministerstev, správci a provozovatelé veřejné infrastruktury apod.), ale mohou být převzaty z některého z územně plánovacích podkladů. Je proto potřeba mít na vědomí, že i když jsou v dokumentaci uvedeny určité skutečnosti a určitá data, tyto se mohou lišit od dat z primárních zdrojů. Nehledě na to, že údaje v dokumentacích se vztahují k určitému časovému úseku či okamžiku, který může být v případě starších dokumentací již neaktuální. Z kartografického hlediska zase není možno trvat na striktním dodržování přesného prostorového určení ve všech příslušných dokumentacích. V dokumentacích velkých měřítek (PÚR, ZÚR) může být grafická prostorová identifikace pouze koncepčního charakteru a není možno ji přesně vztahovat k řešenému území. Příkladem může být situace v lokalitě Jabloňov (kapitola 4.2). Při analýze záměrů mezi jednotlivými dokumenty je proto nezbytná kombinace grafické i textové části, případně speciálních (navazujících) technických dokumentací.

Metodické přístupy ve vztahu k analýze dokumentů byly rozděleny do dvou kategorií, které spolu úzce souvisí. Jedná se o analýzu nástrojů územního plánování a analýzu správních procesů pořízení územních plánů.

**Analýza nástrojů územního plánování** je prováděna pro všechny nástroje územního plánování, které se příslušného záměru v příslušné lokalitě týkají. Nejčastěji jsou to tedy Politika územního rozvoje, Zásady územního rozvoje a Územní plán, v několika případech také územní studie související s danou infrastrukturou. Zjištění

z nástrojů jsou vyhodnocena a vzájemně konfrontována. Vzhledem k různým časům zpracování zejména v oblasti Politiky územního rozvoje a územně plánovacích dokumentací jsou analyzovány nejen současně platné územně plánovací dokumentace, ale – pokud je to nutné – také poslední zveřejněné fáze nově zpracovávaných, ještě nevydaných územně plánovacích dokumentací. K dokumentacím, které nejsou vydány, je samozřejmě přístupováno jako k materiálům, které ještě mohou být změněny, tudíž jejich vypovídací hodnota není definitivní. Na druhou stranu není možno vycházet pouze z vydaných dokumentací, neboť tyto mohou být i 10 a více let staré, a tedy správně i obsahově neaktuální.

**Analýza správních procesů pořízení územních plánů** souvisí s předchozím krokem analýzy. Cílem tohoto kroku je především identifikovat charakter připomínek a námitek uplatněných v rámci pořízení územního plánu, a to jak ze strany dotčených orgánů, tak ze strany veřejnosti. Budou sledovány pouze ty připomínky a námítky, které se přímo nebo nepřímou vztahují ke sledovanému záměru dopravní infrastruktury. Analýza těchto podnětů má velký význam ze správního hlediska, neboť se v podstatě jedná o oficiálně uplatněné názory na infrastrukturu. Je jisté, že se může jednat pouze o zlomek názorového spektra a není z něj možno vyvozovat širší závěry. Námítky a připomínky k územnímu plánu jsou však příkladem dobrovolného sdělení názoru či požadavku. Na rozdíl od obvyklých sociologických a geografických metod zjišťování názorů veřejnosti (např. zmiňovaná dotazníková šetření nebo rozhovory) jsou zde zahrnovány pouze ty takové názory, které spatřují význam záměru již v současné době. Podněty od dotčených orgánů zase zachycují požadavky, které je nutno respektovat, avšak není vždy možné jim kladně vyhovět. Pokud k danému záměru nebudou evidovány žádné připomínky nebo námítky, jedná se rovněž o významné zjištění. Toto zjištění se dá interpretovat jako neutrální či pozitivní zájem o záměr. V systému připomínek či námitek veřejnosti obecně platí, že jsou podávány těmi fyzickými či právními osobami, které s navrženým řešením (záměrem) nesouhlasí. Podpora záměru připomínkou či námitkou bývá ojedinělá. Připomínky a námítky a jejich řešení jsou součástí každého územního plánu či změny vydané po roce 2007, a to buď ve formě přílohy (do konce roku 2012), anebo jako součást Odůvodnění územního plánu (od roku 2013).

Druhá oblast metod se týká zúčastněného pozorování. Zúčastněné pozorování je v geografickém výzkumu poměrně často využíváno v různých oblastech výzkumu (Laurier, 2010). Podobně i v tomto případě se však jedná o specifické metody upravené podle obecných principů. Předně, moje zúčastněné pozorování bylo rovněž dvojího druhu: terénní průzkumy spojené s mapováním (Perkins, 2010) a spoluúčast při procesu zpracování a pořízení jednotlivých dokumentací (s výjimkou lokality Jabloňov).

**Terénní průzkumy s dokumentací a mapováním skutečného stavu území** by měly být standartní součástí řešení problému na úrovni jedné municipality, a pro tuto práci jsou důležité z více důvodů. Prvním je zjištění vizuální podoby sídla, kterou není možné získat z žádných virtuálních zdrojů. Přestože v současné době existuje řada



fotografických materiálů, které dokumentují prostor, není možné beze ztráty nahradit zkušenost trojrozměrného prostoru se všemi jeho specifiky. Současně je potřeba analyzovat rovněž části nezastavěného území, které jsou dostupné zpravidla pouze ve formě leteckých snímků. Druhým důvodem je samotné zúčastněné pozorování, vedoucí k vytvoření vlastního názoru na území a umístění záměru do něj. Tvorba vlastního názoru je sice možná z virtuálně dostupných zdrojů, avšak rovněž zde schází určitá zkušenost z území, tj. vliv trojrozměrného prostoru. Třetím důvodem je možnost zisku informací formou nestrukturovaného rozhovoru od obyvatel či uživatelů území. Tato praxe je ověřena z řady terénních průzkumů, jichž jsem se zúčastnil. Nestrukturované a náhodné rozhovory vedou k hlubšímu poznání území, a byť není možné je brát jako oficiální součást výzkumu, pomáhají při tvorbě obrazu místa, s nímž je následně prováděna kritická analýza. Doba terénních průzkumů je uváděna samostatně u jednotlivých případových studií.

**Spoluúčast při procesu zpracování a projednání** se skládá z řady činností a úkonů, které jsou v průběhu pořízení absolvovány a vyhodnocovány. Již v průběhu zpracování jsou kromě vstupů vyplývajících ze souvisejících dokumentací řešeny problémy vztahující se k vlastnickým právům a požadavkům jednotlivých vlastníků. To zahrnuje různá jednání s těmito stranami, ale také samostatná jednání a tzv. výrobní výbory za účasti pořizovatelů, určených zastupitelů, starostů obcí či dalších dotčených osob. Součástí procesu pořízení jsou rovněž jednání s dotčenými orgány (společné jednání, § 50 odst. 2 SZ) a veřejné projednání za účasti občanů obce a veřejnosti (§ 52 odst. 1 SZ). Obce se v některých případech rozhodují uspořádat ještě tzv. besedu s občany nad územním plánem, která informuje občany o průběhu zpracování územního plánu.<sup>15</sup> Při těchto setkáních s veřejností dochází k různým situacím při komunikaci s občany. Tyto situace mohou jednak sloužit jako zdroj informací o vnímání určitých záměrů veřejností, jednak mohou poukázat na sociální a politickou situaci v samotné obci. Ze zkušeností vyplývá, že podobná setkání navštěvuje zejména ta část veřejnosti, která není spokojená se situací v obci či s navrženým řešením.

Syntézou všech jednotlivých metod je následně vytvořeno zhodnocení situace ve vztahu k posuzovaným záměrům liniové infrastruktury. Tato syntetická část by měla vést jak k zodpovězení druhé a třetí výzkumné otázky, tak ke kritickému zhodnocení průběhu pořízení či navrženému řešení. Nicméně i přes kritické zhodnocení se nejedná o pokus navrhnout vhodnější řešení či revidovat již schválený postup územního plánu. Díky znalosti procesů (až na lokalitu Jabloňov) mohu zjištěné poznatky uvádět do kontextu, který nemusí být z dokumentace přímo patrný, a současně mohu údaje

---

<sup>15</sup> Beseda s občany nad územním plánem není zakotvena ve stavebním zákoně a bývá uspořádána podle zák. č. 128/2000 Sb., o obcích, který umožňuje svolat setkání veřejnosti. Podle stavebního zákona je totiž prezentace navrženého řešení s odborným výkladem možná až ve fázi řízení o územním plánu (veřejné projednání), která se nachází až na konci procesu pořízení. Z hlediska bezproblémového průběhu pořízení územního plánu ze strany občanů se ukázalo pořádání těchto setkání jako přínosné.

z územních plánů doplnit o dopravně geografický pohled, s nímž byl obsah územního plánu tvořen, ale který není z různých důvodů v dokumentaci zahrnut.

Osobně jsem se podílel na zpracování všech územních plánů s výjimkou územního plánu obce Jabloňov ve stejnojmenné lokalitě. Lokalita Jabloňov byla vybrána na základě koordinace s výzkumem metodiky lokalizace regionálních terminálů VRT a vymezení jejich spádových regionů (Kvizda, 2016, Seidenglanz, 2016 – viz kap. 3.4.3). V této případové studii tedy nemohlo dojít ke spoluúčasti při procesu zpracování a projednání územního plánu. Byly proto použity pouze zbývající části metodiky, což může opět vést k zajímavým výsledkům. Analýza bez znalosti procesu pořízení může představovat pohled z pozice poučeného zástupce veřejnosti, který se informuje o rozvojových záměrech obce na základě schváleného územního plánu, tedy bez souvislosti řešených během pořízení územního plánu.

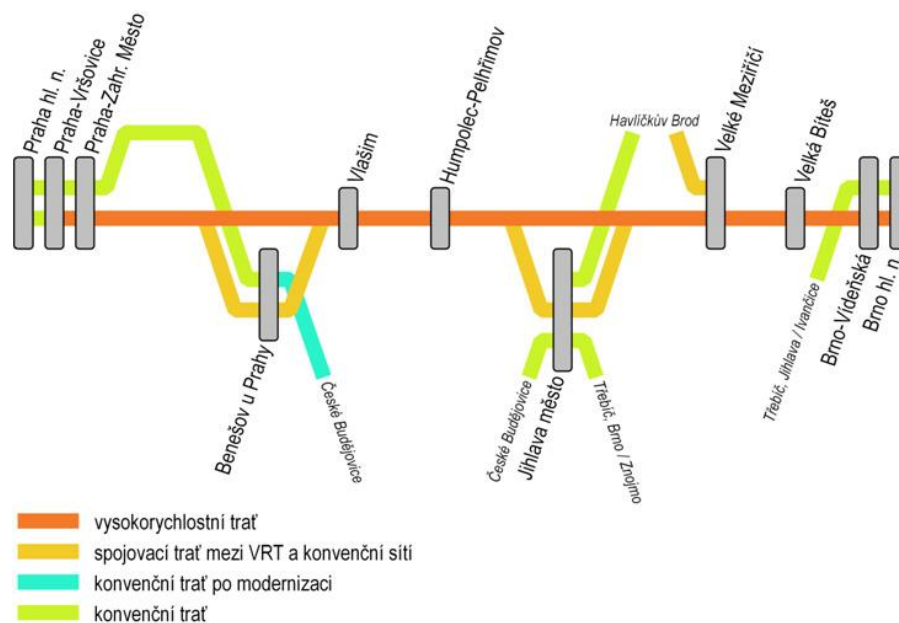
## **4.2 Lokalita Jabloňov**

Úsek VRT Praha–Brno patří v České republice k nejdiskutovanějším úsekům této infrastruktury. Jedná se o potenciálně nejvýznamnější úsek, spojující primárně dvě největší města státu, sekundárně další oblasti státu a propojení do zahraničí (Rakousko, Slovensko, Polsko). Tento úsek má v současné době také největší rozpracovanost z hlediska územních, technických a geografických studií (viz kapitola 3.4). V západní části koridoru existují dvě územně zcela odlišné varianty – starší severní přes Poříčany, Kolín a Havlíčkův Brod, stabilizovaná v roce 1995, a novější jižní, kopírující více trasu dálnice D1 a procházející přes Benešov, Vlašim a Jihlavu, stabilizovaná v roce 2010. V prostoru mezi Jihlavou a Velkým Meziříčím jsou obě varianty spojeny a směrem k Brnu je již stanovena pouze jediná stopa (s výjimkou variant západně od Brna s ohledem na polohu brněnského hlavního nádraží).

Dle ideového záměru firmy CEDOP byly v úseku Praha–Brno vytvořeny tři tzv. regionální terminály. Tyto terminály je možno považovat za stanice či zastávky sloužící k obsluze přilehlých regionů, měly by zde zastavovat vlaky vedené v pomalejší dopravní vrstvě (tedy charakteru regionálního spojení). Těmito terminály jsou: Vlašim, Pelhřimov a Humpolec a Velké Meziříčí, s doplněnými zastávkami v Benešově a Jihlavě – viz Obr. 14. Význam terminálů, jejich počet a přesné umístění v současné době nejsou přesně definovány – viz například studie firmy SUDOP Praha, a.s. „Vysokorychlostní trať Praha–Brno“ z roku 2010, která přesněji prověřuje trasování VRT a stanovuje další dopravní body. Jedním ze stupňů dalšího prověřování je vytvoření metodiky pro stanovení spádové oblasti (resp. dojížděkového regionu) pro tyto terminály (viz Kvizda, 2016).

Pro vytvoření metodiky byl jako pilotní stanoven terminál Velké Meziříčí. Tento terminál je uveden jak v záměru dle CEDOP (Šlegl et al., 2012), tak ve studii firmy SUDOP. Studie SUDOP zkoumá více možností trasování, terminál Velké Meziříčí je lokalizován do dvou míst. Pro variantu V7 je stanoven terminál západně od Velkého

Meziříčí při obci Lavičky – viz Obr. 15. Pro variantu H4, která v oblasti Velkého Meziříčí kopíruje trasu VRT z roku 1995 zanesenou v ZÚR kraje Vysočina (viz dále), je terminál Velké Meziříčí umístěn východně od města mezi obce Jabloňov a Dolní Radslavice („žst. Velké Meziříčí - VRT“) – viz též Dujka, 2016b. V obou variantách by podle této studie měla východně od Velkého Meziříčí vzniknout odbočka na konvenční železniční síť; pro variantu V7 samostatnou odbočkou Březejc, pro variantu H4 ze západního zhlaví terminálu Velké Meziříčí.



Obr. 14. Schéma výstavby VRT tratí v úseku Praha–Brno z roku 2011. Zdroj: Vysokorychlostní trať Praha–Brno, 2017.

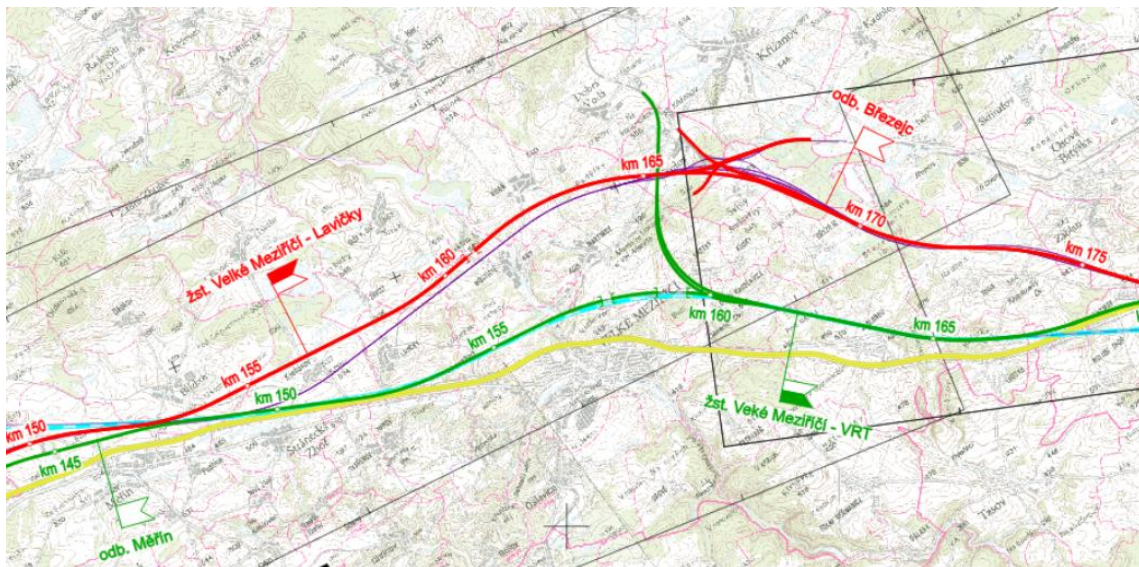
Obec Jabloňov se nachází cca 7 km jihovýchodně od města Velké Meziříčí, v okrese Žďár nad Sázavou a kraji Vysočina. K 1. lednu 2017 je zde registrováno 352 obyvatel, což je průměrná velikost obce v širším regionu. Správní území obce je tvořeno jediným katastrálním územím s názvem „Jabloňov u Velkého Meziříčí.“ Obec se nachází na dopravní ose mezinárodního významu, tvořenou dálnicí D1 probíhající v jihozápadním sousedství zastavěného území obce. Severozápadním okrajem zastavěného území (místní část Klenůvka) probíhá silnice II/602, která je záložní trasou pro dálnici D1 (bývalá hlavní silnice Praha–Brno). Oba tyto dopravní koridory tvoří výrazný územní pás a rozdělují území obce ve směru severozápad-jihovýchod. Terén ve správním území obce zvolna stoupá k severu až severovýchodu, v trase plánovaného terminálu VRT je poměrně členitý.

Terénní průzkumy pro tuto lokalitu byly provedeny v září 2017.

#### 4.2.1 Charakteristika záměru

V severním sousedství zastavěného území obce probíhá koridor určený pro výstavbu VRT. Dle studie firmy SUDOP by se v tomto koridoru na území obce měl

nacházet regionální terminál Velké Meziříčí. Do řešeného území obce bude pravděpodobně spadat pouze hlavní zařízení terminálu, případně jeho východní (brněnské) zhlaví. Západní (pražské) zhlaví terminálu bude pravděpodobně umístěno již na sousedních k.ú. Březejc nebo Dolní Radslavice (severozápadně od obce Jabloňov). Ze západního zhlaví by rovněž mělo být vedeno napojení konvenční železniční trati na trať č. 250 v oblasti stanice Křižanov – viz Obr. 14 a Obr. 15. Konečné umístění terminálu i jeho projekční podoba se mohou zásadně lišit, nicméně v současné době se jedná o nejspolehlivější podklad pro uspořádání VRT v úseku Praha – Brno.

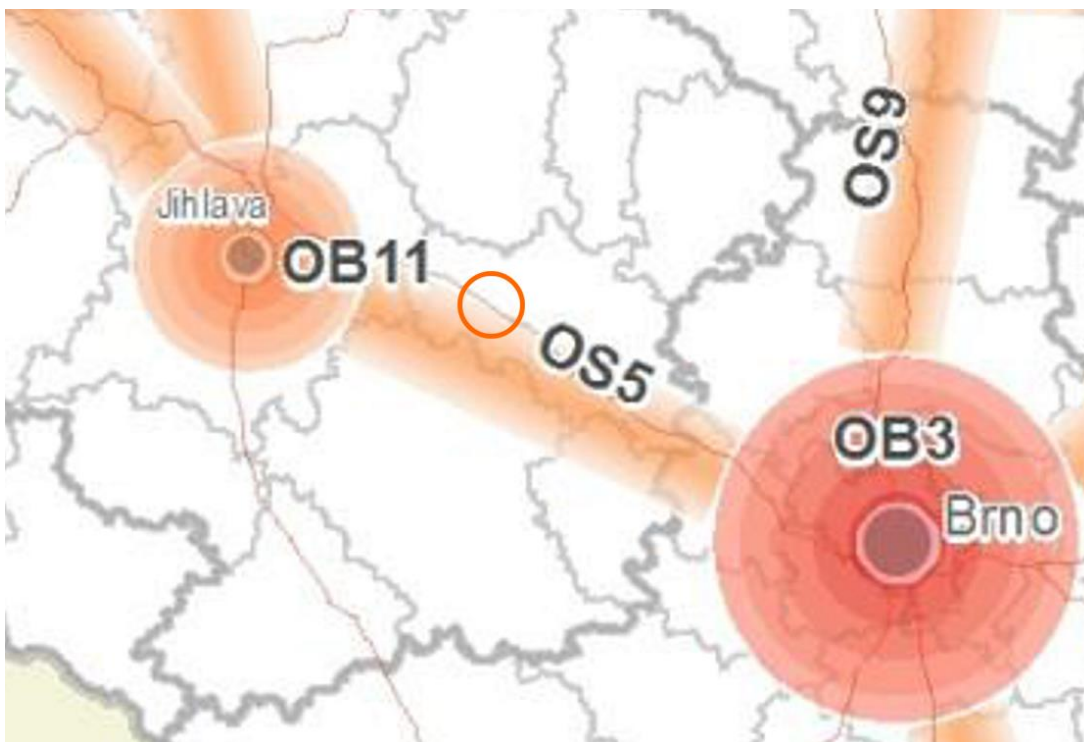


Obr. 15. Výřez ze studie „Vysokorychlostní trať Praha – Brno“ firmy SUDOP Praha, a.s. z roku 2010, zachycující situaci v oblasti Velkého Meziříčí. Varianta V7 je zakreslena červenou linií, varianta H4 zelenou linií.

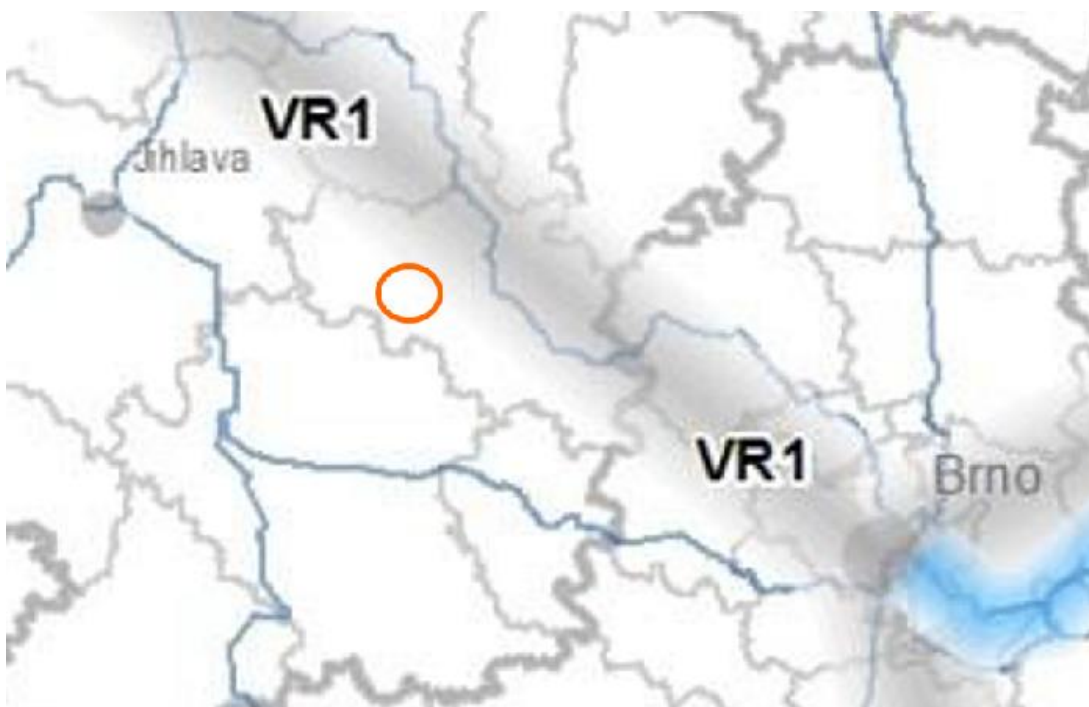
#### 4.2.2 Záměr dle Politiky územního rozvoje

Podle Obr. 16 se řešené území se nachází v blízkosti rozvojové osy OS5 „Rozvojová osa Praha–(Kolín)–Jihlava–Brno.“ Tato osa je vymezena mj. jako „[ú]zemí ovlivněné dálnicí D1 v úseku Jihlava–Brno“ (čl. 56 PÚR ČR) a spolupůsobením center, mezi nimiž je uvedeno i Velké Meziříčí. Z výše uvedeného vyplývá, že řešené území je přímo součástí této rozvojové osy.

Ve vymezení rozvojové osy chybí zmínka o VRT. Tento záměr je řešen samostatně v kapitole 5 „Koridory a plochy dopravní infrastruktury“, kdy je záměr ve schematické části zakreslen jako nejkratší spojnice Prahy a Brna – viz Obr. 17. Dle údajů z PÚR ČR bez dalších zpřesnění tedy pro řešené území nevyplývají žádné záměry pro železniční dopravu



Obr. 16. Výřez z výkresu Rozvojových oblastí a rozvojových os Politiky územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č. 1 z roku 2015, s vyznačením přibližné polohy města Velké Meziříčí a obce Jablůňov (oranžová kružnice).



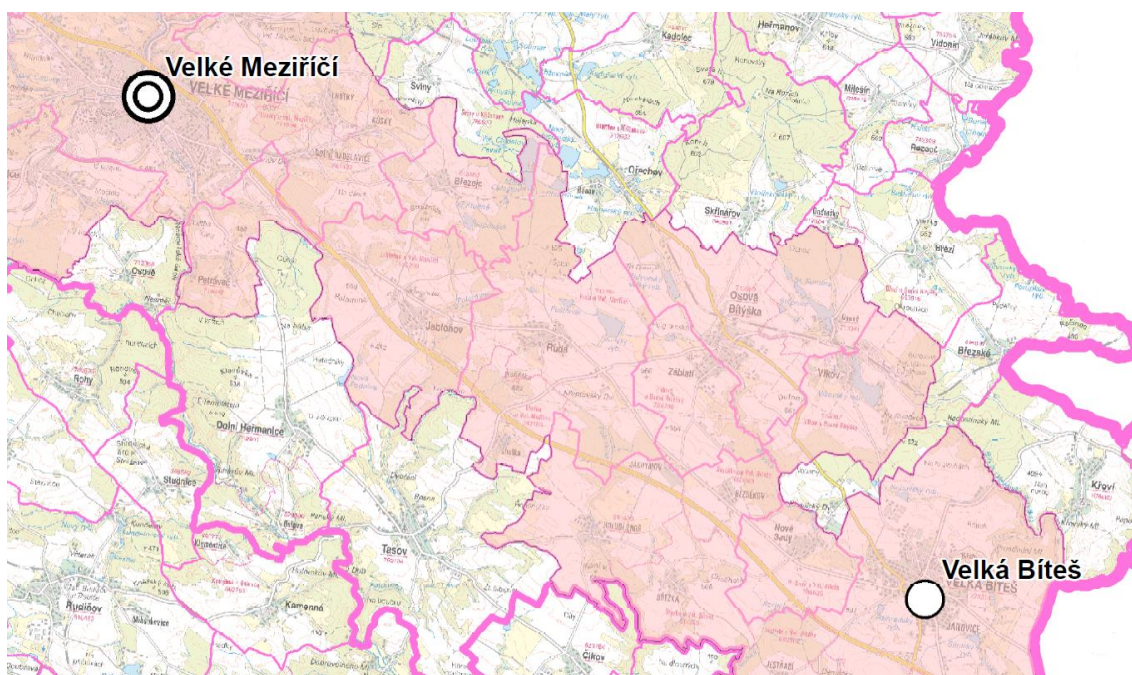
Obr. 17. Výřez ze schématu „Doprava železniční“ Politiky územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č. 1, z roku 2015, s průběhem koridoru pro vysokorychlostní trať (označení VR1) a zakreslením přibližné polohy řešeného území (oranžová kružnice).



#### 4.2.3 Záměr dle Zásad územního rozvoje

V následujícím textu se „ZÚR kraje Vysočina“ rozumí dokumentace „Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje kraje Vysočina.“ Tato aktualizace byla vydána opatřením obecné povahy č. 2/2016, schváleným Zastupitelstvem kraje Vysočina, s účinností ode dne 7. října 2016. V současné době je zpracovávána Aktualizace č. 5 Zásad územního rozvoje kraje Vysočina. Tato aktualizace se však týká pouze jednoho záměru silniční dopravy v jižním sousedství Jihlavy a na koncepci řešeného území nemá vliv.

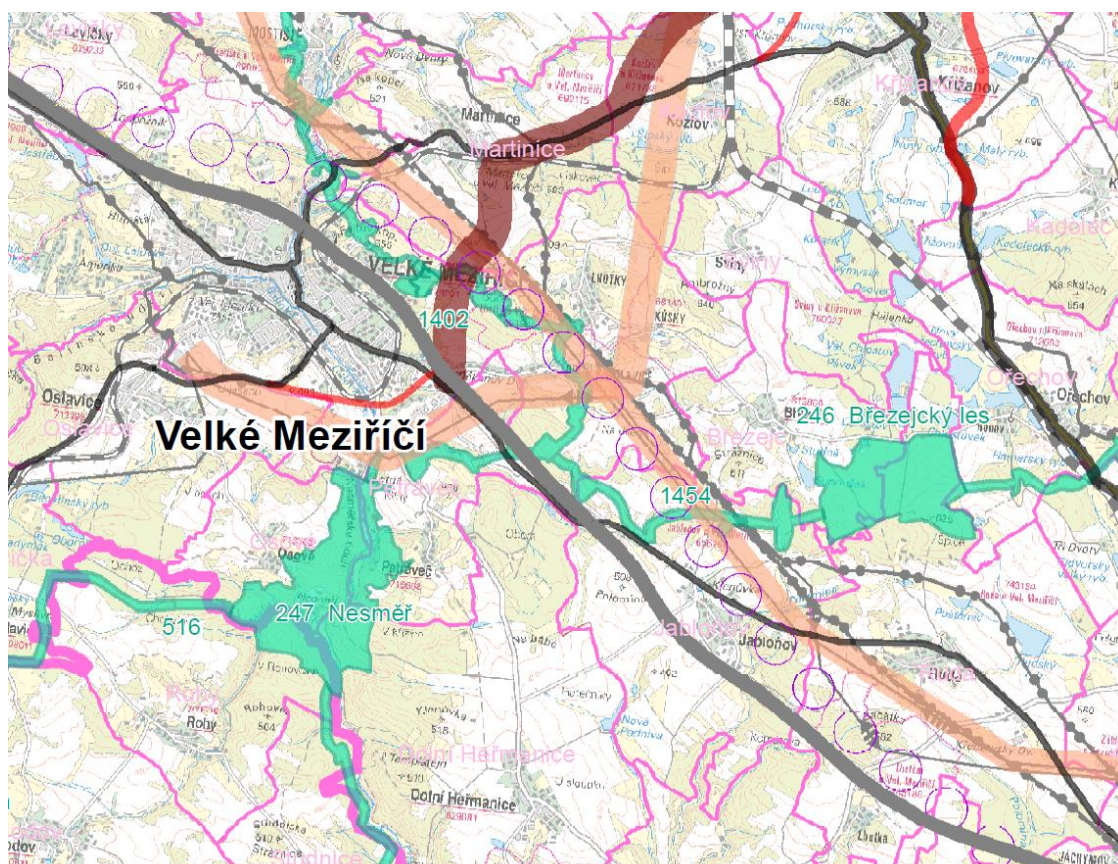
Dle ZÚR kraje Vysočina byly zpřesněny rozvojové oblasti a rozvojové osy z PÚR do úrovně obcí (čl. 13 ZÚR kraje Vysočina). Obec Jabloňov je dle ZÚR součástí rozvojové osy OS5 zpřesněné z PÚR – viz Obr. 18. Rozvojová osa OS5 je v textové části A části právního stavu po aktualizacích č. 1, 2 a 3 uvedena v čl. 13 až 15. Jsou zde stanoveny úkoly pro rozvoj území a úkoly pro územní plánování. Koridor VRT není uveden ani v jedné skupině. Z hlediska rozvojových os pro řešené území nevyplývají žádné zvláštní požadavky na zpracování.



