

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA V POLITICE ÚZEMNÍHO ROZVOJE ČR

Jaroslav Tušer

Politika územního rozvoje České republiky (dále jen PÚR) je novým dokumentem v systému územního plánování České republiky. Tento dokument je zakotven v nové právní úpravě stavebního zákona platné od 1. 1. 2007. PÚR řeší na celostátní úrovni a v mezinárodních souvislostech koncepci územního rozvoje České republiky. V rámci této koncepce je rovněž zahrnuta i problematika dopravy. Koncepce dopravy v PÚR vychází z aktuálních potřeb dopravního propojení se středoevropským prostorem v souladu s celoevropskými záměry a z aktuálních potřeb dopravní obsluhy území České republiky. Koncepce se zabývá dopravou silniční, železniční, leteckou, vodní a kombinovanou. Z hlediska územního významu řeší pouze dopravu mezinárodního a republikového významu nebo dopravu, která svým významem přesahuje území jednoho kraje. V PÚR jsou mimo jiné definovány republikové priority územního plánování z hlediska dopravy a stanovena obecná kritéria, platná pro všechny záměry i konkrétní kritéria, podmínky a úkoly k jednotlivým záměrům dopravy. V dokumentu je s ohledem na udržitelný rozvoj území řešen vztah dopravy k dalším prvkům územního rozvoje, jako je např. osídlení, technická infrastruktura, nebo ochrana přírody a krajiny.

Východiska koncepce dopravy v Politice územního rozvoje České republiky

Česká republika zaujímá ve střední Evropě z hlediska stávajících i perspektivních dopravních tahů významné místo. Je křižovatkou hlavních směrů rozvoje ve směru sever–jih i západ–východ. Tato poloha je pozitivní z hlediska atraktivity území pro zahraniční investice, avšak má svá negativa v nárůstu tranzitní dopravy. Z tohoto důvodu je nezbytná koordinace dopravní infrastruktury na republikové úrovni, která zohlední nejen vnitrostátní, ale zejména mezinárodní dopravní vazby středoevropského prostoru. Tuto úlohu by měla sehrát PÚR, která je strategickým dokumentem územního plánování na celostátní úrovni. Vzhledem k tomuto postavení vymezuje PÚR koridory a plochy dopravní infrastruktury (a rovněž technické infrastruktury) mezinárodního a republikového významu nebo ty, které svým významem přesahují území jednoho kraje. Přitom zahrnuje takové druhy dopravy, které uvedený význam reprezentují. Jedná se o dopravu silniční, železniční, vodní a leteckou a rovněž o problematiku transevropských multimodálních dopravních koridorů. Schémata řešení dopravy jsou součástí dokumentu PÚR, přístupném na www stránkách Ministerstva pro místní rozvoj (dále jen MMR).

Účelem vymezení ploch a koridorů dopravy v PÚR je ochrana území pro umístění např. pozemních komu-

nikací, drah a vodních cest, které mají vliv na rozvoj území České republiky, svým významem přesahují území jednoho kraje a umožní propojení základní sítě dopravních cest na území České republiky a se sousedními státy. Z tohoto důvodu PÚR zohledňuje požadavky na územní rozvoj, které pro ČR vyplývají z mezinárodních smluv a členství v mezinárodních organizacích (zejména OSN, OECD, Rada Evropy a Evropská unie) a bere v potaz i záměry obsažené v dokumentech územního rozvoje sousedních států.

PÚR je jedním z nástrojů k dosažení souladu rozvojových záměrů na území České republiky, vyjádřených mimo jiné v Národním rozvojovém plánu a Strategii regionálního rozvoje, s možnostmi a předpoklady území. V oblasti dopravy na republikové úrovni vychází PÚR především z Dopravní politiky ČR a Generálního plánu rozvoje dopravní infrastruktury, zohledňuje jejich záměry a koordinuje je s dalšími záměry v území.

Řešení dopravní problematiky je v PÚR organicky včleněno do celého dokumentu. S celostátní platností stanovuje PÚR *republikové priority územního plánování k dosažení vyváženého vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území*. V rámci těchto priorit jsou definovány i republikové priority územního plánování z hlediska dopravy. Ve stávající PÚR to jsou zejména tyto hlavní priority:

- Zlepšit integraci ČR do středoevropského prostoru EU, za tímto účelem vytvářet v území podmínky pro zkvalitnění veřejné infrastruktury, zejména dopravního propojení se sousedními státy.
- Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny.
- Dopravní a technickou infrastrukturu umísťovat s ohledem na minimalizaci fragmentace krajiny a je-li to účelné, do společných koridorů. Mimo výše zmíněné stanovuje koncepce dopravní infrastruktury v PÚR jednak obecná kritéria, platná pro všechny záměry, jednak konkrétní kritéria, podmínky a úkoly k jednotlivým záměrům dopravy (viz PÚR na www stránkách MMR).

Obecným kritériem a podmínkou pro umísťování koridorů a ploch dopravy a pro jejich vymezení v územně plánovací dokumentaci je minimalizace negativních dopadů na přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území s ohledem na vytváření podmínek jeho udržitelného rozvoje. Přitom je v navrhovaných řešeních nutno předcházet možným kolizím s ochranou veřejných zájmů, a v případech, kdy je nelze vyloučit, používat na stavbách dopravní infrastruktury technická opatření k odstranění těchto kolizí.

Konkrétní kritéria, podmínky a úkoly vztahující se k jednotlivým záměrům jsou pak stanoveny v rámci

kritérií a podmínek pro rozhodování o změnách v území (např.: „*Nalézt nejméně konfliktní řešení s ochranou přírody a krajiny.*“), úkolů pro územní plánování (např.: „*Zabezpečit územní ochranu koridoru.*“) a úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady (např.: „*Připravit podklady pro územní změny koridorů tak, aby je bylo možno zpracovat do ÚPD.*“).

