

INFORMACE O PLNĚNÍ ČLÁNKU č. 122 POLITIKY ÚZEMNÍHO ROZVOJE ČR 2008

Filip Novosád, František Nantl

V rámci řešení úkolů, které vyplývají z Politiky územního rozvoje ČR 2008, zadalo Ministerstvo pro místní rozvoj ČR (dále jen MMR) zpracování studie „Prověření účelnosti a možnosti paralelního jižního spojení západ–východ“. Text prezentuje výsledky řešení tohoto úkolu včetně závěrů meziresortní pracovní skupiny, která byla k plnění čl. 122 PÚR 2008 ustavena.

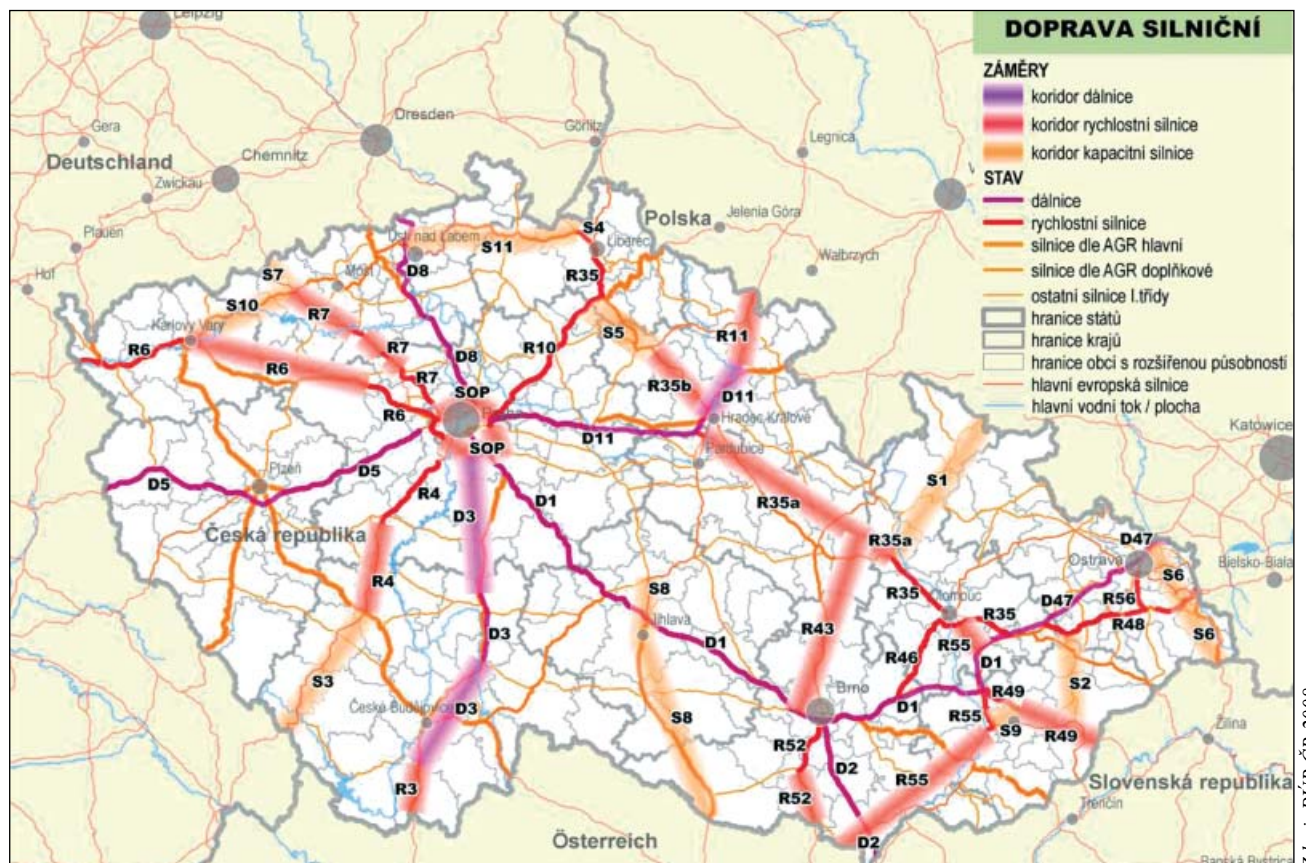
MMR je garantem řešení úkolu uvedeného v článku č. 122 „S13 Alternativní spojení západní hranice ČR s východem v území jižně od D1“ v Politice územního rozvoje ČR 2008: „Prověřit účelnost a možnosti paralelního jižního spojení západ–východ. Zodpovídá: Ministerstvo pro místní rozvoj v součinnosti s Ministerstvem dopravy a Ministerstvem životního prostředí a dotčenými kraji. Termín: 2011“.

Rozvojový záměr kapacitní silnice S13 nemá v Politice územního rozvoje ČR 2008 konkrétní územní průmět. Důvodem pro zařazení a následné prověřování tohoto obecného článku bylo zejména převedení možného zvýšeného dopravního zatížení mezi dotčenými kraji a snaha o prověření alternativního spojení ve směru západ–východ jižně od D1, které by mohlo doplnit stávající kapacitní silniční síť.