Obr. 18. Výřez z výkresu Rozvojových oblastí a rozvojových os z dokumentace Zásady územního rozvoje kraje Vysočina, právní stav po vydání aktualizací č. 1, č. 2, č. 3).

Koridor pro vysokorychlostní trať je zakreslen až ve výkresu Ploch a koridorů ZÚR – viz Obr. 19. Zakreslení koridoru VRT je shodné s původní ZÚR z roku 2008 (viz Obr. 9 v kapitole 3.3.3), jedná se tedy o pás kružnic fialové barvy přibližně vyznačující šíři koridoru. Šíře koridoru pro VRT je rovněž neměnná a představuje 600 m na celém území kraje Vysočina. Jak dále vyplývá z Obr. 19, nejsou známy žádné další podrobnosti týkající se polohy terminálu ani případné napojení konvenční trati z prostoru Křižanova. Část ZÚR týkající se koridoru VRT ostatně nebyla dostud žádnou

aktualizací měněna, takže je v celém úseku kraje Vysočina držena trasa vyplývající z první studie VRT z roku 1995 (Kušník, Ilík, 2011).



Obr. 19. Výřez z výkresu ploch a koridorů právního stavu ZÚR kraje Vysočina po aktualizacích č. 1, 2 a 3 v prostoru Velkého Meziříčí, Jabloňova a Křižanova. Koridor pro VRT představuje pás kružnic fialové barvy.

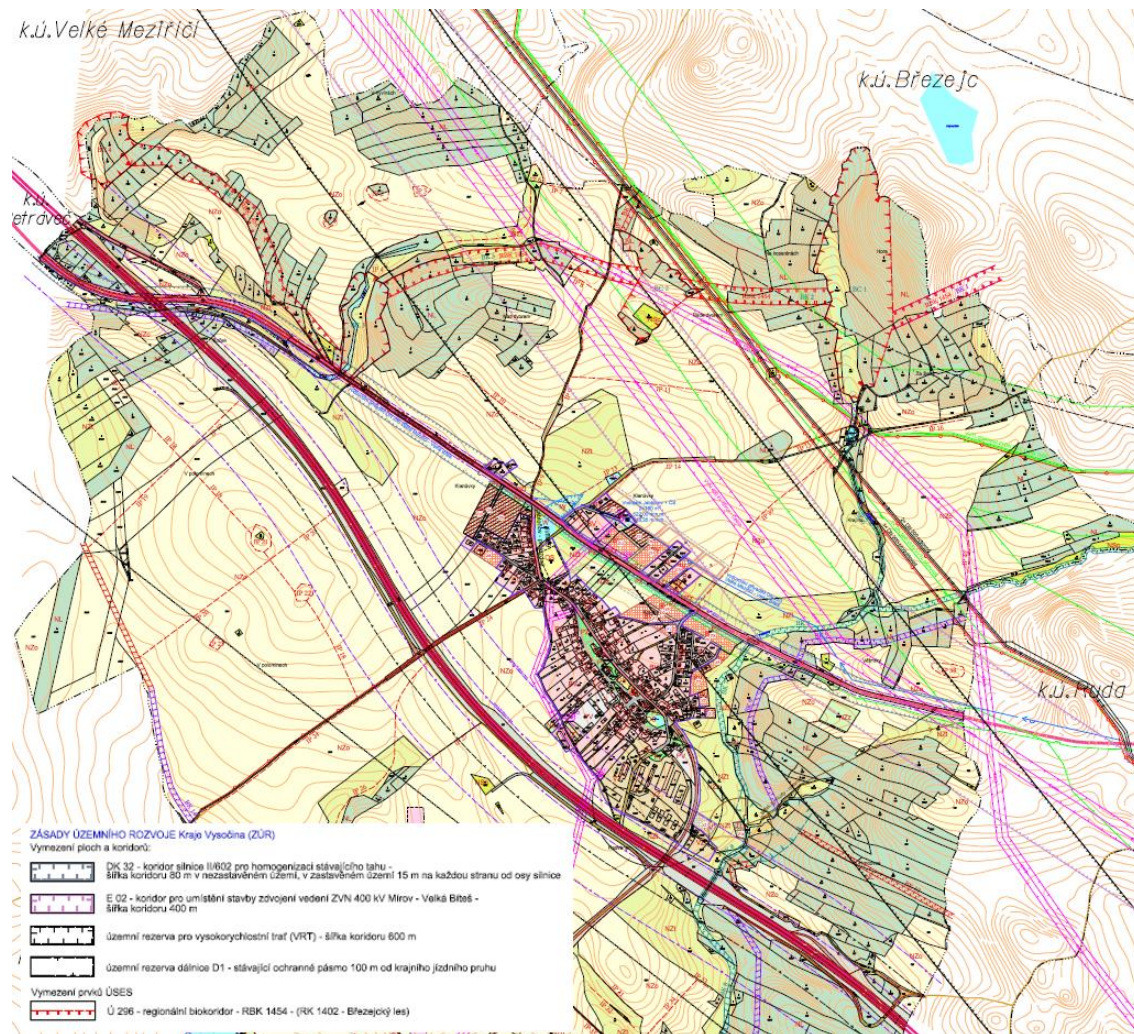
#### 4.2.4 Záměr dle platného územního plánu

Jabloňov má platný územní plán, který byl vydán Zastupitelstvem obce Jabloňov dne 25. června 2009 a nabyl účinnosti 14. července 2009. Jeho pořizovatelem byl Městský úřad Velké Meziříčí, zpracovatelem ing. arch. Mariana Horáková (Ateliér ÚP.A). Územní plán nebyl dosud měněn žádnou změnou. V současné době je schváleno zadání Změny č. 1 Územního plánu Jabloňov, schválení proběhlo 25. května 2017. Zadání změny č. 1 bylo schváleno prostřednictvím dokumentu „Zpráva o uplatňování územního plánu + zadání Změny č. 1 ÚP Jabloňov, období 7/2009 – 3/2017“, Pořizovatelem je opět Městský úřad Velké Meziříčí, zpracovatelem Urbanisické středisko Jihlava. Všechny dokumenty týkající se Územního plánu Jabloňov, včetně zmíněné Zprávy o uplatňování, jsou vyvěšeny na webové stránce města Velké Meziříčí.

Rozvojová plocha pro záměr VRT nemá zvláštní označení. V textové části je na několika místech konstatováno, že je vymezen koridor územní rezervy pro vysokorychlostní trať, jehož šíře (přebíraná ze ZÚR) je 600 m. V grafické části



dokumentace je tento koridor vymezen bez dalšího označení plochy či vymezení zvláštní plochy s rozdílným způsobem využití – viz Obr. 20. Koridor není ani vymezen jako plocha pro veřejně prospěšnou stavbu nebo plocha s možností uplatnit předkupní právo (podle § 101 stavebního zákona).

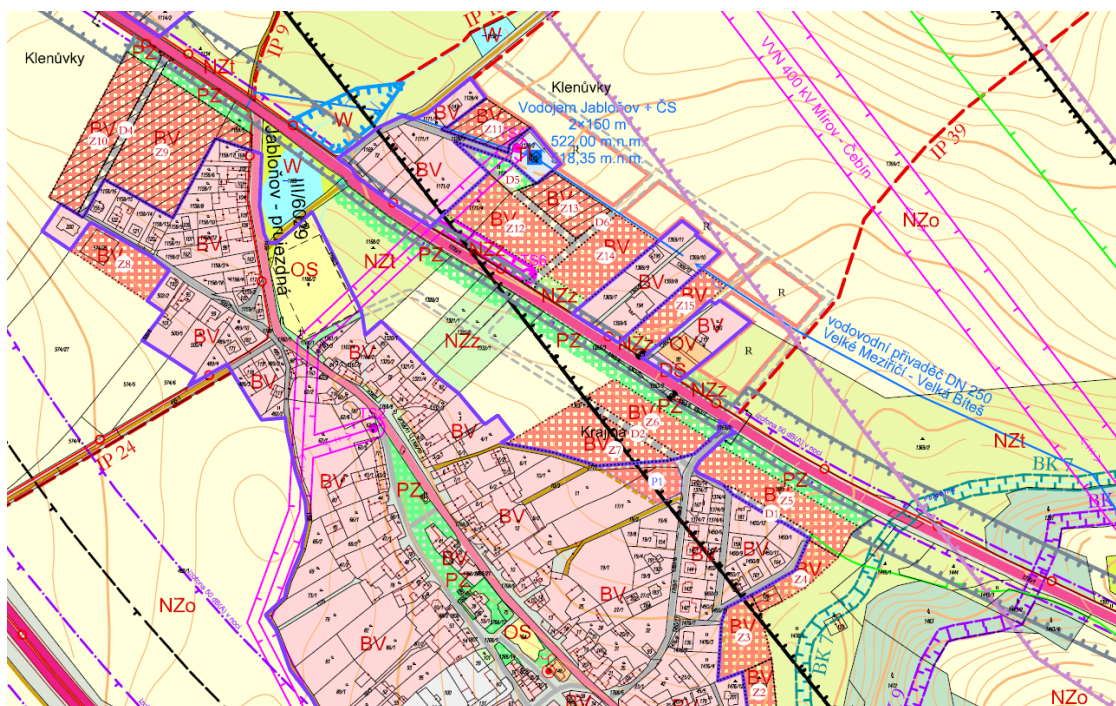


Obr. 20. Výřez z Koordinačního výkresu Územního plánu Jablůňov (2009). Přiložená část legendy představuje záměry přebírané ze ZÚR.

Jak je z Obr. 20 a Obr. 21 patrné, realizace VRT znamená poměrně zásadní zásah do samotného sídla, do další technické infrastruktury a do přírody a krajiny. Zásah do sídla představuje ohrožení celé severovýchodní části zastavěného území, zejména v oblasti za silnicí II/602. Do těchto míst byly nicméně situovány hlavní rozvojové plochy pro bydlení v obci (č. Z4, Z5, Z6, Z11, Z12, Z13, Z14, Z15, část Z7) – viz Obr. 21. Lze se domnívat, že výsledná VRT zastavěné území obce bude míjet (i v případě terminálu), avšak je krajně neobvyklé umožnit rozvoj obce v místech, která jsou nadřazenými dokumentacemi územně chráněna pro dopravní infrastrukturu tohoto charakteru. Z urbanistického hlediska se nicméně jedná o plochy, které jsou logickým pokračováním obytné zástavby v místech, která jsou nejméně konfliktní. Výstavba na



jižním a jihozápadním okraji je znemožněna blízkostí dálnice D1, rozsáhlým areálem farmy zemědělské výroby a vedením vysokého napětí 22 kV kopírujícím jihozápadní hranici zastavěného území. Východní okraj je málo vhodný z důvodu nepříznivého terénu a opět blízkosti zemědělské výroby. Jediným relativně nekonfliktním územím pro novou bytovou výstavbu se jeví západní okraj obce (mezi silnicí II/602 a dálnicí D1), kde jsou rovněž navrženy plochy pro bydlení (č. Z8, Z9 a Z10). Také toto území je však ohroženo vlivy ze silniční dopravy (obě páteřní komunikace) a dochází k přílišné prostorové expanzi obce, což má vliv zejména na nutnost výstavby nové dopravní a technické infrastruktury pro tyto plochy a nutnost údržby veřejných prostranství.



Obr. 21. Výřez z Koordinačního výkresu Územního plánu Jablůňov (2009) se zaměřením na severní část zastavěného území. Koridor pro VRT je vyznačen dvěma rovnoběžnými černými čarami.

Ve vymezeném koridoru pro VRT dochází rovněž k územnímu konfliktu s další technickou infrastrukturou. Rovnoběžně s osou koridoru prochází vedení velmi vysokého napětí (VVN) 400 kV Mírovka – Čebín, které je součástí páteřních energetických tras České republiky – viz Obr. 20 a Obr. 21. Dále je zde držena územní rezerva pro zdvojení tohoto energovodu v šíři 400 m. Pokud by došlo k realizaci ZÚR, muselo by v tomto území dojít ke kompletnímu přeložení energovodu. Existence těchto konfliktů je při dané podrobnosti přebíraných záměrů jen obtížně vyhnutelná. V severozápadním sousedství koridoru jsou ještě trasovány tři produktovody – ropovod, velmi vysokotlaký plynovod (VVTL) a blíže nespecifikovaný produktovod. Část koridoru pro VRT zasahuje pouze ochranné pásmo těchto produktovodů.

V době zpracování územního plánu (2006 - 2009) nebyla k VRT dostupná podrobnější dokumentace. Koridor ze ZÚR byl proto pravděpodobně územně držen bez ohledu na možné konflikty s rozvojem obce s výhledem, že k realizaci VRT v dohledné době nedojde. Samotná ZÚR neposkytuje dostatek informací o průběhu koridoru nebo podrobnější charakteristiky jeho vymezení ve větším měřítku. Obdobná praxe určitého zjednodušeného vymezení územních rezerv se vzdáleným horizontem realizace byla v některých dokumentacích běžná. Změna územního plánu, pořizovaná od května 2017, by už měla na tyto konflikty reagovat a nabídnout možná řešení. V územním plánu rovněž dosud nejsou zaneseny plochy pro realizaci přístupových komunikací k budoucímu terminálu. Nejsou zde ani vymezeny plochy pro kompenzační opatření spojené s výstavbou VRT a terminálu (přeložky komunikací a technické infrastruktury, opatření v krajině apod.).

#### **4.2.5 Kritické zhodnocení záměru ve vztahu k obci**

Realizace záměru VRT v parametrech uváděných variantou H4 studie SUDOP by znamenala především další zatížení obce veřejnou infrastrukturou a omezení jejich rozvojových možností. Vlivy ze stávajících silničních komunikací D1 a II/602 již nyní obec zásadním způsobem ovlivňují z hlediska prostupnosti území, fragmentace krajiny a zatížení emisemi, především hlukem. Silnice II/602, procházející částí zastavěného území a oddělující hlavní rozvojovou obytnou oblast obce od centrální části sídla, již nyní představuje potenciální hygienické a bezpečnostní riziko.

Dochází i k výraznému omezení možností rozvoje obce. Stávající rozvoj je blokován dálnicí D1 na jihu a jihozápadě. Vzhledem ke stávající urbanistické struktuře obce (návesní ulicovka s orientací severozápad-jihovýchod, tedy rovnoběžně s hlavními komunikačními osami) je žádoucí podporovat prostorový rozvoj v návaznosti na sídlo takovým způsobem, aby nedocházelo k extenzivnímu délkovému růstu obce (zejména z hlediska obsluhy veřejnou infrastrukturou). Této filozofii odpovídá i navržené řešení územního plánu, bohužel však v rozporu s územní rezervou koridoru VRT (viz Obr. 21). Rozvojové plochy by neměly být navrhovány v koridoru územní rezervy, byť nejsou o územní rezervě známy další informace. Je otázkou, z jakého důvodu byl tento konflikt záměrů umožněn ve prospěch rozvoje obce Jabloňov, byť veřejný zájem by v tomto případě pravděpodobně poukazoval na upřednostnění ochrany koridoru VRT. Rozvojem obce by mohlo dojít ke komplikaci realizace VRT a nutnosti nalezení technického řešení, které bude šetrné k obci, ale povede k dalším nákladům či výsledným technickým omezením.

Umístění terminálu VRT podle uváděných studií by navíc obec ovlivnilo v daleko výraznější míře. Dá se předpokládat, že šíře terminálu bude větší než v případě běžné dvojkolejné trati, což povede ke vzniku výrazné komunikační bariéry v severním a severozápadním směru. Tímto směrem se nyní nacházejí jediné plochy pro každodenní volnočasové aktivity a vycházkové trasy, tj. klidová zóna obce. Realizací VRT infrastruktury by tak pravděpodobně došlo k silné izolaci obce a vklínění mezi dvě

plochy dopravní infrastruktury. Pravděpodobně by došlo ke vzniku synergického efektu obou infrastruktur, což by mělo na obec negativní dopady.

V současné době není ani známo podrobnější schéma napojení případného terminálu na silniční síť. Pokud by napojení vzniklo v rámci řešeného území, znamenalo by to pro obec další dopravní zátěž a emise s ní spojené, nehledě na další fragmentaci krajiny. Negativní dopady by mohly být do jisté míry vyváženy rozvojem, který by na sebe terminál vázal. Kromě rozvoje obytné funkce by mohlo dojít ke vzniku ploch výroby a skladování, a tedy ke zlepšení pracovních příležitostí v obci. Je však otázkou, zda by ke vzniku těchto funkcí došlo, jakou podobu by tento rozvoj měl a jaké by byly dopady na sídlo samotné.

Z terénních průzkumů dále vyplynula otázka možností realizace terminálu v terénních podmínkách obce. Terén v severovýchodní polovině řešeného území stoupá o padesát až sto výškových metrů, území je v porovnání s jihozápadní polovinou mnohem členitější. Ve volné krajině je možno zachytit i skalní výchozy poukazující na skalnaté podloží. Členitá krajina s výraznými vrcholky je cenná i z krajinářského hlediska. Pomineme-li ochranu krajiny, výstavba terminálu v této lokalitě by pravděpodobně znamenala výrazné stavebně technické komplikace a prodražení stavby. Je však pravděpodobné, že řešení pro navazující dokumentace bude navrženo jiným způsobem a umístění terminálu se může ještě zásadně změnit.

Přestože se jedná o lokalitu, v níž je záměr realizace VRT poměrně podrobně zpracován, stále je zde řada nevyjasněných souvislostí. Proto nelze ani nyní s určitostí identifikovat dopady, které mohou řešené územní výrazně ovlivnit, ani jakého druhu bude takové ovlivnění. V územním plánu nebyly identifikovány žádné názory obyvatel na navržené řešení koridoru VRT. Je však pravděpodobné, že v době zpracování územního plánu nebyly známy informace v takové podobě, jakou představují již existující studie. Je proto možné, že v rámci probíhající změny územního plánu dojde k přehodnocení některých záměrů obce a k širšímu vyjádření veřejnosti k záměru VRT.

### **4.3 Lokality Ivaň a Želeč**

Východní část koridoru pro vysokorychlostní železnici, tj. úsek Brno – Přerov – Ostrava – st. hranice ČR/Polsko, prochází jižní částí Olomouckého kraje ve směru západ-východ. V této oblasti jsou vymezeny dva koridory pro železniční dopravu, které se vzájemně doplňují. Jižněji je vymezen koridor konvenční železniční dopravy ŽD1 (PÚR), s částečnými přeložkami kopírující stávající železniční trať č. 300. Tento koridor umožňuje plánované zdvojkolejnění a rekonstrukci trati na rychlost 200 km.h<sup>-1</sup>.<sup>16</sup> Severněji je mimo stávající dopravní koridory vymezen přímý koridor pro VRT označený VR1 (PÚR). Vzhledem k tomu, že se jedná o výstavbu důležité dopravní infrastruktury v oblasti, ve které dosud žádná podobná infrastruktura není, jedná se v podmínkách České republiky o docela specifický případ. Dopady na území jsou

<sup>16</sup> Zdroj: Studie proveditelnosti Modernizace trati Brno - Přerov, SUDOP Brno 2015.

ilustrovány na příkladu dvou obcí, ležících v jihovýchodní části okresu Prostějov v Olomouckém kraji.

Obec Ivaň se nachází cca 14 km jihovýchodně od okresního města Prostějova, je rovněž součástí SO ORP Prostějov. K 1. lednu 2017 je zde registrováno 499 obyvatel, což je průměrná velikost obcí v regionu. Správní území obce je tvořeno jediným katastrálním územím s názvem „Ivaň na Hané“. Obec se nachází v blízkosti dopravní osy regionálního významu, tvořenou silnicí II/434 Prostějov–Tovačov–Přerov v periferní poloze vůči okolním větším městům (Prostějov, Přerov, Vyškov). Řešené území je intenzivně využívanou agrární krajinou s minimálním podílem zeleně. Reliéf je převážně plochý, nicméně skládá se ze dvou výškových úrovní oddělených pozvolným svahem ohraničujícím nivu řeky Valové (protéká západně od obce). Údolí řeky Valové je jedinou přirozenou osou, v obci nelze identifikovat dopravní či urbanizační osy navazující na okolí. Nejbližší železniční stanici jsou Čelčice (cca 6 km) na železniční trati č. 301 Olomouc–Nezamyslice.

Obec Želeč se nachází cca 16 km jižně od okresního města Prostějova a cca 13 km severovýchodně od města Vyškova, je součástí SO ORP Prostějov. K 1. lednu 2017 je zde registrováno 543 obyvatel. Správní území obce je tvořeno jediným katastrálním územím s názvem „Želeč na Hané“. Obec se nachází v blízkosti dopravní osy celostátního významu, tvořenou dálnicí D46; dálnice prochází západním okrajem katastrálního území, ale přímo do obce není zřízen sjezd. Poloha obce vůči okolním městům (Vyškov, Ivanovice na Hané, Prostějov) by se dala označit jako semi-periferní. Řešené území je intenzivně využívanou agrární krajinou charakteru plošiny až mírné pahorkatiny, postupně se zvedající k západu. Významnou přirozenou osou území je zahloubené údolí Želečského potoka, kolmé na dopravní osu dálnice D46. Podíl zeleně v krajině je nízký, v západní části řešeného území jsou cenné krajinné partie v místech ukončené těžby písku. Nejbližší železniční stanici jsou Chvalkovice na Hané (cca 4 km) na trati č. 300 Brno – Přerov.

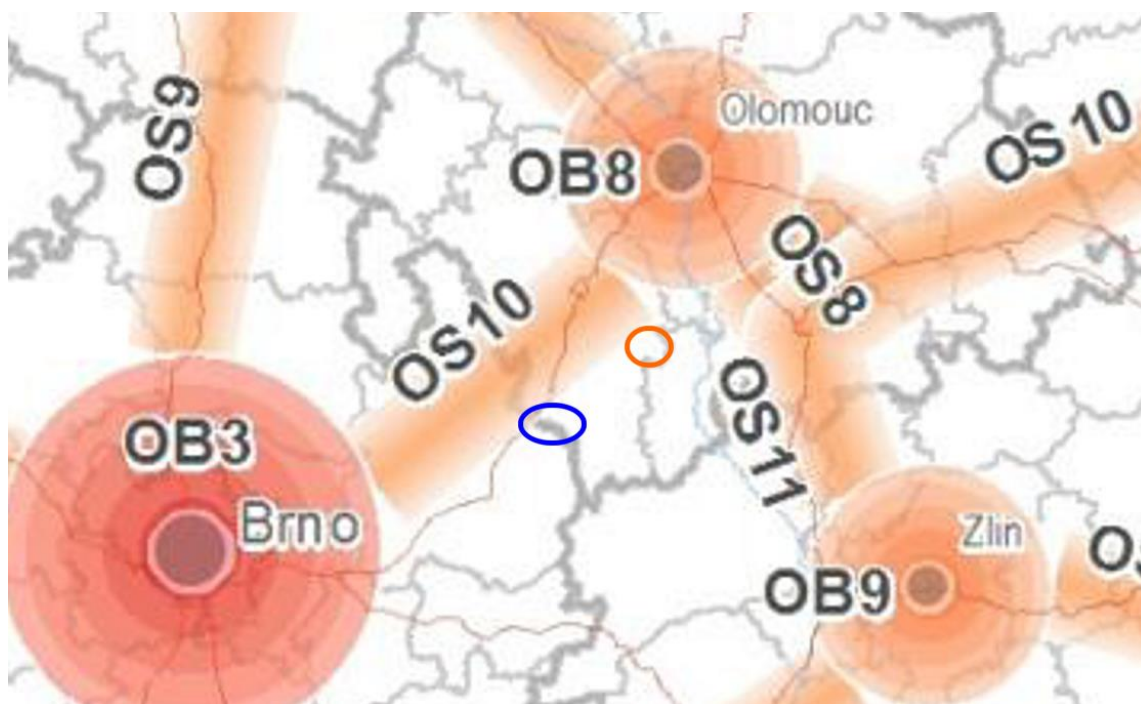
Terénní průzkumy proběhly v rámci průzkumných prací pro územní plány – pro Ivaň v září 2015, pro Želeč v květnu a červnu 2016. Dílčí průzkumné práce probíhaly při dalším zpracování územních plánů v průběhu roku 2016 a první poloviny roku 2017.

#### **4.3.1 Záměr dle Politiky územního rozvoje**

Dle Politiky územního rozvoje se obec Želeč nachází v blízkosti rozvojové osy OS10 „Rozvojová osa (Katowice–) hranice Polsko/ČR–Ostrava–Lipník nad Bečvou–Olomouc–Brno–Břeclav–hranice ČR/Slovensko (–Bratislava)“ a obec Ivaň mimo rozvojové oblasti i rozvojové osy – viz Obr. 22.

Z textové části kapitoly Rozvojové oblasti a rozvojové osy, kde je rozvojová osa OS10 popsána, pro záměr výstavby VRT nevyplývají žádné úkoly na zpracování. Rozvojová osa je vymezena podle vazby na významné cesty, „tj. dálnice D1, D2, rychlostní silnice R35, R46 a R48 a železniční trať č. 250 v úseku Brno–Břeclav a č. 270

v úseku *Bohumín–Lipník nad Bečvou–Olomouc*.“ (čl. 61). K dopravním tahům jsou ještě přidána centra Kopřivnice, Nový Jičín, Hranice, Prostějov, Vyškov a Břeclav. Opět se tedy jedná o vymezení, které nebere v úvahu záměr železničního propojení na úrovni státu. V oblasti střední Moravy (tj. mezi Brnem, Zlínem a Olomoucí) je absence příslušných rozvojových os velmi markantní, což lze vidět z Obr. 22 (chybějící rozvojová osa spojující Vyškov/Brno a Přerov podél dokončené dálnice D1 Vyškov – Hulín, železničního koridoru ŽD1 nebo samotné VRT).



Obr. 22. Výřez z výkresu Rozvojových oblastí a rozvojových os Politiky územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č. 1 z roku 2015, s vyznačením přibližné polohy obcí Ivaň (oranžová elipsa) a Želeč (modrá elipsa).

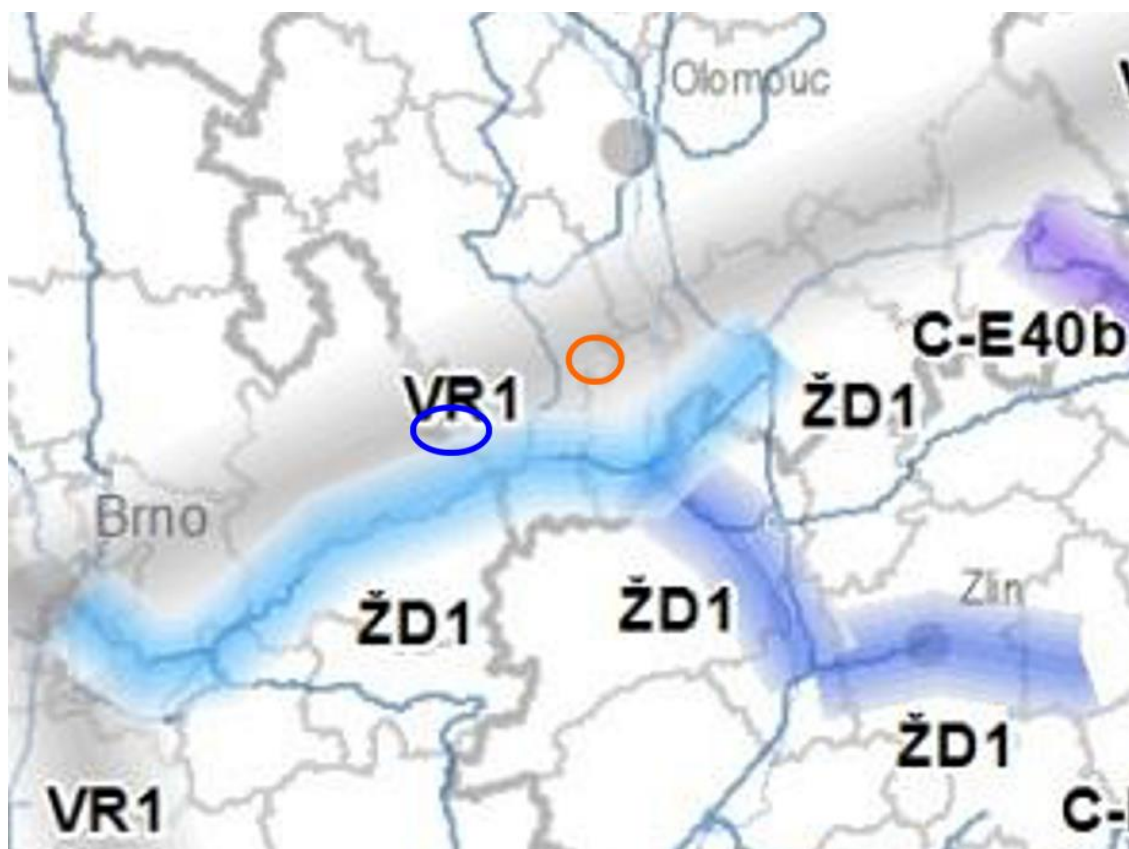
Vymezení koridoru VRT je zabezpečeno až samostatně, v kapitole „Koridory a plochy dopravní infrastruktury“, a to koridorem VR1. Zákres je pravděpodobně převzat z první studie koridorů VRT z roku 1995 (Kušnír, Ilík, 2011) a je územně zpřesněn až v ZÚR. Pokud by byl koridor VR1 důsledně dodržován dle ZÚR, bylo by jím ovlivněno značně rozsáhlé území – viz Obr. 23. Vymezení koridoru VR1 pro tuto větev (jako Brno–[Přerov]–Ostrava–hranice ČR/Polsko) ostatně připouští i vedení VRT po tělese trati č. 300 (záměr ŽD1), což byla jedna ze zvažovaných variant pokračování VR vlaků z Prahy a Brna na Ostravu (pro podrobnější vývoj koncepce v této oblasti viz Studii proveditelnosti Modernizace trati Brno - Přerov, SUDOP Brno 2015).