Koncepce dopravy v PÚR ve vztahu k rozvojovým oblastem, rozvojovým osám a specifickým oblastem

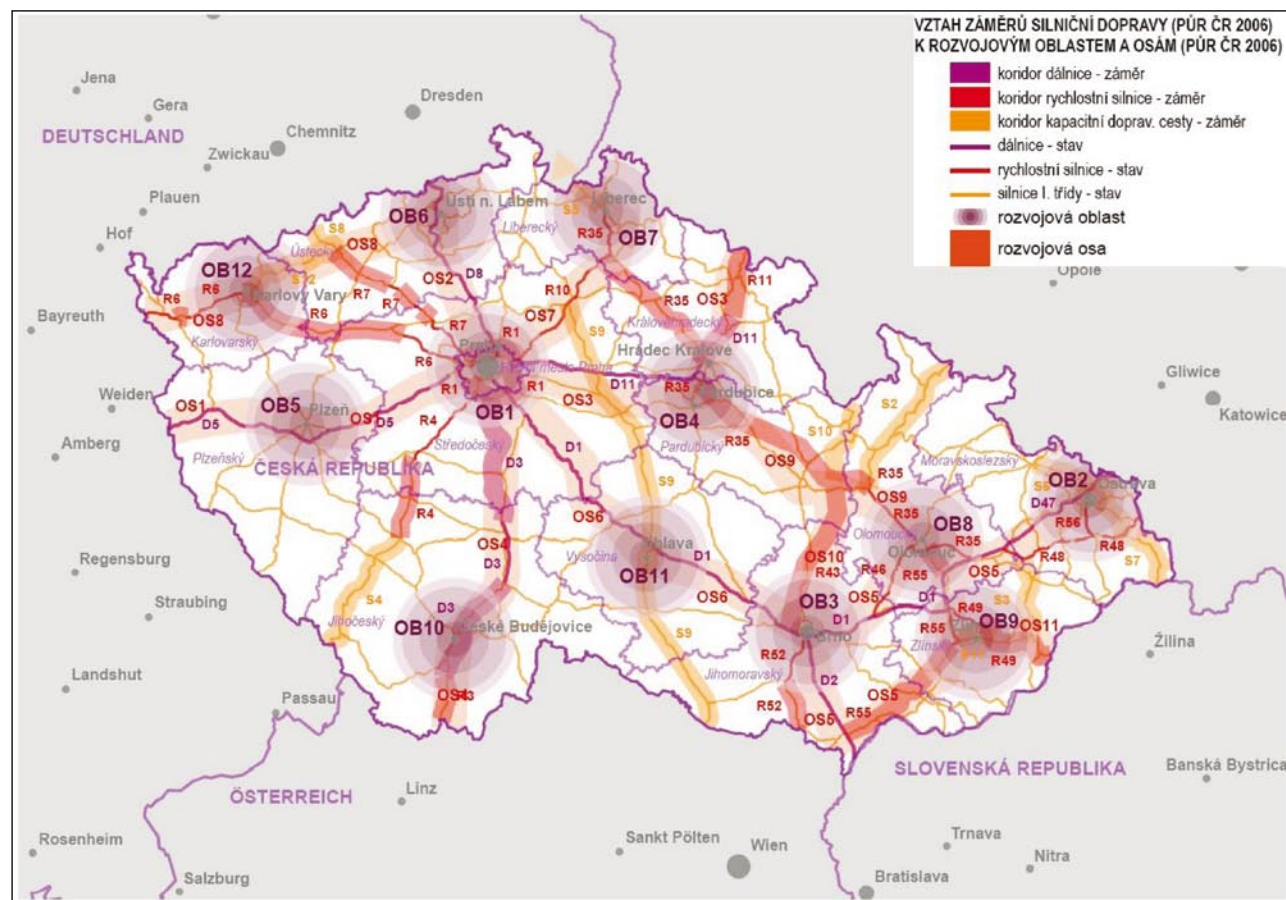
V PÚR jsou vymezeny *rozvojové oblasti* (dále jen ROB) a *rozvojové osy* (dále jen ROS). Tato území jsou vymezena správními obvody obcí s rozšířenou působností (dále jen ORP), ve kterých se projevují zvýšené požadavky na změny v území z důvodů soustředění aktivit mezinárodního a republikového významu, nebo významu přesahujícího území jednoho kraje. Schéma vymezení ROB a ROS

je v dokumentu PÚR, přístupném na www stránkách MMR. Přímá souvislost zejména ROS s dopravními trasami vyplývá již z definice, kde se mimo jiné říká: „...*rozvojové osy jsou vymezeny správními obvody ORP s výraznou vazbou na významné dopravní cesty.*“ Tuto vazbu dokládají schémata vztahu ROB a ROS ke stávajícím a navrženým hlavním dopravním tahům silniční a železniční dopravy na obrázcích č. 1 a 2.

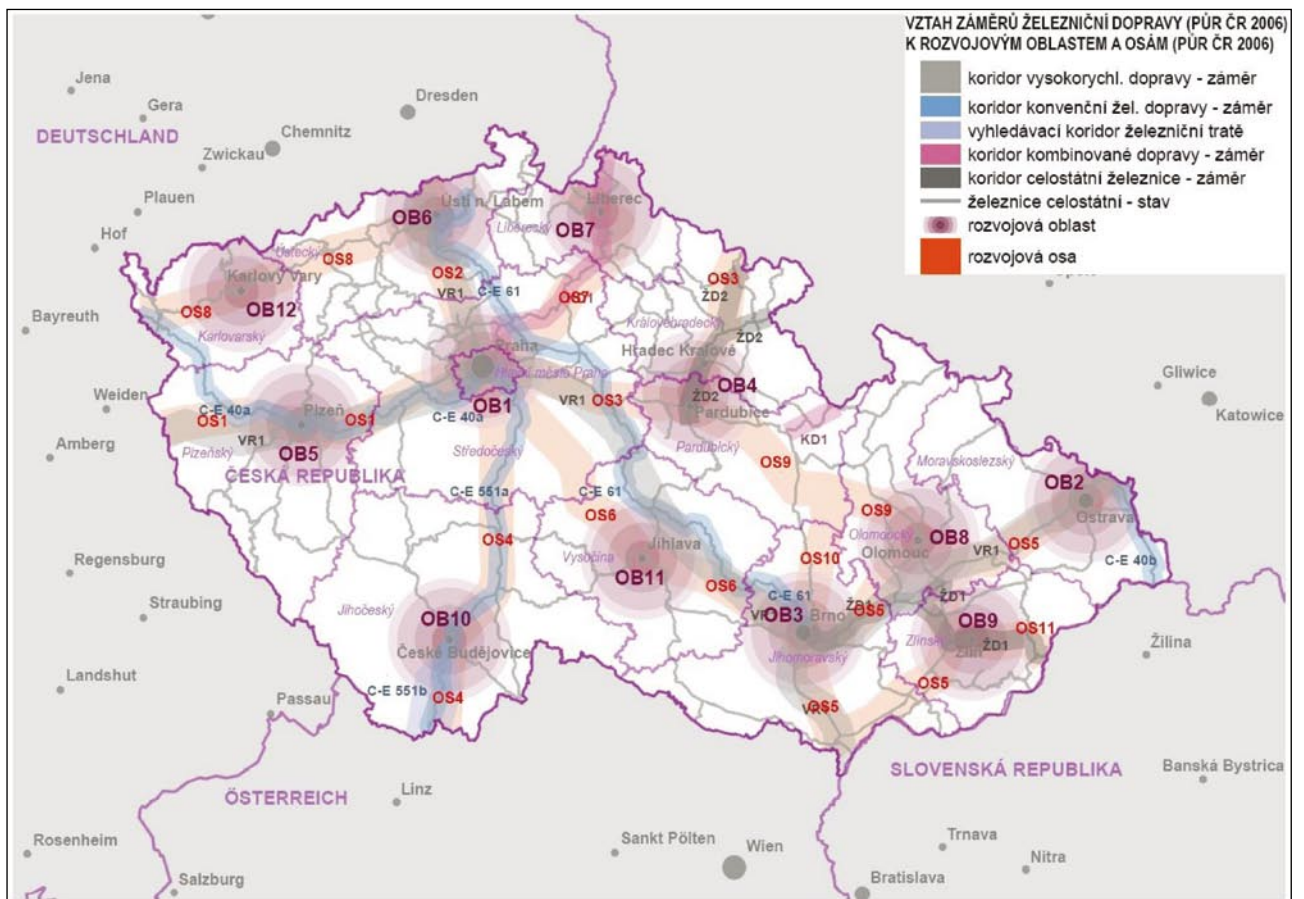
Vzhledem k tomu, že se jedná o území se stávajícím nebo předpokládaným dynamickým rozvojem, je obecně z hlediska dopravy v rozvojových oblastech a rozvojových osách v PÚR přednostně věnována pozornost zejména dobudování dopravní infrastruktury a jejímu všestrannému zkvalitnění. V rozvojových oblastech je dále obecnou prioritou zlepšování dostupnosti, zejména uvnitř rozvojových oblastí, rozšiřováním sítě veřejné hromadné dopravy, především v rámci integrovaných systémů dopravy, s důrazem na dopravu šetrnou k životnímu prostředí.