Pro zajištění plnění úkolu byla na MMR ustavena meziresortní pracovní skupina složená ze zástupců Ministerstva dopravy a Ministerstva životního prostředí (tyto resorty

jsou v článku č. 122 uvedeny jako resorty spolupracující s MMR na plnění úkolu), dále pak krajských úřadů Karlovarského kraje, Plzeňského kraje, Jihočeského kraje, Kraje Vysočina, Jihomoravského kraje, Zlínského kraje a Ústavu územního rozvoje.

V rámci této skupiny bylo dohodnuto, že pro řešení úkolu bude zpracován komplexní materiál, jehož účelem bude prověřit účelnost a možnosti paralelního jižního spojení západ–východ. Návrh zadání pro plnění úkolu vypracoval Odbor územního plánování MMR ve spolupráci s členy meziresortní pracovní skupiny. Návrh byl v průběhu listopadu 2010 zástupci pracovní skupiny projednán a v průběhu roku 2011 byl zpracováván pracovní podklad pro plnění úkolu pověřeným zpracovatelem, tj. Ústavem územního rozvoje v Brně. Tento podklad byl následně na konci roku 2011 projednán s členy meziresortní pracovní skupiny a byly k němu přijaty společné závěry.



Doprava silniční

Vymezení řešeného území

Řešené území zahrnovalo území krajů Karlovarského, Plzeňského, Jihočeského, Kraje Vysočina, krajů Jihomoravského a Zlínského. Při hledání řešení byla řešena i jižní část území Středočeského kraje. V průběhu upřesňování výsledných variant koridorů se však ukázalo, že varianty z území tohoto kraje se nepotvrdily.

Metoda práce

Prověření vymezení koridoru S13 bylo založeno na třech po sobě jdoucích krocích:

- definování souboru možných úseků koridoru, neboli vytvoření tzv. dopravního roštu;
- zjednodušené vyhodnocení jednotlivých úseků a výběr nevhodnějších variant koridoru;
- podrobnější vyhodnocení vybraných variant a výběr nevhodnějšího koridoru.

Dopravní rošt

Součástí upřesněného zadání naformulovaného pracovním výborem byl seznam 25 možných variant koridoru S13.

Zjednodušené vyhodnocení bylo pro dopravní rošt provedeno na základě následujících kritérií:

- intenzita dopravy;
- velikost center;
- kvalita/využitelnost stávající silniční sítě;
- časoprostorová dosažitelnost (délka a čas);

- zásadní střety s ochranou přírody a krajiny.

Na základě provedeného vyhodnocení byly vybrány tři nevhodnější varianty koridoru s tím, že významná je na západě úloha spojení vymezeného území mezi hraničním přechodem Rozvadov a Plzní. Po dohodě s pořizovatelem se celá úloha zaměřila na hledání možného spojení mezi Plzní a okolím Brna jižně od dálnice D1 a D5.

Vybrané tři nevhodnější varianty koridoru S13

Varianta 1: Plzeň (D5) – Nepomuk – Blatná – Písek – Tábor – Pelhřimov – (D1) Humpolec – (s využitím D1 / obchvatu u Brna) – Holubice / Vyškov;

Varianta 2: Plzeň (D5) – Rožmitál pod Třemšínem – Milevsko – Tábor – Pelhřimov – (D1) Humpolec – (s využitím D1 / obchvatu u Brna) – Holubice / Vyškov;

Varianta 3: Plzeň (D5) – Nepomuk – Blatná – Písek – Vodňany – České Budějovice – Třeboň – Jindřichův Hradec – Telč – Třebíč – Rosice – (s využitím D1 / obchvatu u Brna) – Holubice / Vyškov.

Podrobnější posouzení vybraných variant a výběr nevhodnějšího koridoru

Tyto tři vybrané varianty byly podrobněji vyhodnoceny, a to dle následujících kritérií:

- časoprostorová dosažitelnost a srovnání dopravní kapacity s D1;
- zlepšení regionálního spojení mezi krajskými městy (rozvojovými oblastmi z PÚR ČR 2008);