#### 4.3.2 Záměr dle Zásad územního rozvoje

V následujícím textu se „ZÚR Olomouckého kraje“ rozumí dokumentace „Zásady územního rozvoje Olomouckého kraje, právní stav po aktualizaci č. 1.“ Jedná se o první aktualizaci ZÚR Olomouckého kraje a současně poslední vydanou verzi



ZÚR. Aktualizace č. 1 ZÚR Olomouckého kraje byla vydána opatřením obecné povahy dne 22. dubna 2011. V současné době existují další dvě aktualizace. Aktualizace č. 2a, která se dotýká i řešené problematiky, je nyní ve fázi vyhodnocování stanovisek, připomínek a vyjádření uplatněných v rámci společného jednání. Aktualizace č. 2b, která byla pořízena samostatně, je již vydána (usnesení č. UZ/4/41/2017 ze dne 24. dubna 2017). Řešené problematiky se aktualizace č. 2b nedotýká.<sup>17</sup> Části přebírané z existující dokumentace k Aktualizaci č. 2a budou řádně označeny.



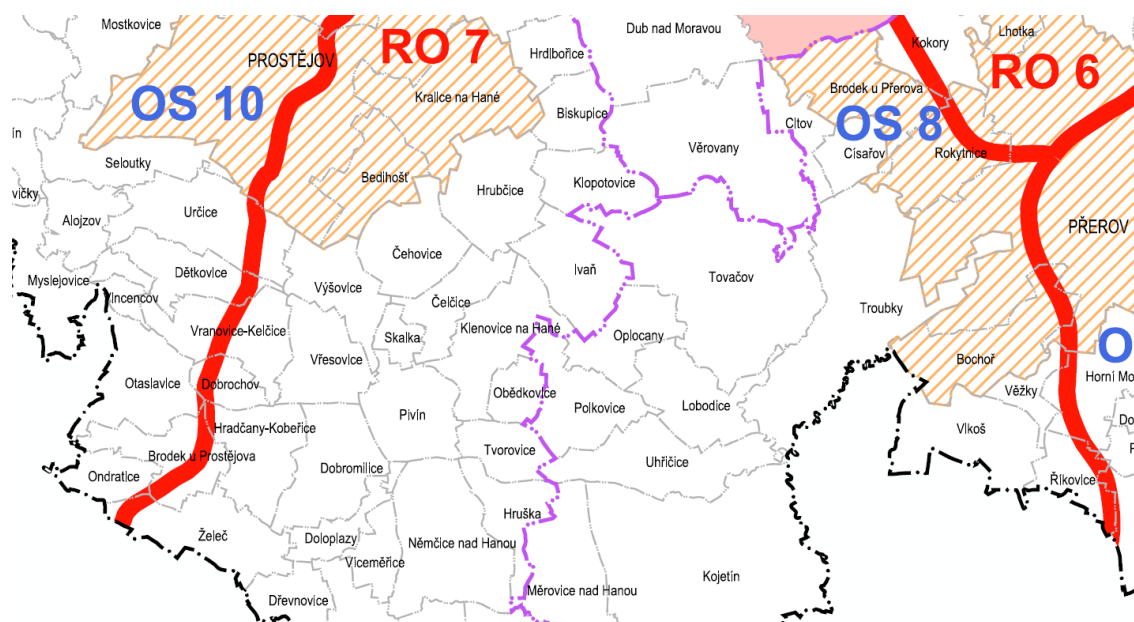
Obr. 23. Výřez z výkresu Doprava železniční Politiky územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č. 1 z roku 2015, s vyznačením přibližné polohy obcí Ivaň (oranžová elipsa) a Želeč (modrá elipsa).

Dle ZÚR Olomouckého kraje byly zpřesněny rozvojové oblasti a rozvojové osy z PÚR do úrovně obcí (čl. 15 ZÚR Zlínského kraje). Obec Želeč je součástí rozvojové osy OS10 odpovídající rozvojové ose OS10 PÚR, obec Ivaň není součástí žádné rozvojové oblasti ani rozvojové osy – viz Obr. 24.

ZÚR Olomouckého kraje vymezuje rozvojové osy pouze jako poměrně úzké koridory s vazbou na dopravní infrastrukturu uvedenou v PÚR ČR, tedy především na

<sup>17</sup> Podrobný popis obsahu jednotlivých částí Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje je k dispozici na webových stránkách Krajského úřadu Olomouckého kraje na adrese: <http://www.kr-olomoucky.cz/rozdeleni-aktualizace-c-2-na-aktualizaci-c-2a-a-2b-zur-ok-cl-3043.html>.

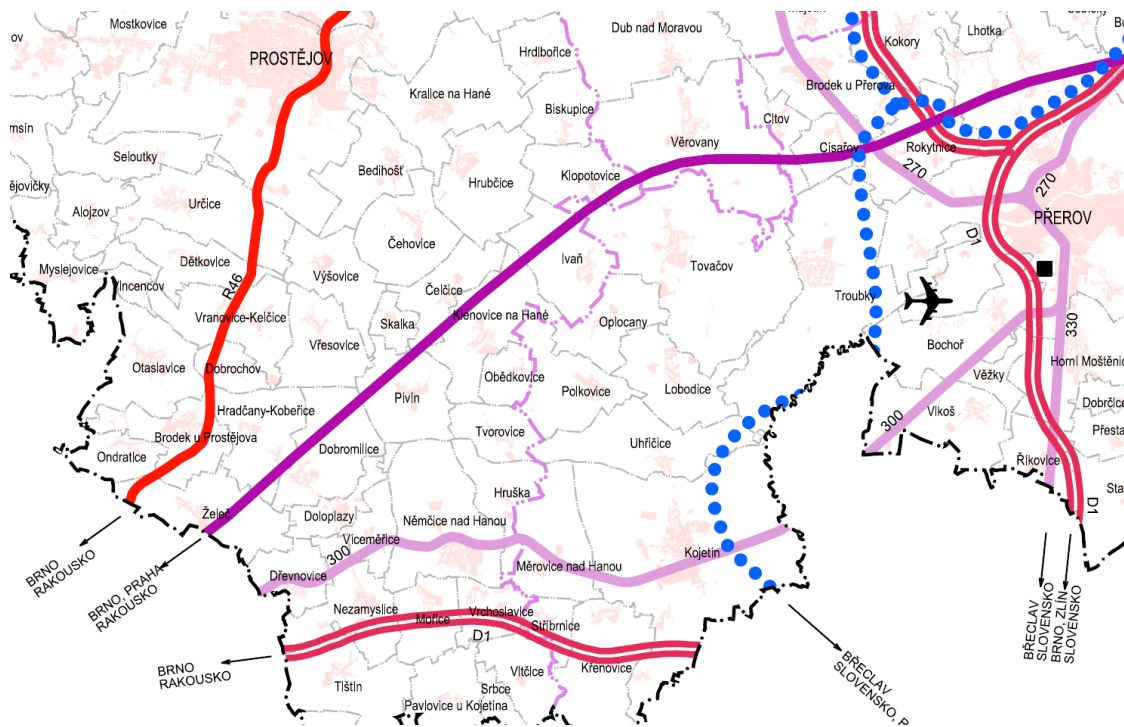
dálnice a silnice I. třídy. Z Obr. 24 rovněž vyplývá, že vedení VRT přes Hanou skutečně není chráněno rozvojovou osou. VRT je zakreslena až ve výkresu dopravy, opět pouze jako koridor – viz Obr. 25. Koncepce územního plánu musí samozřejmě respektovat všechny složky PÚR a ZÚR, ovšem je otázkou, zda by neměla být VRT řazena do rozvojových os. Jedná se o páteří infrastrukturu evropského významu (podobně jako dálnice), s nezanedbatelným vlivem na přírodu a krajinu. Na druhou stranu jsou dopady VRT spíše bodového charakteru a úseky mezi jednotlivými terminály jsou skutečně pouze koridorem. Tento koridor nemusí přinášet rozvoj, ovšem může vést na druhé straně k úpadku, a to zejména ve venkovském prostoru. Emise z VRT (především vizuální a vzdušné) a změny v krajině díky koridoru VRT mohou být příčinou depopulace území, a to zvláště v těch úsecích, kde se bude trať těsně přimykát k zastavěnému území.



Obr. 24. Výřez z výkresu „B.1. Uspořádání území Olomouckého kraje - vymezení rozvojových os a oblastí“ Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje, právní stav po aktualizaci č. 1.

Dle Aktualizace č. 2a ZÚR Olomouckého kraje, která řeší obě řešená území, nedochází v průběhu koridoru VRT k žádné územní změně. Záměr proto bude držen a dále zapracováván do územních plánů v této podobě. Je však zapracován v textové části výroku jako součást rozvojové osy OS10, kdy je nově v úkolech pro územní plánování, vyplývajících z této osy, uvedeno „...řešit územní souvislosti (...) s ochranou koridoru územní rezervy pro vysokorychlostní dopravu (VRT);“ (oddíl 8.1.3. písm. b) ZÚR Olomouckého kraje, dle Aktualizace č. 2a). Výkres B.1. byl nově uspořádán a jeho podoba se nyní blíží obdobnému výkresu uvedenému v části 4.4.3 ze ZÚR Zlínského kraje. Koridor VRT v grafické části však stále není vymezován jako rozvojová osa nebo součást některé z rozvojových os – viz Obr. 26. V širší oblasti řešených území došlo k definici nové rozvojové osy krajského významu (OR4, definována pouze v ZÚR),

kteřá zahrnuje obce v území podél dálnice D1; kromě vlivů dálniční dopravy jsou zde však řešeny další problémy (energovody, ložiska nerostných surovin apod.) – oddíl 8.4.1. ZÚR Olomouckého kraje, dle Aktualizace č. 2a). Opět zde však není zmíněn záměr zásadní rekonstrukce železniční trati č. 300 (záměr ŽD1 PÚR).



Obr. 25. Výřez z výkresu „B.3. Koncepce dopravy“ Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje, právní stav po aktualizaci č. 1.

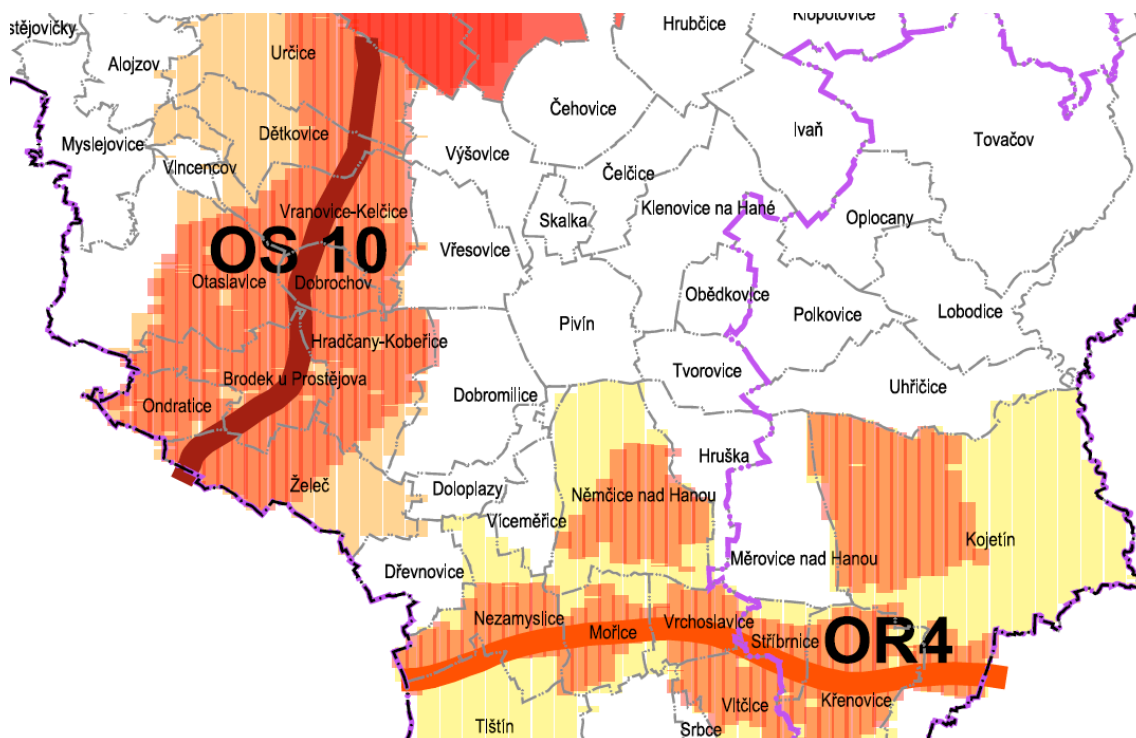
#### 4.3.3 Záměr dle platných územních plánů

Ivaň má platný územní plán obce, který byl schválen Zastupitelstvem obce Ivaň dne 21. prosince 2006. Pořizovatelem územního plánu byl Magistrát města Prostějova, zpracovatelem ing. arch. Vladimír Dujka. Územní plán nebyl měněn žádnou změnou. V současné době probíhá pořizování nového územního plánu, které bylo zahájenom schválením pořízení Zastupitelstvem obce Ivaň 1. června 2015. Pořizovatelem je Magistrát města Prostějova, Odbor územního plánování a památkové péče, zpracovatelem opět ing. arch. Vladimír Dujka. Dokumentace se nachází ve stádiu úprav dokumentace na základě výsledků veřejného projednání, které proběhlo 17. května 2017 v Ivaň. Dokumenty týkající se Územního plánu obce Ivaň (současně platný) se nacházejí na Portálu územního plánování Olomouckého kraje.

Želeč má platný územní plán obce, který byl schválen Zastupitelstvem obce Želeč dne 14. dubna 2005, účinnosti nabyl dne 30. dubna 2005. Pořizovatelem územního plánu byl Magistrát města Prostějova, zpracovatelem ing. arch. Tatjana Bergmannová (Atelier B). Dosud byly pořízeny dvě změny územního plánu:



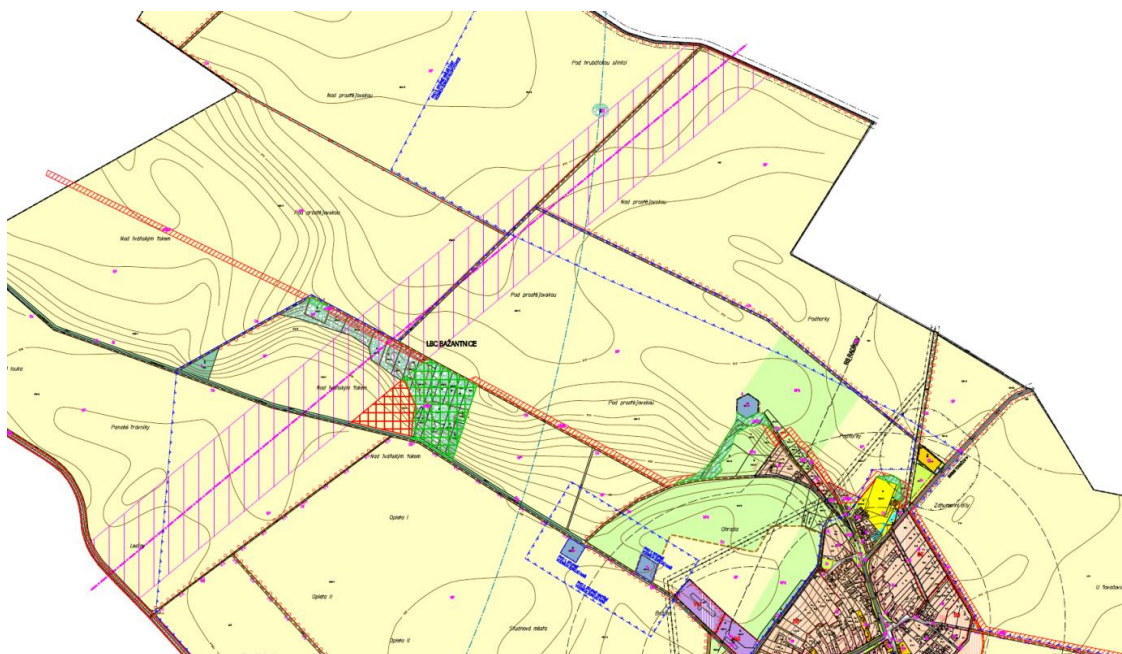
- Změna č. 1, vydaná zastupitelstvem obce 28. července 2009 opatřením obecné povahy usnesení č. 04/2009, s účinností od 17. srpna 2009. Pořizovatel Magistrát města Prostějova, zpracovatel ing. arch. Jana Kašátková
- Změna č. 2, vydaná zastupitelstvem obce 1. června 2011 opatřením obecné povahy usnesení č. 55/2011, s účinností od 17. června 2011. Pořizovatel Magistrát města Prostějova, zpracovatel ing. arch. Jana Kašátková



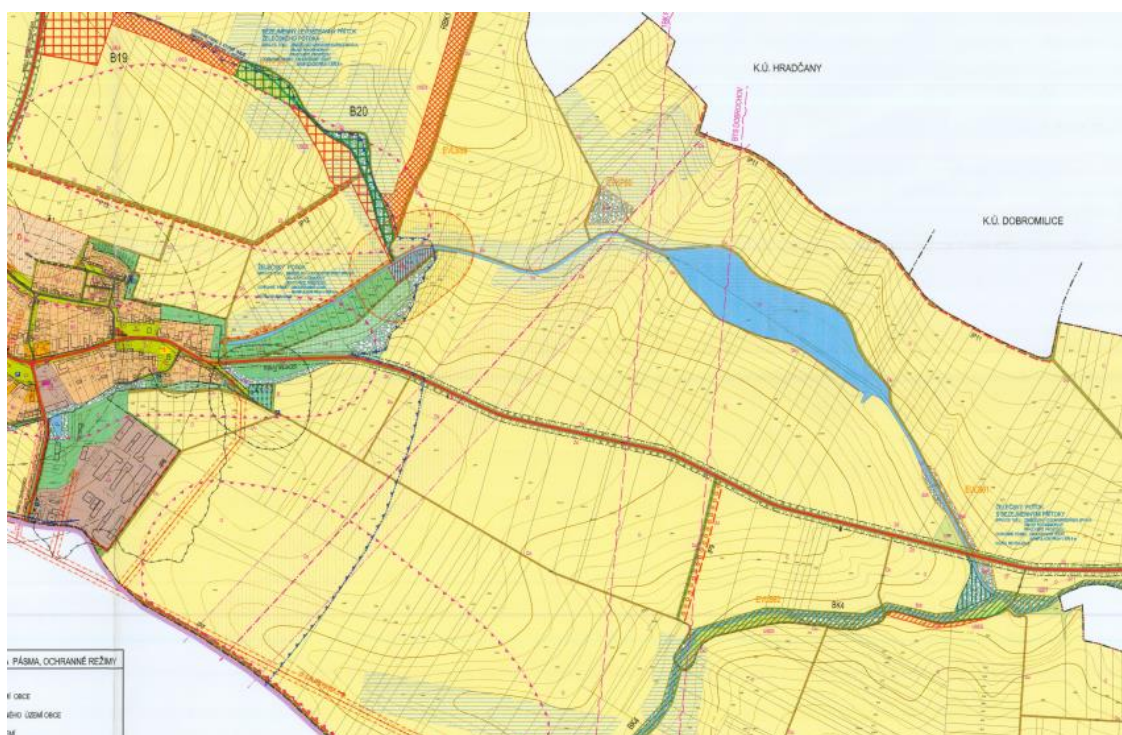
Obr. 26. Výřez z výkresu „B.1. Uspořádání území Olomouckého kraje - vymezení rozvojových os a oblastí“ Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje, aktualizace č. 2a, dle dokumentace pro společné jednání (stav z prosince 2015).

V současné době probíhá pořízení nového územního plánu, které bylo zahájeno schválením pořízení územního plánu Zastupitelstvem obce Želeč dne 29. prosince 2015. Pořizovatelem je Magistrát města Prostějova, Odbor územního plánování a památkové péče, zpracovatelem ing. arch. Vladimír Dujka. Dokumentace se nachází ve stádiu úprav dokumentace pro veřejné projednání. Dokumenty týkající se Územního plánu obce Želeč se nacházejí na Portálu územního plánování Olomouckého kraje.

V současně platných územních plánech obou obcí je trasa zakreslena pouze v podobě osy s vymezeným příslušným koridorem šíře 200 m – viz Obr. 27 a Obr. 28. Opět to vyplývá z tehdejší praxe zakreslování obdobných záměrů bez existující podrobnější dokumentace. Vymezené koridory jsou v obou případech vyznačeny jako návrh. V Ivani se jedná o speciální koridor pro VRT, v Želči je to návrhová plocha pro železniční dopravu.

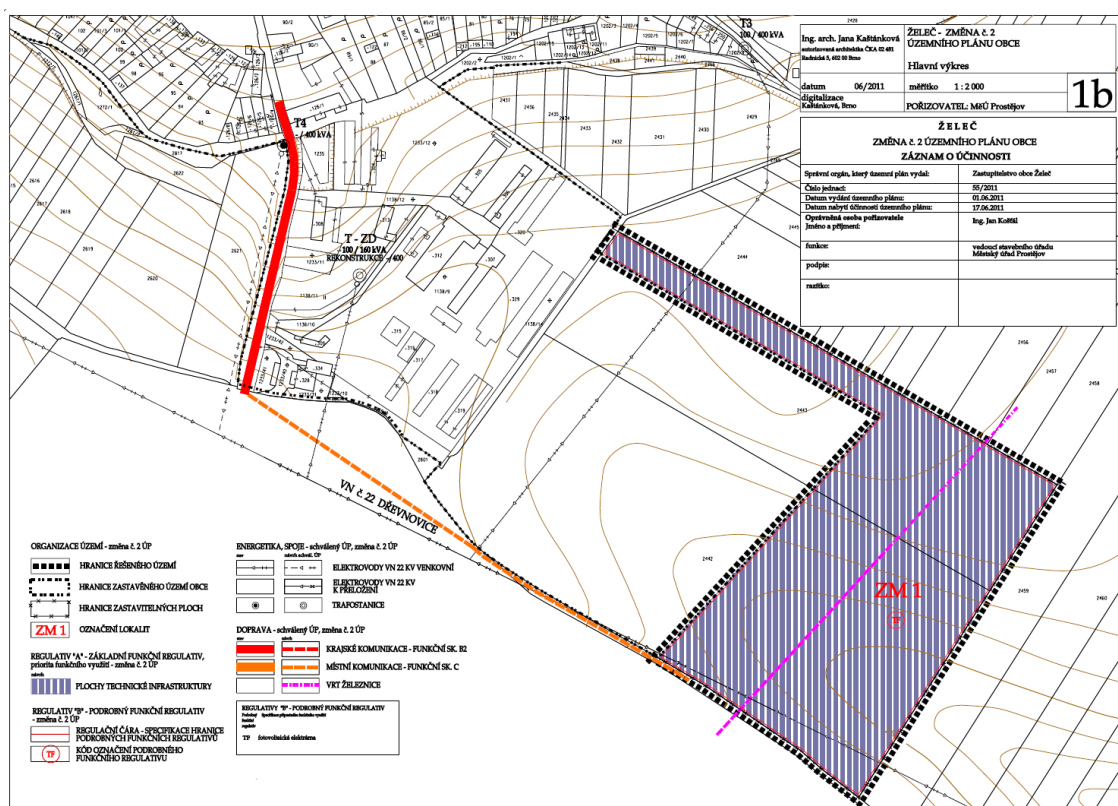


Obr. 27. Výřez z hlavního výkresu Územního plánu obce Ivaň (schváleno 2006). Koridor VRT je vyznačen růžovou osou a vertikální šrafuou v levé části výřezu; vpravo dole severní polovina zastavěného území obce.



Obr. 28. Výřez z hlavního výkresu Územního plánu obce Želeč (schváleno 2005). Koridor VRT je vyznačen růžovou osou a vertikální šrafou v levé části výřezu; vpravo dole severní polovina zastavěného území obce.

Změny územního plánu v Želči se VRT zvlášť nedotýkaly. Ve změně č. 1 byla vytvořena plocha pro solární elektrárnu, která vznikla za východním okrajem farmy zemědělské výroby na jižním okraji obce. Tato plocha byla ve změně č. 2 rozšířena tak, že zasahuje do osy VRT – viz Obr. 29. Rozšíření bylo v tomto případě legitimní – plochy pro solární panely nejsou zastavěnými ani zastavitelnými plochami, pouze plochami výroby bez stavebních zařízení.<sup>18</sup> Pokud by došlo k výstavbě VRT dříve než je životnost elektrárny, nebyl by při odstraňování stavby takový problém jako v případě regulérní stavby (budovy). Solární elektrárna byla nakonec vybudována pouze v rozsahu odpovídajícím změně č. 1, k rozšíření křížícímu se se záměrem VRT nedošlo. V rozpracovaném novém územním plánu je plocha rozšíření solární elektrárny vypuštěna.



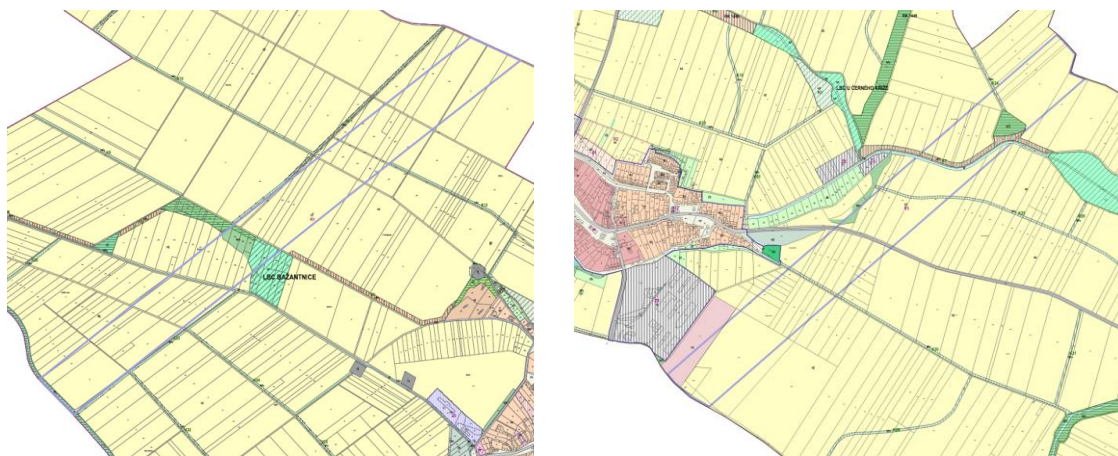
Obr. 29. Hlavní výkres Změny č. 2 Územního plánu obce Želeč (schváleno 2011). V pravé části výkresu je zakreslena plocha ZM1 rozšiřující plochu solární elektrárny (bílá plocha výřezu vlevo od plochy ZM1). Růžová čerchovaná čára představuje osu VRT.

Rozpracované územní plány obou obcí koridor VRT implementují dle současné praxe – viz Obr. 30. Koridor je vymezen jako územní rezerva s charakteristikou plochy s rozdílným způsobem využití „dražní doprava“ (ozn. DZ). Také v těchto koridorech nejsou navrhovány ani umožněny stavby vylučující realizaci VRT. Není zde ale možno

<sup>18</sup> Metodický pokyn Ministerstva místního rozvoje „Fotovoltaická elektrárna“ ze dne 22. června 2010.



povolit ani plochy pro opatření v krajině. Vzhledem k tomu, že územní rezervy koridorů VRT neprocházejí zastavěným územím, nejsou navrhovány žádné plochy přestavby.



Obr. 30. Výřezy z Územního plánu Ivaň (dokumentace pro veřejné projednání, květen 2017 – vlevo) a Územního plánu Želeč (dokumentace pro společné jednání, var. 1, červenec 2017).

Z původních územních plánů není možné zjistit, zda byly vzneseny připomínky či námítky ke koridoru VRT. V rozpracovaném Územním plánu Ivaň zatím nebyly v procesu projednávání podány žádné připomínky či námítky vyjadřující se k trase VRT. Územní plán se nyní nachází ve fázi přepracování pro opakované veřejné projednání, takže existuje jistá možnost nových námitek či připomínek. V průběhu několika projednání v uplynulých dvou letech podobná situace nenastala. V posledních fázích projednání byly řešeny lokální problémy, týkající se zejména možnosti zemědělské výroby v centrální části zastavěného území sídla. V rozpracovaném Územním plánu Želeč dosud nenastal zákonný prostor pro podávání námitek či připomínek; dokumentace se teprve připravuje pro společné jednání. V průběhu fáze Průzkumy a rozborů bylo možno podávat tzv. podněty, které byly zapracovány a jako záměry jsou vstupními impulzy pro prověření ve fázi návrhu. Z podaných podnětů rovněž nevypluly žádné informace týkající se VRT.