PÚR vymezuje rovněž *specifické oblasti* (dále jen SOB), jako další typ oblastí v nichž se v PÚR stanovují kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území. SOB jsou vymezeny správními obvody ORP, ve kterých se dlouhodobě projevují problémy z hlediska udržitelného rozvoje území, tj. významné rozdíly v územních podmínkách pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, přitom se jedná o ORP se specifickými hodnotami anebo se specifickými problémy mezinárodního a republikového významu, nebo významu přesahujícího území jednoho kraje. Schéma vymezení SOB je v dokumentu PÚR, přístupném na www stránkách MMR.

Problémy některých SOB, či jejich částí, jsou (nebo mohou být) mimo jiné vázány také na nedostatečnou dopravní dostupnost území. Ve specifických oblastech je proto pozornost v oblasti dopravy soustředěna mimo jiné na zlepšení dopravní dostupnosti, a to uvnitř i vně oblastí, zejména s ohle-



Obr. 1



Obr. 2

dem na zlepšení dostupnosti příhraničních území. Vztah SOB ke stávajícím a navrženým hlavním dopravním tahům silniční a železniční dopravy (včetně průmětu do regionů se soustředěnou podporou státu) znázorňují schémata na obrázcích č. 6 a 7.

Mimo výše zmíněný obecný vztah stávajících a navržených hlavních dopravních tahů k rozvojovým oblastem, rozvojovým osám a specifickým oblastem, stanovuje PŮR v rámci kritérií a podmínek pro rozhodování o změnách v území, úkolů pro územní plánování a úkolů pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady instrukce pro rozvoj dopravy v konkrétních vymezených ROB, ROS a SOB, zejména s ohledem na dopravu silniční a železniční, na integrované dopravní systémy a na veřejnou dopravu. Tyto instrukce jsou jednak definovány v poloze obecné (např.: „Zlepšit dopravní dostupnost území a přeshraniční dopravní vazby.“), jednak se vztahují ke konkrétním záměrům dopravy v daném území (např.: „Řešit územní souvislosti koridoru dálnice

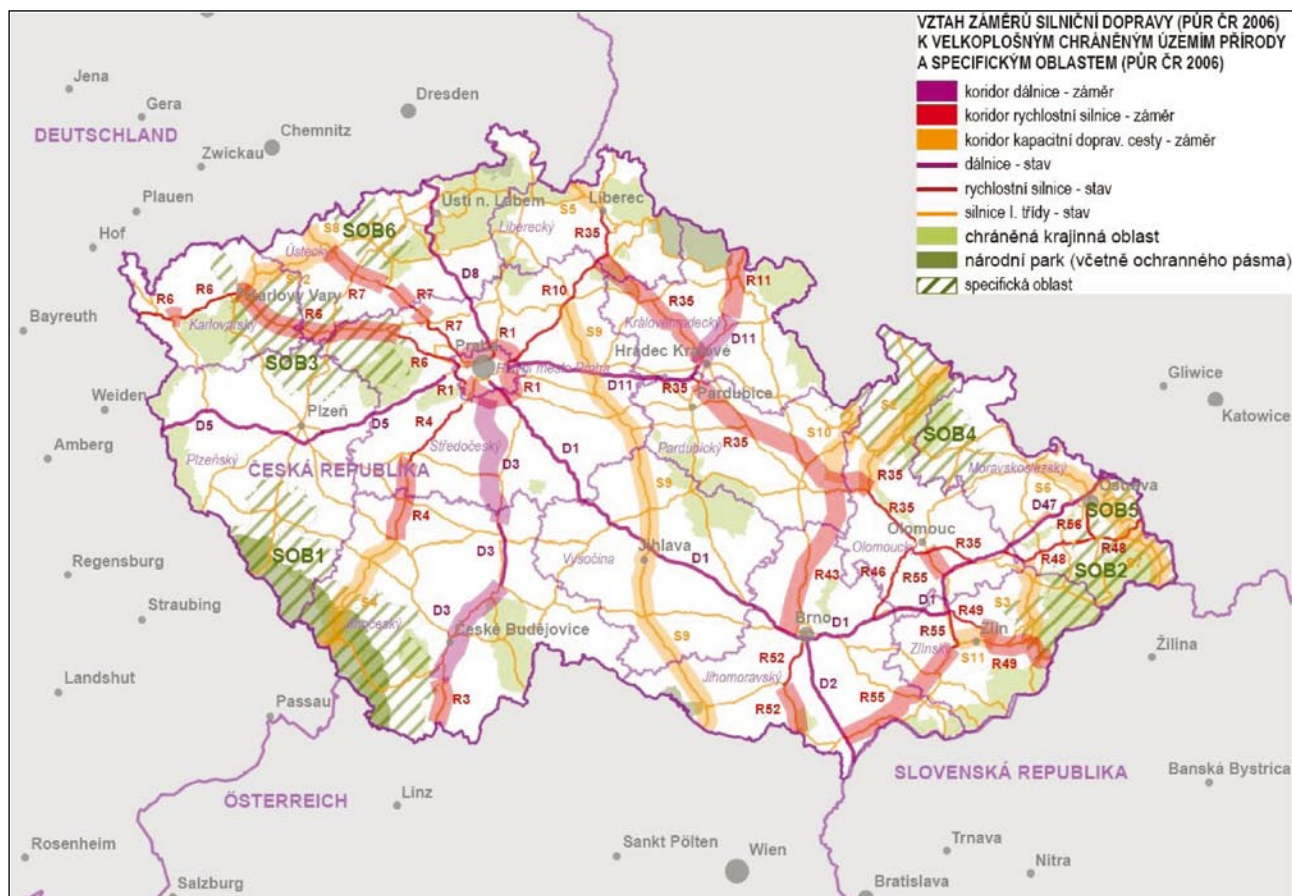
D11 v pokračování z Hradce Králové směrem na Trutnov.“). Takto je v PŮR na republikové úrovni přímo provázána problematika stanovených ROB, ROS a SOB s dopravní koncepcí.