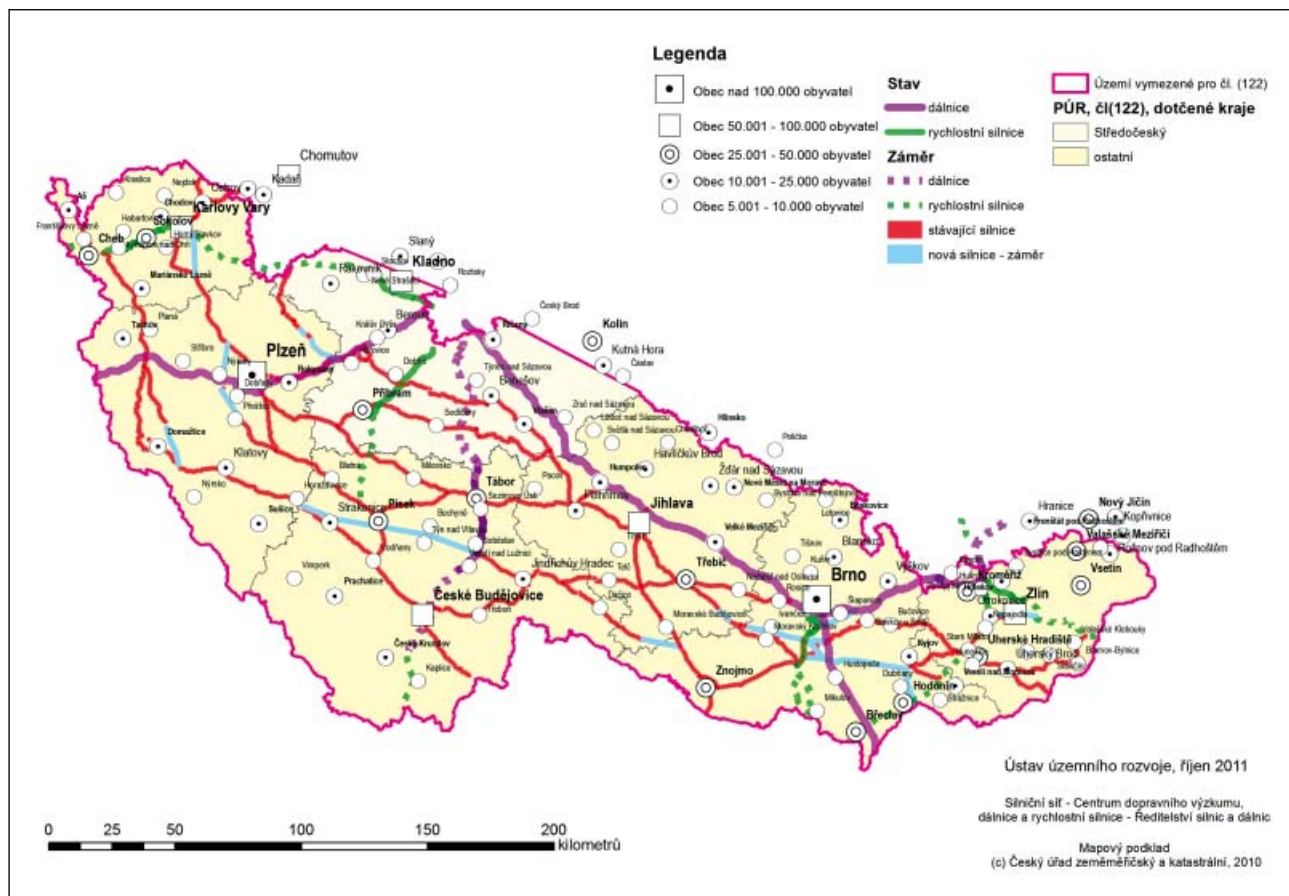


Schéma návrhu zadání (podle přílohy č. 1 Zadání pracovního výboru)

Zdroj: Prověření účelnosti a možnosti paralelního jižního spojení západ-východ podle článku (122) z PÚR ČR 2008.