#### **4.3.4 Kritické zhodnocení záměru ve vztahu k řešeným územím**

Záměr VRT v oblasti Hané se od úseku Praha–Brno poněkud liší. Největší odlišnosti již byly zmíněny – území bez stávající podobné infrastruktury a rozdílný horizont výstavby. Výhodou trasování jsou minimální dopady na samotné obce, neboť trasa VRT je bude ve větší či menší vzdálenosti zcela míjet. Jistá negativa mohou vyplývat z terénních charakteristik; v obou případech bude nutné vést alespoň část VRT na estakádě či na dlouhém náspu. Trasování nad stávajícími terénními sníženinami může přispívat ke snazšímu šíření hluku v prostoru. Absence podobné infrastruktury znamená, že nedojde ke kumulaci negativních jevů jako například v případě Jabloňova. Dálnice D46 je v obci Želeč značně vzdálena od zastavěného území a prakticky na něj nemá vliv.

Realizace VRT bude znamenat především výrazný zásah do organizace krajiny. Zmíněná absence dopravní infrastruktury v odpovídajícím směru je dvojaká – na jednu stranu nedochází ke kumulaci vlivů, na druhou stranu dojde k narušení vazeb. Původní komunikace, které jsou dnes obvykle sledovány páteřními silnicemi a dálnicemi (v omezené míře též železnicemi), zpravidla procházely územím s jasnou lineární orientací, případně tuto orientaci samy vytvářely. Nová infrastruktura v dosud nedotčené krajině, jakou je střední Haná, znamená vždy narušení původních vztahů a vznikne nová jizva v krajině. Tento problém se netýká pouze přírody, ale i obyvatel a uživatelů krajiny. Vlivem výstavby může dojít ke změně lokálních charakteristik, jako je změna proudění v území či režimu podzemní vody. Riziko změny mikroklimatu je v obou řešených oblastech zvláště citlivé, neboť dojde k přehrazení sníženin. V případě Želče je riziko vyšší, neboť kotlinový tvar údolí již dnes působí zvláště v zimních obdobích komplikace z hlediska provětrávání území. Také v případě Ivaně je však možno spatřovat riziko v rozdělení širokého údolí Blaty.

Socioekonomický dopad VRT do obou řešených území bude pravděpodobně mizivý. Ani v jednom z území nevznikne dopravní bod, kterým by bylo možno aktivně interagovat s infrastrukturou, takže kromě časů výstavby a případných následných rozsáhlejších údržbových prací nedojde k přímému ovlivnění území. Nedá se tedy předpokládat výrazný rozvoj, ale ani stagnace či úpadek. Intenzita socioekonomického rozvoje obou řešených území bude záviset na dynamice rozvoje mikroregionu a regionu, tedy stejně jako v současné době. Lze předpokládat, že obě území si udrží charakter intenzivní agrární krajiny s vysokým podílem primárního sektoru, s nízkým podílem výroby a s podílem služeb odpovídajícím významu sídel a jejich blízkého okolí. Územní plány obou obcí ostatně neuvažují rozvojové možnosti zohledňující VRT a nevymezují nové plochy, jejichž realizace by závisela na realizaci VRT. Ani ze strany samotných obcí nejsou vznášeny požadavky na vytvoření takovýchto ploch.

Absence rozvojových ploch vázaných na VRT má i druhý důvod, a tím je časový horizont realizace VRT. Vzhledem ke koncepci realizace VRT v České republice není horizont výstavby příslušného úseku časově vymezen. Studie proveditelnosti Modernizace trati Brno - Přerov (SUDOP Brno, 2015) uvádí horizont realizace navazujícího úseku Přerov–Ostrava–Bohumín na rok 2041, není však vyloučeno, že k realizaci dojde až po roce 2050. Nové územní plány sice nemají podle stávající právní úpravy omezenou platnost, ale existuje vysoká pravděpodobnost, že do té doby budou zpracovány územní plány zcela nové, které budou mít možnost na případné nově vzniklé skutečnosti reagovat. Podobné úpravy je samozřejmě možno řešit i pouhou změnou územního plánu, avšak v případě jiných než současně známých dopadů VRT do obou území (tj. pouhý průběh bez dalších socioekonomických vlivů) by se jednalo o zásadní změnu koncepce řešení, což splňuje podmínku pro vytvoření zcela nového územního plánu.

Vzdálený horizont realizace je také nejspíš příčinou neutrálních postojů municipalit i jejich obyvatel. Jak je zmíněno v teoretické části práce, je jen obtížné si

představit, co by realizace infrastruktury ve skutečnosti znamenala a jaké by měla dopady. VRT je tedy považována za jakousi nutnou „čáru na papíře“, k jejíž realizaci možná nikdy nedojde, ale která musí být do rozvojových dokumentů zpracována. Je troufalé toto napsat i o přístupu tvůrců územního plánu a o výsledném řešení, nicméně úroveň zkušeností s touto infrastrukturou ve středoevropském prostoru a nejasná forma infrastruktury obecně neumožňuje pracovat s konkrétnějšími specifikacemi. Stávající řešení proto pouze územně ukotvují záměr s tím, že podrobnější řešení celé problematiky je ponecháno budoucím generacím.

#### **4.4 Lokalita Vizovice**

Město Vizovice leží ve Zlínském kraji a okresu Zlín, nachází se cca 14 km východně od okresního města. K 1. lednu 2017 je zde registrováno 4 729 obyvatel, což řadí Vizovice k malým městům. Správní území města se skládá ze dvou katastrálních území – Vizovice a Chrastěšov. Vizovice jsou obcí s rozšířenou působností. Město se nachází v závěru silně urbanizovaného údolí Dřevnice a navazující Lutoninky a tvoří urbánní celek s městy Zlínem a Otrokovicemi. Dopravní osou této urbanizační osy jsou silnice I/49 pokračující na Slovensko, a železniční trať č. 331 Otrokovice–Zlín–Vizovice. Rozvoj města je determinován přírodními podmínkami – centrum se nachází v úzkých nivách Lutoninky a Bratřejovky, novější čtvrti byly budovány v bočních údolích a na strmých svazích Vizovické vrchoviny.

V řešeném území jsou evidovány dva záměry na výstavbu nové liniové infrastruktury. Záměrem silniční infrastruktury je výstavba dálnice D49 Hulín–Fryšták–Vizovice–Horní Lideč–st. hranice ČR/Slovensko, která se má stát hlavní komunikací propojující Moravu a Slovensko ve střední části hranice obou států. Záměrem konvenční železniční infrastruktury je prodloužení stávající trati č. 331 z Vizovic dále na východ, kde by se měla v prostoru obce Valašská Polanka napojit na železniční trať č. 280 Hranice na Moravě–Valašské Meziříčí–Vsetín–Horní Lideč–st. hranice ČR/Slovensko.

Terénní průzkumy pro tuto lokalitu byly provedeny jednak v rámci prací v řešeném území v letech 2009 až 2015. Soustředěný výzkum zaměřený především na prodloužení železniční trati proběhl v květnu 2016 (Dujka, 2016a).

##### **4.4.1 Charakteristika záměru**

Záměr výstavby dálnice D49 (před 1. lednem 2016 pouze rychlostní silnice R49) je poměrně nový. Z koncepčního hlediska se jedná o variantní trasu dálničního propojení Brněnska a střední Moravy se středním Slovenskem. Tato trasa byla prověřována již ve 30. letech 20. století (Lídl et al., 2009) jako páteřní propojení Československa, počítal s ní i Baťa (Baťa, 1937). Podle tehdejších projektů byla vedena mezi údolím Litavy (Cézavy) a Dřevnice po hřebenech Chřibů; v této trase byla ostatně rozestavěna, pozůstatky tělesa jsou v terénu patrné dodnes (Zrna, Žižlavský, 2016). Podle původní dálniční koncepce z roku 1963 měla být tato trasa východní větví

dálnice D1 (Lídl et al., 2009). Její tehdejší trasa přibližně odpovídala dnešní silnici I/50, tedy z Brna či Vyškova přes Chřiby k Uherskému Hradišti a do Trenčína – viz Obr. 2. V roce 1996 byl záměr dostavby východní části D1 změněn s ohledem na nové státní uspořádání a trasa byla přeměrována do Moravské brány na Ostravsko a Horní Slezsko. Náhradou propojení střední Moravy a Slovenska se stala právě uvažovaná rychlostní silnice R49 (Brunclík, Vorel et al., 2009; Lídl et al., 2009).

Dálnice D49 začíná na mimoúrovňové křižovatce Hulín (km 266 dálnice D1), kde spolu s již hotovým úsekem D55 odbočuje z dálnice D1. D49 pokračuje na východ Holešovskou plošinou a Fryštáckou brázdou ke Fryštáku, ze severu obchází Zlín a u Slušovic se napojuje na již dokončenou čtyřproudou komunikaci Lípa–Slušovice. Od Lípy dálnice pokračuje dále na východ k Vizovicím a Pozdřechovu, mezi Pozdřechovem a Lačnovem by měla překonat hřeben Vizovických vrchů a Lyským průsmykem pokračuje na Slovensko, kde by se měla v Púchově napojit na slovenskou dálniční síť. V současné době je nejdále stavebně připraven úsek Hulín–Fryšták s předpokládaným dokončením v roce 2021 (Dálnice D49, 2017).

Záměr pokračování železniční trati z Vizovic východním směrem je starý několik desetiletí. Železniční trať Otrokovice–Zlín–Vizovice byla otevřena v roce 1899, kdy bylo údolí Dřevnice podstatně méně urbanizované a Zlín bylo pouze malé město se zanedbatelným významem v sídelní struktuře (Bednařík et al., 2009). Po rozvoji firmy Baťa a celé otrokovicko-zlínské aglomerace význam mikroregionu mnohonásobně narostl. Nevýhodou se ukázala poloha města Zlína mimo hlavní dopravní tahy. Vedení firmy Baťa se v polovině 30. let 20. století rozhodlo vytvořit vlastní koncepci nového dopravního uspořádání Československa, v němž měl Zlín s Otrokovicemi mnohem větší význam (viz též publikaci „Budujeme stát pro 40 miliónů“, Baťa, 1937). V oblasti železnice se jednalo především o záměr vytvoření nové páteřní trati (Praha–) Česká Třebová–Chornice–Prostějov–Kroměříž–Otrokovice–Zlín–Vizovice–Horní Lideč–Púchov s částečným využitím již existujících drážních úseků – viz Obr. 31. Největší objem staveb měl být právě v úseku Vizovice–Púchov, neboť počátkem 30. let v regionu existovala pouze trať Vsetín–Horní Lideč–Bylnice (tzv. Masarykova dráha, otevřená r. 1929; Pavlíček, 2002). Úsek Vizovice–Lidečko začala firma Baťa stavět v roce 1934, v roce 1937 získala na stavbu koncesi. Práce na trati přerušila 2. světová válka v roce 1941, kdy se podařilo dokončit úsek po obec Ublo. Po 2. světové válce práce na stavbě krátce pokračovaly v letech 1948-1951 v úseku Ublo–Pozdřechov; v roce 1951 byla stavba z rozhodnutí Státního úřadu plánovacího ukončena (Bednařík et al., 1999).

Projekt propojení Vizovic a trati č. 280 se znovu objevuje po roce 2000, což může souviset se vznikem krajského uspořádání a vnitrokrasjských priorit. Podle posledního dokumentu věnujícímu se trati, kterým je Územní studie Řešení koridoru železnice Vizovice - trať č. 280 z roku 2012, by se mělo jednat o jednokolejnou elektrizovanou trať sledující původní stopu z 30. až 50. let 20. století, s preferencí osobní dopravy a vyloučením nákladní dopravy. Oproti původním záměrům je





dopravní infrastruktury“, kde je pouze vymezen koridor ŽD1 „Brno–Přerov (stávající trať č. 300) s větví na Kroměříž–Otrokovice–Zlín–Vizovice.“ (čl. 89).



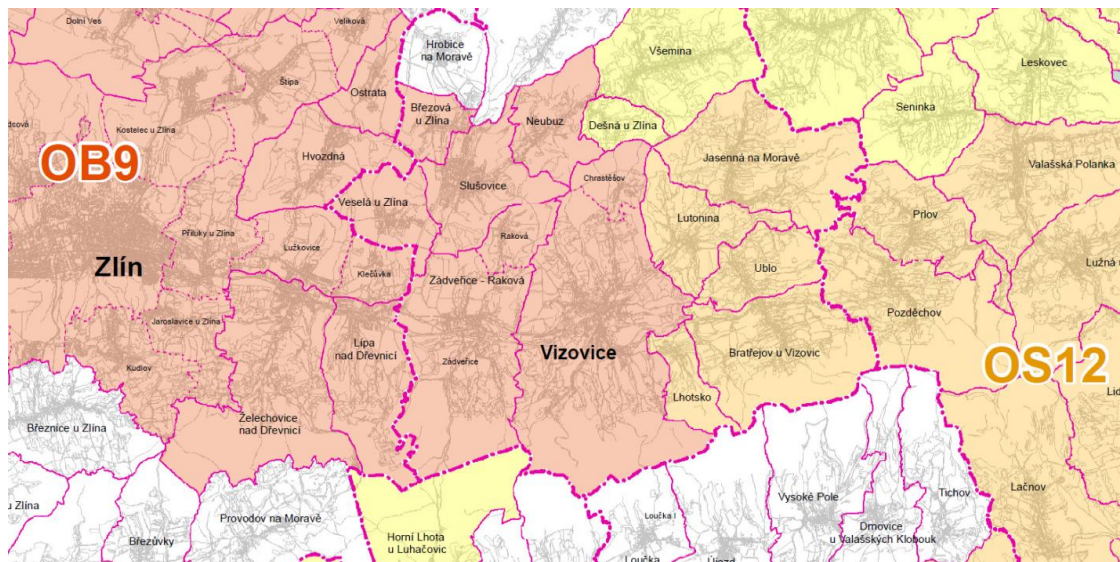
Obr. 32. Výřez z výkresu Rozvojových oblastí a rozvojových os Politiky územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č. 1 z roku 2015, s vyznačením přibližné polohy města Vizovice.

Ještě v PÚR 2008 byl záměr ŽD1 ve čl. 89 PÚR vymezen širěji, výše uvedená definice pokračovala slovy „...stávající trať č. 280 (...), možné využití úseků stávajících tratí č. 303 Kroměříž–Hulín, č. 330 Hulín–Otrokovice, č. 331 Otrokovice–Zlín–Vizovice.“ V důvodech vymezení bylo dále uvedeno: „Zabezpečení napojení krajského města Zlína na úrovni odpovídající ostatním krajským městům, zkrácení cestovní doby směrem na Slovensko z oblastí Jihomoravského a Zlínského kraje a zabezpečení rychlého spojení krajského města Zlína se severovýchodem kraje (Vsetín, Valašské Meziříčí.“ Z výše uvedeného je patrné, že došlo k poklesu významu záměru z celostátní úrovně alespoň na úroveň kraje. Svou roli ovšem mohlo hrát i přeřazení záměru v ZÚR z návrhové plochy do plochy územní rezervy v aktualizaci ZÚR Zlínského kraje z roku 2012 (viz dále). Iniciátorem sníženého zájmu o propojení by v tomto případě byl Zlínský kraj.

#### **4.4.3 Záměr dle Zásad územního rozvoje**

V následujícím textu se „ZÚR Zlínského kraje“ rozumí dokumentace „Zásady územního rozvoje Zlínského kraje zahrnující právní stav ke dni 5. 10. 2012.“ Jedná se o první aktualizaci ZÚR Zlínského kraje a současně poslední vydanou verzi ZÚR. V současné době je schválena „Zpráva o uplatňování Zásad územního rozvoje Zlínského kraje v uplynulém období 2012-2016“, na jejímž základě bude pořízena druhá aktualizace ZÚR (schváleno 29. 6. 2016).

Dle ZÚR Zlínského kraje byly zpřesněny rozvojové oblasti a rozvojové osy z PÚR do úrovně obcí (čl. 15 ZÚR Zlínského kraje). Město Vizovice je tak pouze součástí rozvojové osy OS9 – viz Obr. 33.

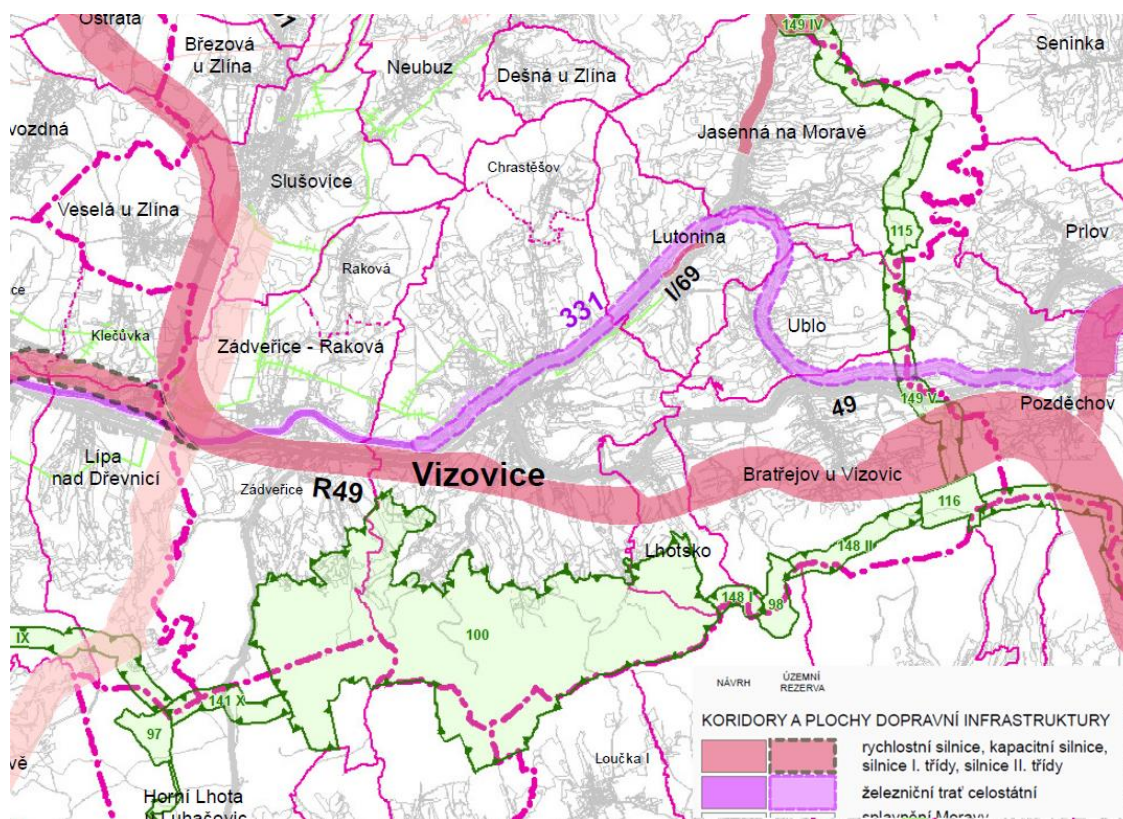


Obr. 33. Výřez z výkresu Rozvojových oblastí a rozvojových os Zásad územního rozvoje Zlínského kraje zahrnující právní stav ke dni 5. 10. 2012.

V textové části ZÚR Zlínského kraje jsou stanoveny zásady pro rozhodování o změnách v území a úkoly pro územní plánování (čl. 16). První zásadou pro rozhodování o změnách v území je „podporovat kapacitní dopravní napojení OB9 na významné vnitrostátní silniční a železniční tahy a na Slovensko.“ Tato formulace, byť obecná, umožňuje realizaci záměru prodloužení trati č. 331, neboť není jasně definováno, jakého druhu má uvedené kapacitní dopravní napojení být. Následující zpřesnění rozvojové osy OS12 (čl. 19 a 20 ZÚR Zlínského kraje) již železniční spojení nezmiňuje vůbec. Vymezené zásady se týkají pouze hospodárného využívání prostoru podél koridoru silnice D49 a „podporovat těsnější územně funkční provázání OS12 zvláště s prostorem Vsetínska...“ (čl. 20 ZÚR Zlínského kraje).

Záměr prodloužení trati se objevuje až v části věnované železniční dopravě. Koridor ŽD1, převzatý z PÚR, je zde rozdělen na dvě části. První část je vymezena v rozsahu uvedeném v současné PÚR, tj. Kojetín–Hulín–Otrokovice–Vizovice a jedná se o plochu návrhovou (čl. 34 ZÚR Zlínského kraje). Druhá část zahrnuje „...koridor konvenční železnice ŽD1 Prodloužení tratě č. 331 Vizovice – Valašská Polanka s napojením na trať č. 280...“, který je vymezen pouze jako územní rezerva (čl. 34a ZÚR Zlínského kraje) – viz Obr. 34. ZÚR Zlínského kraje dále stanovuje povinnost zpracovat územní studii „Řešení koridoru železnice Vizovice – trať č. 280“ (čl. 93 ZÚR Zlínského kraje), která byla zpracována a vydána v roce 2012. Šíře koridoru územní rezervy není v textové části nikde zmíněna. Část koridoru ŽD1, která je vymezena jako návrh, má stanovenou šířku koridoru 120 m, což téměř odpovídá ochrannému pásmu dráhy (čl. 93 ZÚR Zlínského kraje).





Obr. 34. Plochy a koridory vymezené ZÚR Zlínského kraje ve Vizovicích a blízkém okolí. V oblasti Vizovic je patrná odlišná šířka koridoru pro návrh a územní rezervu železniční trati.

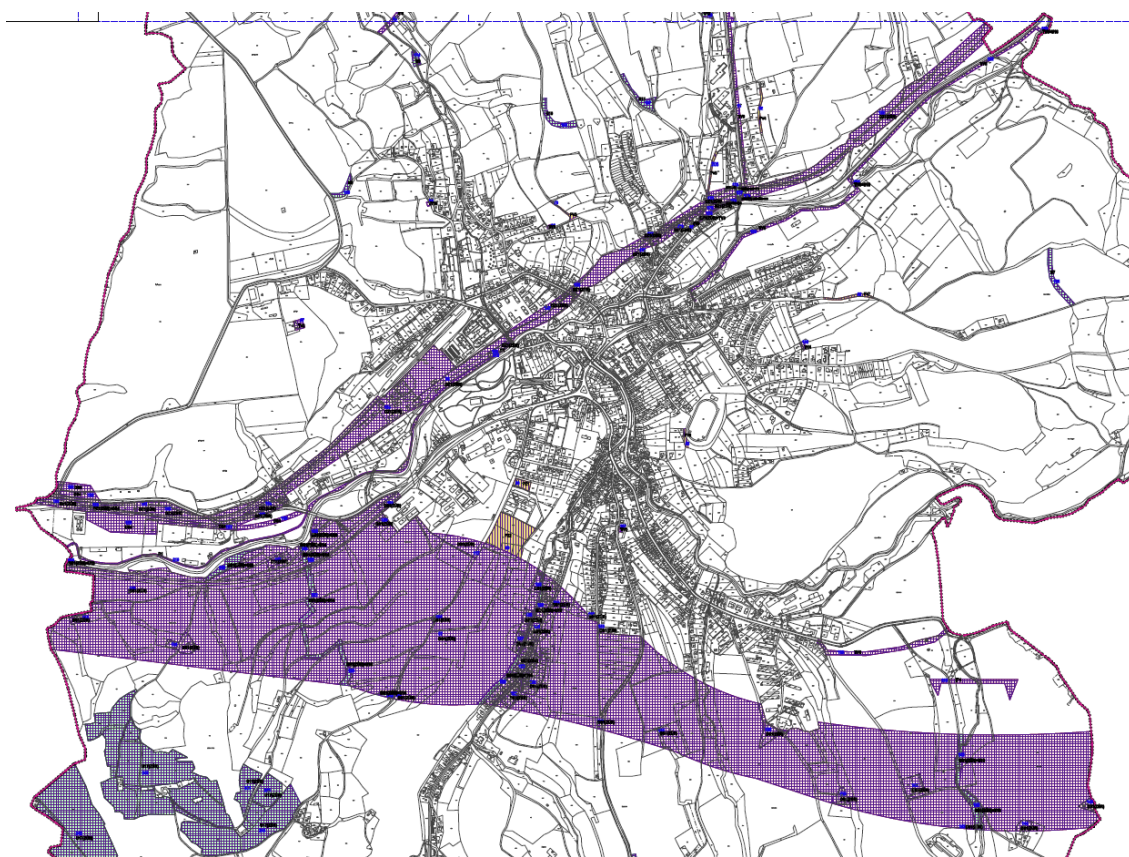
Podle Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Zlínského kraje, schválené v červnu 2016, která obsahuje podklady k aktualizaci ZÚR, je záměr prodloužení trati č. 331 zachován ve stanoveném rozsahu jako územní rezerva (tj. nebude měněn). Zpráva o uplatňování ukládá další prověření územní lokalizace a ekonomické efektivity formou studie proveditelnosti. Realizace prodloužení ani další rozhodování v této záležitosti není možné především z důvodu dosud nestabilizovaného vedení dálnice D49 a celkové situace dopravních křížení v prostoru Valašské Polanky (viz Územní studie Řešení dopravního uzlu v prostoru Valašské Polanky vydané r. 2012).

Součástí zprávy o uplatňování ZÚR Zlínského kraje (aktualizace č. 1) je připomínka firmy RUDOLF JELÍNEK, a.s. z Vizovic, která požaduje úplné vypuštění záměru prodloužení železniční trati č. 331 (viz dále). Připomínka je vyhodnocena ve smyslu ponechání záměru v ZÚR Zlínského kraje a nebude předmětem aktualizace č. 2. Důvodem ponechání je další prověřování záměru, a to především ve vztahu k výše uvedenému dopravnímu uzlu u Valašské Polanky. Zájem na ponechání má rovněž Ministerstvo dopravy ČR.

#### 4.4.4 Záměr dle platného územního plánu

Vizovice mají platný územní plán, který byl vydán Zastupitelstvem města Vizovice dne 4. června 2012 usnesením č. VI/86/2012 formou opatření obecné povahy č. 1/2012/vi, které nabylo účinnosti dne 26. června 2012. Pořizovatelem územního plánu byl Městský úřad Vizovice, Odbor stavebního úřadu, zpracovatelem ing. arch. Vladimír Dujka. Územní plán nebyl měněn žádnou změnou, v současné době neprobíhá pořizování nového územního plánu ani jeho změny. Všechny dokumenty týkající se Územního plánu Vizovice jsou vyvěšeny na webových stránkách města Vizovice.

Rozvojová plocha pro silnici D49 je označena jako plocha DS (doprava silniční) s číselným označením 57. Rozvojové plochy pro prodloužení železnice jsou označeny jako DZ (doprava železniční) s číselnými označeními 56, 159 až 177, 179 a 182. Záměry prodloužení železniční trati č. 331 i výstavba dálnice D49 jsou oba zařazeny do kategorie návrhu. Poloha záměrů vůči městu je patrná ve výřezu v Obr. 35; plocha pro dálnici D49 se nachází jižně od centra, plocha pro prodloužení železnice je vymezena severně.

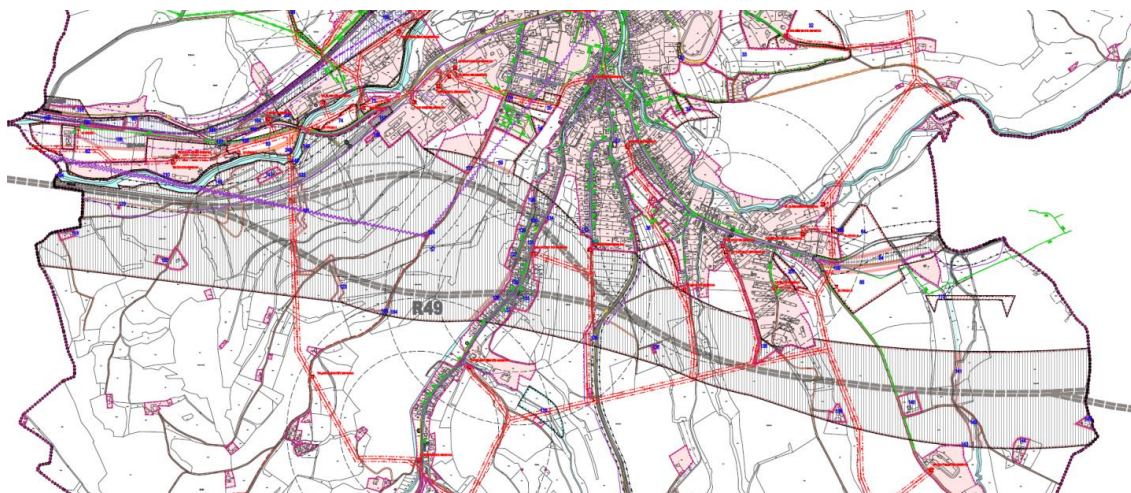


Obr. 35. Trasování dálnice D49 a prodloužení železniční trati ve vztahu k městu Vizovice. Výkres č. A.2.3-1 „Výkres veřejně prospěšných staveb, opatření a asanací.“

Koridor pro dálnici D49 je plánován v jižní části města ve zcela nové stopě. Tato stopa sice sleduje hlavní přírodní a komunikační směry v území (údolí Bratřejovky a silnice I/49), z hlediska mikropoložky je však vedena po jižní straně údolí v úbočí



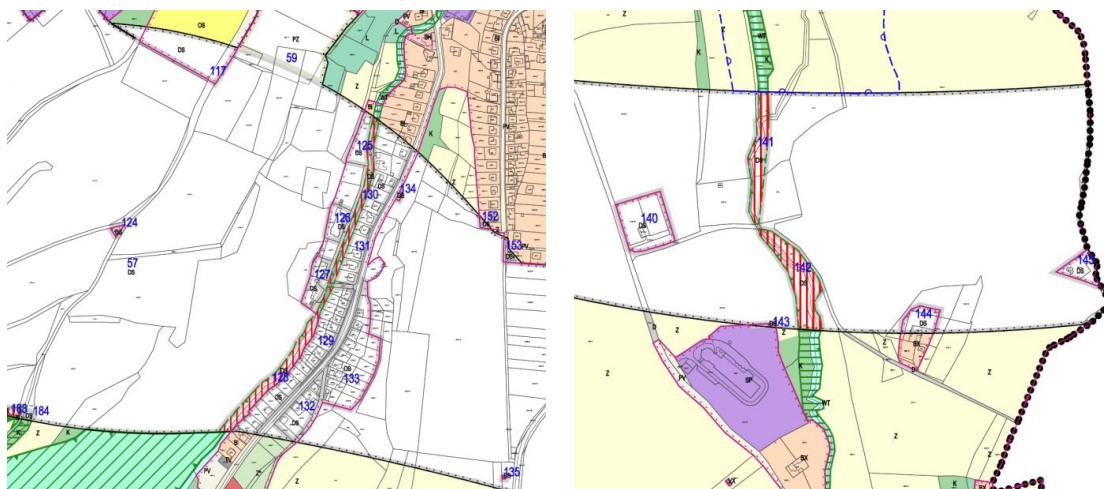
Vizovických vrchů. Pouze na západním okraji řešeného území je částečně využita stávající infrastruktura, těleso stávající silnice I/49. Jihozápadně od centra města pod severní částí výběžku Janovy Hory je plánován dálniční tunel, na který má ve směru na Slovensko navazovat most přes údolí Želechovského potoka a Lázeňskou ulici. V Územním plánu Vizovice byl původní koridor ze ZÚR, vymezený v šíři 400 až 600 m zúžen natolik, aby nedocházelo k výraznějším konfliktům se stávající zástavbou. Pouze v úseku pod Janovou horou byl ponechán koridor širší z důvodu existence více možných variant – viz Obr. 36.