Koncepce dopravy v PŮR ve vztahu k ochraně přírody, zejména k velkoplošným zvláště chráněným územím přírody a územím NATURA

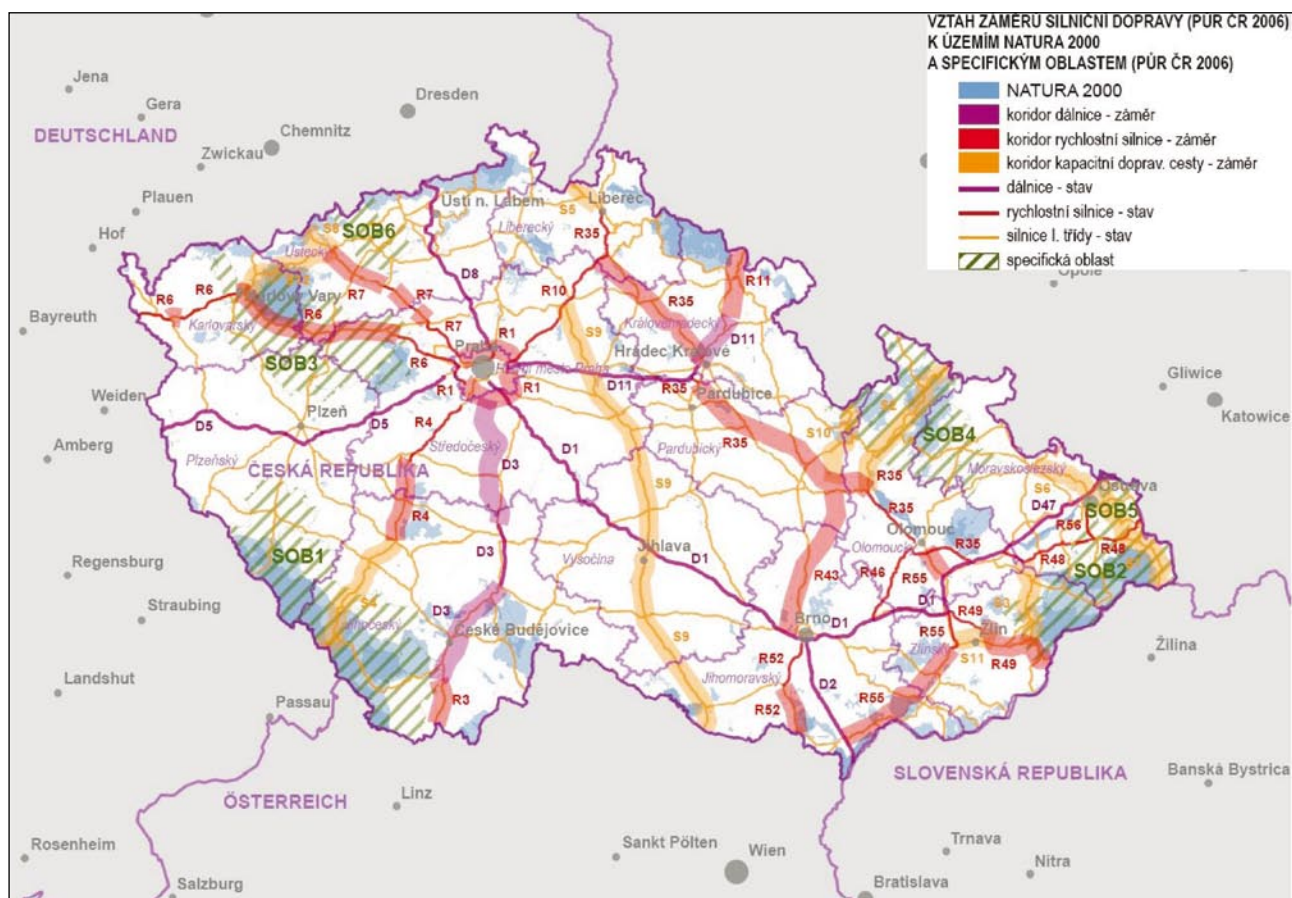
Vztah koncepce dopravy k chráněným územím přírody je v PŮR řešena především jako součást problematiky těchto specifických oblastí, na jejichž území se velkoplošná chráněná území přírody nacházejí. Jedná se zejména o SOB1 Šumava, SOB2 Beskydy, SOB3 Rakovnicko–Kralovicko–Podbořansko a SOB4 Jeseníky–Králický Sněžník. Vztah velkoplošných zvláště chráněných území přírody a území NATURA ke stávajícím a navrženým hlavním dopravním tahům silniční dopravy, se kterou se předpokládá nejvíce střetů, je znázorněn schémata na

obrázcích č. 3 a 4 (včetně průmětu do specifických oblastí).