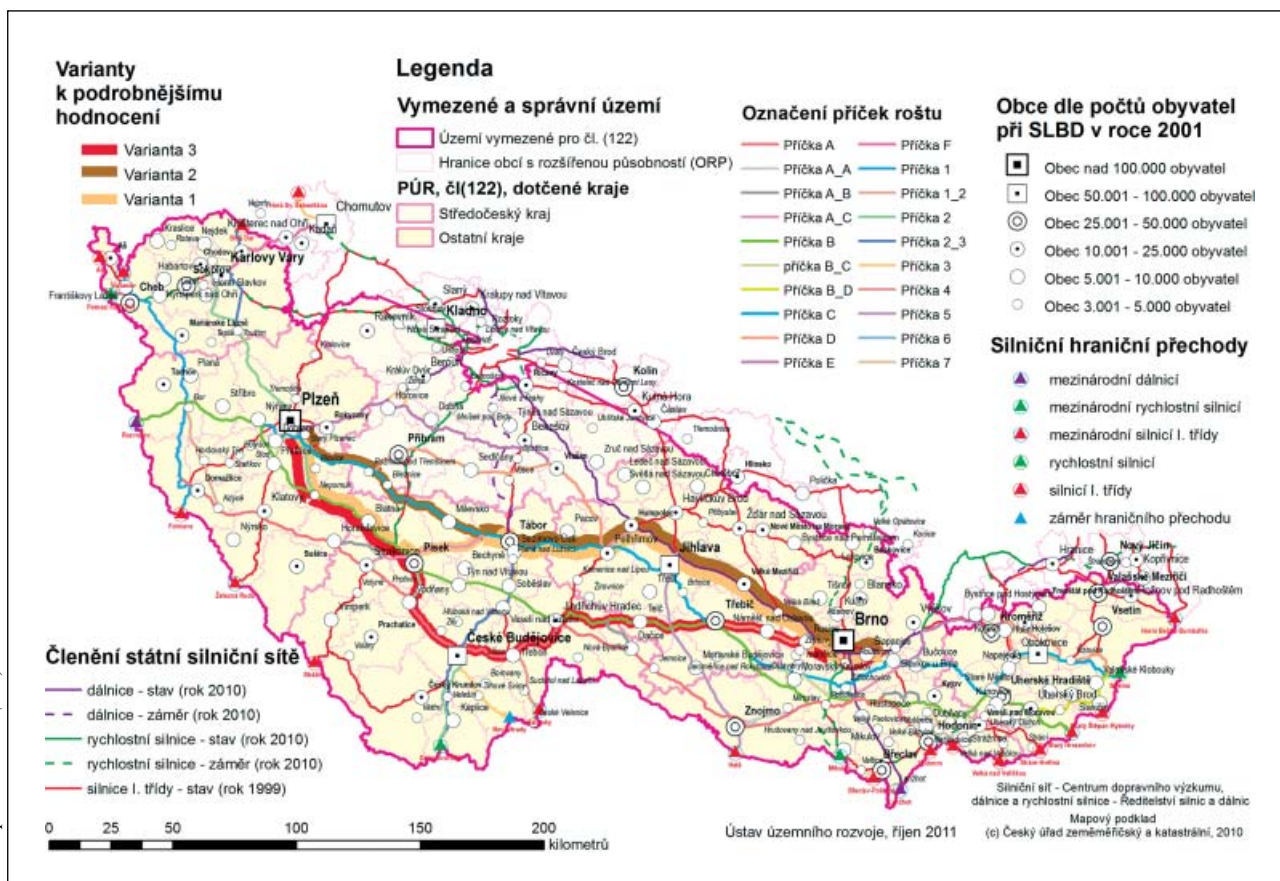


Schéma variant navržených k podrobnějšímu vyhodnocení variant

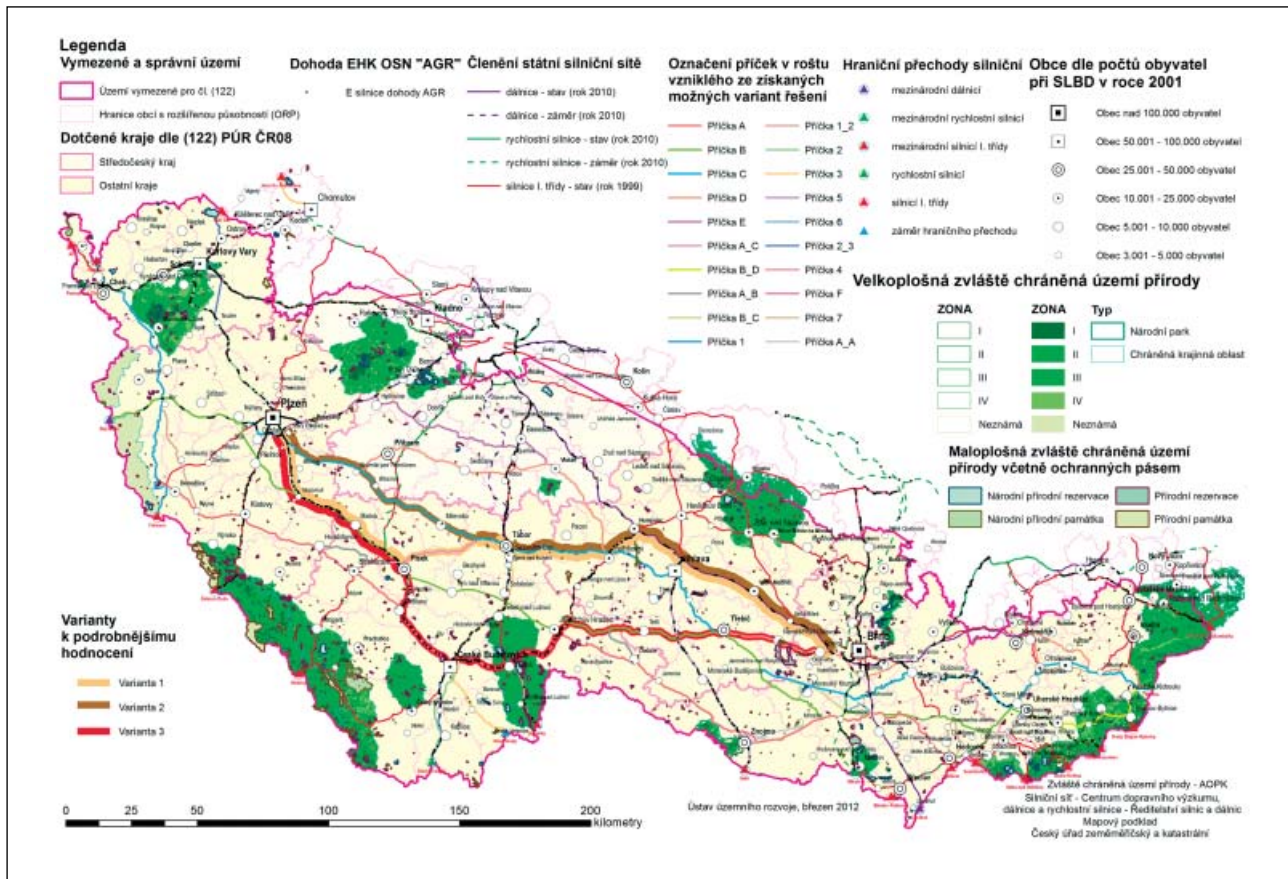
- odstraňování nerovnováh v území z hlediska udržitelného rozvoje;
- použitelnost stávajících částí silnic při preferenci maximálního využití silnic I. třídy.