Obr. 36. Průchod dálnice D49 katastrálním územím Vizovice ve výkresu č. B.2.4.-1  
Dopravní a technická infrastruktura - energetika, spoje.

Koridor pro dálnici je vymezen jako územní rezerva plochy s rozdílným způsobem využití „plochy silniční dopravy“ (kód DS) s číslem 57. Plochy jsou současně navrženy jako plochy veřejně prospěšných staveb, tj. plochy s možností vyvlastnění. Mezi nepřipustnými využitími je ve vztahu k plochám DS uvedeno „*jakákoliv nová výstavba v navržených plochách přestavby, s výjimkou udržovacích prací stávajícího stavebního fondu*“. Jinými slovy je v plochách přestavby vyhlášena stavební uzávěra. Pro záměr výstavby dálnice jsou vymezeny plochy přestavby P17 až P42. Takto jsou označeny prakticky všechny zastavěné plochy v koridoru budoucí dálnice. Na rozdíl od tělesa železnice, které je již dané a nemělo by být měněno (viz dále), je dálniční stavba novým prvkem v krajině a není zcela jasné, kudy povede přesná trasa. Z toho důvodu je více dotčených ploch než v případě záměru železnice. Jako plochy přestavby jsou označeny všechny plochy, které mohou být výstavbou dotčeny – týká se to jak plochám nad budoucími tunelovými díly, tak pod mosty (Lázeňská ulice). V převážné míře se jedná o pasekářské usedlosti rozptýleného valašského osídlení, které se nacházejí v trase dálnice (pod Janovou horou i na východním okraji řešeného území) – viz Obr. 37. Nejvýznamnější je nicméně narušení Lázeňské ulice, která patří ke klidovým oblastem Vizovic a směřuje do rekreačních oblastí Janova hora (jižní část) a Želechov. Lázeňská ulice je tvořena souvislou zástavbou maloměstského charakteru s převážně obytnou

funkcí. Odtud pochází nejvíce protestů místních obyvatel proti dálnici (viz např. server R49.cz).



Obr. 37. Záměr dálnice D49 křížící současné zastavěné území; vlevo v oblasti tunelu pod Janovou horou (ul. 3. května), vpravo na východním okraji řešeného území v části Dubovsko. Výkres č. A.2.2-1 Hlavní výkres ÚP Vizovice.

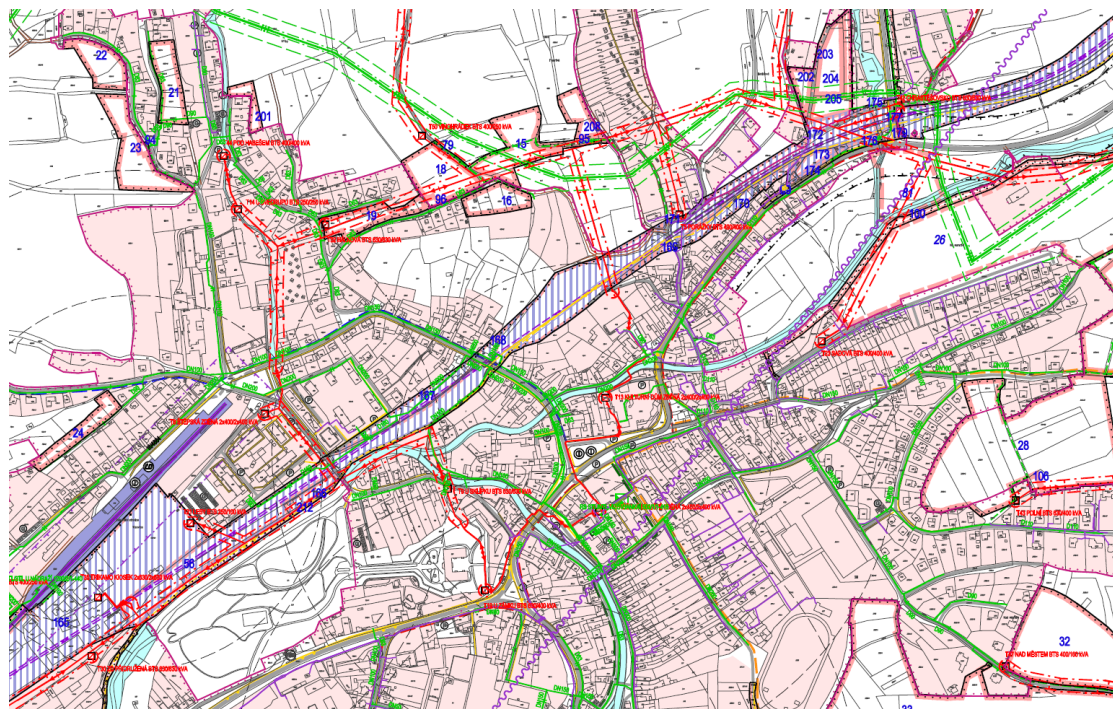
Záměr prodloužení železniční trati sleduje v řešeném území trasu stabilizovanou ve 30. letech 20. století. V úseku v prostoru města Vizovice jsou provedeny rozsáhlé zemní práce a pro trať vykoupěny pozemky; rozsah územní rezervy se proto týká pouze těchto pozemků. Stanovený koridor ze ZÚR byl tedy zpřesněn v maximální možné míře – viz Obr. 38. Toto zpřesnění následně převzala i Územní studie Řešení koridoru železnice Vizovice - trať č. 280 z roku 2012.<sup>20</sup> Vysoký počet ploch pro realizaci trati vyplývá z jiného funkčního využití některých okrajových částí tělesa (zahrady, veřejná prostranství ve formě ulic či zeleně), které je tímto nutno navrhnout k přestavbě. Ve většině zastavěného území proto nedochází k novým prostorovým konfliktům, neboť těleso trati v severozápadní části města v podstatě není využitelné pro jiné záměry.

Nejvíce sporné území ve vztahu k tomuto záměru se nachází v západní části města, jižně a jihozápadně od stávajícího nádraží – viz Obr. 38 a Obr. 39. Podle projektu ze 30. let 20. století se měla nová železniční trať odpojovat z té stávající přibližně v místě stávajícího přejezdu na silnici III. třídy do Zádveřic a odtud pokračovat mírným levotočivým obloukem jižně od stávající trati (těleso je dodnes částečně zachováno). Jižně od stávajícího nádraží mělo vyrůst nové nádraží Vizovice, kapacitně odpovídající potřebám zamýšleného provozu. V prostoru mezi Lutoninkou, nádražím a sídlištěm Štěpská vznikla rozsáhlá pláň, která nebyla během výstavby tratě zastavěna (nevznikla zde žádná drážní zařízení ani infrastruktura). Poté, co došlo k ukončení výstavby a opuštění záměru, byla volná plocha zastavěna průmyslovými

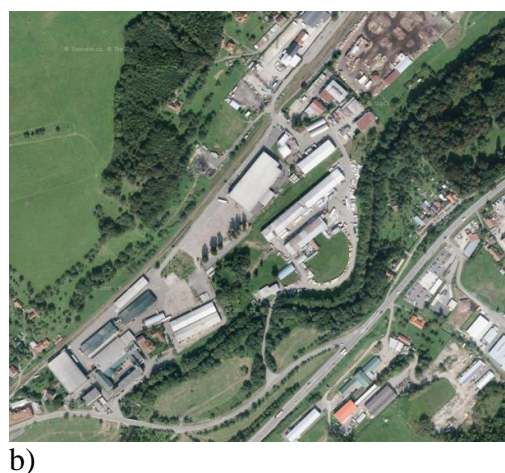
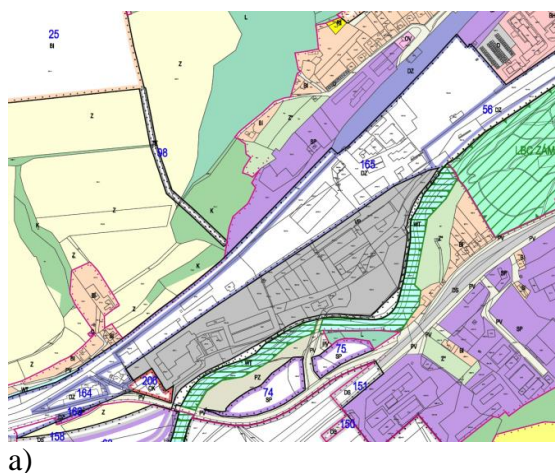
<sup>20</sup> Uvedená územní studie sice do území vnáší nové varianty trasování (západně a jižně od města), nicméně závěrem konstatuje, že by měla zůstat sledována pouze trasa ze 30. let 20. století.



objekty (pravděpodobně až později, cca v 70. letech 20. století). Největší plochu zde užívá společnost RUDOLF JELÍNEK a.s., který zde provozuje výrobu nápojů a lihovin. Areál společnosti je rovněž důležitým kulturním centrem města, odehrává se zde ročně několik velkých hudebních festivalů.



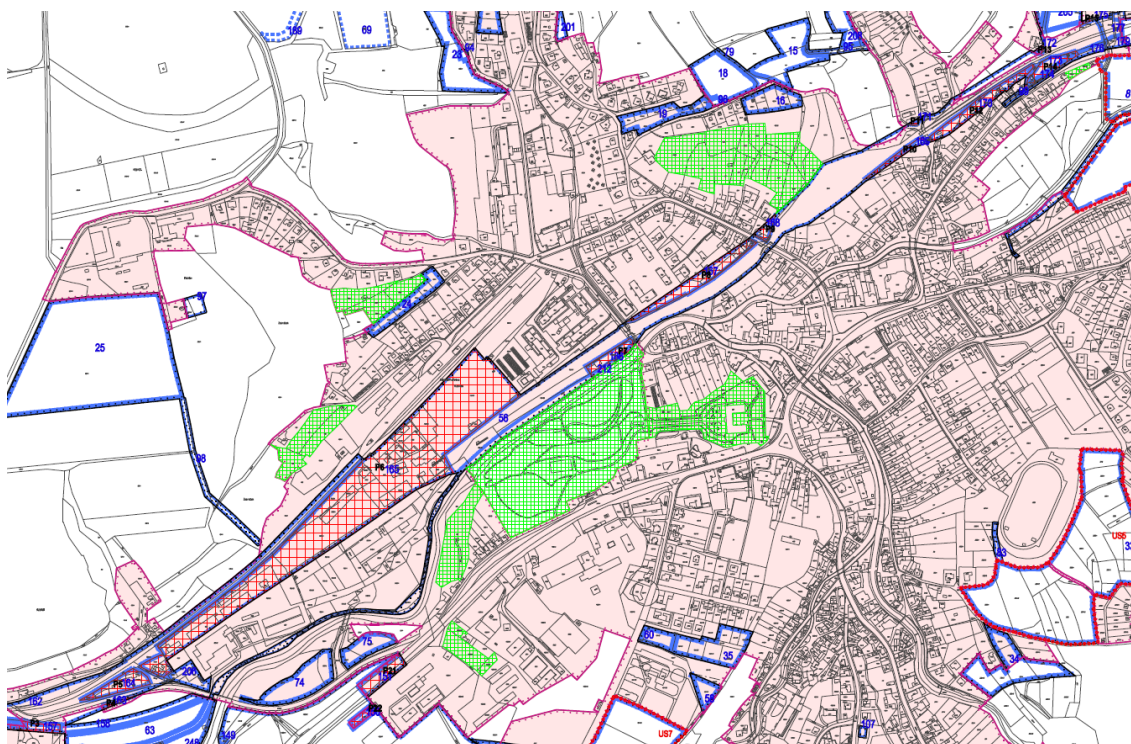
Obr. 38. Průchod záměru prodloužení železniční trati urbánní částí řešeného území (modrá svislá šrafa). V levé části výřezu je patrné stávající nádraží Vizovice (plná modrá plocha). Výkres č. B.2.4.-1 Dopravní a technická infrastruktura - energetika, spoje.



Obr. 39. Průmyslová zóna na západním okraji Vizovic na plochách se záměrem prodloužení železniční trati. a – výřez z výkresu č. A.2.2-1 Hlavní výkres ÚP Vizovice; b – letecká mapa (Mapy.cz).

Pokud by došlo k realizaci projektu prodloužení železniční trati, bylo by nezbytné zrušit severní část areálu firmy RUDOLF JELÍNEK a celý dřevosklad jižně od nádraží. Místní poměry totiž neumožňují prodloužení trati ze stávajícího koncového nádraží (zářez směřující přímo proti důležité Slušovské ulici a zástavbě v jejím okolí). Projekt prodloužení je oproti původním záměrům upravený; zejména by mělo zůstat zachováno současné nádraží pro příměstskou dopravu Otrokovice–Vizovice (napojení odbočkou v oblasti přejezdu silnice III. třídy do Zádveřic) a nové nádraží by mělo mít pouze menší kolejiště a místo pro zastavování osobních vlaků blíže městu.

Plochy, na kterých by měla vzniknout železniční trať, jsou ve schváleném územním plánu navrženy jako plochy přestavby (označeny P2 a P4 – P15) – viz Obr. 40. Tyto plochy jsou vymezeny pro cílový stav plochy s rozdílným způsobem využití „plochy drážní dopravy“ (kód DZ) s hlavním využitím „zařízení sloužící pro železniční dopravu (kolejové tratě, zabezpečovací zařízení ad.), železniční vlečky, nádraží, provozní objekty apod.“ Plochy jsou současně navrženy jako plochy veřejně prospěšných staveb, tj. plochy s možností vyvlastnění. Mezi nepřipustnými využitími je ve vztahu k plochám DZ uvedeno „jakákoliv nová výstavba v navržených plochách přestavby, s výjimkou udržovacích prací stávajícího stavebního fondu“. Jinými slovy je v území vyhlášena stavební uzávěra, což pochopitelně může bránit v rozvoji podnikatelských záměrů firmy RUDOLF JELÍNEK.



Obr. 40. Výřez z výkresu A.2.1-1 Základní členění území Územního plánu Vizovice. Červenou křížkovou šrafou jsou označeny plochy přestavby; dominantní je zejména plocha P6 v levé části výřezu, která představuje spornou plochu areálu RUDOLF JELÍNEK a dřevoskladu.



Firma RUDOLF JELÍNEK proti záměru prodloužení trati protestovala již při zpracování územního plánu, a to formou námítky proti územnímu plánu. Námitce bylo částečně vyhověno. V rozhodnutí o námítkách, schváleném opatřením obecné povahy č. 1/2012 Zastupitelstvem města Vizovice, se mimo jiné uvádí: „V konceptu územního plánu byla plocha pro železnice řešena ve 3 variantách, kdy varianta B, která je zpracována v návrhu byla dohodnuta a schválena k zapracování do návrhu, když plně neakceptovala požadavky společnosti RJ a.s.. Jedná se o plochu vymezenou pro stavbu veřejně prospěšnou, kdy vlastnická práva k pozemkům a stavbám nelze chápat jako zcela nedotknuté. V současné době zahájit Krajský úřad Zlínského kraje práce na zpracování územní studie na prověření uvažovaného záměru.“ Schválené řešení územního plánu minimalizuje zábor ploch společnosti RUDOLF JELÍNEK tak, aby plánované prodloužení nebylo znemožněno. To znamená zábor několika objektů a také prostranství v areálu, na kterém se konají kulturní akce (Dujka, 2016a).

Firma RUDOLF JELÍNEK následně v červnu 2015 podala žalobu o zrušení opatření obecné povahy, tedy proti územnímu plánu. Na zpracování Dle žaloby nebylo navržené řešení řádně zdůvodněno a došlo ke krácení práv firmy. Tato kauza byla i mediálně prezentována (izi, 2015; Hrouda, 2015). Žaloba postoupila až k Nejvyššímu správnímu soudu, kde byla v červnu 2016 zamítnuta (Kütner, 2016).

Kromě firmy RUDOLF JELÍNEK nebyly proti navrženému řešení podány další námítky či připomínky, které by se týkaly záměrů dálnice D49 nebo prodloužení železniční trati č. 331.

#### **4.4.5 Kritické zhodnocení záměru ve vztahu k městu**

Oba záměry liniové dopravní infrastruktury mají do území značný dopad. Již vybudované těleso železniční trati v severní a západní části města představuje bariéru, a to přesto, že od jeho výstavby uplynulo více než osmdesát let. Pro urbanistický rozvoj města trať neznamenal zásadní překážku především proto, že byla vedena v prudkém svahu na pravém břehu Lutoninky. Pata tohoto svahu byla a stále je přirozenou hranicí souvislé zástavby Vizovic. Přerušení zástavby ve Slušovické ulici (z náměstí ke stávajícímu nádraží) je dnes téměř neznatelné a těleso i díky snesenému mostu nepředstavuje prostorovou ani percepční bariéru. Samotné těleso je v úseku od Štěpské, resp. Slušovické ulice využíváno jako pěšina či polní cesta, takže plní určitou komunikační roli a je součástí lokálních vycházkových okruhů.

Záměr prodloužení trati se nejvíce dotýká průmyslové zóny mezi dnešním nádražím a sídlištěm Štěpská, tedy místa původně zamýšleného nového nádraží. Firma RUDOLF JELÍNEK, která by byla realizací trati nejvíc postižena na svém majetku a nemovitostech, dala svůj nesouhlas s realizací najevo i v různých stupních územně plánovacího procesu. Přesto bylo zatím vždy rozhodnuto v její neprospěch, neboť veřejný zájem prodloužení železniční trati převýšil veřejný zájem na zachování výroby. Pokud by došlo k realizaci železniční trati, bylo by umožněno rychlé spojení Zlínska se Vsetínem, Valašskomeziříčskem, Rožnovskem, Bylnickem a slovenským Povážím,

což by mohlo přispět k dalšímu rozvoji města i regionu. Na druhou stranu, firma RUDOLF JELÍNEK patří k symbolům města a regionu a samotná lokalita přináší užitek také jako prostor pro pořádání mezinárodně významných kulturních akcí (zejména hudební festivaly Masters of Rock a Vizovické Trnkobraní). Likvidace těchto socioekonomických statků by naopak mohla vést k úpadku města a narušení dalšího udržitelného rozvoje.

O tom, který veřejný zájem převáží, bude rozhodnuto v budoucnu. V současné době není možné určit, zda by byla realizace železniční trati výhodná jak pro město, tak pro region, respektive stát. Řada věcí nicméně již nyní svědčí proti realizaci železnice. S výjimkou krátké poválečné etapy, kdy byla část železnice budována jako státní zájem, se jednalo vždy spíše o zájem soukromý (firmy Baťa), případně regionální (Zlínský kraj). Poukazuje na to i fakt, že kapacitní železniční spojení na Slovensko bylo vystavěno přes Vsetín a Horní Lideč a záměr trati přes Vizovice byl na dlouhou dobu zcela opuštěn. Jistým přínosem je již vybudovaná část tělesa trati, která by mohla být v případě realizace využita. Nevýhodou však je, že stavebně náročnější úseky nebyly ještě započaty a jejich výstavba by byla mimořádně technicky i stavebně náročná. Je otázkou, zda je vhodné tyto prostředky vynaložit vzhledem k plánovanému určení trati pro regionální a částečně dálkovou osobní dopravu, na což poukazuje např. Aktualizace generelu dopravy Zlínského kraje (2010) či Územní studie Řešení koridoru železnice Vizovice - trať č. 280. Další nevýhodou pro realizaci je narušení stávajícího rozvoje a kvality bydlení obcí podél trati, což se projevuje i na nesouhlasu obcí s řešením ZÚR Zlínského kraje (formou připomínek k řešení). Do budoucna tedy zůstává otázkou, zda by problémy plynoucí z realizace železniční trati nepřevážily výhody.

Záměr dálnice D49 není na rozdíl od železniční trati dosud územně stabilizovaný. Tento záměr je držen pouze v podobě koridoru a prochází územím, které nebylo příliš dotčeno urbanizací. Odtud pramení i nesouhlas realizací dálnice, který se neobjevuje pouze ve Vizovicích, ale ve většině obcí mezi Vizovicemi a státní hranicí. Z urbanistického hlediska by došlo k narušení přirozené struktury krajiny, neboť dálnice je vedena kolmo k přirozeným osám vodních toků napříč sníženinou mezi Vizovicemi a Pozdřechovem. Údolí Bratřejovky, které je osou této sníženiny, sice je komunikační osou, nicméně veškerá komunikace se vždy odehrávala na rozhraní údolní nivy a úpatí svahů – tedy v místech, kudy dnes vede silnice I/49. Směrem k zalesněné části hlavního hřebenu Vizovických vrchů vždy byla převážně rurální oblast s pasekářským osídlením a minimem antropogenních disturbancí. Podobné narušení přirozených krajinných os a matric lze vysledovat i v dalším úseku dálnice mezi Martinicemi a Slušovicemi. Bude záležet na konkrétních technických řešeních a zakomponování do krajiny, aby nedocházelo ke kolizím s ochranou přírody (průchod Vizovickými vrchy – viz Hnutí Duha, 2012).

Při řešení dopravní infrastruktury je potřeba pochopitelně zvažovat více hledisek. Podobné kapacitní propojení Moravy a Slovenska je důležité a trasa přes Vizovice je koncepčně nejvýhodnější. Také v případě Vizovic a přilehlého

mikroregionu nebude snadné určit, zda přínosy z realizace dálnice vyváží její negativa. Není možné například rozhodnout, zda nedojde k efektu pumpy a k úpadku mikroregionu, nebo zda bude stávající ekonomika regionu, vázaná zejména k průmyslovým zónám ve Vizovicích, oživena. Realizací dálnice by došlo k odvedení dopravy z centra a vytvoření důstojných městských prostor v těchto částech, na druhou stranu bude dopravou zatížena klidová část města v Lázeňské ulici. Potenciální nevýhodou je rovněž vznik synergického efektu více infrastrukturních staveb na Vizovicku – kromě dálnice a prodloužení železnice by tudy mělo vést vedení velmi vysokého napětí 400 kV opět z Moravy na Slovensko (dle ZÚR Zlínského kraje). Z koncepčního hlediska by stálo za zvážení, zda by nebylo vhodné místo dálnice vybudovat silnici s méně náročnými parametry (samostatné těleso, dva pruhy, dílčí přeložky).

V současné době, kdy nejsou oba dopravní záměry zcela dopracovány, vzniká řada nejasností a nezodpovězených otázek, vztahujících se nejen k lokálnímu rozvoji, ale k ovlivnění regionu a mikroregionu. Ani jeden ze záměrů výrazně neovlivňuje zásadní rezidenční ani industriální rozvojové plochy města. Již nyní je však možno tvrdit, že realizace jednoho nebo obou záměrů povede k zásadní změně organizace prostoru a struktury města Vizovice.

#### **4.5 Lokalita Loučná nad Desnou**

Obec Loučná nad Desnou leží v Olomouckém kraji a okresu Šumperk, nachází se cca 16 km severovýchodně od okresního města. K 1 lednu 2017 je zde registrováno 1 622 obyvatel, což řadí Loučnou ke středně velkým obcím. Obec náleží do SO ORP Šumperk. Správní území obce se skládá z pěti katastrálních území (Filipová, Kociánov, Rejhotice, Kouty nad Desnou a Přemyslov). Obec se nachází v úzkém údolí horního toku řeky Desné mezi svahy Hrubého Jeseníku a tvoří přirozený závěr urbanizační osy v údolí Desné. V širším měřítku se jedná o závěr urbanizační osy horního Pomoraví (severně od města Mohelnice). Vzhledem k přírodním podmínkám je v obci dominantním prvkem rekreace, která má vliv na rozvoj obce i její každodenní život. Průmysl a zemědělství jsou zastoupeny okrajově, dominantním oborem je lesnictví. Dopravní osou území je silnice krajského významu s mezinárodním přesahem I/44 propojující Olomoucko a Šumpersko s Jesenickem a polským Opolskem a Nyskem (Nysa Kłodzka). Dopravní síť v údolí doplňuje železniční trať Šumperk – Petrov nad Desnou – Kouty nad Desnou, v jízdním řádu označená č. 293.

Tato poslední řešená lokalita není (až na jeden podružný detail) záměrem dotýkajícím se železniční dopravy. Jedná se o záměr výstavby silniční infrastruktury. Nicméně, jak již bylo zmíněno, jedná se o liniovou stavbu velkého rozsahu, se kterou se v územním plánu pojí řada souvislostí, a o území s řadou dalších zájmů, které jsou v řadě případů se záměrem liniové stavby omezeně slučitelné. Navíc obyvatelé a uživatelé území nevnímají liniovou stavbu jako pozitivní záměr, což se rovněž do výsledného řešení může promítnout. Procesy a překážky provázející tuto liniovou

stavbu ve specifickém, ale náročném území, se mohou objevovat rovněž během výstavby vysokorychlostní železniční infrastruktury.

Terénní průzkumy pro tuto lokalitu byly provedeny v rámci prací na územním plánu v letech 2011-2017.

#### **4.5.1 Charakteristika záměru**

Silniční propojení Hornomoravského úvalu a Jesenicka, resp. přilehlé části Polska, patřilo k jedné z republikových priorit až do první aktualizace PÚR ČR. Silnice I/44 tvoří dopravní kostru jak šumpersko-losinské aglomerace, tak nejspolehlivější propojení Šumperska a Jesenicka. Nevýhodou tohoto propojení je nutnost překonat horskou překážku hlavního hřebene Hrubého Jeseníku. Silnice procházející přes Červenohorské sedlo zdolává stoupání z obou stran pohoří řadou zatáček a velkým sklonem, který není vhodný zejména pro nákladní dopravu. V zimním období dochází při větších sněhových srážkách či špatných klimatických podmínkách k uzavření horského úseku. Jesenicko je potom dostupné pouze méně vyhovujícími silnicemi přes nižší Ramzovské sedlo (silnice II/369) nebo přes Videlské sedlo (II/450) v centrální části Jeseníků. Již řadu let se objevují úvahy o výstavbě silnice v nové stopě, s několika kilometry dlouhým tunelem pod Červenohorským sedlem, který zajistí stabilnější dostupnost jesenického výběžku v průběhu roku.

Závěr údolí řeky Desné má charakter horského, postupně se zužujícího údolí se strmými svahy a hustou zástavbou v údolní nivě a na úpatí a úbočí svahů. Samotné sídlo má charakter několik kilometrů dlouhé ulicovky bez dominantního centrálního prostoru.<sup>21</sup> Dlouhý úsek silnice I/44 procházející zastavěným územím zpomaluje dálkový provoz a má na kvalitu života v obci negativní dopad. Proto byl vytvořen záměr obchvatu obce, který měl odvézt dálkovou dopravu mimo zastavěné území. Trasa obchvatu je vymezena po východní straně údolí (svahy Kluče [892 m], Mravenečníku [1 343 m] a Skal [864 m]) do Koutů, kde by měla překonat Divokou Desnou a vstoupit do tunelu pod skalním útvarům Sokolka na pravém břehu Divoké Desné – viz Obr. 41. Má se jednat o dvoupruhovou silnici s mimoúrovňovými kříženími a množstvím náročných umělých staveb (zářezy, násypy, mosty, přibližně dva tunely mimo dlouhého pod Červenohorským sedlem), které pomohou překonat náročný terén.

#### **4.5.2 Záměr dle Politiky územního rozvoje**

Dle Politiky územního rozvoje není řešená lokalita součástí žádné rozvojové osy ani rozvojové oblasti. Lokalita je pouze součástí specifické oblasti „SOB3 Specifická oblast Jeseníky–Králický Sněžník“ (čl. 71 PÚR ČR). Mezi jedním z důvodů vymezení

---

<sup>21</sup> Obec Loučná nad Desnou je v podstatě tvořena čtyřmi stavebně téměř srostlými částmi; proti proudu je to Filipová, Kociánov (ve kterém se nachází faktický střed obce, tvořený zámekem a zámeckým parkem), Rejhotice a v závěru údolí Kouty nad Desnou. Pátá místní část, Přemyslov, byla převážně zlikvidována během 50. let 20. století, nyní se jedná o dvě malé osady v bočním údolí Přemyslovského potoka.

je „[p]otřeba zlepšit nevyhovující dopravní dostupnost většiny území.“ Z úkolů pro územní plánování vyplývá jednak „identifikovat hlavní póly a střediska ekonomického rozvoje a vytvářet zde územní podmínky pro zkvalitnění a rozvoj dopravní a technické infrastruktury, bydlení a občanského vybavení“, jednak „vytvářet územní podmínky pro zlepšení dopravní dostupnosti území a přeshraničních dopravních tahů, zejména na Kladsko.“ (čl. 71 PÚR ČR). Uvedená ustanovení tedy mohou usnadnit navrhování rekonstrukce stávající či budování nové dopravní infrastruktury, ale nevyplývá z nich žádný konkrétní záměr. Je rovněž patrná preference přeshraničního spojení ve směru do Polska přes Červenou vodu a Kladské sedlo (tedy na sever) než přes Jeseník. Původní rozvojový záměr silničního spojení Olomoucka s Jeseníkem a Polskem, označený jako koridor kapacitní silnice S1, byl z republikových priorit pro dopravu vyřazen schválením současně platné aktualizace č. 1 PÚR ČR.