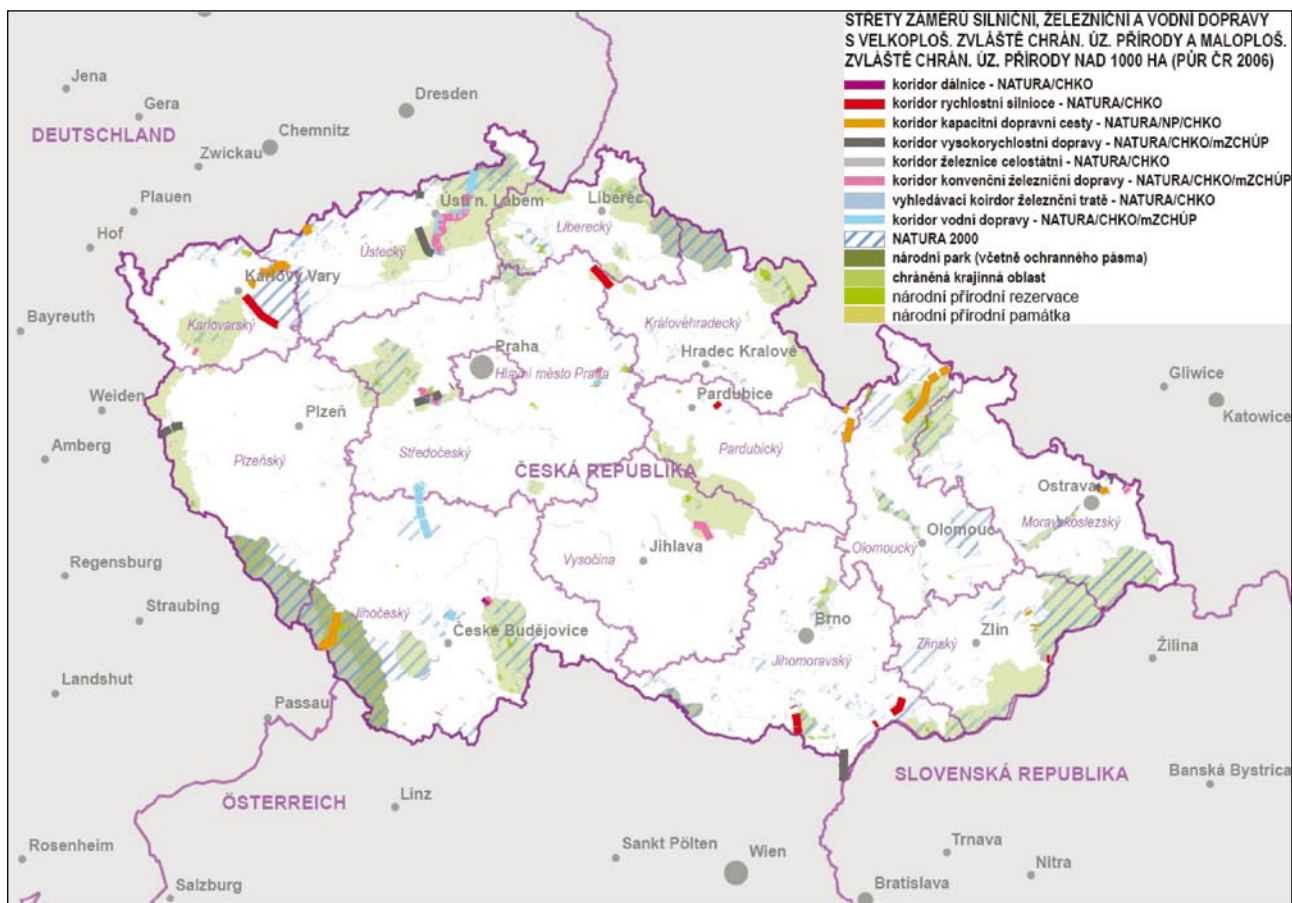
V těchto oblastech je třeba zejména zohlednit specifické podmínky rozvoje území, vyplývající ze statutu příslušného chráněného území, včetně podmínek rozvoje dopravy. Obecně je pro tato území stanoveno kritérium: „Vytvářet podmínky pro zajištění jak zájmů ochrany přírody, tak zájmů ekonomických a sociálních.“ Kritéria je vždy nutno uplatňovat s ohledem na udržitelný rozvoj. Prioritou koncepce dopravy v PŮR ve vztahu k ochraně přírody je proto zejména hledání dopravních systémů šetrných k životnímu prostředí, které by mohly v dotčených územích sehrát roli vhodné alternativní dopravy. V rámci jednotlivých SOB jsou pak s ohledem na ochranu přírody stanovena odpovídající kritéria a podmínky směřované do konkrétních území (např.: „Podporovat rozvoj ekologických forem dopravy, především na území intenzivně využívaných částí CHKO Jeseníky, zejména veřejné hromadné dopravy pro rekreační využití oblastí.“ apod.).



Obr. 3



Obr. 4



Obr. 5

Jedním z podkladů pro definování potenciálních kolízi záměrů dopravy s ochranou přírody bylo vyhodnocení jejich možných střetů. Výsledkem tohoto hodnocení byl *Výkres problémů a střetů*, který je součástí analytické části PÚR *Podklady a východiska*, představující informační vstup pro zpracování návrhu PÚR. Podklady a východiska nejsou formálně projednávána a schvalována. Vyhodnocené potenciální střety záměrů silniční a železniční dopravy s velkoplošnými chráněnými územími přírody vyhodnocené v PÚR jsou vyznačeny na schématu na obrázku č. 5.

Mimo uvedené bylo pro PÚR zpracováno hodnocení vlivu této koncepce na životní prostředí (SEA), zahrnující i posouzení z hlediska vlivu dopravy na životní prostředí.

Koncepce dopravy v PÚR ve vztahu k regionům se soustředěnou podporou státu

Regiony se soustředěnou podporou státu (dále jen RSPS) byly definovány ve Strategii regionálního rozvoje České republiky (dále jen SRR) schválené usnesením vlády č. 682/2000. Jejich vymezení pro období 2004–2006 bylo aktualizováno usnesením vlády č. 722/2003. Vymezení těchto regionů bylo rovněž jedním z podkladů pro bližší určení některých specifických oblastí v PÚR.