V rámci plnění tohoto úkolu se ukázalo, že požadavky z upřesněného zadání byly různého charakteru. Nebyla tedy nalezena žádná varianta, která by pro celé řešené území mohla splňovat současně všechny požadavky obsažené v upřesněném zadání. Žádná z posuzovaných variant ve směru východ–západ jižně od D1 a D5 nemůže z časového hlediska být plnohodnotnou alternativou D1 a D5 vzhledem k značnému rychlostnímu rozdílu dálnice a rychlostní silnice vůči běžné silnici. Rovněž se ukázalo, že žádná z posuzovaných variant (pokud mají být nadregionálního významu) nemůže plnit funkci objížděné trasy pro krátkodobé uzavírky v případě náhlé neprůjezdnosti D1 a D5. V těchto případech se z časového hlediska vyplatí řidičům průjezd po málo kvalitních silnicích nižších tříd mezi jednotlivými exity. Z původního počtu cca 25 variant se po podrobném hodnocení zúžil jejich počet na 3 s tím, že jako nejvhodnější se ukázaly dále jen varianty 1 a 3, tj. varianta 1 Plzeň (D5) – Nepomuk – Blatná – Písek – Tábor – Pelhřimov – exit D1 Humpolec – (D1) – (s využitím D1/obchvatu u Brna) – Holubice/Vyškov a dále varianta 3 Plzeň (D5) – Nepomuk – Blatná Písek – Vodňany – České Budějovice – Třeboň – Jindřichův Hradec – Telč – Třebíč – Rosice – (s využitím D1/obchvatu u Brna) – Holubice/

Vyškov. Tyto úseky (spolu s kooperující dobudovanou dálnicí D3) lze považovat za základní silniční síť ve směru východ–západ jižně od dálnic D1 a D5 (včetně úseku Plzeň – hraniční přechod Rozvadov). To v souvislosti s již v PÚR ČR 2008 vymezenými koridory (tj. S3, R4, R3, D3, S8 a R 52) vytvoří základní kostru silniční sítě jižně od D5 a D1. Navržené řešení vychází zejména z hledisek řešení regionálních vazeb republikového významu a z řešení problémů nevyváženosti územních podmínek udržitelného rozvoje (jde zejména o to, zda možné varianty pomáhají řešit významné rozdíly územních podmínek pro obživu obyvatel území, ve vybavení území potřebnou infrastrukturou, v kvalitě životních podmínek obyvatel a zda se zlepšují regionální vazby).

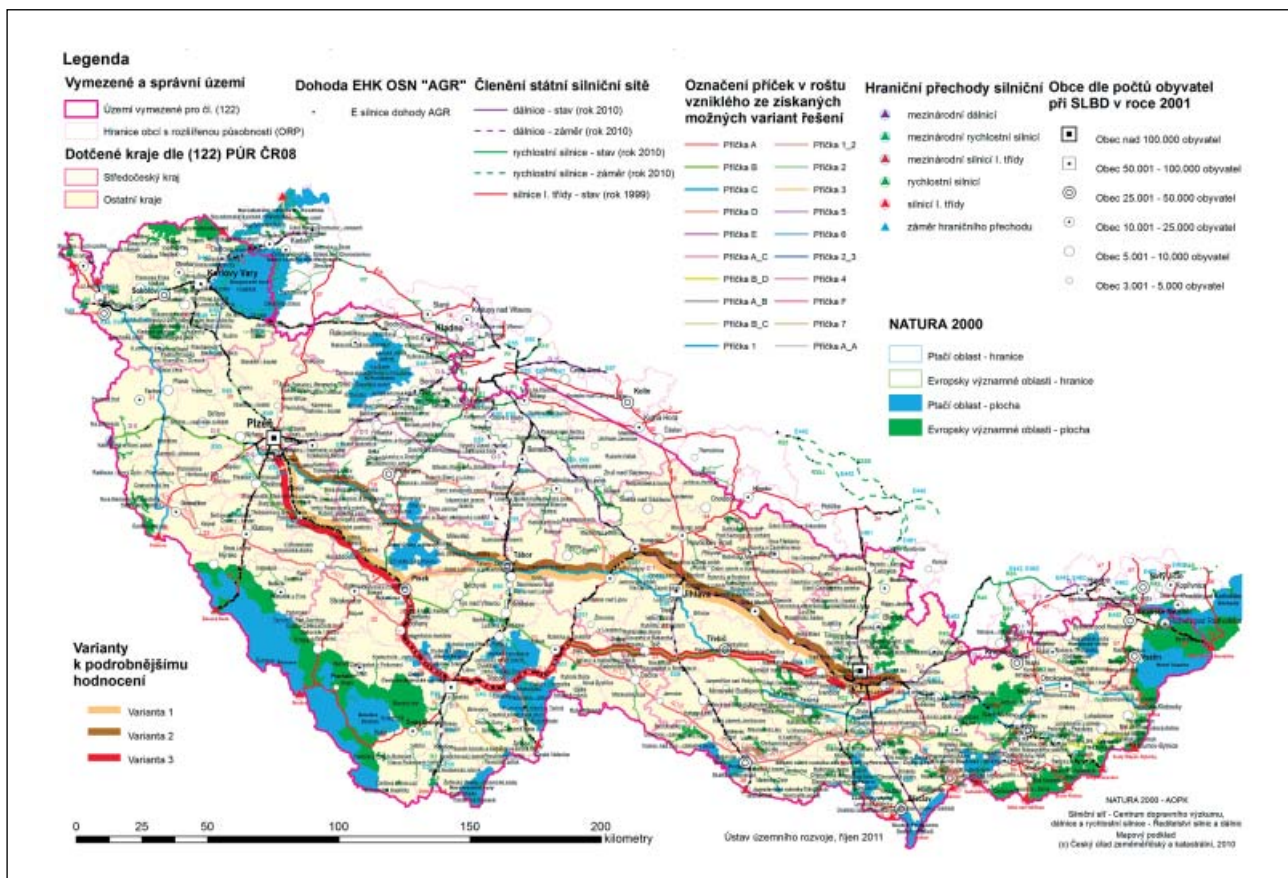
Závěry z plnění úkolu pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady