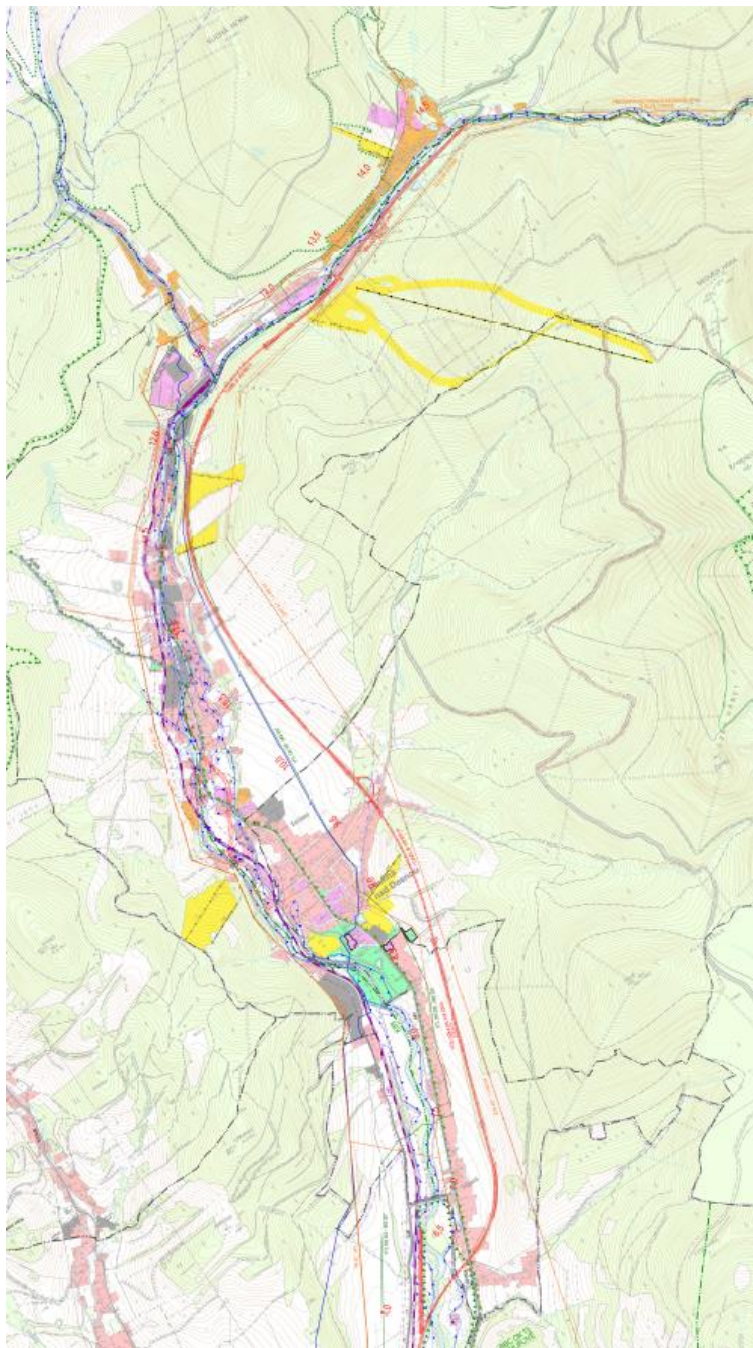
#### **4.5.3 Záměr dle Zásad územního rozvoje**

Použité verze ZÚR Olomouckého kraje jsou totožné s verzemi uvedenými v kapitole 4.3.2.

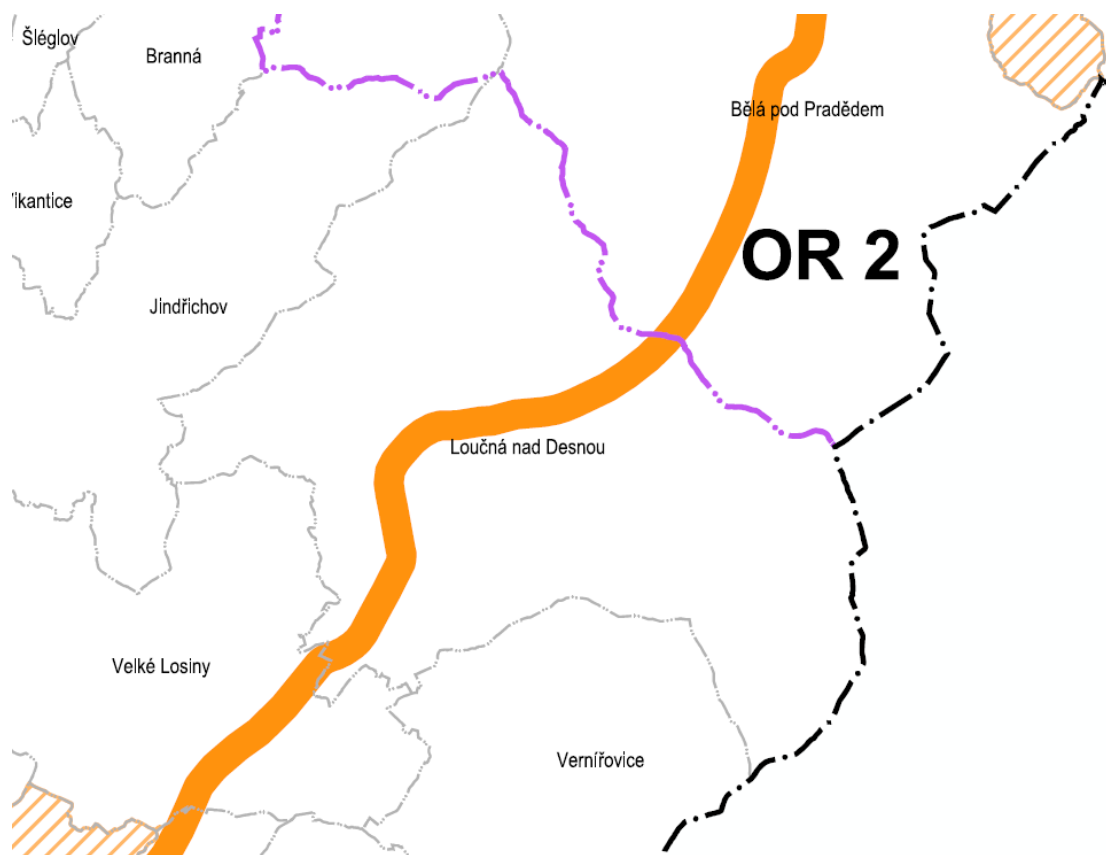
Dle ZÚR Olomouckého kraje byly zpřesněny rozvojové oblasti a rozvojové osy z PÚR do úrovně obcí. Obec Loučná nad Desnou není součástí celostátně významné rozvojové oblasti ani rozvojové osy, je však součástí rozvojové osy regionálního (krajského) významu OR 2 – viz Obr. 42. Rozvojová osa OR 2 je vázána na koridor silnice I/44. Jediným úkolem vyplývajícím z úkolů pro územní plánování je „řešit územní souvislosti spojené (...) s výstavbou silnice I/44“ (oddíl 8.3.3.2. ZÚR Olomouckého kraje, právní stav po aktualizaci č. 1), což znamená povinnost stabilizovat koridor pro silnici v příslušných plochách v územních plánech. Záměr je zakreslen rovněž ve výkresu dopravy, z něž vyplývá, že je již držena pouze nová stopa (Územní studie řešení přeložky silnice I/44 ve vztahu k protipovodňové ochraně obcí na řece Desné, Velké Losiny (2013)).

Dle Aktualizace č. 2a ZÚR Olomouckého kraje, která řeší toto řešené území, dochází ke změnám ve vymezení ploch a koridorů, stejně jako ke změně vymezení ve výkresu dopravy. Nejzásadnější změnou je zrušení rozvojové osy OR 2. Podle Odůvodnění ZÚR „...byla [rozvojová osa OR 2] zrušena s ohledem na malou intenzitu vzájemných vazeb, rozsah limitů využití území a také velmi rozdílný přístup k vymezení os obdobného významu v ZÚR ostatních krajů.“ (str. 69 Odůvodnění Aktualizace č. 2a ZÚR Olomouckého kraje). Záměr výstavby silnice I/44 v nové trase je nadále udržován pouze ve výkresu dopravy, kde ale rovněž dochází k dílčím změnám. Podle Odůvodnění ZÚR, „[ú]prava návrhového koridoru přeložky I/44 byla provedena na základě zpracované ‚Územní studie řešení přeložky silnice I/44 ve vztahu k protipovodňové ochraně obcí na řece Desné, Velké Losiny‘ a ‚Územní studie posouzení polohy koridorů I/44 a I/11 na území obce Petrov n. D.‘ Změna zohlednila i požadavky obcí Velké Losiny a Loučná nad Desnou na dílčí úpravu trasy a přihlíží k územním limitům. Součástí změny byla i redukce šířkového profilu přeložky severně Šumperku na

*dvoupruhovou komunikaci. (...) Důvodem navrhované změny je zejména zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu, omezení negativních vlivů dopravy (hluk a emise) a vyloučení tranzitu automobilové dopravy přes obytná území. Současné s tím je sledováno zlepšení protipovodňové ochrany sídel v údolí řeky Desná.“ (str. 69 Odůvodnění Aktualizace č. 2a ZÚR Olomouckého kraje).*



Obr. 41. Přeložka silnice I/44 (červená linie) ve vztahu k obci Loučná nad Desnou dle Územní studie řešení přeložky silnice I/44 ve vztahu k protipovodňové ochraně obcí na řece Desné, Velké Losiny (2013).



Obr. 42. Výřez z výkresu „B.1. Uspořádání území Olomouckého kraje - vymezení rozvojových os a oblastí“ Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje, právní stav po aktualizaci č. 1.

Trasa silnice I/44 je součástí systému protipovodňových opatření na horním až středním toku Desné, takže tyto dva aspekty územních záměrů jsou důvodem ke změně – viz Územní studie řešení přeložky silnice I/44 ve vztahu k protipovodňové ochraně obcí na řece Desné, Velké Losiny, vydaná v roce 2013. Jednalo se zejména o poldr východně od obce Velké Losiny, částečně zasahující i do řešeného území Loučné nad Desnou. Toto má spojitost i s uvedenými dílčími přeložkami. V oblasti Loučné nad Desnou byla zvolena jiná varianta trasování na jižním okraji řešeného území v části Filipová.

#### 4.5.4 Záměr dle platného územního plánu

Loučná nad Desnou má platný územní plán, který byl vydán Zastupitelstvem obce Loučná nad Desnou dne 22. října 2003. Pořizovatelem územního plánu byla Obecní úřad Loučná nad Desnou, zpracovatelem ing. arch. Jiří Haloun - projekční kancelář. Územní plán byl změněn čtyřmi změnami:

- Změna č. 1, schválená zastupitelstvem obce 20. září 2006, s účinností od 5. října 2006. Pořizovatel Městský úřad Šumperk, zpracovatel ing. arch. Petr Malý (projekční kancelář).



- Změna č. 2, vydaná zastupitelstvem obce 14. února 2008, s účinností od 13. března 2008. Pořizovatel Městský úřad Šumperk, zpracovatel ing. arch. Petr Malý (projekční kancelář).
- Změna č. 3, v uváděných údajích totožná se změnou č. 2 (liší se pouze datem schválení pořízení a zahájení projednání zadání).
- Změna č. 4, vydaná zastupitelstvem obce 13. května 2013 opatřením obecné povahy 1/2013, usnesení č. 802, s účinností od 30. května 2013. Pořizovatel Obecní úřad Loučná nad Desnou, zpracovatel ing. arch. Petr Malý (projekční kancelář).

V současné době probíhá pořízení nového územního plánu, které bylo zahájeno schválením pořízení územního plánu Zastupitelstvem obce Loučná nad Desnou dne 8. prosince 2010 (usnesením č. 36). Pořizovatelem je Obecní úřad Loučná nad Desnou, zpracovatelem ing. arch. Vladimír Dujka. Dokumentace se nachází ve stádiu úprav dokumentace pro vydání územního plánu. Dokumenty týkající se Územního plánu obce Loučná nad Desnou, jeho změn a nového Územního plánu Loučná nad Desnou jsou zveřejněny na Portálu územního plánování Olomouckého kraje a na webových stránkách obce.

V současně platném územním plánu je trasa silnice I/44 zakreslena pouze ve formě linie – viz Obr. 43. Součástí návrhu jsou i vybrané detaily (tunely), které jsou v současné době již považovány za přesahující podrobnost územního plánu. Vyplývá to z tehdejších přístupů k územnímu plánování dle zákona 50/1976 Sb. Jednalo se o rámcovou koncepci, která nebyla závazná do té míry, že by údaje uvedené v územním plánu musely být použity beze zbytku při realizaci. Podle dnešní praxe jsou vymezovány pouze plochy, v nichž se naplnění záměru řídí samostatnou technickou infrastrukturou. Pokud by například byl v územním plánu vymezen samostatný prostor (plocha) pro tunel a z projektové dokumentace by vyplynula potřeba výstavby tunelu v rozporu s územním plánem (mimo vymezenou plochu), bylo by nezbytné udělat změnu územního plánu. Z koncepčního hlediska je pozoruhodná úvaha o sjezdu z obchvatu do obce na rozhraní Kociánova a Rejhotic (v horní části Obr. 43), o kterém se nyní už neuvažuje.

Trasa přeložky silnice I/44 je v úseku od Filipové po Kouty nad Desnou shodná se současně zapracovávanou trasou. V horním úseku od Koutů po opuštění údolí Divoké Desné a v přechodu do vrcholové části překonávající hřeben je oproti původnímu stavu několik odlišností – viz Obr. 44. Z hlediska trasování je v územním plánu z roku 2003 jsou zakresleny dvě tunelové varianty východně od třetí serpentiny stávající silnice (ze směru od Koutů). Podle nového územního plánu je vymezen koridor osou, která se nachází o něco jižněji od stávající silnice, a je vytvořena nová trasa mimo obě varianty z roku 2003 – viz Obr. 45. V řešení z roku 2003 je zachyceno i plánované prodloužení železniční trati z koncového nádraží Loučná nad Desnou dále na východ. Zákres v Obr. 44 je pouze slabě patrný z důvodu kumulace více záměrů na malé ploše.

Trať měla blízko stanice překročit obě řeky Desné (těsně nad jejich soutokem) a po levém břehu Divoké Desné směřovat k východu. Nedaleko stávajícího přemostění Divoké Desné silnicí I/44 bylo plánováno mimoúrovňové křížení (podjezd) s přeloženou silnicí a po jejím jižním okraji měla trať vést až téměř ke křižovatce v závěru Koutů, na které odbočuje komunikace do údolí Divoké Desné a k dolní nádrži elektrárny Dlouhé Stráně. V místech zakončení trati se mělo pravděpodobně nacházet další nádraží, jak je naznačeno v územním plánu. Délka prodloužení byla cca 2 km (dle měření přibližné trasy na webu Mapy.cz).



Obr. 43. Výřez z výkresu správního území Územního plánu obce Loučná nad Desnou (2003). Červenou čárkovanou čarou je zakreslená navrhovaná trasa přeložky silnice I/44.

Navrhované řešení původní trasu z velké části kopíruje. Došlo pouze ke zpřesnění či zapracování informací z nově zpracovaných studií či vyplývajících z nových skutečností. Nejvýraznější změnou je posun na jihu řešeného území v části Filipová, kde jsou drženy dva koridory – jeden návrhový (plocha silniční dopravy DS8)

a jedna územní rezerva (DS24). Potřeba dvou koridorů vyplývala z nesouladu záměru v ZÚR, převzatého z původního územního plánu VÚC Jeseníky (rok) a novější územní studie (Územní studie řešení přeložky silnice I/44 ve vztahu k protipovodňové ochraně obcí na řece Desné, Velké Losiny, 2013). Protože legislativa neumožňuje být v rozporu se ZÚR (jižní varianta, větev DS24) ani s územní studií (severní varianta, DS8), bylo nezbytné zvolit takovýto způsob zpracování záměru – viz Varianta 2, Odůvodnění Územního plánu. Problém byl konzultován i s krajským úřadem a trasa byla v Aktualizaci č. 2 ZÚR upravena tak, aby odpovídala územní studii, a tedy severní variantě. Plocha DS24 tedy může být po schválení aktualizace ZÚR vypuštěna. Vzhledem k tomu, že podle stavu projednání ZÚR a územního plánu bude územní plán pravděpodobně vydán dříve než Aktualizace č. 2a ZÚR, vypuštění z územního plánu proběhne v nejbližší změně územního plánu.



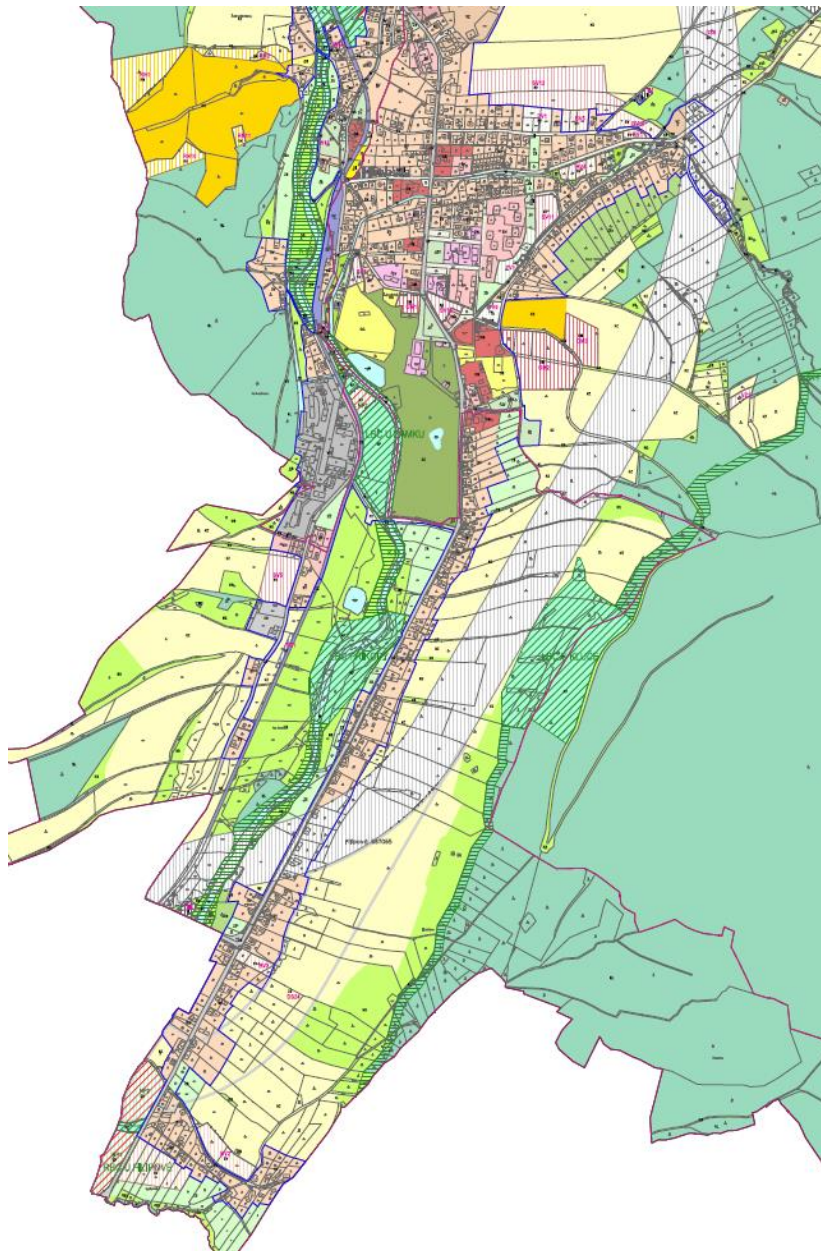
Obr. 44. Výřez z výkresu správního území Územního plánu obce Loučná nad Desnou (2003). Silnou červenou čárkovanou čarou je zakreslena přeložka silnice I/44, úzkou červenofialovou čárkovanou čarou je označeno prodloužení železniční trati.

V oblasti Koutů rovněž došlo k mírným změnám. Kromě výše uvedených je zejména nezbytné řešit průchod silnice přes nově vzniklé, resp. rozšířené areály zimních sportů na západních a severních svazích masivu Dlouhých Strání. Záměr prodloužení železniční trati zůstal novým územním plánem zachován. Je to umožněno přípustným využitím v definici plochy s rozdílným způsobem využití DS9 a DS19, kde je umožněna železniční doprava – viz Obr. 46.

Soudě dle podaných námitek a připomínek k navrženému řešení, záměr přeložky silnice I/44 je vnímán převážně negativně. Samotná obec požadovala řešení silnice ve variantách (varianta V2, viz Odůvodnění územního plánu), a to včetně tzv. nulové varianty (V2B), tedy zachování průchodu silnice obcí. Dotčenými orgány však byla preferována varianta V2B, tedy vedení mimo zastavěné území obce. Toto řešení bylo



nakonec zapracováno do dokumentace k projednání (viz též obr. Obr. 45). Proti navrženému řešení se při veřejném projednání vyslovily navíc Lesy ČR (připomínka č. 3), Český svaz ochránců přírody v Šumperku (včetně prodloužení železniční trati, připomínka č. 7) a Přemyslovské sedlo, z.s. (připomínka č. 9).

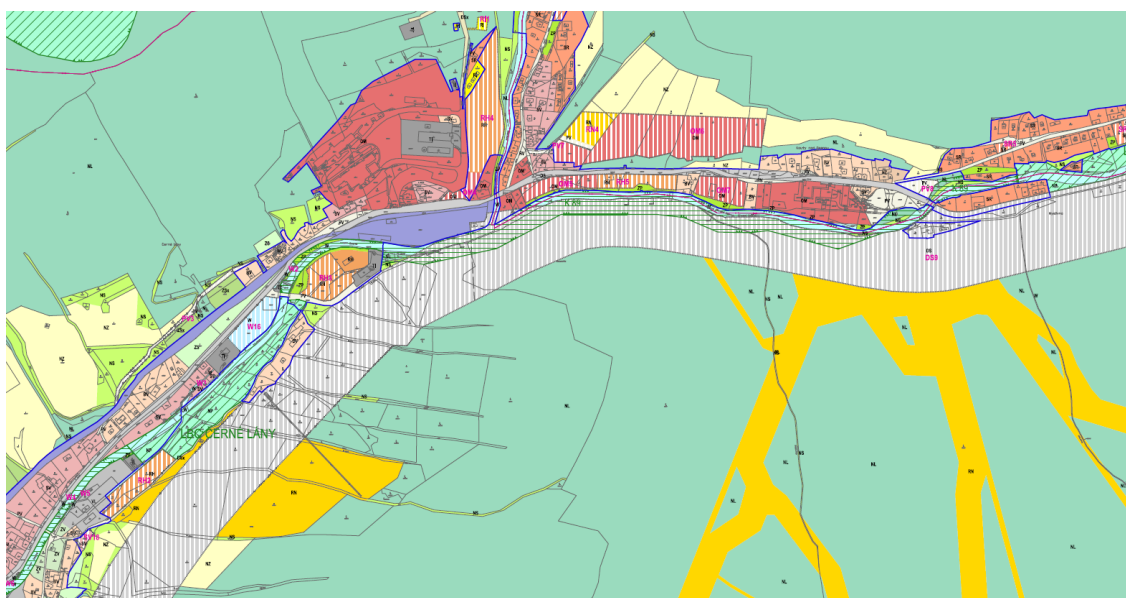


Obr. 45. Průběh trasy přeložené silnice I/44 dle zpracovávaného územního plánu v místních částech Filipov a Kociánov. Návrhová plocha DS8 vyznačena šedou šrafou, plocha územní rezervy vyznačena DS24 šedým orámováním.

#### **4.5.5 Kritické zhodnocení záměru ve vztahu k obci**

Přeložka silnice I/44 v prostoru Loučné nad Desnou je další z infrastrukturních staveb, u níž jsou nejisté důsledky realizace. Z dopravního hlediska dojde k odlehčení

průtahu obcí, který zpomaluje zejména dálkovou dopravu při průchodu zastavěným územím. Pokud by došlo k realizaci silnice v celé trase, tj. z Mohelnice a Šumperku do Jeseníku a do Polska, výrazně by se zlepšila dopravní dostupnost obce. Dostupnost je důležitá zejména z důvodu rekreačního potenciálu a řady dosud ne zcela využitých zařízení pro sport a rekreaci. Loučná je již nyní pravděpodobně nejlépe dostupným horským střediskem v Jeseníkách, navíc v posledních letech došlo k výraznému rozvoji zařízení zejména pro zimní turistiku. Je zde ovšem potenciál i v letní turistice, obec je východištěm mnoha tras na Praděd, přečerpávací elektrárnu Dlouhé stráně a do oblasti Keprníku v severozápadní části Jeseníků. Naopak se zde nedá příliš uvažovat o rozvoji výrobních a skladovacích funkcí, a to ani v případě realizace silnice. Poloha obce je příliš periferní, zejména vzhledem k potenciálu rozvoje výroby v Mohelnici, Zábřehu a Šumperku.



Obr. 46. Průchod záměru přeložky silnice I/44 v oblasti Koutů nad Desnou dle nově zpracovávaného územního plánu.

Na druhou stranu je nesporné, že by realizací záměru došlo k velmi výraznému zásahu do přírody a krajiny. Východní strana údolí Desné má charakter hornatiny se strmými svahy spadajícími k řece. Reliéf je nejen podélně, ale i příčně značně zvlněn. Pro překonání těchto terénních překážek by bylo potřeba realizovat řadu umělých staveb, které by narušily organizaci přírody a krajiny. Celý záměr se navíc nachází v Chráněné krajinné oblasti Jeseníky, tedy v území se zvláštní ochranou přírody. Není možno vyloučit ani negativní dopady na kvalitu života v obci, což by se mohlo negativně podepsat i na jejím rekreačním potenciálu.

Jak bylo uvedeno výše, záměr není kladně přijímán ani veřejností. Obavy z ovlivnění životního prostředí v obci jsou jistě oprávněné, zatímco význam silnice není zcela jasný. Záměr kapacitního a bezproblémového propojení Šumperska a Jesenícka je z dopravně geografického hlediska logický, nicméně z hlediska udržitelnosti

diskutabilní. Pro Jesenicko by vybudování komunikace pravděpodobně znamenalo silný efekt pumpy a ještě výraznější úpadek než v současné době. Periferní charakter Jesenicka je neoddiskutovatelný a ani napojením na dopravní infrastrukturu by pravděpodobně nedošlo ke zmenšení této prostorové nevýhody. Rovněž napojení do Polska tímto směrem je na další diskusi, neboť existují vhodnější a méně ekonomicky náročné směry (Krnov, Kladské sedlo u Králíků). Následně vzniká otázka, zda je veřejný zájem na propojení Šumperska a Jesenicka důležitější než ochrana přírody, kvalita života v obci a její rekreační potenciál. Případně zda je tento směr natolik tranzitně významný, aby nebylo možno jej obsloužit pomocí stávajícího průtahu I/44 obcí.

Prodloužení železniční trati v údolí Desné je z pohledu území marginální. Došlo by ke zlepšení napojení dolní stanice nové lanové dráhy na Medvědí horu, a vzhledem k nedávné rekonstrukci trati ke zvýšení rekreačního potenciálu a využití celého areálu pod Medvědí horou. Význam trati je však téměř výhradně v osobní dopravě. Nákladní doprava v závěru údolí Desné by byla pravděpodobně stále vázána na stávající nádraží Kouty nad Desnou s dostatečnými kapacitami pro nakládku a vykládku vozů. Zde je pouze otázkou, zda by bylo prodloužení železniční trati ekonomicky udržitelné a zda by nenastaly problémy s výkupy pozemků podél trasy.



## 5 ZÁVĚR

Úkolem rigorózní práce bylo poukázat na problematiku vyplývající ze záměrů dopravní infrastruktury v prostoru, a to zejména v geografických souvislostech a v souvislosti s územním plánováním. V úvodu rigorózní práce byly stanoveny tři výzkumné otázky. Odpovědi na tyto otázky jsou sumarizovány níže. Další souvislosti vyplývající z výzkumu jsou shrnuty v další části této kapitoly.

1. Bylo zjištěno, že vývoj v oblastech prostorových koncepcí a koncepcí dopravní infrastruktury byl odlišný. Ani oblast koncepcí dopravní infrastruktury se nevyvíjela stejným tempem, přičemž výrazným činitelem zde byla role státu. Oblasti prostorových koncepcí a prostorových koncepcí silniční dopravy spadají do sféry tradičního zájmu státu, případně předchozích politických útvarů. V zájmu státu bylo zajistit kvalitní dopravní dostupnost mezi jeho centry. V zájmu státu nebo alespoň v zájmu vedení municipalit rovněž bylo zajistit koncepční rozvoj území. Oblast kolejové dopravy v období svého největšího rozvoje byla převážně záležitostí soukromých společností a jejich potřeb, následně po zestátnění byl zvolen především udržovací přístup rozvinuté infrastruktury, avšak bez výraznějších adaptací. To se promítá i do základních koncepčních směrů v současnosti, kdy je za dopravní páteř státu označována silniční doprava. K užšímu sjednocení jednotlivých oborů došlo ve větší míře až po roce 2007 s platností aktuálního stavebního zákona.
2. Implementace liniových staveb do územního plánování probíhá pomocí struktury stavebního zákona č. 183/2006 Sb. Jsou vymezeny tři úrovně – národní, krajská a obecní. Národní úroveň je zastoupena dokumentem Politika územního rozvoje, který je převážně koncepční a strategický, s omezeným prostorovým dopadem. Krajská úroveň je řešena Zásadami územního rozvoje, které v souladu s dalšími studiemi a dokumenty zpřesňují záměry z Politiky územního rozvoje do úrovně regionů. Obecní úroveň představuje Územní plán, zpřesňující požadavky z nadřazených dokumentací do úrovně katastrální mapy. Územní plány jsou důležité z hlediska koordinace nadřazených záměrů a požadavků jednotlivých obcí a nalezení celkového řešení, které bude v souladu s cíli a úkoly územního plánování a povede k udržitelnému rozvoji území.
3. Dopady nadřazených záměrů do úrovně obce jsou různé. Zpravidla se jedná pouze o nutnost zpracovat nadřazený záměr a jeho budoucí realizaci přizpůsobit rozvoj obce. Na jednu stranu jsou stanovována kompenzační opatření (návrh nové lokální komunikační sítě, proměna urbanistické struktury obce, kompenzační opatření v krajině), na druhou stranu mohou být navrhovány plochy pro rozvoj obce plynoucí z této infrastruktury. Důležitou

součástí je potřeba posuzovat a zdůvodňovat veřejný zájem navrženého řešení, a to buď ve prospěch nadřazeného záměru, anebo ve prospěch obce. Veřejný zájem je pojem, který není v českém právním systému podrobněji definován, proto je třeba jej řešit jednotlivě a vztahovat ke konkrétním případům. Vždy je nutno posuzovat všechny záměry ve vztahu k možnostem obce a zajištění jejího udržitelného rozvoje.