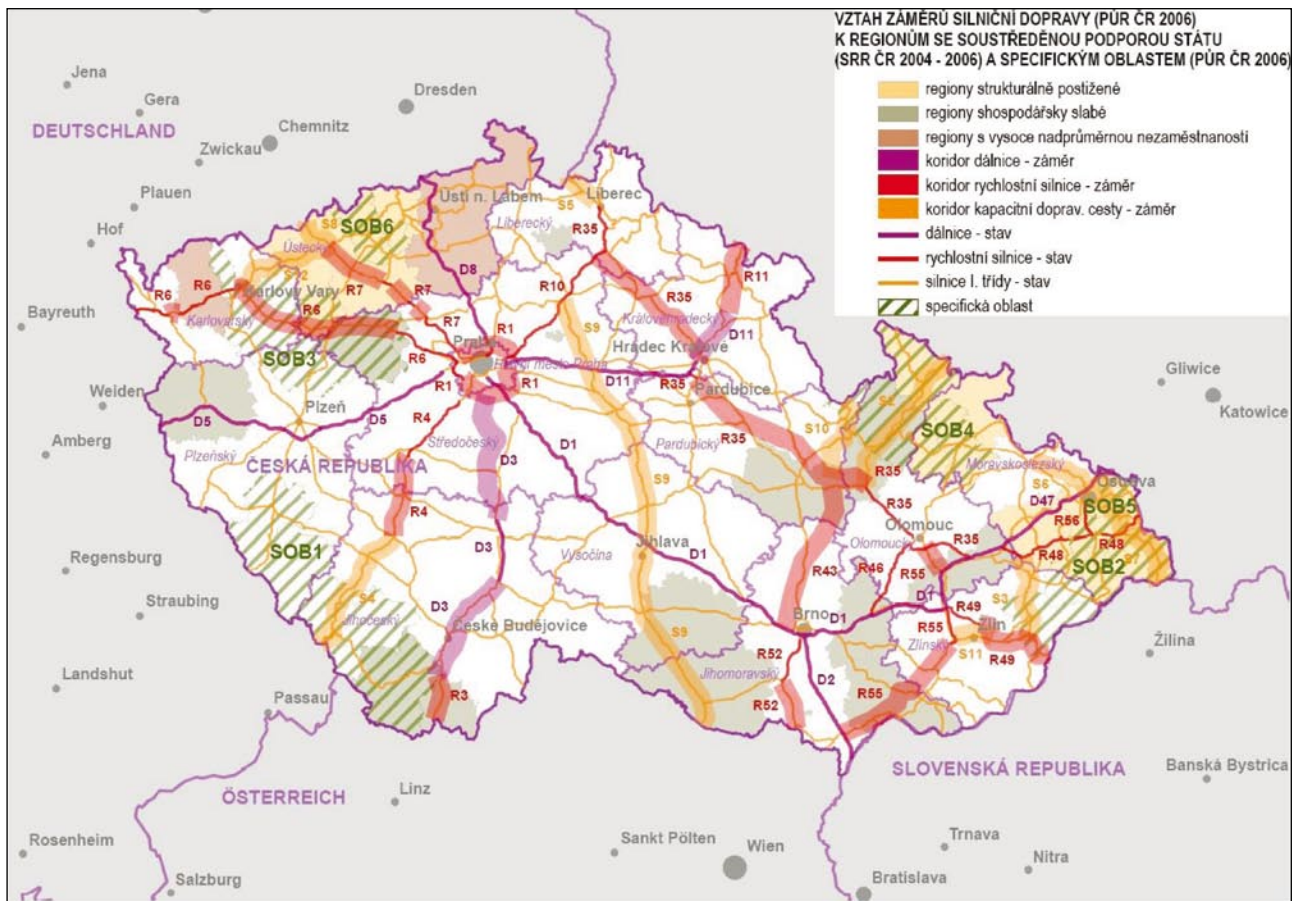
Jak již bylo výše uvedeno, mohou být problémy některých SOB (zejména problémy sociální a ekonomické), mimo jiné vázány i na nedostatečnou dopravní dostupnost území. Problematika řešení dopravy v PÚR ve vztahu k RSPS není tedy řešena přímo, ale prostřednictvím specifických oblastí s nimiž se částečně tyto regiony překrývají. Jedná se zejména o SOB s ekonomickými a strukturálními problémy. Překryv SOB vymezených

v PÚR s RSPS na léta 2004–2006 a jejich vztah k záměrům silniční a železniční dopravy zobrazují schémata na obrázcích č. 6 a 7. Analogicky je rovněž možno identifikovat i překryv rozvojových oblastí a rozvojových os s územím regionů se soustředěnou podporou státu a dovést tak obdobnou souvislost.

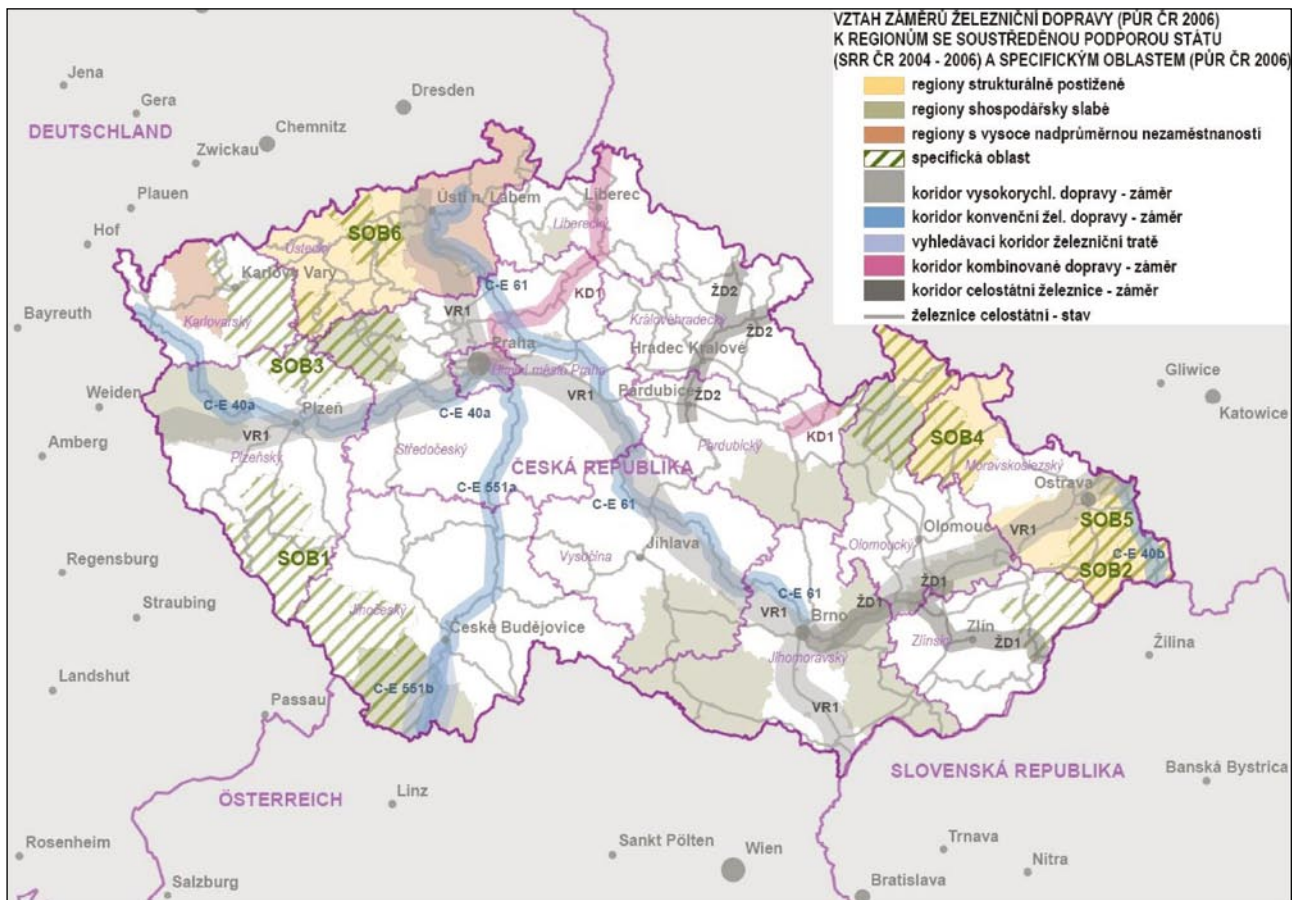
Obecně lze předpokládat, že řešení dopravní problematiky regionů se soustředěnou podporou státu velikosti jednoho ORP (či okresu) bude většinou v kompetenci a možnostech kraje. Teprve bude-li se řešení možnostem kraje vymykat, bude problém zahrnut do PÚR.