Zástupci meziresortní pracovní skupiny v listopadu 2011 mimo jiné konstatovali, že úkol pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady vyplývající z čl. 122 byl splněn. U varianty 3 (zejména pak v úseku České Budějovice – Třeboň – Jindřichův Hradec – Telč – Třebíč ve směru na Brno) bylo konstатовáno, že se zde ukazují významné střety v území zejména ve vztahu k životnímu prostředí, tj. s ohledem na zvláště chráněná území. Z jednání pracovní skupiny rovněž vyplynulo, že v současné době není reálné, zejména z finančních důvodů, uvažovat o realizaci jakéhokoliv záměru v rámci řešených variant.



Zdroj: Prověření účelnosti a možnosti paralelního jižního spojení západ-východ podle článku (122) z PÚR ČR 2008.

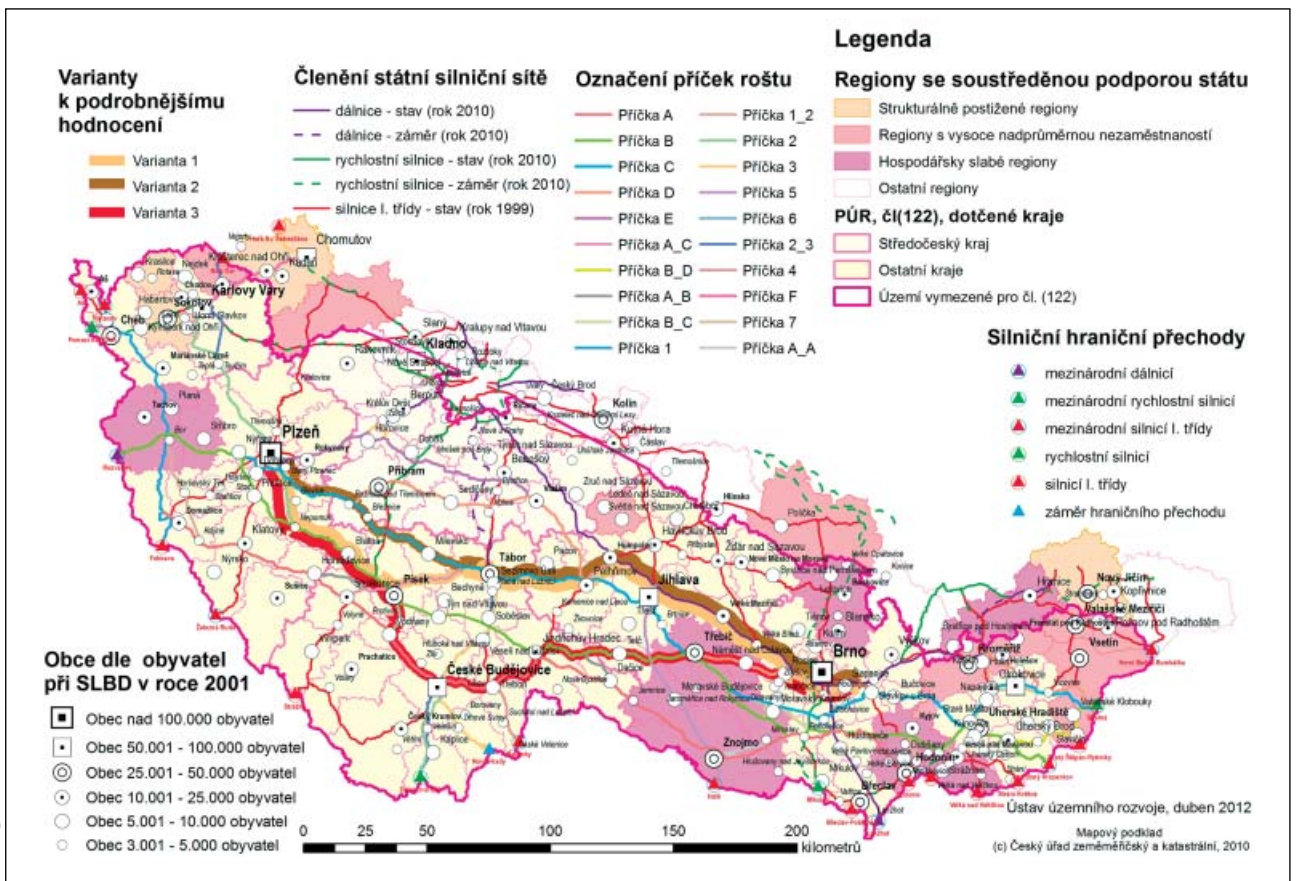
Vztah navržených příček možných řešení ke (122) PÚR 2008 a zvláště chráněných území přírody



Zdroj: Prověření účelnosti a možnosti paralelního jižního spojení západ-východ podle článku (122) z PÚR ČR 2008.