Závěry z práce lze dále shrnout do dvou zásadních okruhů, a to nedostatek mezioborové komunikace a nejistota vyplývající z dosud neznámé podoby řady záměrů.

Nedostatek mezioborové komunikace se projevuje zejména v oblasti koncepce. Na jednu stranu jsou vytvářeny koncepce vycházející z dopravního plánování a dopravního modelování, které mají za úkol podchytit budoucí podobu dopravního systému. Výstupem bývá stanovení tras, které bývají při následném technickém řešení zakresleny do mapového podkladu, a to v koncepční podobě linie nebo koridoru. Toto řešení přistupuje k prostoru jako k jakési homogenní ploše, do níž lze záměr umístit téměř v libovolných intencích. Možnosti dnešního stavebnictví a technická úroveň současných druhů dopravy již nemusí respektovat terénní nerovnosti v takové míře jako v minulosti. Koncepční záměry bývají často vytvářeny pouze nad základní mapou a neberou v úvahu další, již existující veřejnou infrastrukturu, či dokonce některá sídla.

Na druhou stranu je zde řešení z hlediska územního plánování, jehož úkolem je záměr zapracovat a v případě územního plánu také projednat na nejnižší úrovni – tedy s veřejností, již se záměr technické infrastruktury bude přímo dotýkat. V řadě případů není jisté, jak bude tento záměr vypadat a jaké bude jeho technické řešení, proto jsou vymezovány koridory, v nichž je do doby realizace či alespoň zpřesnění záměru zabráněno dalšímu rozvoji. Urbanista či územní plánovač stojí před úkolem vysvětlit veřejnosti účel těchto záměrů a zdůvodnit veřejný zájem na ochraně tohoto území, i když v řadě případů není jasné, jakým způsobem bude příslušné osídlení ovlivněno. Stejně tak je urbanista povinen stanovit celkovou koncepci s ohledem na tuto infrastrukturu, a to včetně koncepce přírody a krajiny. Zpětně se pak místy stává, že technické řešení záměru nerespektuje navrženou koncepci a narušuje i pravidla stanovená s ohledem na budoucí infrastrukturu.

Cílem této práce bylo mimo jiné poukázat na tyto rozpory. Již nyní se ukázalo, že ne vždy existuje soulad nejen mezi obory, ale i v rámci systému územního plánování na různých úrovních. Dovolím si tvrdit, že nikdy nedojde k úplnému vyřešení těchto rozporů. Územní a technické plánování je v porovnání s dynamikou reality mimořádně rigidní; například v prvně jmenovaném bývá běžně schvalován stav několik let starý, a to z důvodu zdlouhavého projednávání dokumentací. Stejně tak nedochází k časovému souladu mezi jednotlivými obory a územní plánování je často nuceno reagovat na řešení, která jsou s ním v rozporu, ač by toto nastávat nemělo. Do řady technických i územně plánovacích procesů navíc vstupují další destabilizační činitele zejména z řad zájmu národních i globálních stakeholderů a politiky. Přesto, pokud bude tato práce

znamenat alespoň malé přispění k otevření mezioborového dialogu a vzájemnému respektu, bude to přínosem.

Druhým okruhem je již zmíněná nejistota vyplývající z dosud vágně definovaných záměrů. Tato nejistota může nastávat na několika úrovních a dá se odhalit pouze při neformálních diskusích a debatách nad problematikami. Mohu sem počítat například výrok pronesený zástupcem technicko-projekčního odvětví dopravy směrem ke geografům na jednom polo-formálním setkání. Volně parafrázováno: „Technické řešení vysokorychlostních tratí je dnes projekčně zvládnuté a nepředstavuje problém. Myšlenkám o této infrastruktuře však zatím chybí socioekonomický základ, který by dokázal zdůvodnit její potřebnost nebo nepotřebnost.“ Na druhou stranu geografové nemají vždy jasno v technickém řešení, a to v dopravních i rozvojových otázkách. Jak vyplynulo ze zjištění této práce, výstavba nových železničních tratí, odpovídajících potřebám státu, bude nutná. Stávající infrastruktura disponuje řadou nevýhod a řešení poplatných době vzniku, tj. před více než sto lety. O konkrétní technické podobě nových železničních tratí však bude ještě nutno diskutovat, a to na mnohem širší platformě, než je pouze doprava.

Stejně tak se při řadě jednání se zástupci obcí setkávám s názory, že uvažované řešení je buď příliš vzdálené (tj. nedůvěra k budoucí realizaci), anebo zcela nepotřebné (tj. konzervativní přístup). Nemusí se pochopitelně jednat pouze o dopravní infrastrukturu, ale existuje řada záměrů, které se do území dostaly různými úvahami často ještě před rokem 1989 a od té doby jsou více či méně často prověřovány. Výsledkem obvykle je, že o záměru bude rozhodnuto při budoucím prověření. Odsouvání jasného výroku o záměrech s prostorovým dopadem má obvykle dvojí důsledek - na jednu stranu vzniká uvedená nedůvěra, na druhou stranu nespokojenost plynoucí z komplikací, které tento záměr může způsobovat při rozvoji obce. Nyní ponechám stranou, zda se jedná o záměry potřebné či nepotřebné, případně s reálným horizontem realizace. Záměry totiž mohou nabývat všech těchto charakteristik i v rámci jednoho mikroregionu a jednotlivé případy nelze posuzovat obecně. Jisté je, že i záměr, který v principu může vést k rozvoji obce, se může dlouhým odkládáním stát jeho brzdou.

Také problematika vysokorychlostních železnic spadá do oboru této nejistoty. Po letech, kdy se jednalo o skutečně dřímající záměr, se přibližně od roku 2010 vážně uvažuje o budoucí realizaci, a to přibližně do roku 2030-2035. V současné době se nacházíme přibližně v první polovině či první třetině časového úseku mezi těmito letopočty, a přestože předprojektová a projektová příprava postupuje, vznikají další nové otázky. Část z nich je obsažena v kapitole 3.4, další vyplývají z případových studií. Nyní se lze pouze domnívat, jaké procesy budou nastartovány na lokálním měřítku a jak bude probíhat projednávání této dopravní infrastruktury před její realizací. Pravděpodobně se objeví podobné problémy jako u případových studií Vizovice a Loučná nad Desnou, a to ani jeden případ nepatří mezi záměry páteřní dálniční nebo železniční sítě důležité pro vnitrostátní dopravu v České republice.

Koordinace koncepcí v oblasti prostorového a dopravního plánování bude i nadále potřebná, bez ohledu na to, zda se podaří navázat užší mezioborový dialog. Je velmi pravděpodobné, že tato potřeba bude dokonce narůstat. Prostor našeho státu je díky historickému vývoji sídelní struktury a technické infrastruktury již poměrně stísněný, proto je třeba stanovit koncepci tak, aby nedocházelo ke konfliktům jednotlivých složek přírodní a socioekonomické sféry. Současně z této situace vyplývá, že bude nezbytné hledat specifická řešení, vyplývající z místních podmínek, a nebude možno mechanicky přebírat principy a zvyklosti z jiných států.

## 6 LITERATURA A ZDROJE DAT

### 6.1 Literatura

- ANDĚL, Petr, Ivana GORČICOVÁ, Václav HLAVÁČ, Ladislav MIKO a Helena ANDĚLOVÁ, 2005. *Hodnocení fragmentace krajiny dopravou. Metodická příručka*. Liberec: Evernia.
- BAROCH, Petr, 2012. Miliardy v ohrožení. D8 se staví nezákonně, uznal soud. *Aktuálně.cz* [online]. *Economia* [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: [https://zpravy.aktualne.cz/domaci/miliardy-v-ohrozeni-d8-se-stavi-nezakonne-uznal-soud/r~i:article:735952/?\\_ga=2.74281170.1532590165.1505835287-1948648901.1505835287&redirected=1506407049](https://zpravy.aktualne.cz/domaci/miliardy-v-ohrozeni-d8-se-stavi-nezakonne-uznal-soud/r~i:article:735952/?_ga=2.74281170.1532590165.1505835287-1948648901.1505835287&redirected=1506407049)
- BAŤA, Jan Antonín, 1937. *Budujeme stát pro 40 000 000 lidí*. Zlín.
- BEČKOVÁ, Kateřina, 1993. Asanace - zatracovaný i obdivovaný projekt obce pražské. *Pražská asanace: k 100. výročí vydání asanačního zákona pro Prahu*. Praha: Muzeum Hlavního Města Prahy, s. 34-56. ISBN 8085394014.
- BEDNAŘÍK, Jakub, Ludvík ERBEN a Jakub VRCHOVSKÝ, 1999. *100 let místní dráhy Otrokovice - Zlín - Vizovice*.
- BINKO, Marek, 2003. Vysokorychlostní tratě v ČR: Zpráva o připravenosti výstavby vysokorychlostních tratí na území České republiky. In: *Binko* [online]. Praha [cit. 2017-09-25]. Dostupné z: <http://binko.wz.cz/2003-1.pdf>
- BUDINSKÝ, Václav, 2009. *Páteřní síť dálnic a rychlostních silnic v ČR*. Rudná: Agentura Lucie spol. s r.o.
- CLIFFORD, N. J., Shaun. FRENCH a Gill VALENTINE, 2010. *Key methods in geography*. 2nd ed. Thousand Oaks, CA: Sage Publications. ISBN 978-1-4129-3509-8.
- ČÁSTEK, Ondřej, 2010. *Využití stakeholderského přístupu při strategické analýze podniku*. Brno: Masarykova univerzita. Etnologické studie. ISBN 978-80-210-5411-0.
- ČTK, 2011. Spor už neblokuje stavbu železničního koridoru u Úval. *Aktuálně.cz* [online]. *Economia* [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/regiony/praha/spor-uz-neblokuje-stavbu-zeleznicniho-koridoru-u-uval/r~i:article:711413/>
- ČTK, 2017. ŘSD dnes zprovozní poslední úsek dálnice D11 do H. Králové. In: *Estav.cz* [online]. *Estav.cz* [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: <https://www.estav.cz/cz/5444.rsd-dnes-zprovozni-posledni-usek-dalnice-d11-do-h-kralove>
- Dálnice R11/D11, 2017. *Obec Kocbeře* [online]. Kocbeře: Obec Kocbeře [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: <http://www.kocbere.cz/dalnice-r11d11>

- Dálnice D49, 2017. *České dálnice* [online]. [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: <http://www.ceskedalnice.cz/dalnice/d49/>
- DOLEŽAL, Jiří, Jan MAREČEK a Oldřich VOBOŘIL, 2003. *Stavební zákon v teorii a praxi: úplné znění zákona s komentářem, související a prováděcí předpisy : podle stavu k 1.10.2003*. 10. aktualiz. vyd. Praha: Linde. ISBN 80-720-1440-4.
- DUJKA, Vladimír, 2015. Legislativní a strategická východiska v procesu plánování krajiny. In: *Urbanismus.cz* [online]. Lednice: Asociace pro urbanismus a územní plánování [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: [http://www.urbanismus.cz/assets/user/akce/2015\\_Lednice/prezentace/Legislativn%C3%AD%20a%20strategick%C3%A1%20v%C3%BDchodiska\\_Dujka.pdf](http://www.urbanismus.cz/assets/user/akce/2015_Lednice/prezentace/Legislativn%C3%AD%20a%20strategick%C3%A1%20v%C3%BDchodiska_Dujka.pdf)
- DUJKA, Vladimír a Jiří DUJKA. Územní studie krajiny. *Urbanismus a územní rozvoj*, Ústav územního rozvoje, 2016, č. 5. ISSN 1212-0855.
- DUJKA, Jiří, 2016a. Metal vs. Trains: "The Baťa Railway" and the Intersection of Interwar Ideas and Temporal Reality. In *8th International Student and Early Career Conference NEW WAVE, Praha*.
- DUJKA, Jiří, 2016b. Průmět záměru vysokorychlostní železnice do územního plánování. In: *XI. seminář Telč 2016* [online]. Telč: Institut pro dopravní ekonomii, geografii a politiku [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: [http://www.itregep.cz/media/100844/dujka\\_tel\\_\\_2016.pdf](http://www.itregep.cz/media/100844/dujka_tel__2016.pdf)
- FAINSTEIN, Susan S., 2017. Urban Planning. In: *Encyclopædia Britannica* [online]. Chicago: Encyclopædia Britannica [cit. 2017-09-25]. Dostupné z: <https://www.britannica.com/topic/urban-planning>
- FAJKOŠ, Jiří. *Přesun hlavního nádraží v Brně - ano či ne?* [online]. Brno, 2016 [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: [http://is.muni.cz/th/394165/prif\\_m/](http://is.muni.cz/th/394165/prif_m/). Diplomová práce. Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta. Vedoucí práce Milan Jeřábek.
- FILIP, Daniel, 2009. Modernizace tratě Ústí nad Orlicí – Choceň. *ASB portál* [online]. ASB portál [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: <https://www.asb-portal.cz/inzenyrske-stavby/doprava/modernizace-trate-usti-nad-orlici-chocen>
- HALASOVÁ, Hana a Vlasta ŠILAROVÁ, 2007. *Územní plánování v České republice 2007*. Brno: Ústav územního rozvoje.
- HALL, Peter, Mark. TEWDWR-JONES a Gill VALENTINE, c2011. *Urban and regional planning*. 5th ed. New York: Routledge. ISBN 978-0415566544.
- HAVLÍK, Květoslav, 2013. Prezentace výsledků Socioekonomické studie potenciálu využití rychlého železničního spojení mezi Brnem a Prahou. In: *Vysokorychlostní železnice* [online]. CEDOP [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: [http://www.vysokorychlostni-zeleznice.cz/wp-content/uploads/2012/10/Studie\\_potencial\\_VRT\\_Brno-Praha\\_VIZE-2030\\_Havlik\\_2013.pdf](http://www.vysokorychlostni-zeleznice.cz/wp-content/uploads/2012/10/Studie_potencial_VRT_Brno-Praha_VIZE-2030_Havlik_2013.pdf)



- HEGENBART, Miroslav a Martin EBEL, 2015. Stručný přehled vývoje stavebního práva. *Urbanismus a územní rozvoj*, Ústav územního rozvoje, 2015, č. 6. ISSN 1212-0855.
- HEJL, Jan, 2017. Brno podepsalo dohodu s firmou vyvíjející hyperloop. Cesta do Prahy by trvala pár minut. *IHNED.cz* [online]. *Economia* [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: <https://domaci.ihned.cz/c1-65592010-brno-podepsalo-dohodu-s-firmou-vyvijeci-trubku-budoucnosti-hyperloop-slibuje-rychlost-1200-km-h>
- HENDRYCH, Dušan, 2009. *Právní slovník*. 3., podstatně rozš. vyd. V Praze: C.H. Beck. Beckovy odborné slovníky. ISBN 978-80-7400-059-1.
- HNILIČKA, Pavel, 2005. *Sídelní kaše: otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů*. Brno: ERA. ISBN 80-736-6028-8.
- HONS, Josef, 1947. *Velká cesta. Čtení o dráze olomoucko-pražské*. 2. vyd. Praha: Mladá Fronta.
- HORSKÁ, Pavla, Eduard MAUR a Jiří MUSIL, 2002. *Zrod velkoměsta: urbanizace českých zemí a Evropa*. Praha: Paseka. ISBN 80-718-5409-3.
- HROUDA, Jan, 2015. Likérka Jelínek neuspěla se žalobou na územní plán Vizovic. *E15.cz* [online]. [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: <http://zpravy.e15.cz/byznys/obchod-a-sluzby/likerka-jelinek-neuspela-se-zalobou-na-uzemni-plan-vizovic-1231672>
- HRŮZA, Jiří a Josef ZAJÍC, 1996. *Vývoj urbanismu*. Praha: České vysoké učení technické. ISBN 80-010-1549-1.
- HUBENÝ, Jaroslav, 2014. Levnější koridor u Brandýsa nad Orlicí počítá se třemi kratšími tunely. *IDNES.cz* [online]. MAFRA [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: [https://pardubice.idnes.cz/studie-upresnuje-trasu-koridoru-mezi-ustim-nad-orlici-a-chocni-pva-/pardubice-zpravy.aspx?c=A140117\\_155702\\_pardubice-zpravy\\_jah](https://pardubice.idnes.cz/studie-upresnuje-trasu-koridoru-mezi-ustim-nad-orlici-a-chocni-pva-/pardubice-zpravy.aspx?c=A140117_155702_pardubice-zpravy_jah)
- izi, 2015. Příští zastávka: Likérka! Rudolf Jelínek ale železnici v areálu nechce. *Česká televize* [online]. MAFRA [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1562264-pristi-zastavka-likerka-rudolf-jelinek-ale-zeleznici-v-arealu-nechce>
- JOHÁNEK, Tomáš, 2005. Dálniční síť: Výstavbu dálnic brzdí spory a nedostatek peněz. In: *Dopravní noviny* [online]. Praha: České dopravní vydavatelství [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/silnicni-doprava/dalnicni-sit2276>
- js, 2015. Do Mnichova nejrychleji po silnici. Stát vzdal rychlovlaky do Bavorska. *IDNES.cz* [online]. MAFRA [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: [https://ekonomika.idnes.cz/stat-vyrazne-nezrychli-vlakly-do-mnichova-f1v/eko-doprava.aspx?c=A150412\\_141601\\_eko-doprava\\_suj](https://ekonomika.idnes.cz/stat-vyrazne-nezrychli-vlakly-do-mnichova-f1v/eko-doprava.aspx?c=A150412_141601_eko-doprava_suj)

- KOČENDA, Jan, 2017. D11 po 39 letech vede do Hradce. Spojení na Polsko ale vážne, stále chybí dostavět více než 60 kilometrů. *Hospodářské noviny IHNED.cz* [online]. Economia, a.s [cit. 2017-09-26]. ISSN 1213-7693. Dostupné z: <https://archiv.ihned.cz/c1-65853130-d11-po-39-letech-vede-do-hradce-spojzeni-na-polsko-vazne>
- KOPECKÝ, Josef, 2017. Z Prahy do Brna do hodiny. Zelení chtějí rychleji stavět novou železnici. *IDNES.cz* [online]. MAFRA [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: [http://zpravy.idnes.cz/zeleni-vysokorychlostni-zeleznice-praha-brno-fqz-/domaci.aspx?c=A170829\\_140927\\_domaci\\_kop#utm\\_source=rss&utm\\_medium=feed&utm\\_campaign=zpravodaj&utm\\_content=main](http://zpravy.idnes.cz/zeleni-vysokorychlostni-zeleznice-praha-brno-fqz-/domaci.aspx?c=A170829_140927_domaci_kop#utm_source=rss&utm_medium=feed&utm_campaign=zpravodaj&utm_content=main)
- KOUBEK, Štěpán. *Regionální terminály VRT - přístupy, dopravní role, české realie* [online]. Brno, 2017 [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: [http://is.muni.cz/th/423361/prif\\_b/](http://is.muni.cz/th/423361/prif_b/). Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta. Vedoucí práce Daniel Seidenglanz
- KOVAŘÍKOVÁ, Kristýna, 2017. Protážení obchvatu Olomouce? Chceme protihlukovou stěnu, žádají místní. *Deník.cz* [online]. VLTAVA LABE MEDIA [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: [http://olomoucky.denik.cz/zpravy\\_region/protazeni-obchvatu-olomouce-chceme-protihlukovou-stenu-zadaji-mistni-20170610.html](http://olomoucky.denik.cz/zpravy_region/protazeni-obchvatu-olomouce-chceme-protihlukovou-stenu-zadaji-mistni-20170610.html)
- KRATOCHVÍL, Petr. *Vysokorychlostní železnice v ČR z pohledu cestujících* [online]. Praha, 2015 [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: <http://theses.cz/id/ywxv5g/>. Diplomová práce. Vysoká škola ekonomická v Praze. Vedoucí práce Michal Mervart.
- KRČÁL, Ondřej a Tomáš MORAVEC, 2016. *Hodnota cestovního času na trase Praha-Brno* [online]. Brno: Ekonomicko-správní fakulta, Masarykova univerzita [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: [http://www.itregep.cz/media/100988/krcal\\_tel\\_\\_2016.pdf](http://www.itregep.cz/media/100988/krcal_tel__2016.pdf)
- KUČA, Karel, 2000. *Brno: vývoj města, předměstí a připojených vesnic*. Praha: Baset. ISBN 80-862-2311-6.
- KUČA, Karel, 2001. *Města a městečka v Čechách na Moravě a ve Slezsku / 4. díl Ml - Pan*. Praha: Libri. ISBN 978-80-85983-16-6.
- KUČA, Karel, 2002. *Města a městečka v Čechách na Moravě a ve Slezsku / 4. díl Par - Pra*. Praha: Libri. ISBN 80-7277-039-X.
- KUČERA, Jan. *Poloha brněnského nádraží - geografická analýza existujících variant* [online]. Brno, 2010 [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: [http://is.muni.cz/th/253611/prif\\_b/](http://is.muni.cz/th/253611/prif_b/). Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta. Vedoucí práce Daniel Seidenglanz.
- KUNT, Miroslav, 1996. Vedlejší (regionální) dráhy - problémy vzniku. In: *Železnice & historie* [online]. Jindřichův Hradec: JMHD [cit. 2017-09-25]. Dostupné z: <http://archiv.kvalitne.cz/studie/lokalky/index.htm>

- KUŠNÍR, Jindřich a Jan ILÍK, 2011. Filozofie plánování vysokorychlostní železnice v České republice. *SILNICE ŽELEZNICE* [online]. [cit. 2017-09-25]. ISSN 1803-8441. Dostupné z: <http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/filozofie-planovani-vysokorychlostni-zeleznice-v-ceske-republice/>
- KÜTNER, Dušan, 2016. Jelínek prohrál spor. Železnice může vést přes areál likérky. *E15.cz* [online]. [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: <http://zpravy.e15.cz/byznys/prumysl-a-energetika/jelinek-prohral-spor-zeleznice-muze-vest-pres-areal-likerky-1304277>
- KVĚT, Radan, 2011. *Atlas starých stezek a cest na území České republiky*. Brno: Studio VIDÍ. ISBN 978-80-254-8927-7.
- KVIZDA, Martin, 2016. Metodika hodnocení významu regionálních terminálů vysokorychlostních tratí. In: *XI. seminář Telč 2016* [online]. Telč: Institut pro dopravní ekonomii, geografii a politiku [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: [http://www.itregep.cz/media/100835/kvizda\\_tel\\_\\_2016.pdf](http://www.itregep.cz/media/100835/kvizda_tel__2016.pdf)
- LAURIER, Eric, 2010. Participant Observation. In CLIFFORD, N. J., Shaun. FRENCH a Gill VALENTINE, 2010. *Key methods in geography*. 2nd ed. Thousand Oaks, CA: Sage Publications. ISBN 978-1-4129-3509-8
- LIBIGER, Milan, 2014a. Cesta na Slovensko může mít povolení ještě letos, R49 podpořil i Sobotka. *IDNES.cz* [online]. MAFRA [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: [https://zlin.idnes.cz/premier-bohuslav-sobotka-podporil-ve-zline-r49-f4q-/zlin-zpravy.aspx?c=A140407\\_184215\\_zlin-zpravy\\_ras](https://zlin.idnes.cz/premier-bohuslav-sobotka-podporil-ve-zline-r49-f4q-/zlin-zpravy.aspx?c=A140407_184215_zlin-zpravy_ras)
- LIBIGER, Milan, 2014b. Stát nevyhověl ekologům. D49 získala výjimku a vznikat začne na podzim. *IDNES.cz* [online]. MAFRA [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: [https://zlin.idnes.cz/ministerstvo-udelilo-vyjimku-pro-stavbu-dalnice-d49-hulin-frystak-10c-/zlin-zpravy.aspx?c=A170522\\_2327465\\_zlin-zpravy\\_ras](https://zlin.idnes.cz/ministerstvo-udelilo-vyjimku-pro-stavbu-dalnice-d49-hulin-frystak-10c-/zlin-zpravy.aspx?c=A170522_2327465_zlin-zpravy_ras)
- LIBIGER, Milan, 2017. Lidé ve Spytihněvi vyhráli boj proti pilířům, dálnice se skryje v zemi. *IDNES.cz* [online]. MAFRA [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: [https://zlin.idnes.cz/dalnice-pres-spytihnev-povede-v-podzemi-f08-/zlin-zpravy.aspx?c=A170316\\_2312559\\_zlin-zpravy\\_ppr](https://zlin.idnes.cz/dalnice-pres-spytihnev-povede-v-podzemi-f08-/zlin-zpravy.aspx?c=A170316_2312559_zlin-zpravy_ppr)
- LÍDL, Václav, Petr POSPÍŠIL, Lukáš SVOBODA, Pavel ŠEJNA, Jan ŠVARC a Vladimír VOREL, 2009. *Silnice a dálnice v České republice*. Rudná: Agentura Lucie spol. s r.o.
- LIKAVČAN, Lukáš, 2017. Jak kapitalismus zplodil uhlí. *A2larm* [online]. Praha: A2 [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: <http://a2larm.cz/2017/04/jak-kapitalismus-zplodil-uhli/>
- LONGHURST, Robyn, 2010. Semi-structured Interviews and Focus Groups. In CLIFFORD, N. J., Shaun. FRENCH a Gill VALENTINE, 2010. *Key methods in geography*. 2nd ed. Thousand Oaks, CA: Sage Publications. ISBN 978-1-4129-3509-8

- MAIER, Karel, 2012. *Udržitelný rozvoj území*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-4198-7.
- MAREČEK, Jan, 2015. Vývoj stavebního práva (poznámky z historie a současnosti). In: *20. celostátní konference o územním plánování a stavebním řádu* [online]. Brno: Ústav územního rozvoje [cit. 2017-09-25]. Dostupné z: <https://www.uur.cz/images/1-uzemni-planovani-a-stavebni-rad/konzultacni-stredisko/seminare/2015/prezentace/01-vyvoj-stavebniho-prava.pdf>
- MCLAFFERTY, Sara L., 2012. Conducting Questionnaire Surveys. In CLIFFORD, N. J., Shaun. FRENCH a Gill VALENTINE, 2010. *Key methods in geography*. 2nd ed. Thousand Oaks, CA: Sage Publications. ISBN 978-1-4129-3509-8
- MEISL, Vojtěch. *Interpretace pojmu "veřejný zájem" v české judikatuře* [online]. Brno, 2017 [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: [http://is.muni.cz/th/135021/pravf\\_m/](http://is.muni.cz/th/135021/pravf_m/). Diplomová práce. Masarykova univerzita, Právnická fakulta. Vedoucí práce Tatiana Machalová.
- mld, 2017. Dvacet let je příliš. Sobotka chce mít vysokorychlostní železnici dříve. *Česká televize* [online]. Česká televize [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/2030120-dvacet-let-je-prilis-sobotka-chce-mit-vysokorychlostni-zeleznici-drive>
- NEJEZCHLEB, Mojmír, 2007. Příprava výstavby vysokorychlostních železničních tratí v ČR. In: *Vysokorychlostní železniční doprava ve světě a v České republice* [online]. Praha: České vysoké učení technické [cit. 2017-09-25]. Dostupné z: <http://vrt.fd.cvut.cz/data/konference/47tcz.pdf>
- NOVÁK, Pavel, 1993. *Zlínská architektura 1900-1950*. 1. vyd. Zlín: POZIMOS.
- Nové železniční spojení Drážďany - Praha: Východní/Východostředomořský koridor sítě TEN-T, 2015. In: *Novostavba železniční tratě Praha - Drážďany* [online]. [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: [http://nbs.sachsen.de/download/neubaustrecke/NBS\\_Broschuere\\_2015\\_CZ.pdf](http://nbs.sachsen.de/download/neubaustrecke/NBS_Broschuere_2015_CZ.pdf)
- OŽANOVÁ, Gabriela Maria. *Co je to veřejný zájem? Analýza pojmu na základě české judikatury* [online]. Brno, 2015 [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: [http://is.muni.cz/th/373906/pravf\\_m/](http://is.muni.cz/th/373906/pravf_m/). Diplomová práce. Masarykova univerzita, Právnická fakulta. Vedoucí práce Tatiana Machalová
- PAVELEC, Michal, 2017. Železnice v Praze úplně jinak? Ve hře jsou luxusní expresy na letiště i nový tunel. *Lidovky.cz* [online]. MAFRA [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: [https://byznys.lidovky.cz/zeleznice-v-praze-uplne-jinak-ve-hre-jsou-luxusni-expresy-na-letiste-i-novy-tunel-gid-/doprava.aspx?c=A170906\\_174620\\_ln-doprava\\_pave](https://byznys.lidovky.cz/zeleznice-v-praze-uplne-jinak-ve-hre-jsou-luxusni-expresy-na-letiste-i-novy-tunel-gid-/doprava.aspx?c=A170906_174620_ln-doprava_pave)
- PAVLÍČEK, Stanislav, 2002. *Naše lokálky. Místní dráhy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha: Dokořán. ISBN 80-86569-13-6.
- PERKINS, Chris, 2010. Mapping and Graphicacy. In CLIFFORD, N. J., Shaun. FRENCH a Gill VALENTINE, 2010. *Key methods in geography*. 2nd ed. Thousand Oaks, CA: Sage Publications. ISBN 978-1-4129-3509-8