Doporučení priorit a úkolů z hlediska problematiky jednotlivých druhů dopravy pro další verzi PÚR

Z evropského hlediska je třeba v další verzi PÚR zohlednit doporučení Evropské unie pro dopravu, plynoucí zejména z Bílé knihy dopravy a dále



Obr. 6



Obr. 7

speciální programy rozvoje dopravy v EU, především rozvoj transevropské dopravní sítě (TEN-T) s důrazem na třicet prioritních projektů, u kterých mají být zahájeny práce do roku 2010.

Z hlediska republikových záměrů je nutno zohlednit zejména záměry plynoucí z Národního rozvojového plánu, Národního strategického referenčního rámce na léta 2007–2013 a Dopravní politiky na léta 2005–2013.

Koncepci dopravy bude třeba v PÚR posoudit jak z hlediska evropských a celostátních zájmů, tj. z hlediska vnějšího i vnitřního propojení ČR, tak i z hlediska potřeb krajů. Zejména bude nutno zohlednit specifické požadavky krajů, vycházející z krajských koncepcí dopravy přesahujících významem krajskou úroveň.

SILNIČNÍ DOPRAVA

Pro definování republikové koncepce dopravy bude nezbytné především stanovit priority v dobudování sítě

dálnic a rychlostních silnic. Jako jeden z prvořadých problémů se jeví vyřešení úseku rychlostní silnice R35 mezi Hradcem Králové a Mohelnicí a zprovoznění celého dopravního tahu R35. Teprve návazně bude možno posoudit a případně realizovat rozšíření dálnice D1 v celé délce. Neméně důležitým se jeví zprovoznění rychlostní silnice R1 – pražského okruhu, který je klíčovým místem silniční dopravy ČR.

Důležitou součástí koncepce dopravy bude i zkvalitňování a zkapacitnění sítě stávajících dálnic a silnic. Zejména dálnice D5 v úseku Praha–Beroun a případně – návazně po dořešení rychlostní silnice R35 – dálnice D1. Zohlednit bude třeba i budování obchvatů v kritických místech.

Nezbytné bude řešit dopravní koncepci zejména s ohledem na stávající intenzity dopravy a jejich předpokládaný vývoj. K tomu bude nutno využít především nových poznatků ze sčítání dopravy z roku 2005 (viz obrázek č. 8).

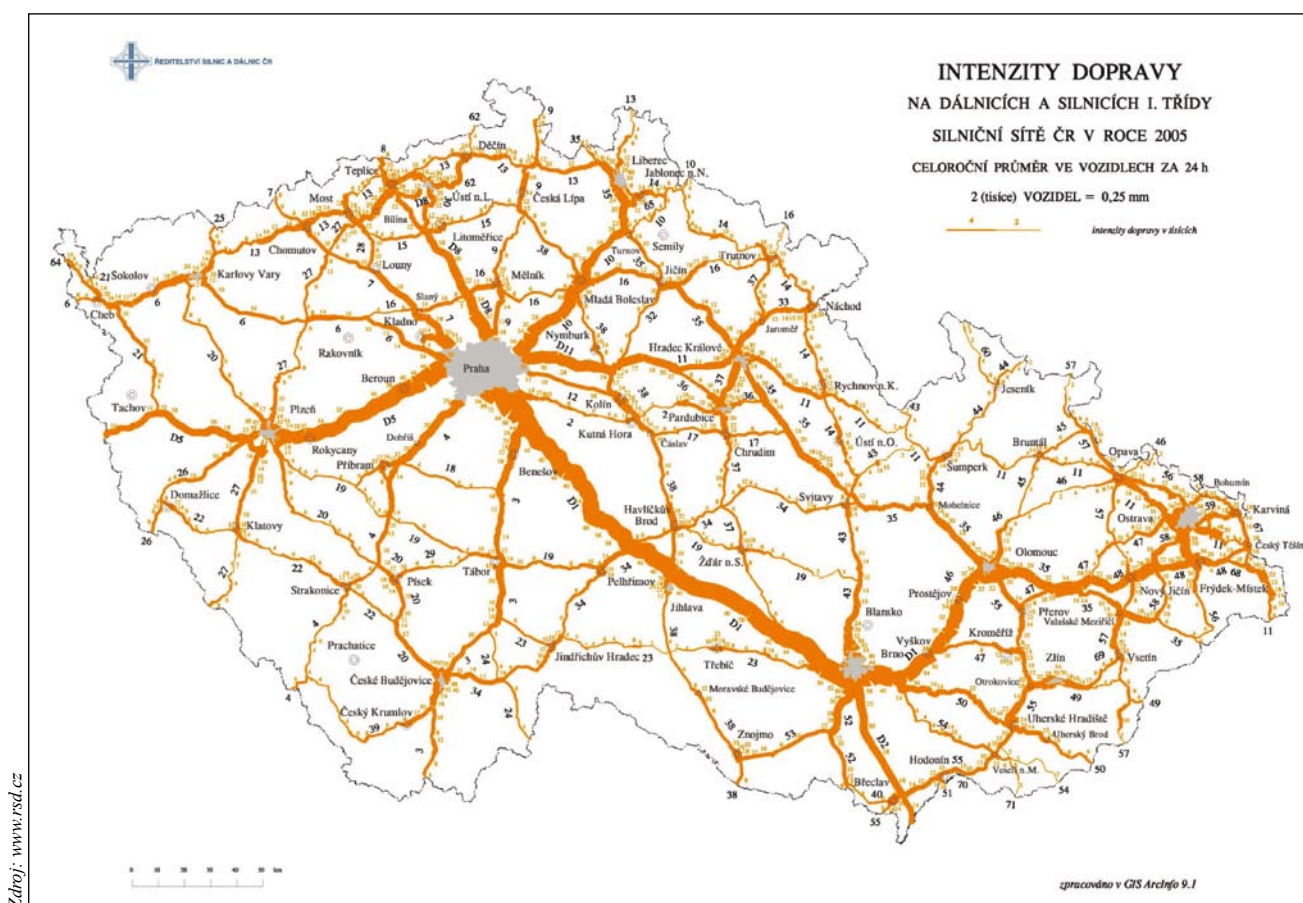
Z hlediska rozvoje silniční dopravy bude vhodné pokusit se členit území