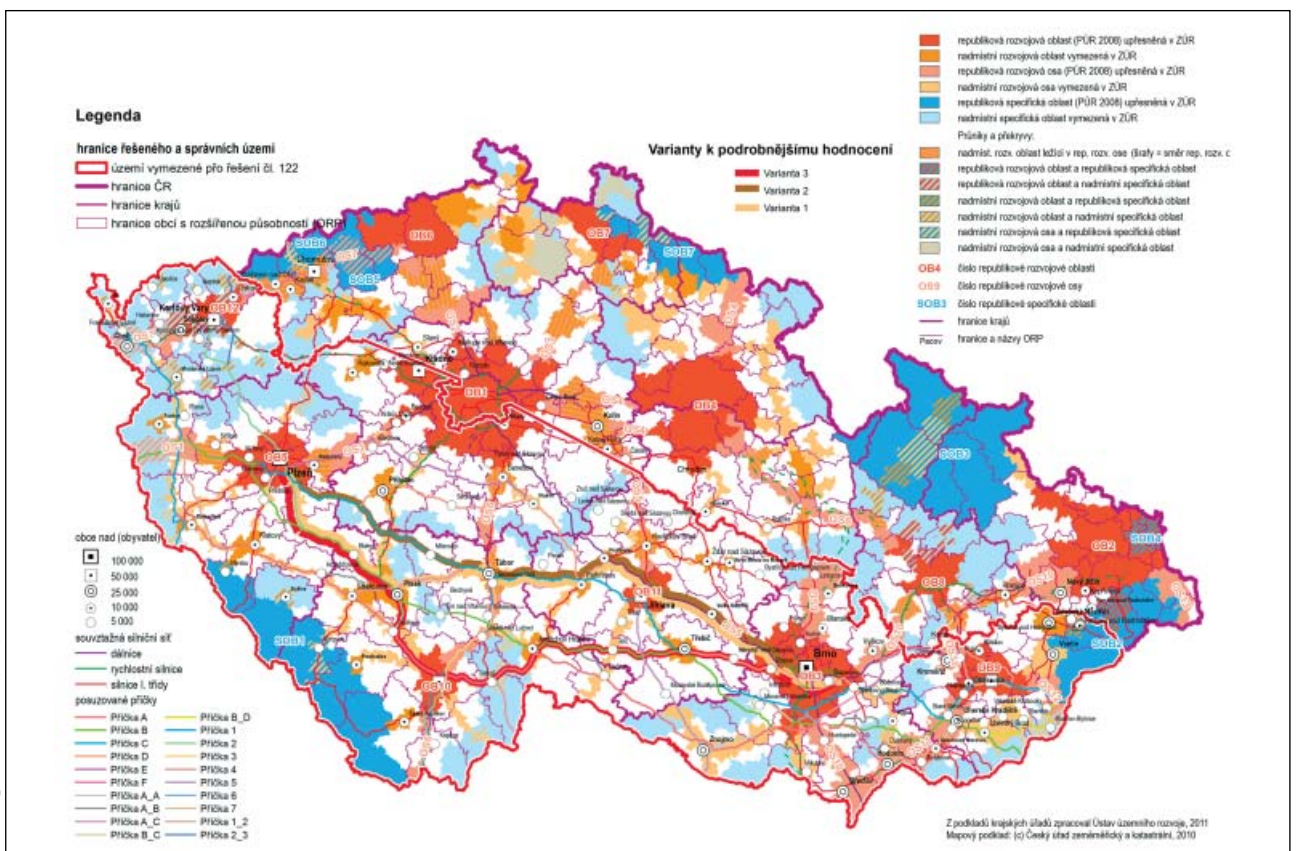
Vztah navržených příček možných řešení ke (122) PÚR 2008 a soustavy NATURA 2000

Zdroj: Prověření účelnosti a možnosti paralelního jižního spojení západ-východ podle článku (122) z PÚR ČR 2008.