- PICH, Jaroslav, 2017. V Kocbeřích grilovali Ťoka. Kvůli dálnici. *Deník.cz* [online]. VLTAVA LABE MEDIA [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: [http://krkonosky.denik.cz/zpravy\\_region/v-kocberich-grilovali-toka-kvuli-dalnici-20170615.html](http://krkonosky.denik.cz/zpravy_region/v-kocberich-grilovali-toka-kvuli-dalnici-20170615.html)
- POHL, Jiří, 2012. Vlaky bez hranic. In ŠLEGR, Petr [ed.], *Rychlá železnice i v České republice: High speed rail even in the Czech Republic*. Praha: Centrum pro efektivní dopravu, s. 82-89. ISBN 978-80-905005-0-1.
- PRÁŠIL, Michal, 2007. *Dálnice 1967-2007. 40 let od založení Ředitelství dálnic Praha a znovuzahájení stavby dálnic v Československu.2., opr., dopl. vyd. Náklad vlastní.*
- R49 přes Zádveřice, Vizovice, Lhotsko, Bratřejov [online], 2008. [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: <http://www.r49.cz>
- RANDÁK, Jakub. *Regionální dopady vysokorychlostní železnice: očekávání představitelů Kraje Vysočina a města Jihlavy* [online]. Praha, 2013 [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: <https://is.cuni.cz/webapps/zzp/detail/132127?lang=cs>. Bakalářská práce. Univerzita Karlova, Přírodovědecká fakulta. Vedoucí práce Michal Marada.
- RELPH, Edward, c1987. *The modern urban landscape*. Baltimore: Johns Hopkins University Press. Urban studies. ISBN 08-018-3560-7.
- RODRIGUE, Jean-Paul, Claude COMTOIS a Brian SLACK, 2017. *The geography of transport systems*. 4th edition. New York: Routledge, Taylor. ISBN 978-1138669574.
- SALAŠOVÁ, Alena, 2016. Územní studie sídelní zeleně. In: *Ministerstvo životního prostředí* [online]. Praha: Ministerstvo životního prostředí [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/seminar\\_pro\\_orp/\\$FILE/OOOPK\\_Uzemi%20studie%20sideln%C3%AD%20zelene\\_Salasova\\_20160704.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/seminar_pro_orp/$FILE/OOOPK_Uzemi%20studie%20sideln%C3%AD%20zelene_Salasova_20160704.pdf)
- SEDLÁK, Jan, 2017. Hyperloop z Brna do Prahy? Město podepsalo dohodu, hlavní ale bude spíše výzkum. *Lupa.cz* [online]. Internet Info [cit. 2017-09-26]. ISSN 1213-0702. Dostupné z: <https://www.lupa.cz/clanky/hyperloop-z-brna-do-prahy-mesto-podepsalo-dohodu-hlavni-ale-bude-spise-vyzkum/>
- SEIDENGLANZ, Daniel, 2016. Využití *big data* v případové studii Velké Meziříčí. In: *XI. seminář Telč 2016* [online]. Telč: Institut pro dopravní ekonomii, geografii a politiku [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: [http://www.itregp.cz/media/100840/seidenglanz\\_tel\\_\\_2016.pdf](http://www.itregp.cz/media/100840/seidenglanz_tel__2016.pdf)
- SEKERA, Pavel, 2011. Historie železničních tratí ČR 2011. In: *Historie železničních tratí ČR* [online]. [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: <http://www.historie-trati.wz.cz/>
- Silnice R49 přes Vizovické vrchy bez tunelu zničí krajinu, 2012. *Hnutí Duha* [online]. [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: <http://olomouc.hnutiduha.cz/aktuality/silnice-r49-pres-vizovicke-vrchy-bez-tunelu-znici-krajinu/>

- STARÁ, Šárka, 2017. *Modernizace železnice Praha - Plzeň - Mnichov dostala zelenou* [online]. Plzeňský kraj [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: <http://plzensky-kraj.cz/cs/clanek/modernizace-zeleznice-praha-plzen-mnichov-dostala-zelenou>
- STUCHLÝ, Jakub. *Modernizace silnice č. I/44 v úseku Mohelnice - Šumperk: kontext, souvislosti, potenciální dopady* [online]. Brno, 2016 [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: <[http://is.muni.cz/th/408130/prif\\_b/](http://is.muni.cz/th/408130/prif_b/)>. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta. Vedoucí práce Daniel Seidenglanz.
- SŮRA, Jan, 2017a. Ministerstvo ignoruje poslance. Rychlovlaky navrhuje jen na 200 km/h. *IDNES.cz* [online]. MAFRA [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: [https://ekonomika.idnes.cz/ministerstvo-stale-u-rychlovlaku-trva-na-dvoustavce-pdk-eko-doprava.aspx?c=A170514\\_190304\\_eko-doprava\\_suj](https://ekonomika.idnes.cz/ministerstvo-stale-u-rychlovlaku-trva-na-dvoustavce-pdk-eko-doprava.aspx?c=A170514_190304_eko-doprava_suj)
- SŮRA, Jan, 2017b. SŽDC má první tým na vysokorychlostní vlaky, část lidí přetáhla od soukromníků. *Zdopravy.cz* [online]. [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: <http://zdopravy.cz/szdc-ma-prvni-tym-na-vysokorychlostni-vlak-ty-cast-lidi-pretahla-od-soukromniku-1999/>
- SVÍTIL, Radek, 2006. Historie výstavby dálnice D5. *Ekolist* [online]. BEZK [cit. 2017-09-26]. ISSN 1802-9019. Dostupné z: <http://ekolist.cz/cz/zpravodajstvi/zpravy/historie-vystavby-dalnice-d5>
- SVOBODA, Petr, 2016. „VRT z Prahy do Drážďan potřebujeme, nechceme vypadat jako mluvkové“. *SILNICE ŽELEZNICE* [online]. KONSTRUKCE Media [cit. 2017-09-26]. ISSN 1803-8441. Dostupné z: <http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/vrt-z-prahy-do-drazdan-potrebujeme-nehceme-vypadat-jako-mluvkove/>
- ŠEDÁ, Marie, 2013. *Knihovny a stakeholders* [online]. In: Moravská zemská knihovna [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: <https://duha.mzk.cz/clanky/knihovny-stakeholders>
- ŠLEGR, Petr, Jiří KALČÍK a Tomáš ZÁRUBA [ed.], 2012. *Rychlá železnice i v České republice: High speed rail even in the Czech Republic*. Praha: Centrum pro efektivní dopravu. ISBN 978-80-905005-0-1.
- ŠLEGR, Petr, 2012. Kraj Vysočina. In ŠLEGR, Petr, Jiří KALČÍK a Tomáš ZÁRUBA [ed.], *Rychlá železnice i v České republice: High speed rail even in the Czech Republic*. Praha: Centrum pro efektivní dopravu, s. 202-209. ISBN 978-80-905005-0-1.
- ŠPRYŇAR, Pavel, 2004. *Fragmentace krajiny* [online]. In: Středočeský kraj [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: <http://krajina.kr-stredocesky.cz/article.asp?id=27>
- ŠVEC, Martin, 2017. Silničáři s trasou D35 u Litomyšle nepohnou, aktivisté chystají stížnost. *IDNES.cz* [online]. MAFRA [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: [https://pardubice.idnes.cz/d35-trasa-litomysl-rozhodnuti-d2k-/pardubice-zpravy.aspx?c=A170825\\_347578\\_pardubice-zpravy\\_msv](https://pardubice.idnes.cz/d35-trasa-litomysl-rozhodnuti-d2k-/pardubice-zpravy.aspx?c=A170825_347578_pardubice-zpravy_msv)
- TIKMAN, Pavel a Martin VACHTL, 2010. Rozvoj železniční sítě České republiky. *Urbanismus a územní rozvoj*, Ústav územního rozvoje, 2010, č. 5. ISSN 1212-0855.



- TOMEŠ, Zdeněk a Tomáš POSPÍŠIL, 2006. *Ekonomické aspekty železniční dopravy* [online]. Brno [cit. 2017-09-25]. Dostupné z: [http://www.itregp.cz/media/65056/tomes\\_pospisil\\_studie\\_2006.pdf](http://www.itregp.cz/media/65056/tomes_pospisil_studie_2006.pdf). Masarykova univerzita.
- TOUŠEK, Václav, Josef KUNC a Jiří VYSTOUPIL, 2008. *Ekonomická a sociální geografie*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. ISBN 978-80-7380-114-4.
- TÝFA, Lukáš, *Vysokorychlostní tratě* [online]. Fakulta dopravní, České vysoké učení technické, 2015 [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: <http://vrt.fd.cvut.cz/index.php?file=uvod&action=show>
- VÁLKA, Miroslav, 2011. *Sociokulturní proměny vesnice: moravský venkov na prahu třetího tisíciletí*. Brno: Masarykova univerzita. Etnologické studie. ISBN 978-80-210-3908-7.
- VAŇOUS, Petr, 2017. Děti Země zasáhly. Dostavba dálnice D11 na Smiřice se komplikuje. *Deník.cz* [online]. VLTAVA LABE PRESS [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: <http://www.denik.cz/ekonomika/deti-zeme-zasahly-dostavba-d11-na-smirice-se-komplikuje-20170725.html>
- VAŘEKA, Josef a Václav FROLEC, 2007. *Lidová architektura: encyklopedie*. 2., přeprac. vyd., V nakl. Grada 1. vyd. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-1204-8.
- VESELÝ, Filip. *Jižní centrum - geografická analýza rozvojové zóny Brna* [online]. Brno, 2015 [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: [http://is.muni.cz/th/375627/prif\\_m/](http://is.muni.cz/th/375627/prif_m/). Diplomová práce. Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta. Vedoucí práce Ivan Andráško.
- VOTRUBEC, Ctibor, 1980. *Lidská sídla, jejich typy a rozmístění ve světě*. Praha: Academia.
- VYROUBALOVÁ, Martina, 2017. Zrušte vlak, udělejte cyklostezku. Spolek už roky zdržuje novou trať u Brna. *IDNES.cz* [online]. MAFRA [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: [https://brno.idnes.cz/stavba-koridoru-brno-zastavka-u-brna-dvv-/brno-zpravy.aspx?c=A170112\\_092839\\_brno-zpravy\\_mav](https://brno.idnes.cz/stavba-koridoru-brno-zastavka-u-brna-dvv-/brno-zpravy.aspx?c=A170112_092839_brno-zpravy_mav)
- Vysokorychlostní trať Praha - Brno, 2017. *Vysokorychlostní železnice* [online]. CEDOP [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: <http://www.vysokorychlostni-zeleznice.cz/vysokorychlostni-trat-praha-brno/>
- WHITEHEAD, Mark, 2014, Sustainability. In CLOKE, Paul, Philip CRANK a Mark GOODWIN [eds.]. *Introducing human geographies*. Third edition. New York: Routledge, s. 448-460. ISBN 978-1-4441-3535-0.
- XI. seminář Telč 2016* [online], 2016. Brno: Institut pro dopravní ekonomii, geografii a politiku [cit. 2017-09-26]. Dostupné z: <http://www.itregp.cz/cs/akceudalosti/seminare-v-telci/rocnik-2016>

ZRNA, Pavel a Bořek ŽIŽLAVSKÝ, 2016. *Chřiby - stopami dálnice*. Druhé vydání. Boršice: Buchlov. Chřiby záhadné a mytické (Buchlov). ISBN 978-80-906524-3-9.

## **6.2 Legislativa**

Zákon č. 56/1880 z.z., o poskytování výhod místním drahám

Zákon č. 26/1886 z.z., stavební řád pro Slezsko

Zákon č. 40/1886 z.z., stavební řád platný pro Prahu, Plzeň a České Budějovice

Zákon č. 5/1889 z.z., český stavební řád pro venkov

Zákon č. 63/1894 z.z., stavební řád pro města Brno a Olomouc, Jihlavu a Znojmo a jejich obce předměstské

Zákon č. 64/1894 z.z., moravský stavební řád pro venkov

Zákon č. 325/1920 Sb., o stavbě nových železných drah na státní útraty a stanovení stavebního a investičního programu na léta 1921 až včetně 1925

Zákon č. 280/1949 Sb., o územním plánování a výstavbě obcí

Zákon č. 84/1958 Sb., o územním plánování

Zákon č. 87/1958 Sb., o stavebním řádu

Zákon č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu

Zákon č. 111/1992 Sb., o silniční dopravě

Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny

Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu

Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích

Zákon č. 100/2001 Sb., o posouzení vlivu na životní prostředí

Zákon č. 139/2002 Sb., o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech

Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád

Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)

Zákon č. 184/2006 Sb., o vyvlastnění

Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících

Zákon č. 350/2012 Sb., kterým se mění zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, a některé související zákony

Zákon č. 225/2017 Sb., kterým se mění zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, a některé související zákony

Vyhláška č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a o způsobu evidence územně plánovací činnosti

Vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území

## **6.3 Dokumentace**

### **6.3.1 Politika územního rozvoje**

Politika územního rozvoje České republiky, 2006, schváleno 17. května 2006

Politika územního rozvoje České republiky, 2008, schváleno 20. července 2009

Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje České republiky, 2015, schváleno 15. dubna 2015

### **6.3.2 Zásady územního rozvoje**

1. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje, s účinností od 26. 8. 2015

1. aktualizace ZÚR hl. m. Prahy, s účinností od 1. 10. 2014

1. aktualizace ZÚR ÚK, s účinností od 20. 5. 2017

5. aktualizace Zásad územního rozvoje Jihočeského kraje, s účinností od 9. 3. 2017

Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Plzeňského kraje, s účinností od 1. 4. 2017

Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje, s účinností od 14. 7. 2011

Aktualizace č. 2a Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje, rozpracovaná - dokumentace pro společné jednání

Aktualizace č. 2b Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje, s účinností od 19. 5. 2017

Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje, s účinností od 3. 11. 2016

Zásady územního rozvoje Karlovarského kraje, s účinností od 16. 10. 2010

Zásady územního rozvoje kraje Vysočina, s účinností od 22. 11. 2008

Zásady územního rozvoje kraje Vysočina - aktualizace č. 3, s účinností od 7. 10. 2016

Zásady územního rozvoje Královéhradeckého kraje, s účinností od 16. 11. 2010

Zásady územního rozvoje Libereckého kraje, s účinností od 22. 1. 2012

Zásady územního rozvoje Moravskoslezského kraje, s účinností od 7. 10. 2017

Zásady územního rozvoje Zlínského kraje – aktualizace č. 1, s účinností od 5. 10. 2012

Zásady územního rozvoje Zlínského kraje – aktualizace č. 2, rozpracovaná - zpráva o uplatňování zásad územního rozvoje

ZÚR Pk – aktualizace č. 1, s účinností od 7. 10. 2014

### **6.3.3 Územní plány**

Územní plán Holešov, s účinností od 19. 3. 2016

Územní plán Ivaň, rozpracovaný - dokumentace pro veřejné projednání

Územní plán Jabloňov, s účinností od 14. 7. 2009

Územní plán Loučná nad Desnou, rozpracovaný - dokumentace pro opakované veřejné projednání

Územní plán obce Ivaň, s účinností od 21. 12. 2006

Územní plán obce Loučná nad Desnou, schválený dne 22. 10. 2003

Územní plán obce Loučná nad Desnou - Změna č. 1, s účinností od 5. 10. 2006

Územní plán obce Loučná nad Desnou - Změna č. 2, s účinností od 13. 3. 2008

Územní plán obce Loučná nad Desnou - Změna č. 3, s účinností od 13. 3. 2008

Územní plán obce Loučná nad Desnou - Změna č. 4 ÚPO Loučná nad Desnou, s účinností od 30. 5. 2013

Územní plán obce Želeč, s účinností od 30. 4. 2005

Územní plán obce Želeč - Změna č. 1 ÚPO Želeč, s účinností od 17. 8. 2009

Územní plán obce Želeč - Změna č. 2 ÚPO Želeč, s účinností od 17. 6. 2011

Územní plán Vizovice, s účinností od 22. 6. 2012

Územní plán Želeč, rozpracovaný - dokumentace pro společné jednání

Změna č. 1 ÚP Jabloňov, rozpracovaná - zpráva o uplatňování územního plánu

### **6.3.4 Územní studie a další územně plánovací podklady**

Studie rychlostní silnice R43 v úseku Svitávka - hranice JMK (okr. Blansko, rozpracováno).

Územní energetická koncepce Statutárního města Olomouc

Územní studie - Obytný soubor Mohelnice - Sever A (zapsáno 2011)

Územní studie - Územní souvislosti přeložky silnice II/444 na území Mohelnice a Moravičan s vazbou na dálnici D 35 (zapsáno 2016).

Územní studie D3 Přeložka silnice I/44 v úseku Jeseník - Mikulovice (okr. Jeseník, schváleno 2012)

Územní studie E1 Vedení 400 kV Nošovice - Prosenice (okr. Přerov, schváleno 2011)

Územní studie obchvatu Kroměříže silnicí II/432 (okr. Kroměříž, zapsáno 2011)  
Územní studie propojení R49 a I/57 MÚK Pozdřechov (okr. Vsetín, zapsáno 2012).  
Územní studie prověření trasy Boskovické spojky a přeložky silnice II/374 (okr. Blansko, zapsáno 2007)  
Územní studie prověření variant Křenovické spojky (okr. Vyškov, zapsáno 2013)  
Územní studie přeložky silnice I/69 obchvat Lutoniny (okr. Zlín, zapsáno 2012)  
Územní studie Řešení dopravního uzlu v prostoru Valašské Polanky, vydáno 2012  
Územní studie Řešení koridoru železnice Vizovice - trať č. 280, vydáno 2012  
Územní studie řešení přeložky silnice I/44 ve vztahu k protipovodňové ochraně obcí na řece Desné, Velké Losiny, vydáno 2013  
Územní studie Systém sídelní zeleně města Šumperk (zapsáno 2015).  
Územní studie Variantní řešení uličního profilu s umístěním tramvajové trati Třída Míru-Pražská v Olomouci (Statutární město Olomouc, zapsáno 2012)  
Územní studie Vedení kapacitní silnice tzv. Pravobřežní komunikace a řešení dopravních uzlů ve variantě B (okr. Zlín, zapsáno 2016)  
Územní studie Vizovice - lokalita BI 33 (zapsáno 2014)

### **6.3.5 Technické a ostatní dokumentace, metodiky**

Aktualizace generelu dopravy Zlínského kraje, 2010  
Metodický pokyn Ministerstva místního rozvoje „Fotovoltaická elektrárna“, červen 2010.  
Minimální standard pro digitální zpracování územních plánů v GIS v prostředí zákona č. 183/2006 Sb. (MINIS)  
Posuzování vlivů na životní prostředí. Ministerstvo pro místní rozvoj, [online] 2015. Dostupné z: <[https://www.mzp.cz/cz/posuzovani\\_vlivu\\_zivotni\\_prostredi](https://www.mzp.cz/cz/posuzovani_vlivu_zivotni_prostredi)>  
Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR. Ministerstvo dopravy ČR, 2015.  
Studie proveditelnosti Modernizace trati Brno - Přerov, SUDOP Brno, 2015  
Územní studie sídelní zeleně. Státní fond životního prostředí, 2016. Dostupné z: <[www.opzp.cz/dokumenty/download/198-1-studie%20systemu%20sidelni%20zelene.pdf](http://www.opzp.cz/dokumenty/download/198-1-studie%20systemu%20sidelni%20zelene.pdf)>  
Územní studie veřejného prostranství. Ministerstvo pro místní rozvoj, 2015. Dostupné z: <<http://www.uur.cz/images/8-stanoviska-a-metodiky/32-uzemni-studie-verejneho-prostranstvi-03112015.pdf>>  
Územně technické podklady – Koridory VRT v ČR, SUDOP Praha, 1995  
Vysokorychlostní trať Praha–Brno, SUDOP Praha, 2010

## 7 SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK

Obr. 1. Aglomerace a funkční hierarchie sídel s vyznačením základní silniční sítě (včetně záměrů). Zdroj: Zásady a pravidla územního plánování, VÚVA 1984. ....	18
Obr. 2. Mapa vybrané silniční sítě podle Usnesení vlády č. 286/1963 Sb. Zdroj: Lidl et al., 2009, s. 101. ....	20
Obr. 3. Síť rychlých spojení v České republice. Převzato z dokumentu Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR (2017). Trasa VRT Praha – Brno je již uváděna v jižní poloze přes Benešov a Vlašim. ....	23
Obr. 4. Nástroje územního plánování podle zákona č. 183/2006 Sb. v platném znění. Zdroj: Dujka, 2015. ....	34
Obr. 5. Podrobnost a měřítko řešení Politiky územního rozvoje a územně plánovacích dokumentací. Zdroj: Dujka, 2015. ....	35
Obr. 6. Výkres rozvojových oblastí a rozvojových os. Zdroj: Politika územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č. 1, 2015. ....	42
Obr. 7. Výkres železniční dopravy. Zdroj: Politika územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č. 1, 2015. ....	44
Obr. 8. Výřez legendy výkresu A.2 Plochy a koridory nadmístního významu Zásad územního rozvoje Zlínského kraje – aktualizace č. 1. ....	49
Obr. 9. Zobrazení průběhu VRT ve výkresech ploch a koridorů vybraných ZÚR: a – ZÚR Středočeského kraje (pás s křížkovou výplní, 2011); b – ZÚR kraje Vysočina (pás fialových kruhů; 2008); c – ZÚR Jihomoravského kraje (fialově ohraničený šedý pás, 2016). ....	55
Obr. 10. Koridor pro úpravu železniční trati č. 270 v úseku Choceň – Ústí nad Orlicí. Zdroj: Aktualizace č. 1 ZÚR Pardubického kraje, 2014. ....	57
Obr. 11. Koridor pro rekonstrukci železniční trati č. 303 v úseku Hulín – Kroměříž s plochou pro přeložku (narovnání oblouku) západně od Hulína. Zdroj: Aktualizace č. 1 ZÚR Zlínského kraje. ....	57
Obr. 12. Východní část železniční stanice Holešov (okr. Kroměříž): a – výřez z katastru nemovitostí (stav k 24. srpnu 2017); b – hlavní výkres Územního plánu Holešov (2016). Do ploch železniční dopravy (DZ) zahrnuty i výpravní budova a další hospodářské budovy a plochy. ....	58
Obr. 13. Variantní zaústění VRT Praha–Brno do železničního uzlu Brno. Zdroj: Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje, výkres A-02. ....	66
Obr. 14. Schéma výstavby VRT tratí v úseku Praha–Brno z roku 2011. Zdroj: Vysokorychlostní trať Praha–Brno, 2017. ....	79



- Obr. 15. Výřez ze studie „Vysokorychlostní trať Praha – Brno“ firmy SUDOP Praha, a.s. z roku 2010, zachycující situaci v oblasti Velkého Meziříčí. Varianta V7 je zakreslena červenou linií, varianta H4 zelenou linií. .... 80
- Obr. 16. Výřez z výkresu Rozvojových oblastí a rozvojových os Politiky územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č. 1 z roku 2015, s vyznačením přibližné polohy města Velké Meziříčí a obce Jabloňov (oranžová kružnice). .... 81
- Obr. 17. Výřez ze schématu „Doprava železniční“ Politiky územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č. 1, z roku 2015, s průběhem koridoru pro vysokorychlostní tratě (označení VR1) a zakreslením přibližné polohy řešeného území (oranžová kružnice). .... 81
- Obr. 18. Výřez z výkresu Rozvojových oblastí a rozvojových os z dokumentace Zásady územního rozvoje kraje Vysočina, právní stav po vydání aktualizací č. 1, č. 2, č. 3). .... 82
- Obr. 19. Výřez z výkresu ploch a koridorů právního stavu ZÚR kraje Vysočina po aktualizacích č. 1, 2 a 3 v prostoru Velkého Meziříčí, Jabloňova a Křižanova. Koridor pro VRT představuje pás kružnic fialové barvy. .... 83
- Obr. 20. Výřez z Koordinačního výkresu Územního plánu Jabloňov (2009). Příložená část legendy představuje záměry přebírané ze ZÚR. .... 84
- Obr. 21. Výřez z Koordinačního výkresu Územního plánu Jabloňov (2009) se zaměřením na severní část zastavěného území. Koridor pro VRT je vyznačen dvěma rovnoběžnými černými čarami. .... 85
- Obr. 22. Výřez z výkresu Rozvojových oblastí a rozvojových os Politiky územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č. 1 z roku 2015, s vyznačením přibližné polohy obcí Ivaň (oranžová elipsa) a Želeč (modrá elipsa). .... 89
- Obr. 23. Výřez z výkresu Doprava železniční Politiky územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č. 1 z roku 2015, s vyznačením přibližné polohy obcí Ivaň (oranžová elipsa) a Želeč (modrá elipsa). .... 90
- Obr. 24. Výřez z výkresu „B.1. Uspořádání území Olomouckého kraje - vymezení rozvojových os a oblastí“ Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje, právní stav po aktualizaci č. 1. .... 91
- Obr. 25. Výřez z výkresu „B.3. Koncepce dopravy“ Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje, právní stav po aktualizaci č. 1. .... 92
- Obr. 26. Výřez z výkresu „B.1. Uspořádání území Olomouckého kraje - vymezení rozvojových os a oblastí“ Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje, aktualizace č. 2a, dle dokumentace pro společné jednání (stav z prosince 2015). .... 93
- Obr. 27. Výřez z hlavního výkresu Územního plánu obce Ivaň (schváleno 2006). Koridor VRT je vyznačen růžovou osou a vertikální šrafurou v levé části výřezu; vpravo dole severní polovina zastavěného území obce. .... 94

- Obr. 28. Výřez z hlavního výkresu Územního plánu obce Želeč (schváleno 2005). Koridor VRT je vyznačen růžovou osou a vertikální šrafou v levé části výřezu; vpravo dole severní polovina zastavěného území obce. .... 94
- Obr. 29. Hlavní výkres Změny č. 2 Územního plánu obce Želeč (schváleno 2011). V pravé části výkresu je zakreslena plocha ZM1 rozšiřující plochu solární elektrárny (bílá plocha výřezu vlevo od plochy ZM1). Růžová čerchovaná čára představuje osu VRT..... 95
- Obr. 30. Výřezy z Územního plánu Ivaň (dokumentace pro veřejné projednání, květen 2017 – vlevo) a Územního plánu Želeč (dokumentace pro společné jednání, var. 1, červenec 2017). .... 96
- Obr. 31. Záměr výstavby nové železniční magistrály přes Zlín, pravděpodobně 30. léta 20. století. V mapě zaznačený „Bařov“ je dobový název Otrokovic. Zdroj: Bednařík et al., 1999. .... 100
- Obr. 32. Výřez z výkresu Rozvojových oblastí a rozvojových os Politiky územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizace č. 1 z roku 2015, s vyznačením přibližné polohy města Vizovice..... 101
- Obr. 33. Výřez z výkresu Rozvojových oblastí a rozvojových os Zásad územního rozvoje Zlínského kraje zahrnující právní stav ke dni 5. 10. 2012. .... 102
- Obr. 34. Plochy a koridory vymezené ZÚR Zlínského kraje ve Vizovicích a blízkém okolí. V oblasti Vizovic je patrná odlišná šířka koridoru pro návrh a územní rezervu železniční trati. .... 103
- Obr. 35. Trasování dálnice D49 a prodloužení železniční trati ve vztahu k městu Vizovice. Výkres č. A.2.3-1 „Výkres veřejně prospěšných staveb, opatření a asanací.“ ..... 104
- Obr. 36. Průchod dálnice D49 katastrálním územím Vizovice ve výkresu č. B.2.4.-1 Dopravní a technická infrastruktura - energetika, spoje. .... 105
- Obr. 37. Záměr dálnice D49 křížící současné zastavěné území; vlevo v oblasti tunelu pod Janovou horou (ul. 3. května), vpravo na východním okraji řešeného území v části Dubovsko. Výkres č. A.2.2-1 Hlavní výkres ÚP Vizovice. .... 106
- Obr. 38. Průchod záměru prodloužení železniční trati urbánní částí řešeného území (modrá svislá šrafa). V levé části výřezu je patrné stávající nádraží Vizovice (plná modrá plocha). Výkres č. B.2.4.-1 Dopravní a technická infrastruktura - energetika, spoje. .... 107
- Obr. 39. Průmyslová zóna na západním okraji Vizovic na plochách se záměrem prodloužení železniční trati. a – výřez z výkresu č. A.2.2-1 Hlavní výkres ÚP Vizovice; b – letecká mapa (Mapy.cz)..... 107
- Obr. 40. Výřez z výkresu A.2.1-1 Základní členění území Územního plánu Vizovice. Červenou křížkovou šrafou jsou označeny plochy přestavby; dominantní je zejména

plocha P6 v levé části výřezu, která představuje spornou plochu areálu RUDOLF JELÍNEK a dřevoskladu. ....	108
Obr. 41. Přeložka silnice I/44 (červená linie) ve vztahu k obci Loučná nad Desnou dle Územní studie řešení přeložky silnice I/44 ve vztahu k protipovodňové ochraně obcí na řece Desné, Velké Losiny (2013). ....	114
Obr. 42. Výřez z výkresu „B.1. Uspořádání území Olomouckého kraje - vymezení rozvojových os a oblastí“ Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje, právní stav po aktualizaci č. 1. ....	115
Obr. 43. Výřez z výkresu správního území Územního plánu obce Loučná nad Desnou (2003). Červenou čárkovanou čarou je zakreslená navrhovaná trasa přeložky silnice I/44. ....	117
Obr. 44. Výřez z výkresu správního území Územního plánu obce Loučná nad Desnou (2003). Silnou červenou čárkovanou čarou je zakreslena přeložka silnice I/44, úzkou červenofialovou čárkovanou čarou je zaznačeno prodloužení železniční trati. ....	118
Obr. 45. Průběh trasy přeložené silnice I/44 dle zpracovávaného územního plánu v místních částech Filipová a Kociánov. Návrhová plocha DS8 vyznačena šedou šrafovou, plocha územní rezervy vyznačena DS24 šedým orámováním. ....	119
Obr. 46. Průchod záměru přeložky silnice I/44 v oblasti Koutů nad Desnou dle nově zpracovávaného územního plánu. ....	120
Tab. 1. Aktuální verze zásad územního rozvoje v krajích České republiky (stav ke dni 15. září 2017). Zdroj dat: iKAS – Evidence územně plánovací činnosti krajů. ....	53
Tab. 2. Definice šířky koridoru pro VRT v úseku Praha – Brno dle platných ZÚR Středočeského kraje, kraje Vysočina a Jihomoravského kraje. Výňatky ve sloupci „Vymezení“ pochází z aktuálních ZÚR jednotlivých krajů. ....	54
Tab. 3. Hodnocení záměru liniové silniční dopravní infrastruktury v obci do 2 000 obyvatel z hlediska udržitelného rozvoje území. Upraveno podle Maier, 2012. ....	62