ČR na území rozvoje silniční dopravy, území zkvalitňování stávající silniční dopravy a území s prioritou alternativních druhů dopravy, zejména s ohledem na životní prostředí a ochranu přírody a zahrnout toto členění do koncepce dopravy v PÚR.

ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Koncepci dopravy v PÚR je nutno v prvé řadě odvíjet od koordinace dopravy v rámci středoevropského prostoru (tím se zabýval např. projekt SIC! realizovaný v rámci Interreg IIIB). V této souvislosti bude bezesporu prioritou dobudování hlavních železničních koridorů na mezinárodních tazích TEN-T, AGC a AGTC. V návaznosti na tyto koridory se bude odvíjet řešení hlavních železničních uzlů, zejména uzlů Praha a Brno, případně i dalších, a dále umístění veřejných logistických center (VLC).

Zejména v rámci rozvojových oblastí (případně i rozvojových os) bude nezbytnou podpora integrovaných



Zdroj: www.rsd.cz

Obr. 8

dopravních systémů, a jejich efektivní zapojení do hlavních železničních uzlů.

Pro stanovení koncepce železniční dopravy bude důležitá spolupráce s meziresortní komisí zřízenou k problematice vysokorychlostních tratí (VRT) a zpracování výsledků do návrhu PÚR.

Jako jeden ze stěžejních problémů se jeví potřeba posouzení stávající sítě železnic a hledání optimálního modelu obsluhy území, zejména hledání tratí vhodných pro modernizaci.

V rámci hledání ekologických forem dopravy ve specifických územích, zejména pro velkoplošná chráněná území přírody, bude vhodné posoudit i možnost využití lehké kolejové dopravy.

LETECKÁ DOPRAVA

Jako rozhodující se jeví posouzení spádovosti a význam letiště Praha-Ruzyně nejen z pohledu ČR, ale především z hlediska evropského prostoru, a v této souvislosti i problematika jeho dopravního napojení jak na VRT, tak na integrovaný dopravní systém, zejména v rámci pražské aglomerace. Obdobně pak bude třeba posou-

dit i podmínky letišť Brno-Tuřany a Ostrava-Mošnov.

Důležité bude zohlednit i krajské zájmy na rozvoji dalších letišť s mezinárodním statutem, zejména letišť Karlovy Vary, Pardubice a České Budějovice. Přitom bude nutno reagovat i na případné další zájmy a posoudit je v rámci zpracování PÚR. Také je třeba síť mezinárodních letišť na území ČR optimalizovat v širších souvislostech v rámci středoevropského prostoru.

VODNÍ DOPRAVA

Prioritou vodní dopravy bude zejména komplexně vyřešit (ve spolupráci s Německem) problematiku splavňování Labe, včetně případného napojení veřejných logistických center na tuto vodní cestu.

Důležité bude řešit problematiku splavňování Vltavy, především pro rekreační plavbu do Českých Budějovic, včetně přístavů, a dále problematiku Bařova kanálu se zahrnutím možného propojení na Slovensko v prostoru Rohatce.

Nezbytná bude spolupráce s meziresortní komisí ustanovenou k problematice plavebního kanálu Dunaj–Od-

ra–Labe a případné zapracování výsledků do návrhu PÚR.

KOMBINOVANÁ DOPRAVA

Koncepčně bude nutno v rámci PÚR řešit jak multimodalitu (zástupnost) jednotlivých druhů dopravy na území České republiky, tak i její vazby na širší evropský prostor.

Důležitým úkolem bude ve spolupráci s Ministerstvem dopravy a kraji stanovit vhodná území, na nichž by bylo v zájmu ČR podporovat vznik a rozvoj veřejných logistických center. Přitom bude nutno zohlednit zejména síť transevropských multimodálních koridorů a koridorů TEN-T.

*Ing. arch. Jaroslav Tušer
Ústav územního rozvoje*

GRAFICKÝ DOPROVOD: JAROSLAV TUŠER.

Poznámka redakce: Ve větších podrobnostech řeší problematiku doporučení priorit a úkolů z hlediska problematiky jednotlivých druhů dopravy pro další verzi PÚR následující článek Ing. Františka Nantla.

ENGLISH ABSTRACT

Transportation Infrastructure in the Spatial Development Policy of the Czech Republic, by Jaroslav Tušer

Based on the new wording of the Building Act, in vigour since January 2007, the Spatial Development Policy is a new document in the Czech physical planning system, dealing with the concept of national physical planning in international contexts. A key element of this concept, transportation, is conceived in view of the current needs of Central European interconnections, specifically concerning the accessibility of the territory of the Czech Republic. Priorities of the national physical planning are defined, with attention to both general and specific criteria of the objectives of transportation. The relation between transportation and other basic elements of spatial development, such as habitation, technical infrastructure, and landscape preservation, is discussed in close regard to the principles of sustainable development.