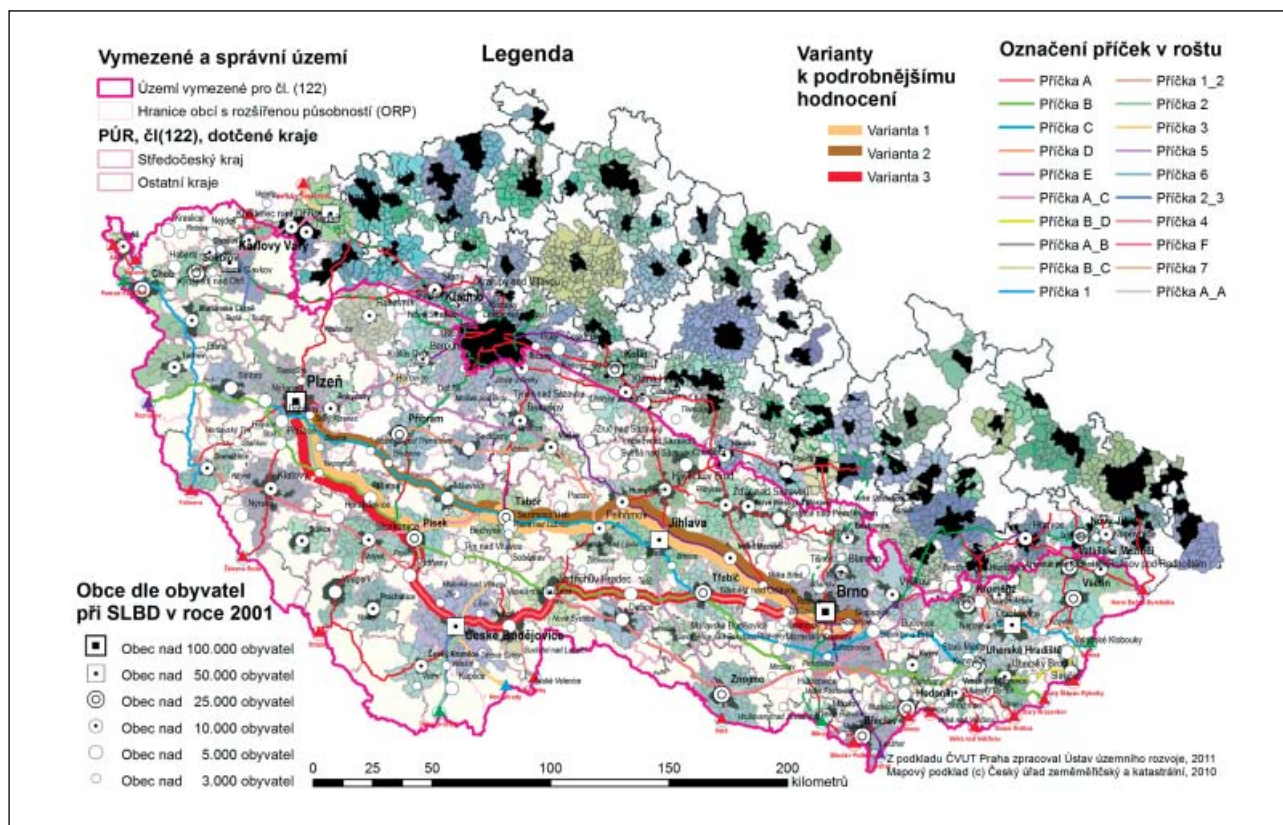


Regiony se soustředěnou podporou státu v letech 2010–2013

Zdroj: Prověření účelnosti a možnosti paralelního jižního spojení západ-východ podle článku (122) z PÚR ČR 2008.



Průmět návrhu řešení článku č. 122 PÚR ČR 2008 na rozvojové oblasti, rozvojové osy a specifické oblasti upřesněné a vymezené zásadami územního rozvoje krajů
Stav ROB, ROS, SOB k 1. 9. 2011.



Zdroj: Prověření účelnosti a možnosti paralelního jižního spojení západ-východ podle článku (122) z PÚR ČR 2008.

Vztah roštu pro zpracování článku č. 122 a tzv. „funkčních urbanizovaných území“ (FUA)

Pracovní skupina konstatovala, že byl úkol splněn a prokázal účelnost tohoto spojení z hledisek řešení regionálních vazeb republikového významu a problémů nevyváženosti územních podmínek udržitelného rozvoje.

Ministerstvo pro místní rozvoj pro účely aktualizace PÚR ČR navrhne konkretizované koridory pro spojení východ-západ (vycházející zejména z variant 1 a 3, u varianty 3 zejména v úseku Plzeň – České Budějovice) včetně zpřesnění textu úkolu pro územní plánování. Toto navržené řešení bude možné připomínkovat ze strany resortů a krajů (včetně veřejnosti) v průběhu pořizování případné aktualizace PÚR ČR. Úkol pro územní plánování uvedený v tomto článku bude upřesněn a promítnut do návrhu na aktualizaci PÚR ČR.

Z toho vyplývá, že plnění úkolu bude možné až na základě výsledků projednání upřesněných koridorů v rámci případné aktualizace PÚR ČR.

V současné době, v souladu s § 35 stavebního zákona, Ministerstvo pro místní rozvoj pořizuje tzv. Zprávu o uplatňování PÚR ČR 2008. Ta má být zpracována do čtyř let od prvního schválení politiky územního rozvoje vládou. Z toho vyplývá termín pro její zpracování nejpozději do 20. července 2013.

*Ing. Filip Novosád
Odbor územního plánování
Ministerstvo pro místní rozvoj ČR
Ing. František Nantl
Ústav územního rozvoje*

ENGLISH ABSTRACT

Information on fulfilment of Article 122 of the 2008 Spatial Development Policy of the Czech Republic, by Filip Novosád & František Nantl

Within the fulfilment of tasks emerging from the 2008 Spatial Development Policy of the Czech Republic, the Ministry for Regional Development assigned a study named Checking the Purposefulness and Options of a Parallel West to East Connection. This article presents the results of the assignment, including conclusions of an interdepartmental work group established to perform the Article 122 of the Spatial Development Policy.